



מכון התקנים הישראלי

שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2024



אגף תכנון כלכלה וקשרי חוץ

1
עמוד



הקדמה

אנו מתכבדים לפרסם את השנתון הסטטיסטי לשנת 2024 בנושאי הספנות והנמלים בישראל המבוסס על מאגרי נתונים שנאספים ומעובדים ע"י רשות הספנות והנמלים (להלן - רספ"ן).

נציג סקירה של הפעילות הנמלים והספנות בישראל ברקע מלחמת "חרבות ברזל", נבחן את השפעות הלחימה בזירות השונות והמשמעויות על התפקוד השוטף של המשק הישראלי.

להלן תפקידיה העיקריים של רשות הספנות והנמלים:

בתחום הספנות:

- לפעול להבטחת קיומה וכושר תחרותה של ספנות ישראלית.
- ליזום וליישם חקיקה ישראלית המבוססת על אמנות בינ"ל המחייבות את עקרון חופש השיט, רמת בטיחות גבוהה באניות ישראליות בפרט והאניות הפוקדות את נמלי ישראל בכלל.
- לפקח על בטיחות השיט והחיים בים, על איכות הסביבה הימית. ליזום הצטרפות ויישום אמנות בינלאומיות בתחום הספנות.
- לגייס, להכשיר ולהסמיך ימאים ולדאוג לקיומה של תשתית הכשרה והסמכת ימאים.
- ליזום ולקדם מערכת קשרים בתחום הספנות והכלכלה המבוססים על הדדיות עם מדינות העולם. קידום שיתוף פעולה הדוק באמצעות הסכמים בילטרליים ומולטילטרליים.
- לקיים מערכת יעילה ואמינה של רישום כלי שיט בבעלות ישראלית המניפים את דגל ישראל.
- לנהל רישום של אניות בשליטה ישראלית הרשומות בחו"ל ומניפות דגל זר והכפפתן לחוקי הספנות הישראליים.

בתחום הנמלים:

- תפעל כרגולטור המסדיר את פיתוח הנמלים הקיימים והעתידיים.
- תוודא תפעול יעיל ורמת שירות נאותה ללקוחות הנמלים וקידום התחרות בענף.
- תקדם את מדיניות הממשלה להפרטת הנמלים
- תפעל ליישם את הרפורמה בתעריפי הנמלים כפי שגובשה ואושרה באוקטובר 2010 ותבצע שינויים במידת הצורך.
- הרשות תפקח בתחום הנמלים על איכות הסביבה הימית, טיפול בחומרים מסוכנים ושמירה על בטיחות השיט בנמלים.
- מיקומה הגיאופוליטי של מדינת ישראל גורם לתלות מוחלטת של סחר החוץ הישראלי בקיומה של הובלה ימית ותשתית נמלית יעילות.
- לאור החשיבות האסטרטגית של הענף הספנות והנמלים והשפעתו על כלכלת המדינה רספ"ן מרכזת מידע מכלל הגורמים בענף אשר מעובד ומפורסם לטובת המשק באופן שוטף.

השנתון שלפנינו כולל את נושאים הבאים:

- **פעילות נמלי הים:** תנועת מטענים – מכולות, מטען כללי, כלי רכב ונוסעים. מדדי רמות שירות – זמני שהייה והמתנה של אניות, תפוקות והיענות לביקוש צוותים. הכשרות והסמכות כ"א נמלי.
 - **פעילות ותמונת מצב של הספנות הישראלית:** ניתוח מגמות עולמיות והספנות הישראלית, צי הסוחר הישראלי, חברות הספנות הישראליות, כ"א ימי, פקידות אניות בנמלי המסחר, ביקורות על אניות זרות הפוקדות את נמלי ישראל (Port State Control), כלי שייט קטנים והסמכות משיטים.
 - **רשות הספנות והנמלים:** תפקידיה, סמכויותיה ועיקרי הפעילות של כל אגף ברשות. ברצוני להודות לצביקה שפירא – מנהל אגף כלכלה וקש"ח, ניצן שריג-רשם כ"ש ומרכז בכיר כלכלה, עמרי דביר-מיישם ומנתח מערכות מידע, האדי עבאס-כלכלן, על תרומתם בהכנת השנתון.
- https://www.gov.il/he/departments/authority_of_shipping_and_ports/govil-landing-page. באתר רספ"ן מפורסמים בין היתר, שנתון סטטיסטי זה, שנתונים קודמים ודוחות חודשיים ורבעוניים. נשמח לקבל הערות והארות.

בברכה,

משה כהן

מרכז איסוף, עיבוד והפצת נתונים
רשות הספנות והנמלים



תוכן עניינים



2	הקדמה
6	נמלים - כללי
7	הפרטת חברת נמל חיפה בע"מ
9	מונחים נמליים לצורכי עיבודים סטטיסטיים
12	נתונים סטטיסטיים נמלים
13	הסחר הימי הישראלי
13	סה"כ תנועת מטענים
16	תנועת מטען כללי
19	תנועת כלי רכב
22	ממוצע ימי אחסנה של כלי רכב בנמלים
23	תנועת מתכות
26	פריקת עצים
27	תנועת צובר חופנים
30	תנועת מתקנים אוטומטיים
33	פריקת גרעינים
34	פריקת מלט
35	תנועת נוסעים
37	תנועת מכולות בנמלים המסחריים
37	תנועת מכולות - TEU
40	תנועת מכולות - יחידות
43	מכולות FT 20/40 בנמלי המסחר בישראל
46	מכולות ft 20/40 בחברת נמל חיפה
49	מכולות ft 20/40 בנמל המפרץ
52	מכולות ft 20/40 בחברת נמל אשדוד
55	מכולות ft 20/40 בנמל הדרום
58	מלאי מכולות בנמלי המסחר
59	יבוא מכולות מלאות לפי אזורי מוצא
61	יצוא מכולות מלאות לפי אזורי יעד
63	מכולות שטעון
64	מדדי רמת שירות
64	תפוקה לשעת שהיית אנייה
67	תפוקה לשעת צוות/מנוף
69	תפוקה לשעת עבודה בפועל
72	תפוקה לשעת אנייה ברציף
75	זמן שהייה ממוצע של אנייה
78	זמן המתנה ממוצע של אנייה
81	זמן רציף ממוצע של אנייה
84	הקצאת ידיים - הענות הנמל מול ביקוש



- 87..... כ"א נמלי
- 89..... ספנות - ישראלית
- 90..... מונחים ספנותיים לצורכי עיבודים סטטיסטיים
- 92..... נתונים סטטיסטיים - ספנות
- 93..... ההשפעות עולמיות על הספנות הישראלית
- 101 צי הסוחר הישראלי
- 102 חברות הספנות הישראליות
- 103 כ"א ימי ישראלי
- 104..... מצבת ימאים פעילים בצי הסוחר
- 105 ביקורי אניות בנמלי המסחר (פקידות אניות)
- 106 ביקורת אניות זרות בנמלי ישראל P.S.C (כולל נמלי האנרגיה)
- 107 כלי שיט קטנים
- 108 רשות הספנות והנמלים
- 109 אגף כלכלה וקשרי חוץ
- 110 אגף כ"א ימי מינהל וארגון
- 111 אגף הנדסה ותפעול
- 112 אגף לפיקוח ובקרה
- 114 האגף לרישוי כלי שיט קטנים ומשיטים
- 115 הרשות לתובלה ימית בשעת חירום (רספ"ן בשע"ח)



נמלים





נמלים - כללי

נמלי הים מהווים חוליה מרכזית בשרשרת הלוגיסטית של הסחר הבינלאומי. הנמלים מהווים את הממשק בין ההובלה הימית ובין התובלה היבשתית (רכבות ומשאיות) ובתור שכאלו חייבים לספק שירות רציף ויעיל ללקוחותיהם.

ספנות ונמלים מודרניים מהווים בישראל נדבך חשוב לנגישות סחר החוץ למדינה ותנאי יסודי לקיומה. מכאן גם חשיבות שילובם במכלול תשתיות התחבורה בישראל. יעילות הנמלים תלויה רבות ברמת התשתית היבשתית: כבישים, מסילות הברזל ומחסני אחסון לסחורות המגיעות לנמלים, ובאיכות התקשורת והלוגיסטיקה הכרוכה בתפעולם. רק מדינה עם תחבורה ותשתיות יבשתיות מפותחות מאפשרת קיומם של נמלים יעילים ומודרניים. עד לשנת 2005, הייתה "רשות הנמלים" הגוף המרכזי שהחזיק, מכוח "חוק רשות הנמלים התשכ"א 1961", במלוא הסמכויות לתפעול ולפיתוח הנמלים, וכן בידע המקצועי ובמשאבים הכספיים ולאכיפת החוק בנמלים בעתות רגיעה וחירום. חוק "רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004" פיצל את "רשות הנמלים" לארבעה גופים: **חברת נמלי ישראל פיתוח נכסים בע"מ (להלן: "חנ"י")**, אחראית לפיתוח התשתיות והחכרת הנכסים בתחומי נמלי ישראל, וכן שלוש חברות נמל:

חב' נמל חיפה (שנמצאת בתהליך הפרטה), **חב' נמל אשדוד**, **חב' נמל אילת** (שהופרטה בשנת 2013), **נמל מספנות ישראל**.

החוק קבע את "רשות הספנות והנמלים" (רספ"ן) כרגולטור של חנ"י, חברות הנמלים והתאגידים הנמליים.

הסמכויות הרגולטוריות שחלקן היו בידי רשות הנמלים לפני כניסת החוק החדש לתוקף, הועברו ע"פ החוק לרשות הספנות והנמלים.

הגורמים המשפיעים על רמת השירות והתחרות בין הגורמים בענף הנמלים (במדינה ומחוצה לה) כוללים נושאים כגון: עומק המים, איכות תשתיות התחבורה, רמת הטכנולוגיה של המכשור, כמות ומצב המתקנים בנמל, שטחי עורף נמליים, כ"א מיומן ומוסמך. כל אלו משפיעים על רמת התפוקות, מחירי השירותים בנמל, שיטות תפעול, ניהול וכו'.

בנמל פועלת מערכת ארגונית ולוגיסטית מורכבת לאור מעורבותם של בעלי עניין רבים הפועלים בענף. בשל המורכבות הכרוכה בתפעול הנמל קיים חשש ממצב שבו הנמלים יהיו "צוואר בקבוק" בשרשרת הלוגיסטית של הובלה ושינוע מטענים בדרך הים למדינה וממנה. בכדי למנוע "צוואר בקבוק" זה קיים עניין רב בקיצור זמן שהיית האניות והמטענים בנמלים, מטרה הניתנת להשגה ע"י ייעול הליכי העבודה, פיתוח ותחזוקת תשתיות, חידוש ותחזוקת ציוד, שימנעו המתנה ממושכת, פעולות אשר יוזילו את עלויות ההובלה הימית עבור לקוחות הנמלים.



רפורמה בנמלים-מדיניות

כ-99% ממטעני סחר החוץ משונעים דרך נמלי הים של ישראל. הנמלים מהווים את השער העיקרי לסחר החוץ הישראלי ומשקפים בצורה טובה את הפעילות הכלכלית של המשק הישראלי. נמלי הים בישראל משמשים את כל המגזרים הציבורי והפרטי בשינוע מטענים, ממטענים ביטחוניים ועד למטענים עבור הצרכן הבודד.

בפברואר 2005 החלה הממשלה בביצוע רפורמה בנמלים ו"רשות הנמלים" פורקה לשלוש חברות נמל וחברת פיתוח נכסים. כחלק ממהלך הרפורמה, החליטה הממשלה שיש להפריט את נמלי הים ולעודד את יעילות תפעולם, כך שגם יהיו תחרותיים וגם יעילים יותר – הן בתחרות שבין הנמלים בישראל והן בתחרות עם נמלים אחרים בים התיכון.

מדיניות זו מחייבת את הממשלה לשמש כרגולטור (תפקיד שהיה בעבר של "רשות הנמלים" שפורקה) המסדיר את התנאים הכלכליים והחוקיים ליישום הרפורמה, תוך שימת דגש במיוחד על נושא ההתייעלות ורמות השירות, זאת ע"י הוזלת השירות הנמלי תוך עידוד התחרות. אחד האמצעים לכך הינו מערכת התעריפים לשירותים נמליים.

הרפורמה בתעריפי הנמלים שנכנסה לתוקף בתאריך 20/10/2010, פרושה על פני תקופה של 10 שנים שמטרתה לעודד תחרות באמצעות פישוט מערכת התעריפים, הגברת היעילות ושיפור רמת השירות שהנמלים מעניקים ללקוחות הנמל, תוך שמירה על שקיפות ופומביות לכל הגורמים הנוגעים במשק, כמו יבואנים יצואנים, חברות הספנות ובעלי המטען.

מרבית תעריפי נמלים שנקבעו הינם מחירים מרביים, שאמורים לשקף את עלות מתן השירות אך גם לאפשר לחברות הנמל ולתאגידים השונים לתת הנחות ותמריצים, במטרה לשפר את השירות ואף להוזילו, על פי החלטתן. מדיניות זו גם מאפשרת לחברות הנמל, לכרות הסכמים מסחריים תוך עידוד עבודה רציפה על מנת לרדד את העומסים ולנצל את תשתיות התחבורה באופן יעיל יותר על פני כל שעות היממה, ויצירת מנוף כלכלי לבניית תשתיות נמל נוספות, שיאפשרו התייעלות ושיפור השירות עבור המשתמשים השונים.

מחלקות הים בחיפה ובאשדוד

במסגרת הרפורמה בנמלים, הועברו מחלקות הים בנמלי חיפה (בנובמבר 2020) ואשדוד (בינואר 2021) לניהולה של חברת נמלי ישראל ויתפקדו כחברות בנות של חנ"י.

מחלקות הים נותנות שירותים לכלי שיט במרחב הנמלים-שירותי תצפית, ניתוב, גרירה, עיתוק, עגינה, קשירה והתרה וכן שירותים נוספים כגון: העלאה והורדה של ימאים ונוסעים לכלי שיט וממנו, הספקת חשמל ומים, פינוי מי שפוליים, אשפה ובוצה מכלי שיט, וכן שירותי חירום והצלה.

הפרטת חברת נמל חיפה בע"מ

בתאריך 14/07/22 נערך מכרז למכירת מניות המדינה בחברת נמל חיפה לקבוצת משקיעים פרטיים. הזוכים, גדות מסופים וחברת אדאני ההודית, הציעו מחיר של 4.1 מיליארד ₪ בכפוף לקבלת אישורים רגולטורים וביטחוניים. המהלך נועד לאפשר ל"משקיע אסטרטגי" לייעל את פעילות הנמל ולהשקיע בתשתיות וזאת בכדי לאפשר לחברת הנמל לעמוד בתחרות ולהבטיח חוסן כלכלי ואיתנות פיננסית.



נמלים בישראל - מרבית המטענים לישראל וממנה עוברים דרך נמלי הים.

כ- 69.1 מיליון טון שונעו בנמלי ישראל בשנת 2024, מתוכם כ-21.3 מיליון טון דלק ופחם מרביתם דרך נמלי האנרגיה (חדרה ואשקלון), ושאר המטענים דרך הנמלים המסחריים. היקף סחר החוץ בסחורות של ישראל (ללא יהלומים) נאמד בשנת 2024 בכ-144 מיליארד דולר - 89 מיליארד דולר ביבוא, ו-55 מיליארד דולר ביצוא (*)

היקף הסחר הימי העולמי: כ-12.3 מילי טון סחורות הועברו בים בערך 14 של טריליון \$. הגידול הממוצע בסחר הימי העולמי בשנים האחרונות עומד על כ-2% בשנה. הסחר הימי העולמי מונע מביקוש לחומרי גלם כמו פחם, ברזל ודגנים, לצד סחורות מומכלות. הסחר הימי מושפע מגורמים שונים כמו צמיחה כלכלית עולמית, התפתחויות טכנולוגיות, שימוש באנרגיות חלופיות ואירועים גיאופוליטיים כגון שיבושים במעבר בתעלת סואץ אשר משפיעים על עלויות הובלה וזמני הפלגה ארוכים (**)

בכדי לנצל וליהנות מהגידול העולמי, על נמלי ישראל להתחרות גם על המטענים בשטעון במזרח הים התיכון. בכדי לבצע זאת יש צורך בפיתוח נמלי ישראל כשמדובר בעיקר בהשקעות בתשתיות. במידה והנמלים לא יותאמו למתן שרות לספנות בסטנדרטים בינ"ל מתקדמים, צפויה להיפגע רמת השירות ללקוחות הנמלים. זאת מאחר שיהיה קושי לאניות מתקדמות בגודלן ובטכנולוגית הפעלתן לפקוד את נמלי ישראל. כפועל יוצא המדינה תשורת ע"י אניות קטנות ובינוניות ובעיקר באופן של הזנה, דבר שיאריך מאוד את זמני ההובלה הימית ויעלה את העלויות למשק והתלות בנמלי שטעון אזוריים. עיקר התחרות עם המדינות השכנות הינה על מטעני השטעון במכולות. היקף פעילות מכולות השטעון בשנת 2024 מהווה כ-9.5% מכמות המכולות המשוונעות בנמלי ישראל.

בסוף שנת 2020 נכנסו לפעילות שני הנמלים החדשים שנבנו במסגרת הרפורמה בנמלים: נמל המפרץ בחיפה שמופעל ע"י SIPG הסינית ונמל הדרום (HCT) באשדוד שמופעל ע"י TIL השוויצרית. עם הפעלת המסופים החדשים ושדרוגם של הנמלים הקיימים גדל היקף התשתיות הנמליות בישראל כמענה לגידול בסחר לישראל וממנה. הצפי הוא שגם פעילות מכולות השטעון תגדל באופן משמעותי.

בנוסף תתאפשר פקידתן של אניות גדולות וחדישות אשר אינן יכולות כיום לפקוד את ישראל בעומס מלא בשל מגבלות עומק בנמלים הקיימים. דבר זה יקטין את הצורך בשימוש באניות הזנה מנמלי Hub במזרח הים התיכון, יקצר את זמני שינוע המטענים, יקטין את התלות של ישראל בנמלים זרים ויחסוך בעלויות ההובלה הימית. ניתן לומר שעתידיה הכלכלי של מדינת ישראל תלוי בצורה רבה בפיתוח הנמלים, יצירת תנאים לתחרות בין המשתמשים בהם מבית ומבחוץ והגברת יעילותם.

(*) מקור: למ"ס - סחר חוץ---יבוא ויצוא לפי קבוצות סחורות וארצות---יבוא ויצוא

(**) מקור: WorldBank, Unctad, IMO



מונחים נמליים לצורכי עיבודים סטטיסטיים

הגדרת מושגים:

להלן הגדרת מושגים השייכים לעולם הנתונים בתחום הנמלים, זאת בכדי ליצור מערכת מונחים אחידה השייכת לפעילות הנמלים

מושג	הגדרה
TEU	ISO Twenty foot Equivalent Unit - יחידת מידה הזוהה למכולת ISO סטנדרטית בגודל 20 רגל
כמות מטען	מכולות- ביחידות ו-TEU, שאר קבוצות המטען – בטונות
סוג אנייה לביקור	מאפיין של האנייה לביקור הנקבע ע"פ משקל המטען המרבי ביבוא לפי קבוצות מטען ראשיות (קו המים). עבור מקרים בהם אין מטען יבוא סוג האנייה לביקור יחושב לפי מטען ביצוא. הערה: לאניות גלנוע נקבע סוג אנייה לביקור 'כללי'
קבוצת מטען ראשית	חלוקת המטענים המשונעים לארבע קבוצות מטען ראשיות: <ul style="list-style-type: none"> מכולות כללי (מכוניות, מתכות, נייר, עצים, ת.חקלאית, שקים, תאית) צובר חופנים (גרעינים, סוכר, פחם, אחר) מתקנים אוטומטים (דגון חיפה, נוזלים, צובר יבש, אחר)
צוות/יד	קבוצת עובדים הקשורים למשימה/מנוף אחד בקו המים
סוג צוות/יד	הצוותים מסווגים לאחד מהסוגים הבאים: מכולות, כללי וצובר חופנים. צוות שעבד על מנוף גשר משויך לסוג צוות 'מכולות'. שאר הצוותים משויכים לסוג צוות לפי סוג אנייה לביקור.
פקידה	ביקור של אנייה בנמל
רציפי מכולות ייעודיים	מנגשים המצוידים במנוף גשר. חיפה- רציפים 10-12, 14-18, רציפי הכרמל 31-35 (החל מינואר 2011). אשדוד- רציפים 7,9,22,23. (רציף 23 החל מינואר 2006)
שעות שהיית אנייה	סוג אנייה לביקור- מכולות, כללי, צובר חופנים: הפרש השעות בין תחילת המשמרת הראשונה שבה הוזמנו הידיים לבין זמן ירידת הנתב ביציאת האנייה. <ul style="list-style-type: none"> במידה והיה עיכוב בהגעת האנייה, כלומר זמן הגעת האנייה מאוחר מזמן הזמנת הידיים הראשונה או לא דווח זמן הזמנת הידיים, מחושבת שהייה ממועד הגעת האנייה. במידה וזמן הזמנת הידיים הראשונה מאוחר מתאריך ההפלגה מחושבת שהייה בין זמן ההגעה לזמן ירידת הנתב. במידה ולא דווח זמן ירידת הנתב מחושבת שהייה עד שעת ההפלגה. במידה ושעת הגעת האנייה מאוחרת משעה שדווחה כתחילת העבודה מחושבת שהייה מהגעת האנייה.



מושג	הגדרה
שעות שהיית אנייה - המשך	סוג אנייה לביקור- מתקנים אוטומטיים : הפרש השעות בין זמן הגעה לבין זמן הפלגה לביקור.
שעות המתנת אנייה	סוג אנייה לביקור- מכולות, כללי, צובר חופנים : הפרש השעות בין תחילת המשמרת הראשונה שבה הוזמנו הידיים לבין שעת תחילת העבודה של הצוות הראשון או שעת קשירה ראשונה של האנייה (המאוחר בניהם). - במידה ולא דווחה שעת תחילת העבודה של הצוות הראשון מחושבת ההמתנה בין תחילת המשמרת הראשונה שבה הוזמנו צוותים לבין שעת הקשירה הראשונה. - במידה וזמן הגעת האנייה מאוחר מזמן הזמנת הידיים הראשונה או לא דווח זמן הזמנת הידיים מחושבת ההמתנה משעת ההגעה. סוג אנייה לביקור- מתקנים אוטומטיים : הפרש השעות בין זמן הגעה לבין שעת קשירה ראשונה.
שעות צוות	שעות עבודה של הצוות לפי אורך משמרת ביום העבודה ע"פ סוג יום (יום חול, שבת, חג, ערב חג וכו') בניכוי הפרעות שאירעו במהלך העבודה (לדוג': שעות המתנה לאנייה או גמר מוקדם)
שעות עבודה בפועל	שעות עבודה בפועל של אנייה. מחושב לפי הפרש השעות בין תחילת העבודה של הצוות הראשון במשמרת לבין סיום העבודה של הצוות האחרון באותה משמרת. במידה והייתה עבודה במתקנים אוטו', השעות וכמויות המטען אינן נכללות.
צוות הומוגני	צוות אשר מטפל בקבוצת מטען ראשית אחת.
תפוקה	התפוקה נמדדת בכמות מטען ליחידת זמן. כמות מטען בקבוצת מטען ראשית/סוג אנייה לביקור 'מכולות' : פעולות מנוף כולל פריקה, טעינה, עיתוקים באנייה, עיתוקים לרציף, עיתוקים מרציף. כמות מטען במטען כללי וצובר : טונות. יחידת זמן : שעת צוות, שעת שהייה, שעת עבודה
זמן רציף	הזמן הנמדד מקשירת האנייה לרציף ועד התרתה במקרה של עיתוק האנייה מהרציף – קרי התרת האנייה וקשירתה שוב לרציף להמשך עבודה, גורעים את זמן עיתוק האנייה



מדדי שירות: מחושבים לצרכים סטטיסטיים

המדדים המתייחסים לעולם הנתונים בתחום הנמלים, במטרה ליצור מערכת מונחים אחידה השייכת לפעילות הנמלים

מדד	הגדרה
מטען לשעת צוות	כמות המטען הממוצעת המשונעת בשעת עבודה של צוות. המדד מחושב לפי קבוצת מטען ראשית. לקבוצת מטען 'מכולות': רק צוותים במנופי גשר שעבדו באניות מכולה מתמחות וחצי מתמחות ברציפי מכולות ייעודיים (ע"פ הגדרה 'רציפי מכולות ייעודיים').
מטען לשעת שהיית אנייה	כמות המטען הממוצעת לשעת שהיית אנייה בנמל. המדד מחושב לפי סוג אנייה לביקור לאניות שהפליגו ולא כולל אניות ששהו בנמל תקופה חריגה. לאניות גלנוע נקבע תמיד סוג אנייה לביקור 'כללי'. לסוג אנייה לביקור 'מכולות': המדד מתייחס לאניות שעבדו ברציפי מכולות, חיפה – מסוף מזרחי (מנגשים 18: 14) ומסוף כרמל א', אשדוד- רציפים 23,22,7. במקרים בהם אנייה עבדה גם ברציפים אחרים המדד יכלול גם את המכולות ששונעו ברציפים אלה. לסוג אנייה לביקור כללי, צובר, מתקנים אוטו': המדד מחושב לצוותים הומוגניים בלבד, כלומר כל הצוותים בביקור אנייה מסוים עבדו על אותה קבוצת מטען ראשית. ביקור האנייה משויך לאותה קבוצת מטען ראשית. הערה: החל מ-01/2006.
מטען לשעת עבודה בפועל	כמות המטען הממוצעת לשעת עבודה בפועל של האנייה. המדד מחושב לאניות שהפליגו לפי סוג אנייה לביקור. המדד לא כולל אניות ששהו בנמל תקופה חריגה ואינו כולל מתקנים אוטומטים.
היענות לביקוש צוותים	המדד משווה את כמות הצוותים שהוזמנה ע"י סוכני האניות לעומת כמות הצוותים שעבדה בפועל.
זמן סבב ממוצע למשאיות מכולה	הפרש הזמן בין כניסת המשאית לנמל לבין יציאתה. המדד מחשב את זמן הפריקה/טעינה של המשאית בנמל.
תפוקה (מטען) לשעת אנייה ברציף	כמות המטען הממוצעת שמשונעת לשעת אנייה ברציף סוג אנייה לביקור מכולות – כולל עיתוקים לא כולל מתקנים אוטומטים ולא כולל ביקורי אניות ששהו תקופה חריגה (מעל 1000 שעות)



מכון התקנים הישראלי

נתונים סטטיסטיים נמלים

הטבלאות שיוצגו להלן יורכבו מארבעה חלקים עיקריים:

- הסחר הימי הישראלי: 2010-2024.
- דיווח על תנועת מטענים ונוסעים בנמלי המסחר.
- דיווח על רמת שירות באמצעות מדדי שירות שנקבעו.
- נתוני כ"א נמלי: גיוס עובדים וריכוזי הסמכות.

דיווח על מטענים כולל את קבוצות המטען הבאות:

- סה"כ מטענים.
- מטען כללי.
- כלי רכב.
- מתכות
- עצים
- צובר חופנים.
- מתקנים אוטומטים.
- גרעינים
- מלט
- נוסעים.
- מכולות.
- TEU
- יחידות (קופסאות).
- מכולות 20/40 ft.
- מלאי מכולות בנמלים.
- יבוא מכולות מלאות ממדינות מוצא.
- יצוא מכולות מלאות למדינות יעד.
- שטעון מכולות.

דיווח על רמת שירות באמצעות המדדים הבאים:

- ❖ תפוקה לשעת שהייה של אנייה.
- ❖ תפוקה לשעת צוות/מנוף.
- ❖ תפוקה לשעת עבודה בפועל.
- ❖ תפוקה לשעת רציף.
- ❖ זמן שהייה ממוצע של אנייה.
- ❖ זמן המתנה ממוצע של אנייה.
- ❖ זמן רציף ממוצע של אנייה.
- ❖ הקצאת 'ידיים' – הענות הנמל מול ביקוש.

כ"א נמלי – ריכוזי הסמכות עובדים בנמלים



הסחר הימי הישראלי

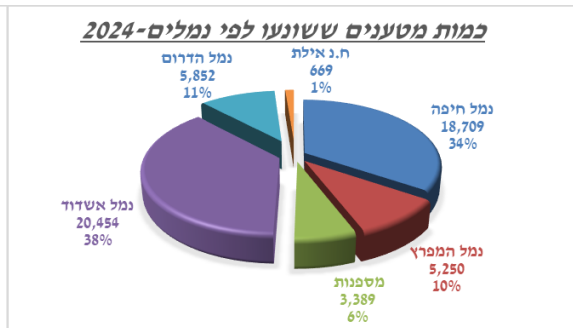
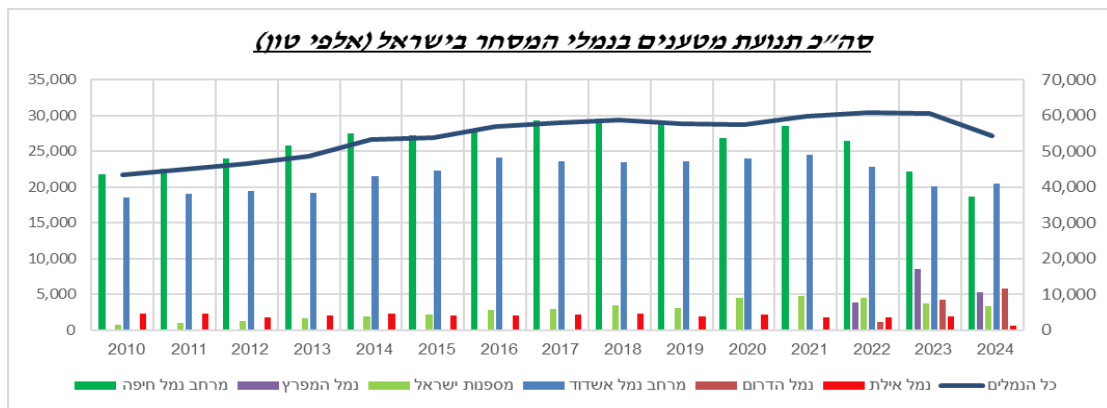
סה"כ תנועת מטענים

הסחר הימי הישראלי הסתכם בשנת 2024 ב-54.3 מיליון טון. בנמל חיפה שונעו 18.7 מ' טון, בנמל המפרץ 5.3 מ' טון, במספנות ישראל 3.4 מ' טון, בנמל אשדוד שונעו 20.4 מ' טון, בנמל הדרום שונעו 5.9 מ' טון, בנמל אילת שונעו 0.7 מ' טון

לוח 1: סה"כ תנועת מטענים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	מרחב נמל חיפה		נמל המפרץ		מספנות ישראל		מרחב נמל אשדוד		נמל הדרום		נמל אילת		סה"כ מטען	
	נמל	% שינוי משנה קודמת	נמל	% שינוי משנה קודמת	ישראל	% שינוי משנה קודמת	נמל	% שינוי משנה קודמת	נמל	% שינוי משנה קודמת	נמל	% שינוי משנה קודמת	סה"כ	% שינוי משנה קודמת
2010	21,837	10.2%			719	57.7%	18,535	24.3%			2,321	31.9%	43,413	17.5%
2011	22,571	3.4%			1,025	42.6%	19,068	2.9%			2,280	-1.7%	44,945	3.5%
2012	23,987	6.3%			1,307	27.5%	19,493	2.2%			1,746	-23.4%	46,533	3.5%
2013	25,788	7.5%			1,667	27.5%	19,214	-1.4%			2,082	19.2%	48,751	4.8%
2014	27,500	6.6%			1,931	15.8%	21,555	12.2%			2,310	11.0%	53,296	9.3%
2015	27,259	-0.9%			2,136	10.6%	22,273	3.3%			2,103	-9.0%	53,772	0.9%
2016	28,027	2.8%			2,826	32.3%	24,086	8.1%			2,109	0.3%	57,048	6.1%
2017	29,252	4.4%			2,928	3.6%	23,585	-2.1%			2,171	2.9%	57,936	1.6%
2018	29,531	1.0%			3,419	16.8%	23,475	-0.5%			2,290	5.5%	58,715	1.3%
2019	29,084	-1.5%			3,074	-10.1%	23,590	0.5%			1,945	-15.1%	57,693	-1.7%
2020	26,798	-7.9%			4,457	45.0%	23,974	1.6%			2,225	14.4%	57,453	-0.4%
2021	28,505	6.4%	75		4,806	7.8%	24,487	2.1%	49		1,843	-17.2%	59,764	4.0%
2022	26,462	-7.2%	3,905		4,457	-7.3%	22,829	-6.8%	1,205		1,855	0.7%	60,713	1.6%
2023	22,110	-16.4%	8,589	120%	3,698	-17.0%	20,123	-11.9%	4,282	255%	1,862	0.4%	60,665	-0.1%
2024	18,709	-15.4%	5,250	-39%	3,389	-8.4%	20,454	1.6%	5,852	37%	669	-64.1%	54,323	-10.5%

* החל מינואר 2014: כולל מטענים המשונעים במקשרים ימיים



הפאי השמאלי מתאר את פילוח המטענים לפי קבוצות מטען. כמות המכולות שעברו בנמלי ישראל מהווה כמעט מחצית מסה"כ המטענים (במשקל). הפאי הימני מתאר את פילוח המטענים לפי נמלים כאשר נמל חיפה כולל את התאגידים: תש"ן, ממגורת הגרעינים (מילניום) ומסופי כימיקלים ונמל אשדוד כולל את: רציף המלט, מתקן תפזורת (כ"יל) ומקשר דלק אשדוד.



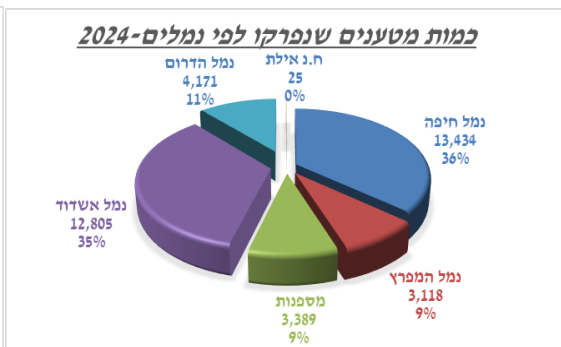
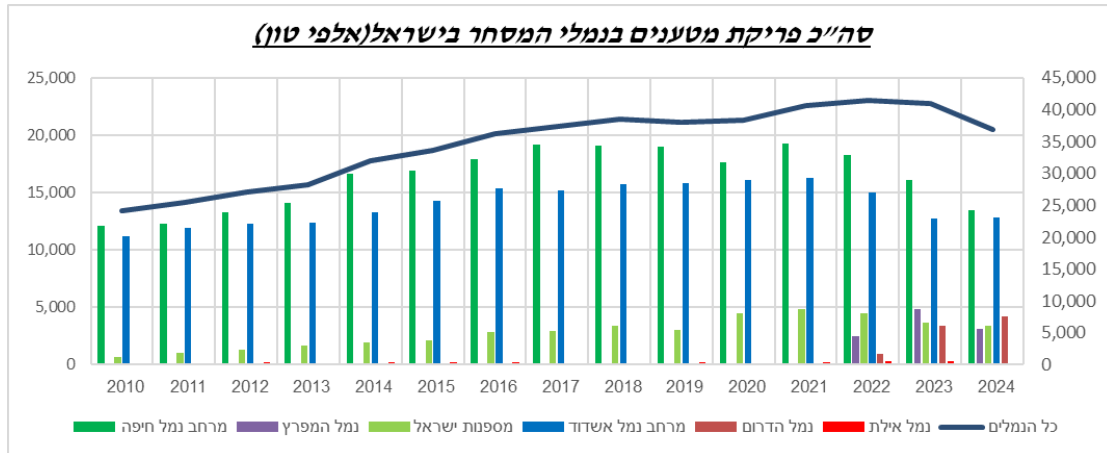
סה"כ פריקת מטענים

כמות המטענים שנפרקה בנמלי המסחר בשנת 2024 מסתכמת ב- 37 מיליון טון סחורות, ירידה של 10% משנה קודמת. בנמל חיפה נפרקו 13.4 מ' טון, בנמל המפרץ נפרקו 3.1 מ' טון, במספנות ישראל נפרקו 3.4 מ' טון בנמל אשדוד נפרקו 12.8 מ' טון, בנמל הדרום 4.2 מ' טון ובנמל אילת נפרקו 25 אלף טון מטען.

לוח 1.1: סה"כ פריקת מטענים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	מרחב נמל חיפה		נמל המפרץ		מספנות ישראל		מרחב נמל אשדוד		נמל הדרום		נמל אילת		סה"כ מטען	
	נמל	% משנה קודמת	נמל	% משנה קודמת	נמל	% משנה קודמת	נמל	% משנה קודמת	נמל	% משנה קודמת	נמל	% משנה קודמת	סה"כ	% משנה קודמת
2010	12,140	11.0%			710	62.7%	11,227	12.3%			66	-61.8%	24,143	12.1%
2011	12,332	1.6%			1,001	41.0%	11,897	6.0%			161	143.1%	25,392	5.2%
2012	13,281	7.7%			1,275	27.4%	12,283	3.2%			190	17.9%	27,029	6.4%
2013	14,087	6.1%			1,655	29.8%	12,385	0.8%			161	-15.5%	28,287	4.7%
2014	16,623	18.0%			1,914	15.6%	13,290	7.3%			184	14.6%	32,012	13.2%
2015	16,932	1.9%			2,130	11.3%	14,325	7.8%			212	15.1%	33,599	5.0%
2016	17,877	5.6%			2,823	32.5%	15,392	7.5%			218	3.0%	36,310	8.1%
2017	19,140	7.1%			2,928	3.7%	15,209	-1.2%			153	-29.8%	37,430	3.1%
2018	19,117	-0.1%			3,417	16.7%	15,772	3.7%			176	14.6%	38,482	2.8%
2019	18,976	-0.7%			3,074	-10.0%	15,839	0.4%			194	10.2%	38,083	-1.0%
2020	17,659	-6.9%			4,457	45.0%	16,065	1.4%			149	-23.0%	38,329	0.6%
2021	19,296	9.3%	4		4,806	7.8%	16,308	1.5%			211	41.2%	40,624	6.0%
2022	18,310	-5.1%	2,451		4,457	-7.3%	15,004	-8.0%	938		308	46.3%	41,467	2.1%
2023	16,135	-11.9%	4,807	96%	3,698	-17.0%	12,714	-15.3%	3,354	258%	280	-9.2%	40,988	-1.2%
2024	13,434	-16.7%	3,118	-35%	3,389	-8.4%	12,805	0.7%	4,171	24%	25	-90.9%	36,943	-9.9%

* החל מינואר 2014: כולל מטענים המשונעים במקשרים ימיים





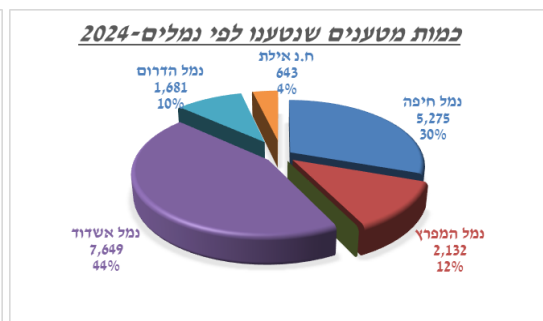
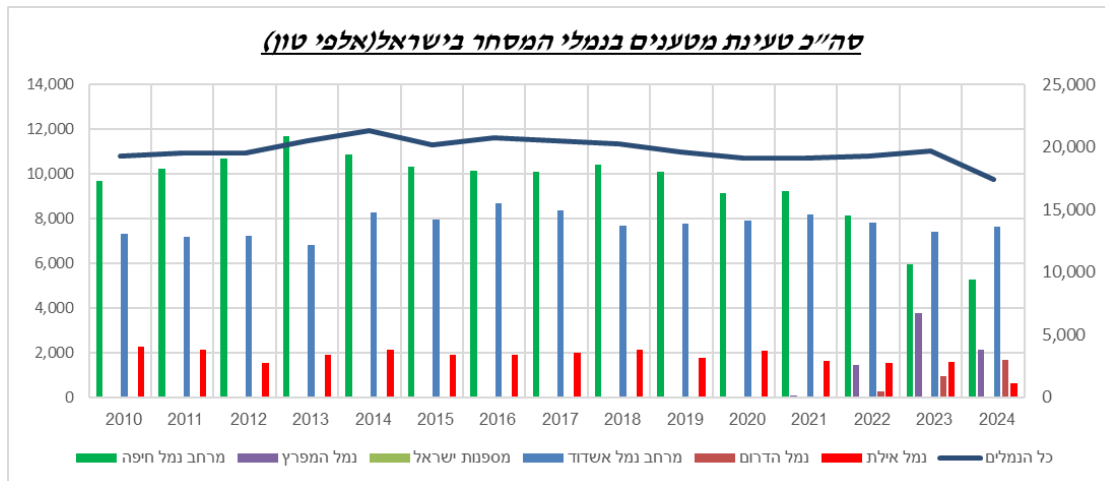
סה"כ טעינת מטענים

כמות המטענים שנטענה בנמלי המסחר בשנת 2024 מסתכמת ב- 17.4 מיליון טון. בנמל חיפה נטענו 5.3 מ' טון מטען, בנמל המפרץ נטענו 2.1, בנמל אשדוד נטענו 7.6 מ' טון, בנמל הדרום 1.7 מ' טון ובנמל אילת נטענו 643 אלף טון.

לוח 1.2: סה"כ טעינת מטענים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	מרחב נמל חיפה	% שינוי משנה	נמל המפרץ	% משנה קודמת	מספנות ישראל	% משנה קודמת	מרחב נמל אשדוד	% משנה קודמת	נמל הדרום	% משנה קודמת	נמל אילת	% משנה קודמת	סה"כ מטען	% משנה קודמת
2010	9,697	9.3%			9	-52.6%	7,308	48.6%			2,255	42.2%	19,269	25.1%
2011	10,239	5.6%			25	166.0%	7,171	-1.9%			2,119	-6.0%	19,554	1.5%
2012	10,706	4.6%			32	30.2%	7,210	0.5%			1,556	-26.6%	19,504	-0.3%
2013	11,701	9.3%			12	-63.1%	6,829	-5.3%			1,921	23.5%	20,463	4.9%
2014	10,883	-7.0%			17	42.9%	8,264	21.0%			2,126	10.7%	21,291	4.0%
2015	10,327	-5.1%			6	-66.1%	7,949	-3.8%			1,891	-11.0%	20,173	-5.2%
2016	10,150	-1.7%			2	-59.1%	8,694	9.4%			1,891	0.0%	20,738	2.8%
2017	10,112	-0.4%			0	-94.2%	8,375	-3.7%			2,018	6.7%	20,506	-1.1%
2018	10,414	3.0%			2	100.0%	7,703	-8.0%			2,114	4.8%	20,233	-1.3%
2019	10,108	-2.9%			0	-100.0%	7,751	0.6%			1,751	-17.2%	19,610	-3.1%
2020	9,139	-9.6%			0	0.0%	7,909	2.0%			2,075	18.5%	19,123	-2.5%
2021	9,209	0.8%	71		0	0.0%	8,179	3.4%	49		1,632	-21.3%	19,140	0.1%
2022	8,153	-11.5%	1,454		0	0.0%	7,826	-4.3%	267	447%	1,547	-5.2%	19,247	0.6%
2023	5,975	-26.7%	3,782	160%	0	0.0%	7,409	-5.3%	928	247%	1,583	2.3%	19,678	2.2%
2024	5,275	-11.7%	2,132	-44%	0	100.0%	7,649	3.2%	1,681	81%	643	-59.3%	17,380	-11.7%

* החל מינואר 2014: כולל מטענים המשווים במקשרים ימיים



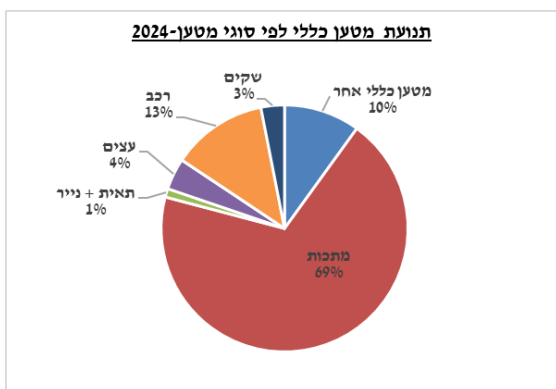
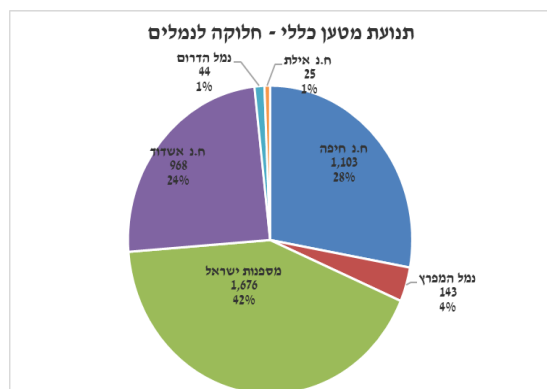
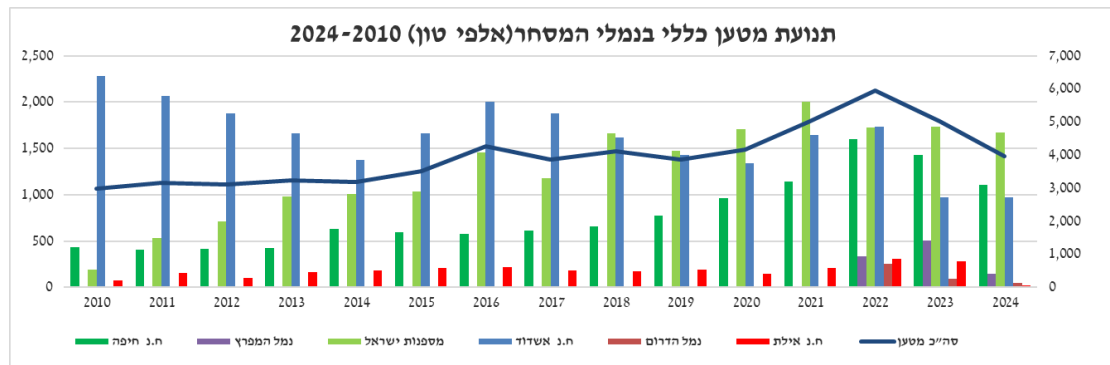


תנועת מטען כללי

בשנת 2024 עברו בנמלי המסחר 4 מיליון טון מטען כללי – ירידה של 21% משנה קודמת. בח.נ חיפה 1.1 מ"ט, נמל המפרץ 143 א"ט, מספנות ישראל 1.7 מ"ט, ח.נ. אשדוד 0.97 מ"ט, נמל הדרום 44 א"ט, ח.נ. אילת 25 א"ט.

לוח 3: תנועת מטען כללי בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	ח.נ. חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	ח.נ. אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	ח.נ. אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	434	16%			193	215%	2,285	17%			71	-44%	2,983	
2011	410	-5%			533	176%	2,065	-10%			156	118%	3,164	6%
2012	420	2%			714	34%	1,880	-9%			102	-34%	3,116	-2%
2013	428	2%			984	38%	1,666	-11%			161	57%	3,239	4%
2014	636	49%			1,005	2%	1,376	-17%			184	14%	3,200	-1%
2015	598	-6%			1,033	3%	1,668	21%			212	15%	3,511	10%
2016	575	-4%			1,456	41%	2,006	20%			220	4%	4,258	21%
2017	615	7%			1,183	-19%	1,877	-6%			182	-17%	3,857	-9%
2018	655	7%			1,662	41%	1,622	-14%			176	-3%	4,115	7%
2019	777	19%			1,475	-11%	1,429	-12%			194	10%	3,875	-6%
2020	968	25%			1,713	16%	1,339	-6%			149	-23%	4,169	8%
2021	1,145	18%			2,007	17%	1,647	23%			210	41%	5,010	20%
2022	1,598	39%	338		1,723	-14%	1,738	6%	252		309	47%	5,958	19%
2023	1,428	-11%	505	49.5%	1,735	1%	974	-44%	95	-62%	278	-10%	5,015	-16%
2024	1,103	-23%	143	-71.8%	1,676	-3%	968	-1%	44	-53%	25	-91%	3,960	-21%



ניתן לראות בפאי הימני שמתכות מהווים כ- 70% מכלל המטען הכללי שמשונע לישראל. בפאי השמאלי רואים את פילוח המטען הכללי בישראל לפי חברות הנמלים.

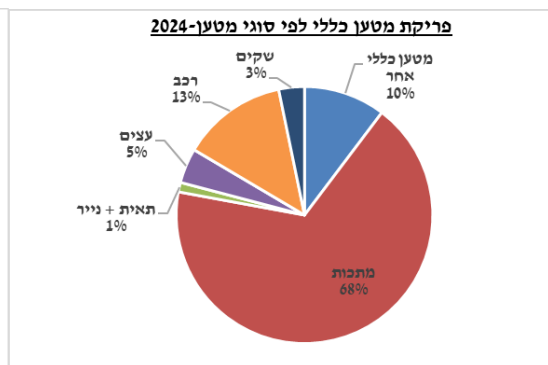
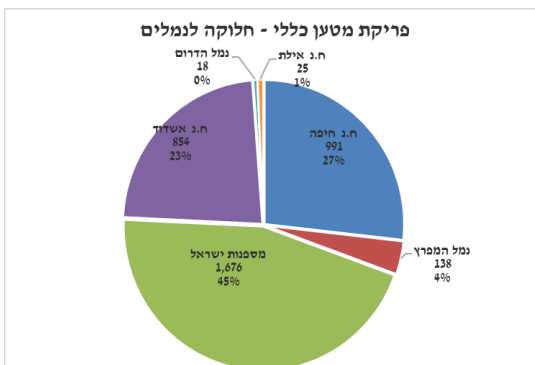
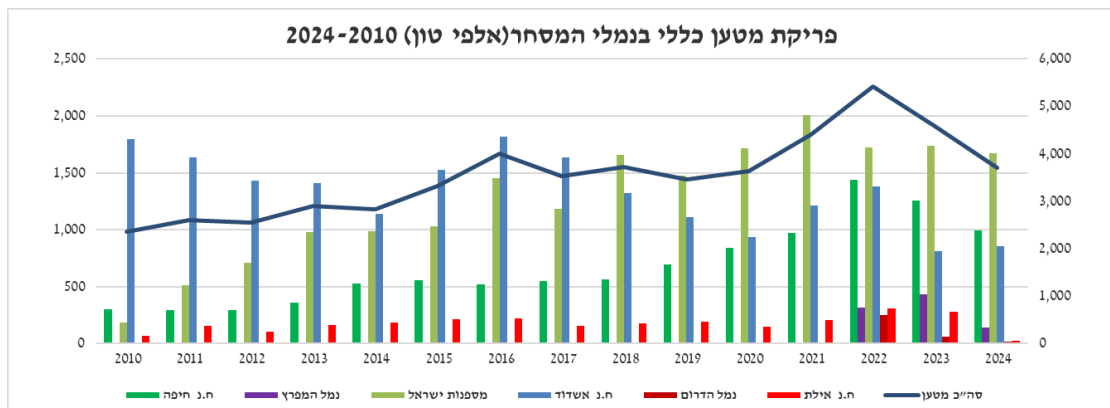


פריקת מטען כללי

בשנת 2024 נפרקו בנמלי המסחר סה"כ 3.7 מיליון טון – ירידה של 19% משנה קודמת. ח.נ חיפה נפרקו 991 א"ט, בנמל המפרץ 138 א"ט, במספנות ישראל 1.68 מ"ט, ח.נ אשדוד 854 א"ט, נמל הדרום 18 א"ט, ח.נ אילת 25 א"ט בלבד.

לוח 3.1: פריקת מטען כללי בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	ח.נ חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	ח.נ אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	ח.נ אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	302	12%	184		184		340				71		2,354	
2011	297	-2%	511		1,636		178%				154		2,598	10%
2012	298	0%	713		1,432		40%				102		2,545	-2%
2013	357	20%	980		1,410		37%				160		2,907	14%
2014	529	48%	988		1,140		1%				184		2,841	-2%
2015	554	5%	1,029		1,529		4%				212		3,324	17%
2016	522	-6%	1,456		1,817		42%				218		4,013	21%
2017	551	6%	1,183		1,639		-19%				153		3,526	-12%
2018	565	3%	1,660		1,325		40%				176		3,727	6%
2019	693	23%	1,474		1,109		-11%				193		3,470	-7%
2020	840	21%	1,713		939		16%				149		3,640	5%
2021	974	16%	2,007		1,215		17%				209		4,405	21%
2022	1,437	48%	1,723		1,381		-14%		249		308		5,416	23%
2023	1,258	-12%	1,734		809		1%		63		278		4,577	-15%
2024	991	-21%	1,676		854		-3%		18		25		3,703	-19%



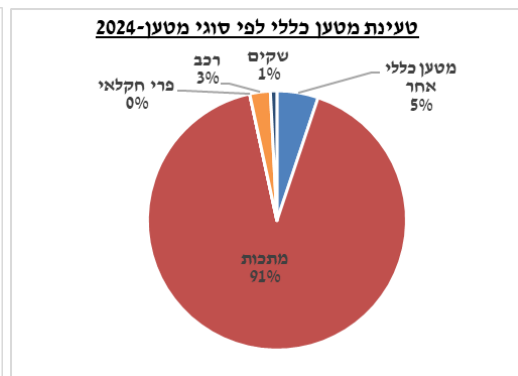
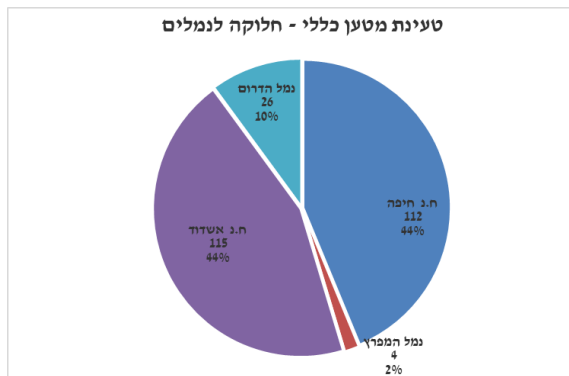
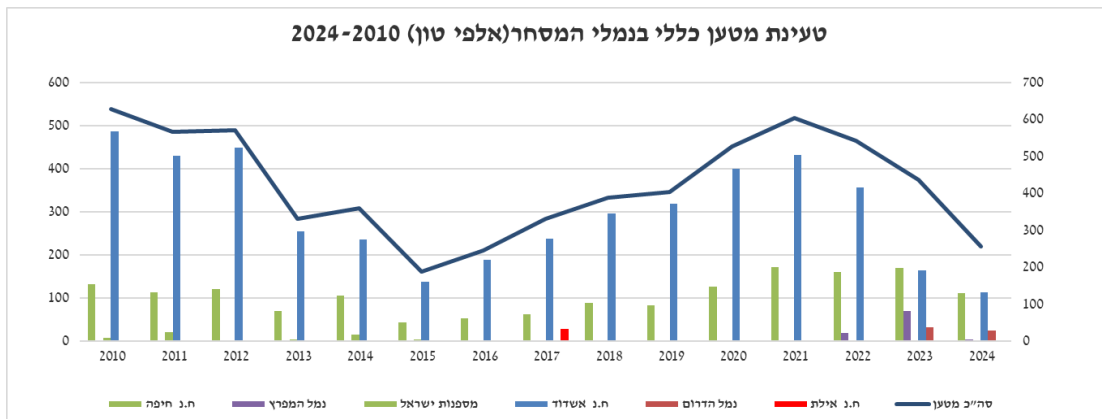


טעינת מטען כללי

בשנת 2024 טענו בנמלי המסחר סה"כ 257 אלף טון – ירידה של 41% משנה קודמת. בח.נ חיפה טענו 112 א"ט, בנמל המפרץ 4 א"ט, בח.נ אשדוד טענו 115 א"ט ובנמל הדרום טענו 26 אלף טון.

לוח 3.2: טעינת מטען כללי בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	ח.נ. חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	ח.נ. אשדוד	% שינוי	ח.נ. אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	ח.נ. אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	132	27%					488	-53%	9						629	-100%
2011	114	-14%					429	131%	21						566	100%
2012	122	7%					448	-98%	1						571	-69%
2013	71	-41%					256	844%	5						332	7%
2014	106	49%					236	254%	17						359	-42%
2015	45	-58%					139	-74%	4						188	-100%
2016	53	18%					190	-100%	0						245	100%
2017	63	19%					238	0%	0						331	100%
2018	89	41%					296	100%	2						388	-100%
2019	83	-7%					320	-18%	2						405	100%
2020	128	53%					400	-100%	0						528	-53%
2021	172	34%					433	0%	0						605	100%
2022	161	-6%	19				356	0%	0	4					542	100%
2023	170	6%	70				165	0%	0	32					438	-78%
2024	112	-34%	4				115	0%	0	26					257	-100%





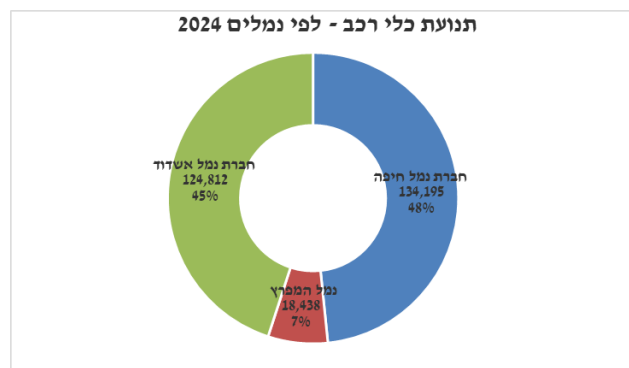
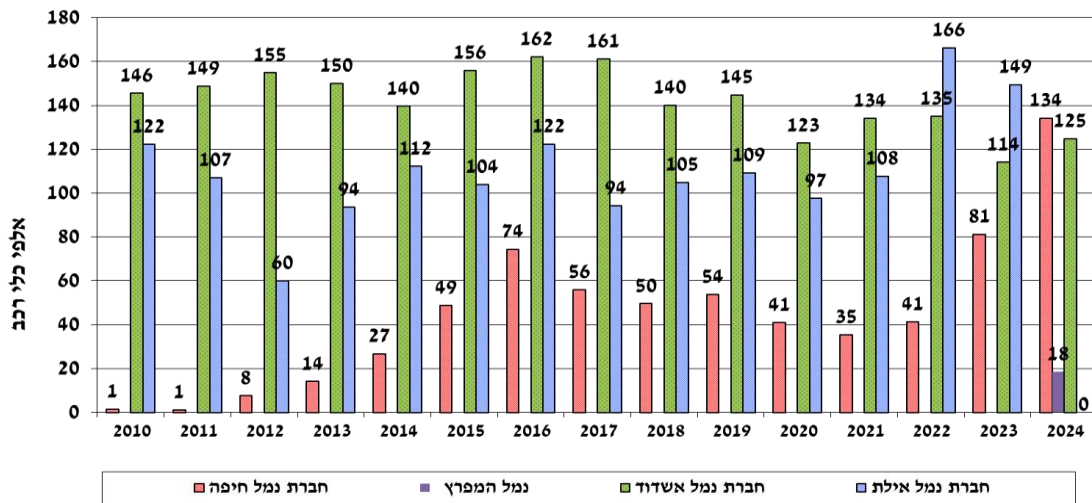
תנועת כלי רכב

בשנת 2024 עברו בנמלי המסחר 277,445 כלי רכב - ירידה של 20% משנה קודמת. נמל אילת בפעילות מועטה מתחילת מלחמת "חרבות ברזל" ובפועל לא פוקדות אותו אניות גלנוע ואחרות בגלל השיבושים במעבר אניות במצרי באב-אל-מנדב ובעקבות האיום החותי על התעבורה הימית באזור התעלה.

לוח 3.3: תנועת כלי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (יחידות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	חברת נמל אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	1,459	11%			145,515	79.6%	122,243	66%	269,217	73%
2011	1,137	-22%			148,793	2%	107,018	-12%	256,948	-5%
2012	7,526	562%			154,886	4%	60,063	-44%	222,475	-13%
2013	14,031	86%			150,070	-3%	93,520	56%	257,621	16%
2014	26,779	91%			139,556	-7%	112,202	20%	278,537	8%
2015	48,757	82%			155,959	12%	103,916	-7%	308,632	11%
2016	74,369	53%			162,165	4%	122,409	18%	358,943	16%
2017	55,932	-25%			161,184	-1%	94,228	-23%	311,344	-13%
2018	49,543	-11%			140,096	-13%	104,935	11%	294,574	-5%
2019	53,753	8%			144,830	3%	109,242	4%	307,825	4%
2020	40,928	-24%			122,761	-15%	97,494	-11%	261,183	-15%
2021	35,431	-13%			134,039	9%	107,751	11%	277,221	6%
2022	41,269	16%			135,037	1%	166,299	54%	342,605	24%
2023	81,243	97%			114,042	-16%	149,498	-10%	344,783	1%
2024	134,195	65%	18,438	100%	124,812	9%	0	-100%	277,445	-20%

תנועת כלי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





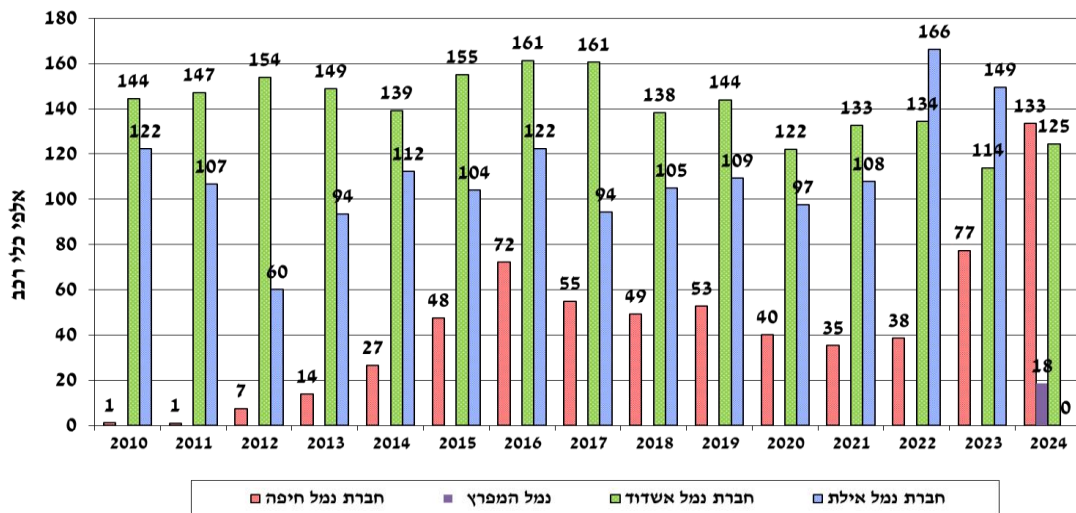
פריקת כלי רכב

בשנת 2024 נפרקו כ- 276,376 כלי רכב – ירידה של 19% משנה קודמת

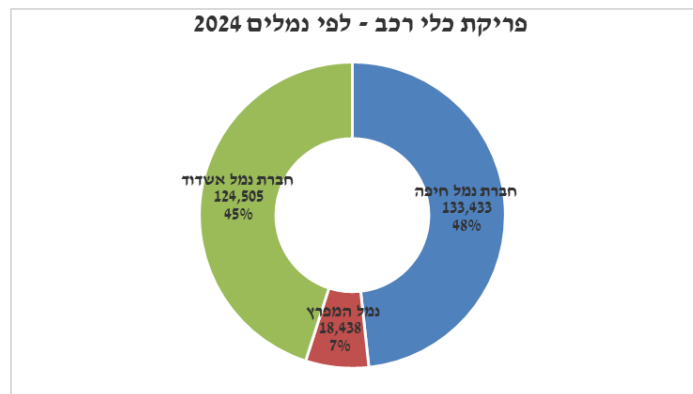
לוח 3.3.1: פריקת כלי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (יחידות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	חברת נמל אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	1,051	0%			144,452	80%	122,243	67%	267,746	73%
2011	1,001	-5%			147,175	2%	106,643	-13%	254,819	-5%
2012	7,394	639%			153,875	5%	60,063	-44%	221,332	-13%
2013	13,796	87%			148,802	-3%	93,520	56%	256,118	16%
2014	26,543	92%			139,246	-6%	112,202	20%	277,991	9%
2015	47,508	79%			155,132	11%	103,916	-7%	306,556	10%
2016	72,077	52%			161,330	4%	122,409	18%	355,816	16%
2017	54,911	-24%			160,540	0%	94,177	-23%	309,628	-13%
2018	49,268	-10%			138,301	-14%	104,919	11%	292,488	-6%
2019	52,733	7%			143,983	4%	109,228	4%	305,944	5%
2020	40,119	-24%			122,174	-15%	97,491	-11%	259,784	-15%
2021	35,240	-12%			132,615	9%	107,750	11%	275,605	6%
2022	38,488	9%			134,284	1%	166,299	54%	339,071	23%
2023	77,346	101%			113,887	-15%	149,475	-10%	340,708	0%
2024	133,433	73%	18,438	100%	124,505	9%	0	-100%	276,376	-19%

פריקת כלי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



פריקת כלי רכב - לפי נמלים 2024





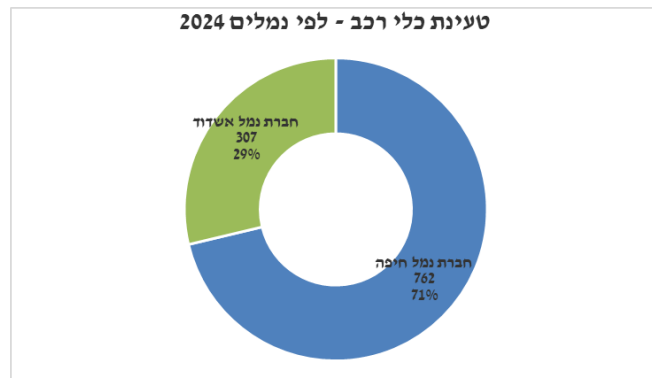
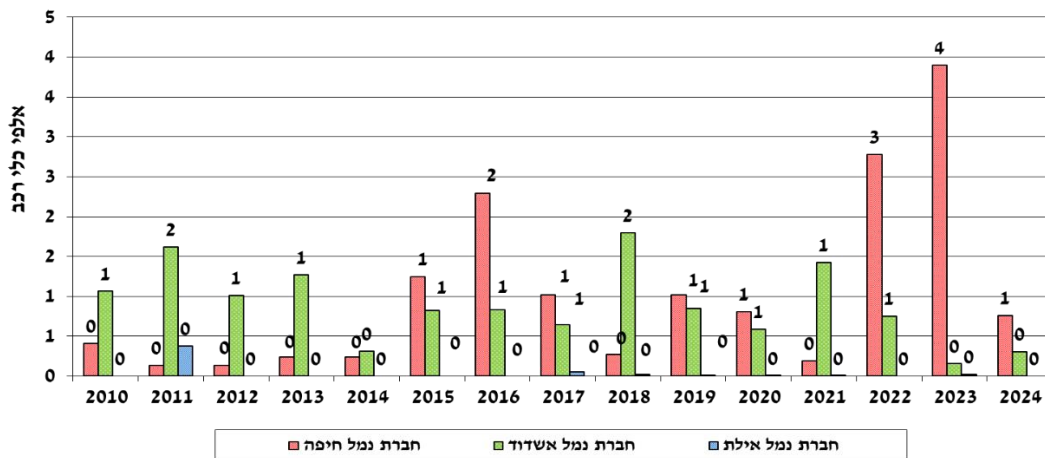
טעינת כללי רכב

בשנת 2024 נטענו בנמלי המסחר 1,069 כלי רכב, בעיקר מנמל חיפה.

לוח 3.3.2: טעינת כללי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (יחידות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	חברת נמל אילת	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	408	55%			1,063	29%	0		1,471	16%
2011	136	-67%			1,618	52%	375	100%	2,129	45%
2012	132	-3%			1,011	-38%	0		1,143	-46%
2013	235	78%			1,268	25%	0		1,503	31%
2014	236	0%			310	-76%	0		546	-64%
2015	1,249	429%			827	167%	0		2,076	280%
2016	2,292	84%			835	1%	0		3,127	51%
2017	1,021	-55%			644	-23%	51	100%	1,716	-45%
2018	275	-73%			1,795	179%	16	22%	2,086	-69%
2019	1,020	271%			847	-53%	14	-10%	1,881	-10%
2020	809	-21%			587	-31%	3	-26%	1,399	-26%
2021	191	-76%			1,424	143%	1	16%	1,616	-67%
2022	2,781	1356%			753	-47%	0	119%	3,534	-100%
2023	3,897	40%			155	-79%	23	15%	4,075	15%
2024	762	-80%			307	98%	0	-74%	1,069	-74%

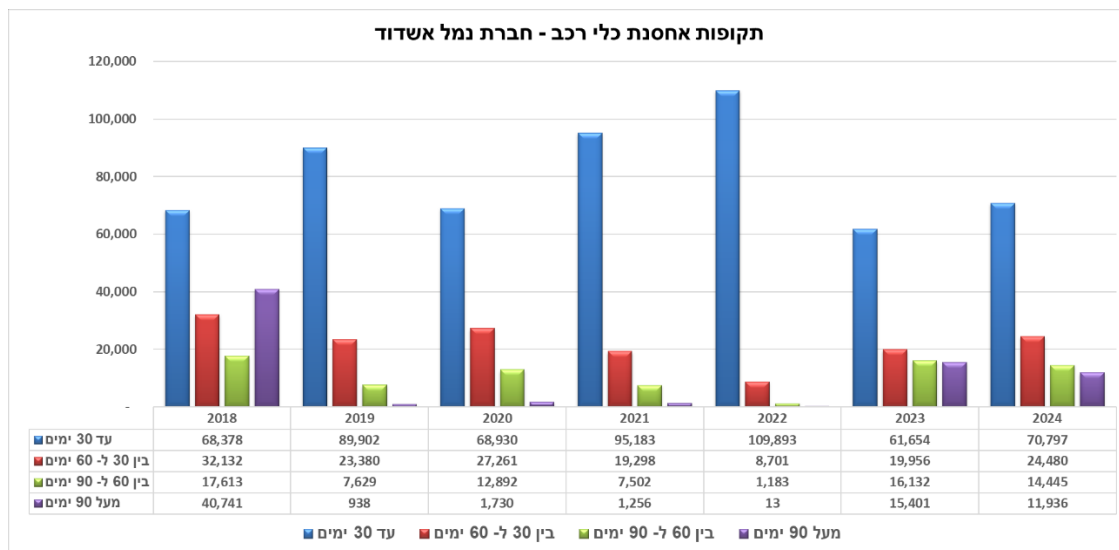
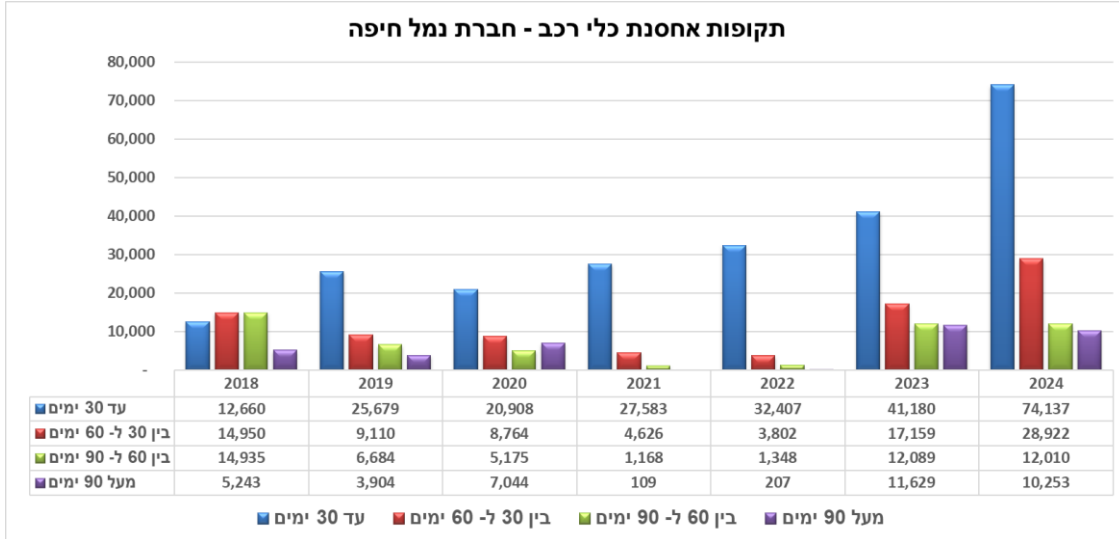
טעינת כללי רכב בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





ממוצע ימי אחסנה של כלי רכב בנמלים

ב- 2018 נכנס לתוקף תיקון לתקנות המכס, לפיו התקופה המרבית לאחסון כלי רכב בנמלים תעמוד על שלושה חודשים.





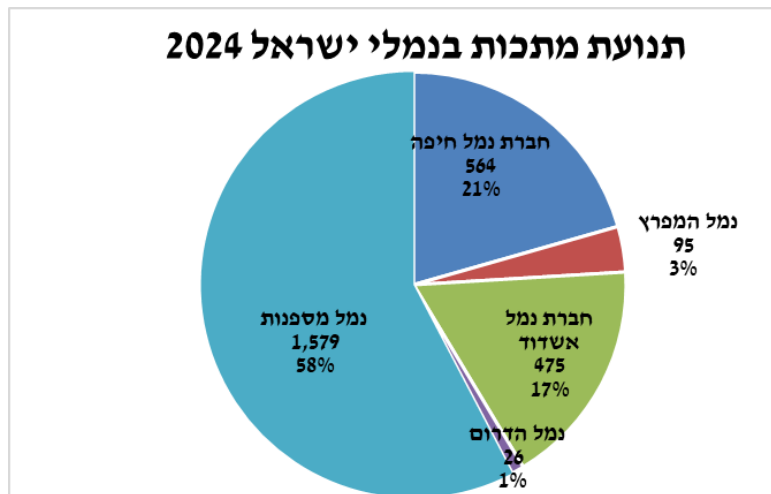
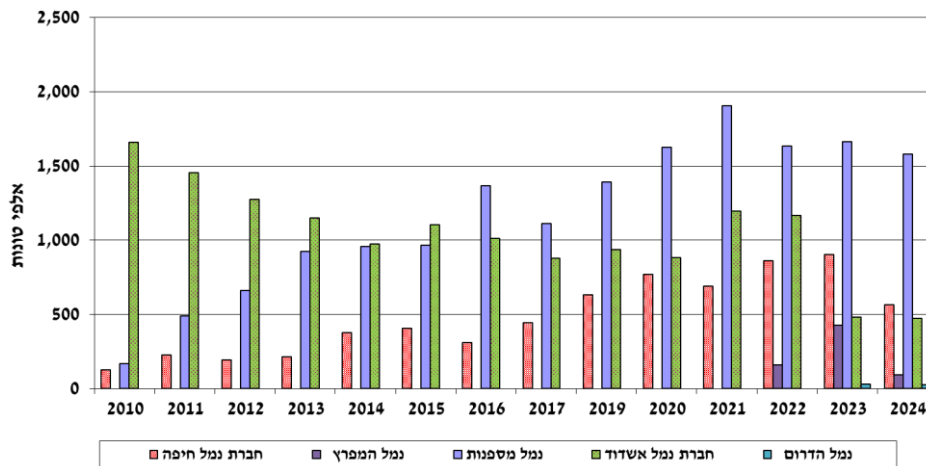
תנועת מתכות

בשנת 2024 שונעו בנמלי ישראל כ-2,738 אלפי טון מתכות, ירידה של 22% משנה קודמת.

לוח 3.4: תנועת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	נמל מספנות	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	127				1,661				170		1,958	
2011	226	78%			1,453	-13%			490	189%	2,170	11%
2012	193	-15%			1,275	-12%			660	35%	2,128	-2%
2013	216	12%			1,150	-10%			926	40%	2,292	8%
2014	375	74%			976	-15%			958	4%	2,310	1%
2015	407	8%			1,104	13%			965	1%	2,476	7%
2016	311	-24%			1,014	-8%			1,368	42%	2,693	9%
2017	443	43%			878	-13%			1,114	-19%	2,436	-10%
2019	634	20%			935	-1%			1,391	-13%	2,960	-4%
2020	768	21%			881	-6%			1,628	17%	3,277	11%
2021	690	-10%			1,195	36%			1,907	17%	3,792	16%
2022	864	25%	160	100%	1,165	-2%			1,634	-14%	3,822	1%
2023	904	5%	428	167%	483	-59%	32	100.0%	1,666	2%	3,513	-8%
2024	564	-38%	95	-78%	475	-2%	26	-20.4%	1,579	-5%	2,738	-22%

תנועת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





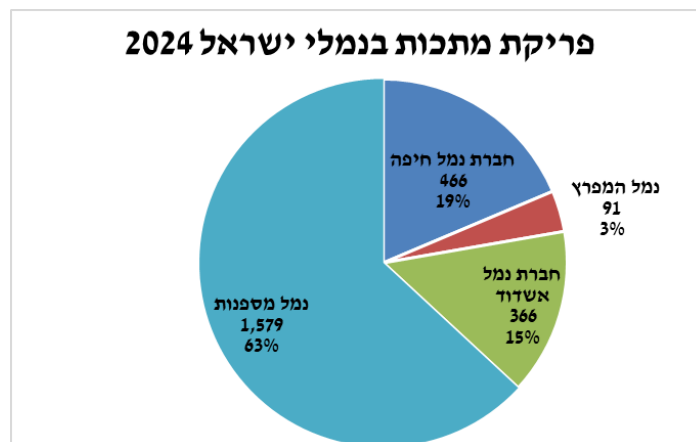
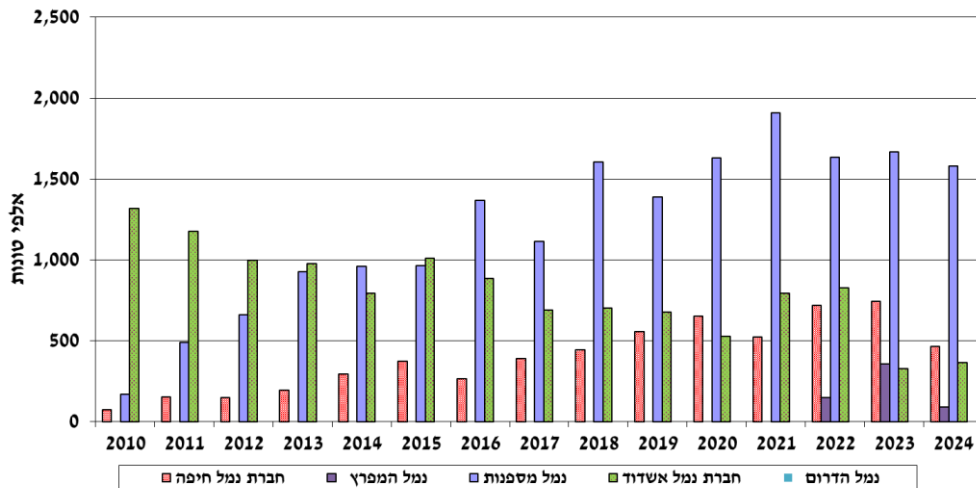
פריקת מתכות

בשנת 2024 נפרקו בנמלי ישראל כ-2,503 אלפי טון מתכות, ירידה של 19% משנה קודמת.

לוח 3.4.1: פריקת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	נמל מספנות	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	76				1,316				170		1,561	
2011	154	104%			1,176	-11%			490	189%	1,820	17%
2012	147	-5%			995	-15%			660	35%	1,802	-1%
2013	193	32%			978	-2%			926	40%	2,096	16%
2014	292	51%			792	-19%			958	4%	2,042	-3%
2015	375	28%			1,011	28%			965	1%	2,351	15%
2016	263	-30%			883	-13%			1,368	42%	2,514	7%
2017	389	48%			687	-22%			1,114	-19%	2,191	-13%
2018	445	15%			700	2%			1,604	44%	2,750	26%
2019	558	25%			677	-3%			1,389	-13%	2,624	-5%
2020	651	17%			527	-22%			1,628	17%	2,806	7%
2021	524	-19%			792	50%			1,907	17%	3,224	15%
2022	719	37%	148	100%	828	5%			1,634	-14%	3,329	3%
2023	746	4%	357	142%	328	-60%	3	100.0%	1,666	2%	3,099	-7%
2024	466	-37%	91	-75%	366	12%	0	-100.0%	1,579	-5%	2,503	-19%

פריקת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





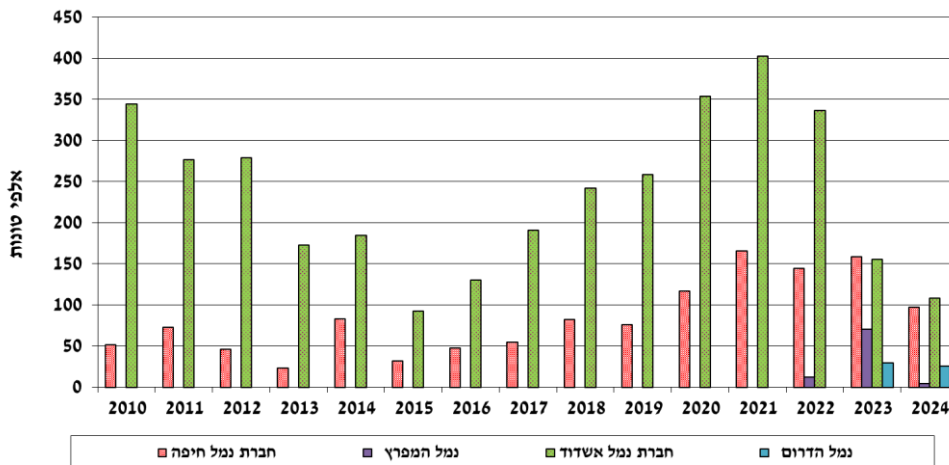
טעינת מתכות

בשנת 2024 נטענו בנמלי ישראל כ-235 אלפי טון מתכות, ירידה של 43% משנה קודמת.

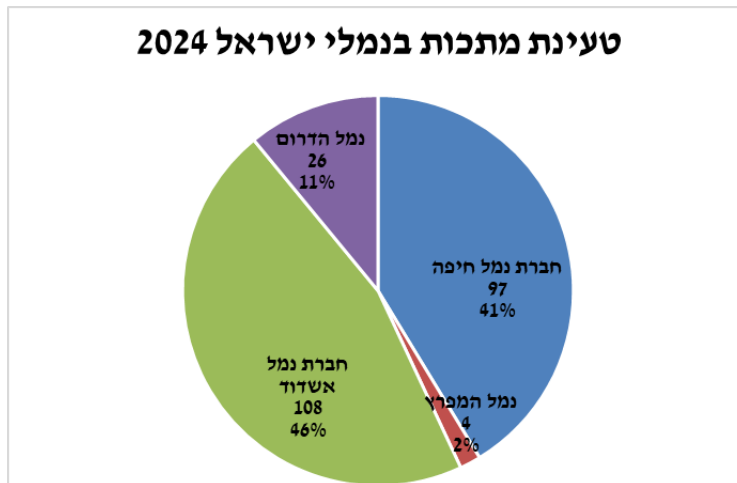
לוח 3.4.2: טעינת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	נמל מספנות	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	52				345				0		396	
2011	73	41%			277	-20%			0		350	-12%
2012	46	-36%			279	1%			0		326	-7%
2013	23	-51%			173	-38%			0		196	-40%
2014	83	264%			184	7%			0		268	37%
2015	32	-62%			93	-50%			0		124	-54%
2016	48	51%			130	41%			0		178	43%
2017	54	13%			191	46%			0		245	37%
2018	82	51%			242	27%			2		326	33%
2019	76	-8%			258	7%			2	-18%	336	3%
2020	117	54%			354	37%			0	-100%	471	40%
2021	166	42%			403	14%			0		568	21%
2022	144	-13%		12	337	100%			0		493	-13%
2023	158	10%		70	155	462%	29	100%	0		413	-16%
2024	97	-39%		4	108	-30%	26	-12%	0		235	-43%

טעינת מתכות בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



טעינת מתכות בנמלי ישראל 2024





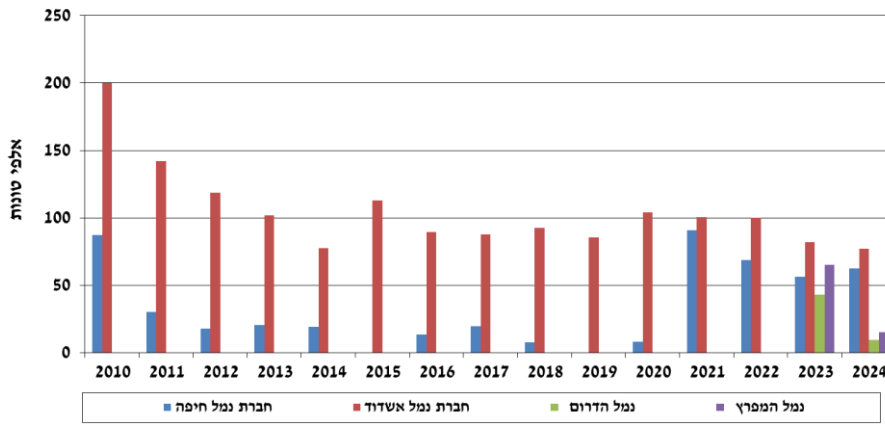
פריקת עצים

בשנת 2024 נפרקו כ-165 אלף טון עצים, ירידה של 33% משנה קודמת.

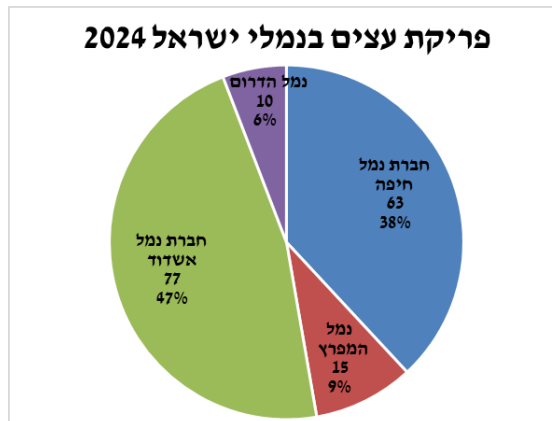
לוח 3.5.1: פריקת עצים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חברת נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	חברת נמל אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	87				200				287	
2011	30	-65%			142	-29%			172	-40%
2012	18	-42%			118	-17%			136	-21%
2013	21	17%			102	-14%			122	-10%
2014	19	-6%			78	-24%			97	-21%
2015	0	-100%			113	45%			113	16%
2016	13	100%			90	-21%			103	-9%
2017	19	47%			88	-2%			107	4%
2018	8	-60%			93	5%			100	-6%
2019	0	-100%			85	-8%			85	-15%
2020	8	100%			104	22%			112	31%
2021	91	1052%			100	-3%			191	71%
2022	69	-24%			100	0%			169	-12%
2023	56	-18%	65	100%	82	-18%	43	100%	246	46%
2024	63	12%	15	-77%	77	-6%	10	-78%	165	-33%

פריקת עצים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



פריקת עצים בנמלי ישראל 2024





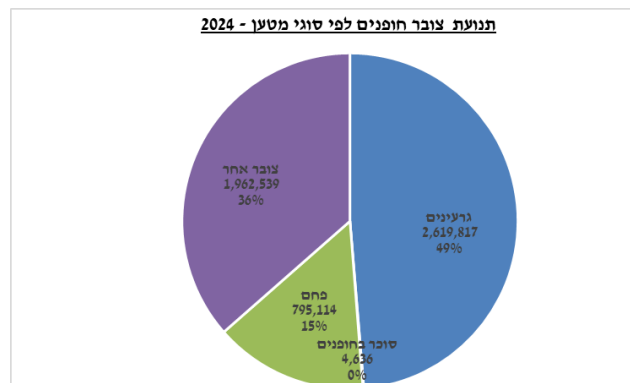
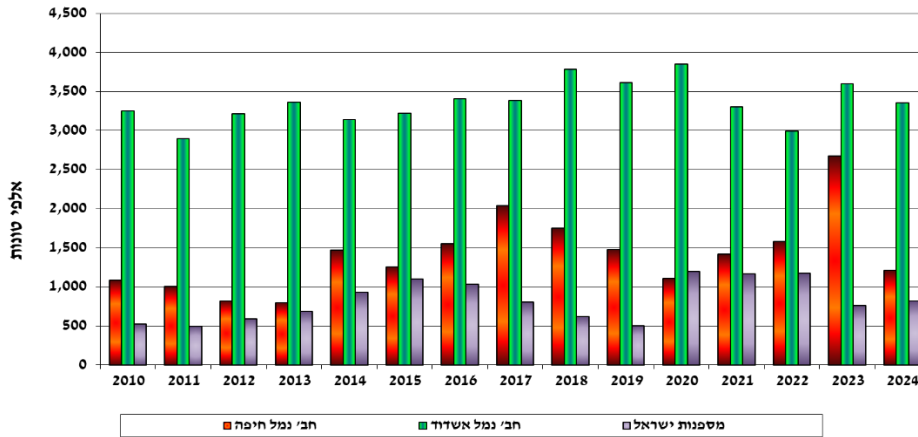
תנועת צובר חופנים

בשנת 2024 עברו בנמלי המסחר כ-5.4 מיליון טון צובר בחופנים, ירידה של 23% משנה קודמת.

לוח 4: תנועת צובר חופנים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חב' נמל חיפה	% שינוי	חב' נמל אשדוד	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	1,088	39%	3,249	31%	526	33%	4,864	33%
2011	1,001	-8%	2,899	-11%	493	-6%	4,399	-10%
2012	816	-18%	3,213	11%	588	19%	4,618	5%
2013	795	-3%	3,363	5%	682	16%	4,841	5%
2014	1,470	85%	3,137	-7%	926	36%	5,534	14%
2015	1,258	-14%	3,221	3%	1,102	19%	5,581	1%
2016	1,551	23%	3,409	6%	1,035	-6%	5,995	7%
2017	2,041	32%	3,385	-1%	803	-22%	6,229	4%
2018	1,747	-14%	3,783	12%	620	-23%	6,150	-1%
2019	1,477	-15%	3,617	-4%	500	-19%	5,593	-9%
2020	1,111	-25%	3,851	6%	1,196	139%	6,157	10%
2021	1,414	27%	3,300	-14%	1,169	-2%	5,884	-4%
2022	1,580	12%	2,992	-9%	1,176	1%	5,748	-2%
2023	2,675	69%	3,598	20%	760	-35%	7,032	22%
2024	1,208	-55%	3,358	-7%	816	7%	5,382	-23%

תנועת צובר חופנים בנמלי המסחר 2010-2024





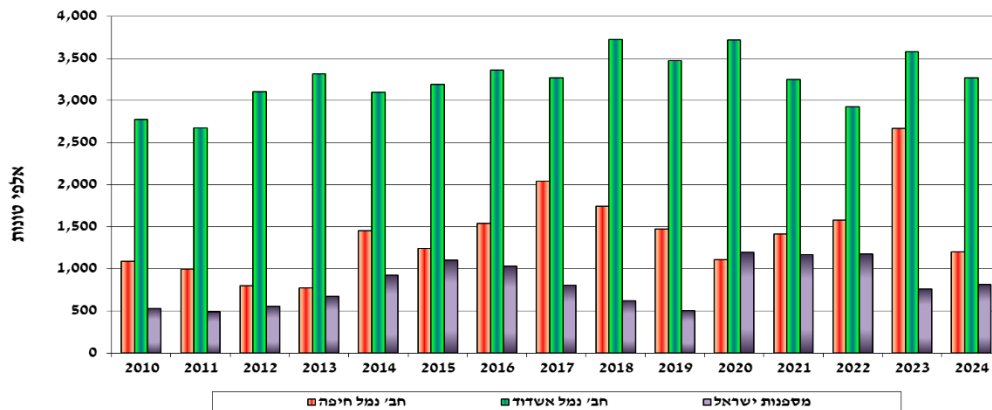
פריקת צובר חופנים

בשנת 2024 נפרקו בנמלי המסחר כ-5.3 מיליון טון צובר חופנים, ירידה של 25%.

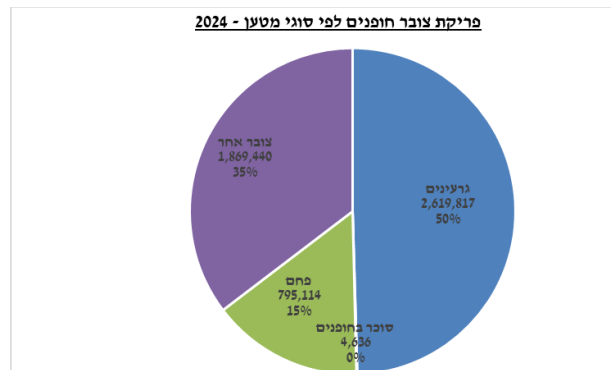
לוח 4.1: פריקת צובר חופנים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חב' נמל חיפה	% שינוי	חב' נמל אשדוד	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	1,088	39%	2,777	17%	526	40%	4,392	24%
2011	1,000	-8%	2,675	-4%	489	-7%	4,170	-5%
2012	799	-20%	3,103	16%	557	14%	4,459	7%
2013	772	-3%	3,319	7%	675	21%	4,767	7%
2014	1,453	88%	3,097	-7%	926	37%	5,476	15%
2015	1,241	-15%	3,190	3%	1,101	19%	5,532	1%
2016	1,539	24%	3,365	6%	1,033	-6%	5,937	7%
2017	2,041	33%	3,269	-3%	803	-22%	6,113	3%
2018	1,747	-14%	3,725	14%	620	-23%	6,092	0%
2019	1,477	-15%	3,477	-7%	500	-19%	5,454	-10%
2020	1,111	-25%	3,720	7%	1,196	139%	6,026	10%
2021	1,414	27%	3,253	-13%	1,169	-2%	5,837	-3%
2022	1,580	12%	2,924	-10%	1,176	1%	5,680	-3%
2023	2,670	69%	3,579	22%	759	-35%	7,009	23%
2024	1,205	-55%	3,268	-9%	816	7%	5,289	-25%

פריקת צובר חופנים בנמלי המסחר 2010-2024



פריקת צובר חופנים לפי סוגי מטען - 2024





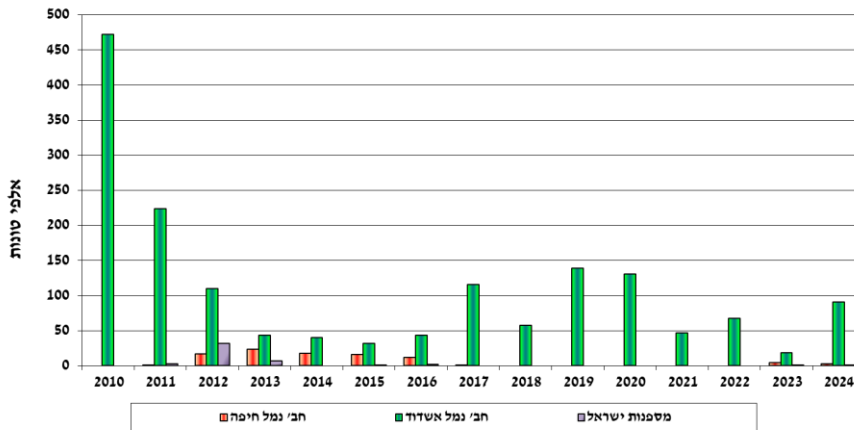
טעינה של צובר חופנים

כמות צובר שנטען בשנת 2024 מסתכמת ב-93 אלף טון מטען צובר.

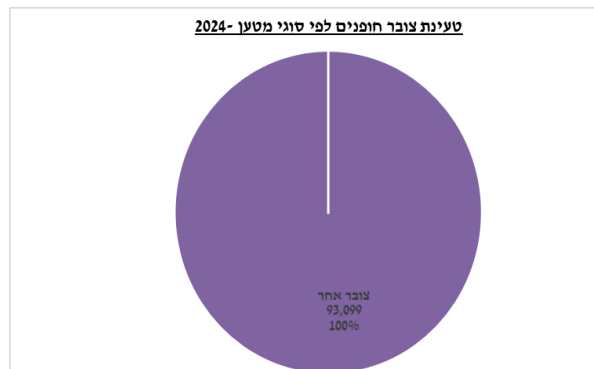
לוח 4.2: טעינת צובר חופנים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	חב' נמל חיפה	% שינוי	חב' נמל אשדוד	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	0	0%	472	355%	0	-100%	472	283%
2011	1	100%	224	-53%	3	100%	229	-52%
2012	17	100%	110	-51%	32	100%	159	-31%
2013	23	38%	44	-60%	7	-78%	74	-53%
2014	17	-25%	40	-8%	0	-100%	58	-22%
2015	16	-6%	32	-21%	1	100%	49	-14%
2016	12	-24%	44	38%	2	55%	58	18%
2017	1	-94%	116	164%	0	-100%	117	100%
2018	0	-100%	58	-50%	0	0%	58	-50%
2019	0	0%	139	141%	0	0%	139	141%
2020	0	0%	131	-6%	0	0%	131	-6%
2021	0	0%	47	-64%	0	0%	47	-64%
2022	0	0%	67	44%	0	0%	67	44%
2023	5	100%	19	-72%	0	0%	24	-65%
2024	3	-43%	91	377%	0	0%	93	294%

טעינת צובר חופנים בנמלי המסחר 2010-2024



טעינת צובר חופנים לפי סוגי מטען - 2024





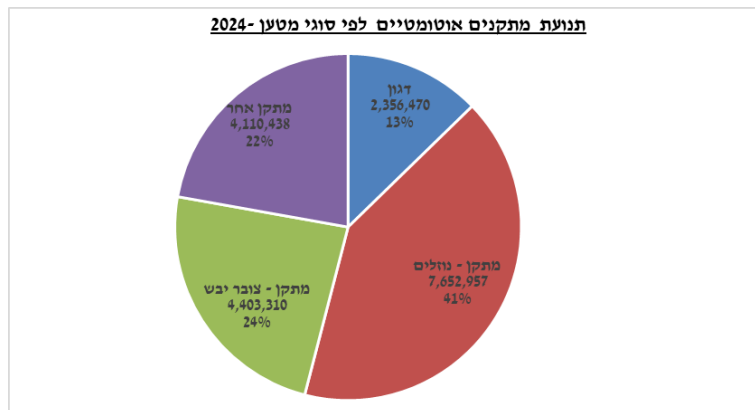
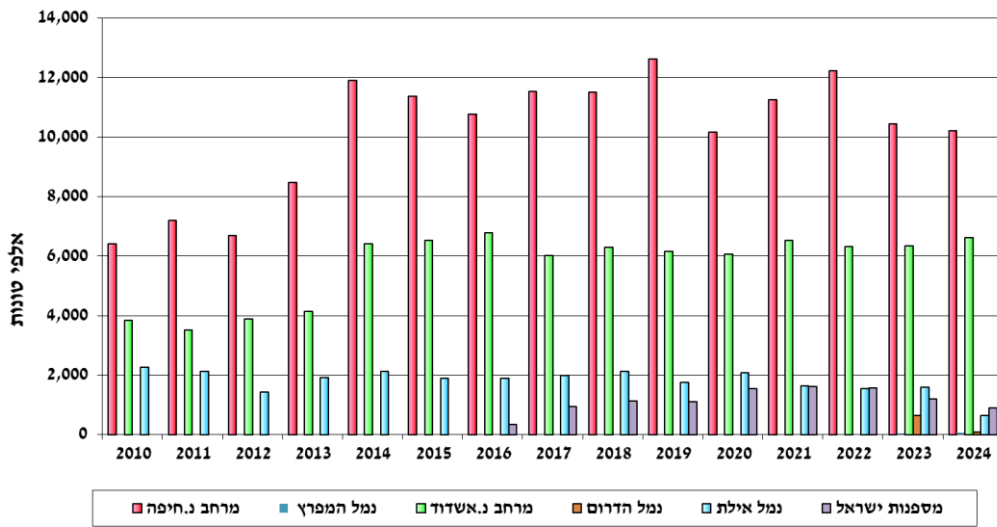
תנועת מתקנים אוטומטיים

בשנת 2024 שונעו בנמלי המסחר 18.5 מיליון טון סחורות במתקנים אוטומטיים, ירידה של 9%.

לוח 5: תנועת מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	מרחב נ.חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מרחב נ.אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	נמל אילת	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	6,419	4%			3,841	46%			2,255	45%			12,515	21%
2011	7,202	12%			3,511	-9%			2,118	-6%			12,831	3%
2012	6,685	-7%			3,891	11%			1,431	-32%			12,008	-6%
2013	8,483	27%			4,139	6%			1,920	34%			14,543	21%
2014	11,903	40%			6,421	55%			2,124	11%			20,448	41%
2015	11,374	-4%			6,522	2%			1,890	-11%			19,786	-3%
2016	10,776	-5%			6,778	4%			1,887	0%	335		19,775	0%
2017	11,533	7%			6,009	-11%			1,988	5%	942	182%	20,472	4%
2018	11,514	0%			6,291	5%			2,112	6%	1,136	21%	21,053	3%
2019	12,631	10%			6,166	-2%			1,750	-17%	1,101	-3%	21,648	3%
2020	10,159	-20%			6,075	-1%			2,072	18%	1,548	41%	19,855	-8%
2021	11,266	11%			6,521	7%			1,629	-21%	1,625	5%	21,041	6%
2022	12,219	8%			6,316	-3%			1,544	-5%	1,558	-4%	21,637	3%
2023	10,448	-14%	35	100%	6,347	0%	639	100%	1,582	2%	1,204	-23%	20,254	-6%
2024	10,215	-2%	50	44%	6,630	4%	79	-88%	643	-59%	897	-25%	18,516	-9%

תנועת מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר 2010-2024





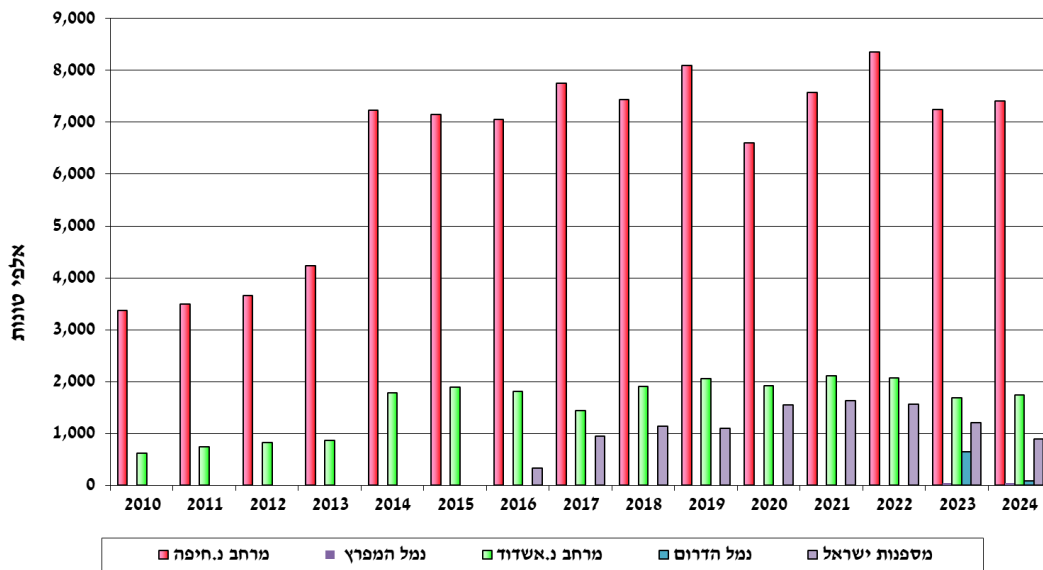
פריקה של מתקנים אוטומטיים

בשנת 2024 נפרקו בנמלי המסחר כ 10.2 מיליון טון מטען מתקנים אוטומטיים - ירידה של 6% משנה קודמת.

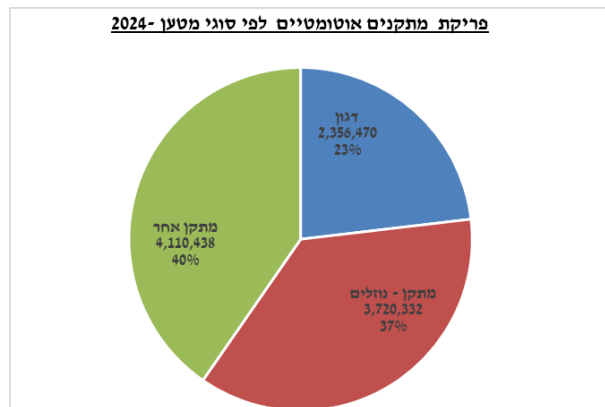
לוח 5.1: פריקה של מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	מרחב נ.חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מרחב נ.אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	נמל אילת	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	3,376	-3%			618	-11%			0			3,995	-4%
2011	3,498	4%			744	20%			0			4,242	6%
2012	3,658	5%			820	10%			4			4,481	6%
2013	4,226	16%			859	5%			0			5,086	13%
2014	7,229	71%			1,775	107%			0			9,004	77%
2015	7,149	-1%			1,888	6%			0			9,037	0%
2016	7,052	-1%			1,808	-4%			0	335		9,194	2%
2017	7,751	10%			1,444	-20%			0	942	182%	10,138	10%
2018	7,444	-4%			1,903	32%			0	1,136	21%	10,484	3%
2019	8,090	9%			2,060	8%			0	1,101	-3%	11,251	7%
2020	6,600	-18%			1,914	-7%			0	1,548	41%	10,063	-11%
2021	7,579	15%			2,108	10%			0	1,625	5%	11,313	12%
2022	8,359	10%			2,074	-2%			0	1,558	-4%	11,991	6%
2023	7,244	-13%	35	100%	1,686	-19%	639	100%	0	1,204	-23%	10,807	-10%
2024	7,417	2%	46	32%	1,736	3%	79	-88%	0	897	-25%	10,175	-6%

פריקה של מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר 2010-2024



פריקת מתקנים אוטומטיים לפי סוגי מטען - 2024





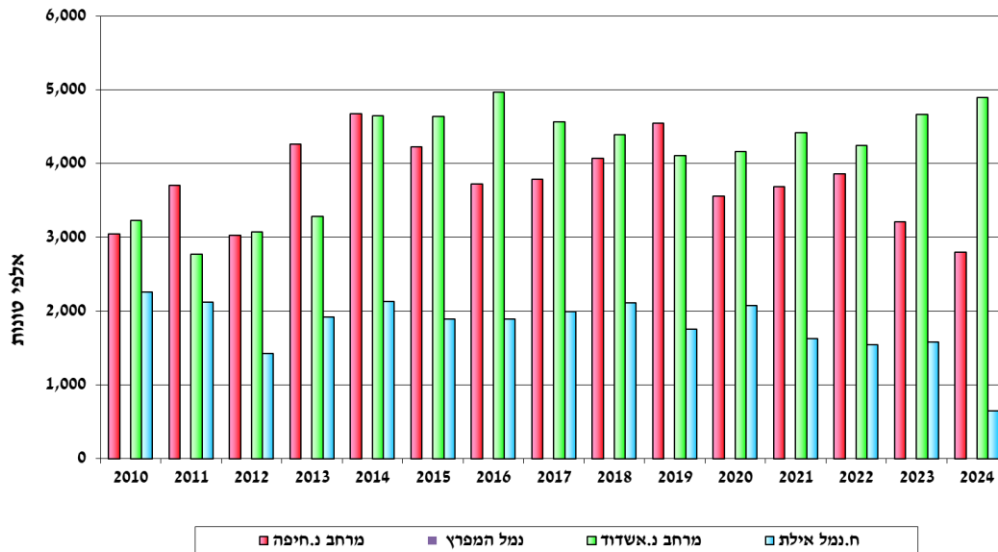
טעינה של מתקנים אוטומטיים

בשנת 2024 נטענו בנמלי המסחר 8.3 מיליון טון מטען במתקנים אוטומטיים - ירידה של 12% משנה קודמת.

לוח 5.2: טעינה של מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

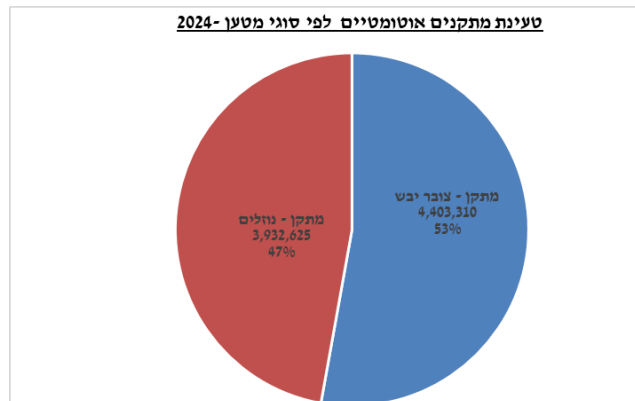
שנה	מרחב נ.חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	מרחב נ.אשדוד	% שינוי	ח.נמל אילת	% שינוי	מספנות ישראל	סה"כ מטען	% שינוי
2010	3,043	14%			3,222	66%	2,255	45%		8,520	38%
2011	3,705	22%			2,767	-14%	2,118	-6%		8,589	1%
2012	3,027	-18%			3,072	11%	1,427	-33%		7,526	-12%
2013	4,257	41%			3,280	7%	1,920	34%		9,457	26%
2014	4,674	10%			4,645	42%	2,124	11%		11,444	21%
2015	4,225	-10%			4,634	0%	1,890	-11%		10,749	-6%
2016	3,724	-12%			4,969	7%	1,887	0%	0	10,581	-2%
2017	3,782	2%			4,565	-8%	1,988	5%	0	10,334	-2%
2018	4,070	8%			4,387	-4%	2,112	6%	0	10,570	2%
2019	4,541	12%			4,106	-6%	1,750	-17%	0	10,396	-2%
2020	3,558	-22%			4,161	1%	2,072	18%	0	9,792	-6%
2021	3,686	4%			4,413	6%	1,629	-21%	0	9,728	-1%
2022	3,860	5%			4,241	-4%	1,544	-5%	0	9,646	-1%
2023	3,204	-17%			4,661	10%	1,582	2%	0	9,446	-2%
2024	2,798	-13%	4	100%	4,894	5%	643	-59%	0	8,340	-12%

טעינה של מתקנים אוטומטיים בנמלי המסחר 2010-2024



■ מרחב נ.חיפה ■ נמל המפרץ ■ מרחב נ.אשדוד ■ ח.נמל אילת

טעינת מתקנים אוטומטיים לפי סוגי מטען - 2024





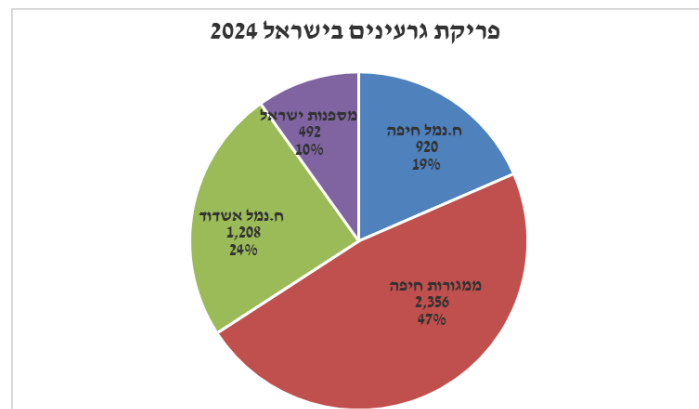
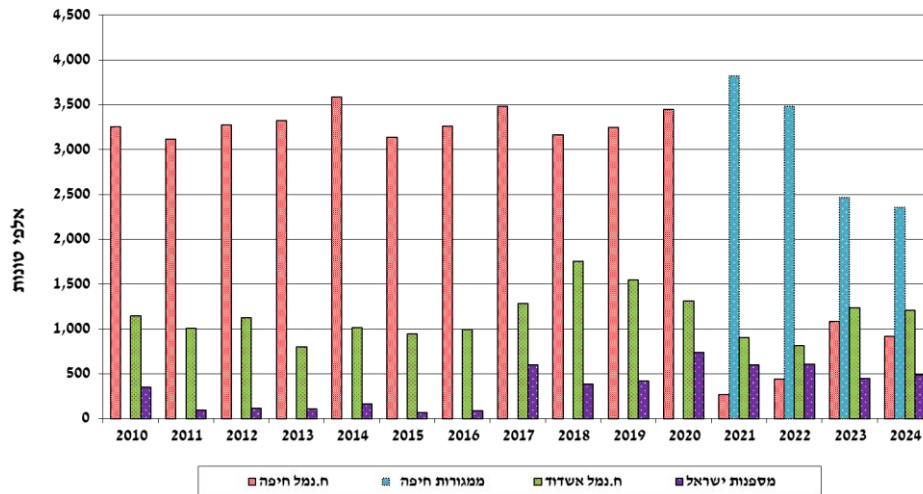
פריקת גרעינים

בשנת 2024 נפרקו בנמלי ישראל כ-5 מיליון טון תבואות – ירידה של 5% משנה קודמת.

לוח 5.1.1: פריקת גרעינים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	נמל חיפה	% שינוי	ממגורות חיפה	% שינוי	נמל אשדוד	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	3,254				1,144		351		4,749	
2011	3,119	-4%			1,008	-12%	96	-73%	4,223	-11%
2012	3,276	5%			1,128	12%	117	22%	4,520	7%
2013	3,323	1%			800	-29%	106	-9%	4,229	-6%
2014	3,584	8%			1,017	27%	164	55%	4,765	13%
2015	3,136	-13%			948	-7%	65	-60%	4,148	-13%
2016	3,265	4%			993	5%	87	35%	4,345	5%
2017	3,486	7%			1,281	29%	598	583%	5,364	23%
2018	3,164	-9%			1,753	37%	384	-36%	5,301	-1%
2019	3,250	3%			1,549	-12%	422	10%	5,221	-1%
2020	3,449	6%			1,315	-15%	739	75%	5,503	5%
2021	264	-92%	3,819		902	-31%	597	-19%	5,582	1%
2022	441	67%	3,479	-9%	817	-9%	608	2%	5,345	-4%
2023	1,082	145%	2,464	-29%	1,233	51%	447	-27%	5,226	-2%
2024	920	-15%	2,356	-4%	1,208	-2%	492	10%	4,976	-5%

פריקת גרעינים בנמלי המסחר 2010-2024



* החל משנת 2021 ממגורות חיפה מדווח בנפרד מחב' נמל חיפה.



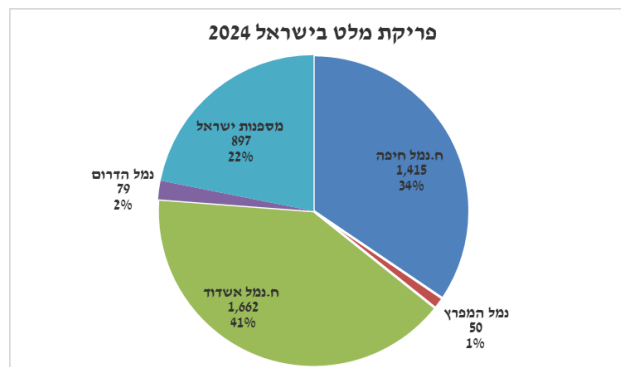
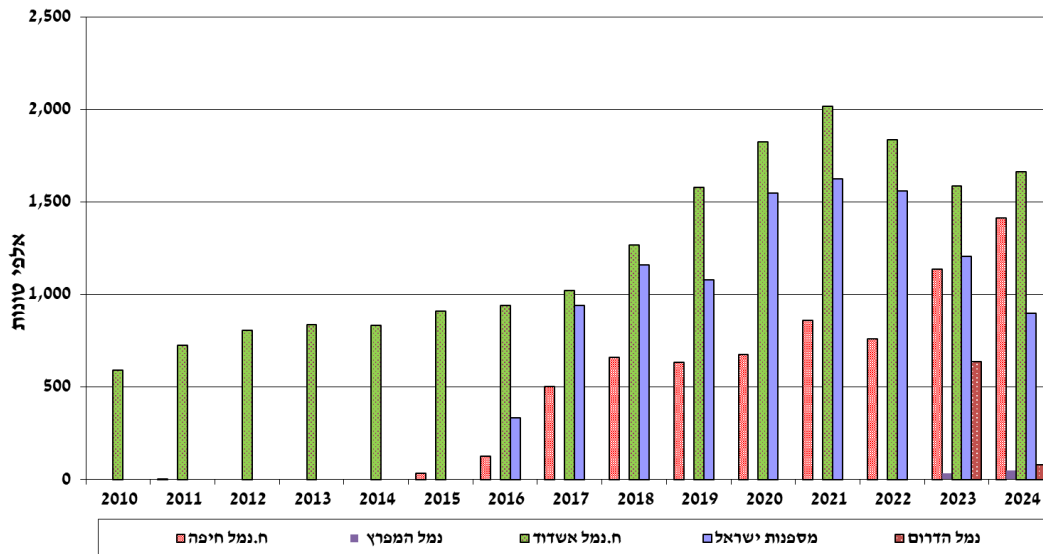
פריקת מלט

בשנת 2024 נפרקו בנמלי ישראל כ-4.1 מיליון טון מלט – ירידה של כ-11% משנה קודמת.

לוח 5.1.2: פריקת מלט בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024 (אלפי טונות)

שנה	נמל חיפה	% שינוי	נמל המפרץ	% שינוי	נמל אשדוד	% שינוי	נמל הדרום	% שינוי	מספנות ישראל	% שינוי	סה"כ מטען	% שינוי
2010	0				590				0		590	
2011	2				724	23%			0	0%	726	23%
2012	0				806	11%			0	0%	806	11%
2013	0				836	4%			0	0%	836	4%
2014	0				833	0%			0	0%	833	0%
2015	34	100%			909	9%			0	0%	942	13%
2016	126	275%			942	4%			335	100%	1,403	49%
2017	501	297%			1,023	9%			942	182%	2,466	76%
2018	661	32%			1,267	24%			1,158	23%	3,086	25%
2019	631	-4%			1,579	25%			1,079	-7%	3,289	7%
2020	676	7%			1,823	15%			1,548	44%	4,048	23%
2021	862	27%			2,014	10%			1,625	5%	4,501	11%
2022	761	-12%			1,836	-9%			1,558	-4%	4,155	-8%
2023	1,136	49%	34	100%	1,584	-14%	636	100%	1,204	-23%	4,594	11%
2024	1,415	25%	50	47%	1,662	5%	79	-88%	897	-25%	4,103	-11%

פריקת מלט בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



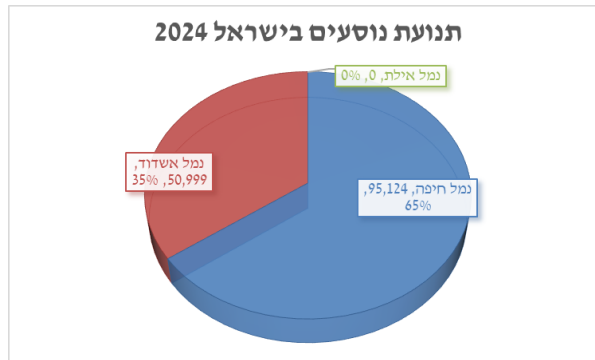
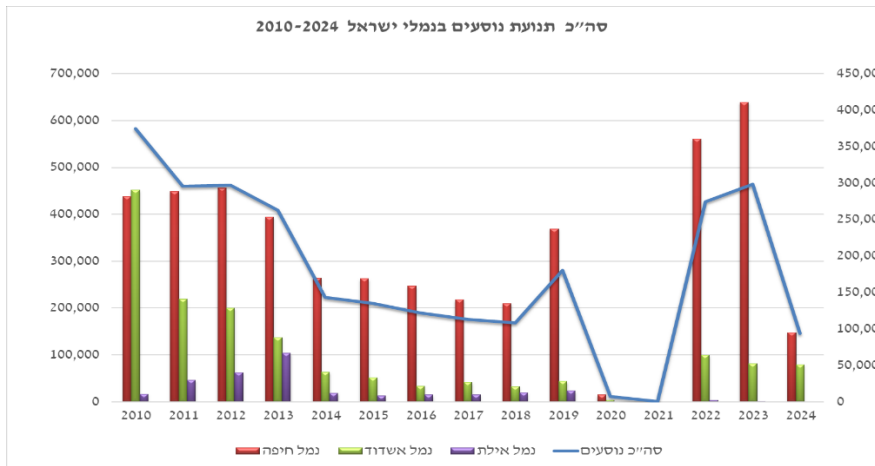


תנועת נוסעים

שנת 2024 עברו כ 146 אלף נוסעים, ירידה חדה של 68% משנה קודמת.

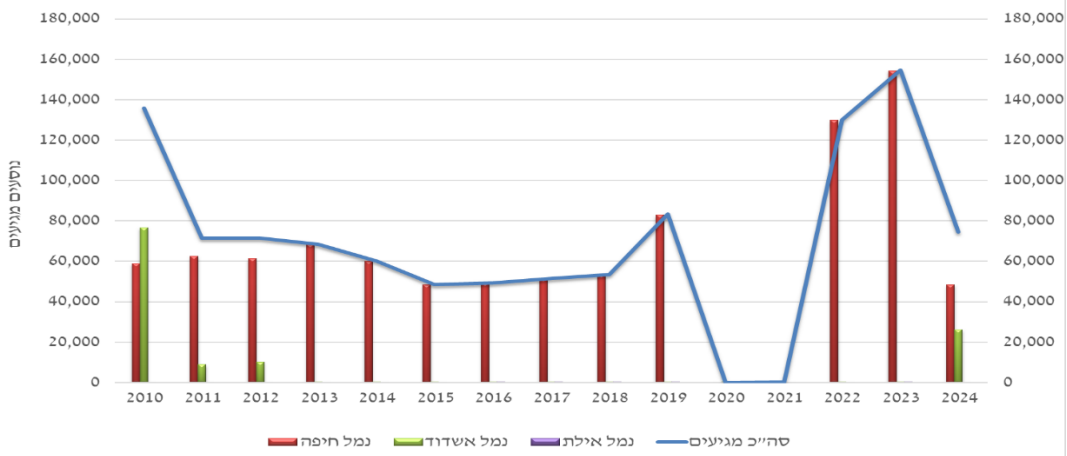
לוח 6: תנועת נוסעים בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010 - 2024 (נוסעים)

שנה	נמל חיפה	% שינוי	נמל אשדוד	% שינוי	נמל אילת	% שינוי	סה"כ נוסעים	% שינוי
2010	281,492	33.0%	290,502	72.0%	10,637	0.0%	582,631	53.1%
2011	288,724	2.6%	140,916	-51.5%	29,938	181.5%	459,578	-21.1%
2012	293,080	1.5%	128,710	-8.7%	40,208	34.3%	461,998	0.5%
2013	253,524	-13.5%	88,364	-31.3%	66,726	66.0%	408,614	-11.6%
2014	169,721	-33.1%	40,780	-53.8%	11,880	-82.2%	222,381	-45.6%
2015	168,972	-0.4%	33,308	-18.3%	8,072	-32.1%	210,352	-5.4%
2016	158,440	-6.2%	21,534	-35.3%	9,686	20.0%	189,660	-9.8%
2017	140,054	-11.6%	26,757	24.3%	9,536	-1.5%	176,347	-7.0%
2018	134,841	-3.7%	21,040	-21.4%	12,486	30.9%	168,367	-4.5%
2019	237,238	75.9%	27,991	33.0%	15,217	21.9%	280,446	66.6%
2020	9,540	-96.0%	2,439	-91.3%	0	-100.0%	11,979	-95.7%
2021	378	-96.0%	0	-100.0%	0	0.0%	378	-96.8%
2022	360,809	100.0%	64,146	100.0%	1,931	100.0%	426,886	100.0%
2023	410,775	13.8%	52,266	-18.5%	843	-56.3%	463,884	8.7%
2024	95,124	-76.8%	50,999	-2.4%	0	-100.0%	146,123	-68.5%

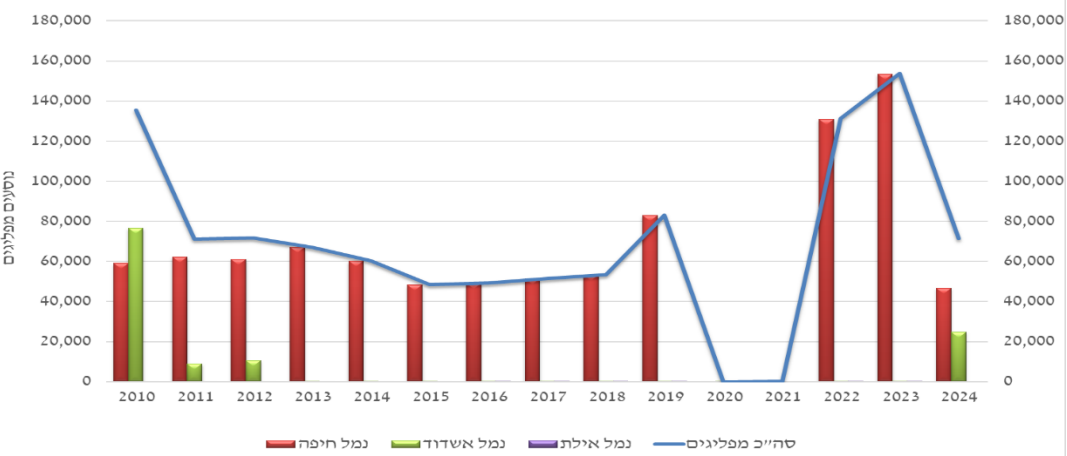




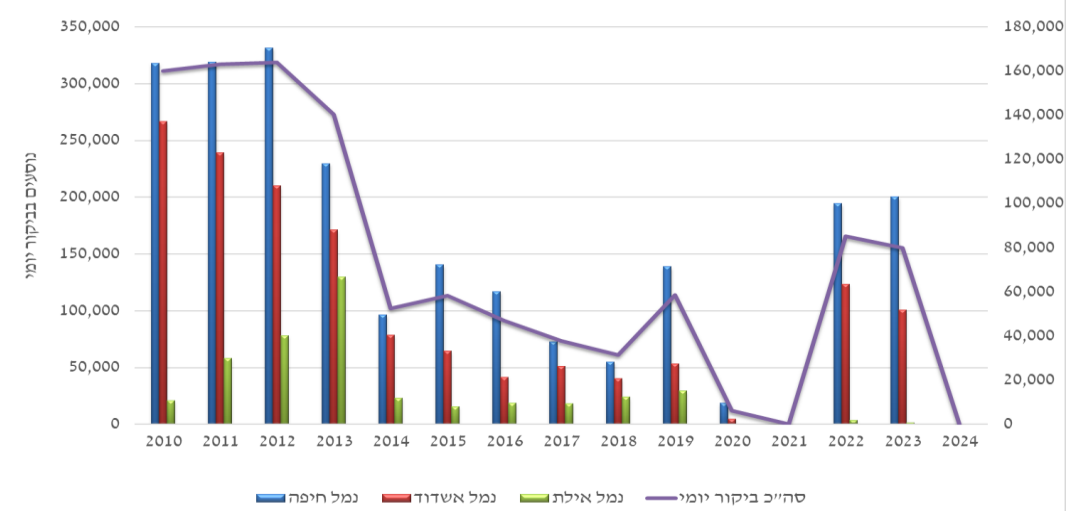
תנועת נוסעים שהגיעו לנמלי ישראל 2010-2024



תנועת נוסעים שהפליגו מנמלי ישראל 2010-2024



תנועת נוסעים בביקור יומי בנמלי ישראל 2010-2024





תנועת מכולות בנמלים המסחריים

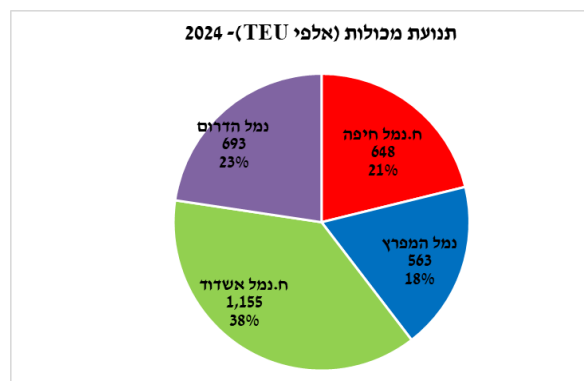
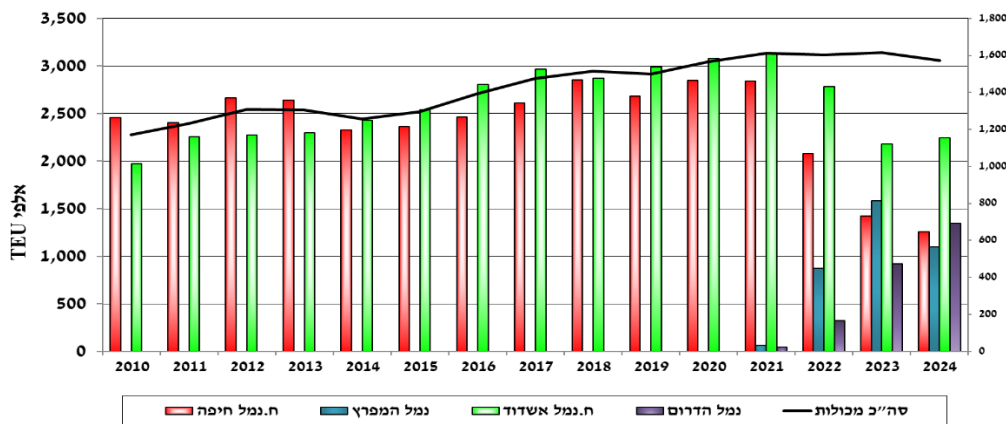
תנועת מכולות - TEU

כמות המכולות באלפי TEU ששונעו בנמלי המסחר בשנת 2024 עומדת על כ-3 מיליון TEU. החלוקה של כמות המכולות המשונעת בנמלי ישראל הינה: חני"ח - 21%, נמל המפרץ - 18%, חני"א - 38% ונמל הדרום - 23%.

לוח 2.1: תנועת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בשנים 2010-2024 (אלפי TEU)

שנה	ח.נמל חיפה	% שינוי משנה קודמת	נמל המפרץ	% שינוי משנה קודמת	ח.נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ מכולות	% שינוי משנה קודמת
2010	1,264	11.5%			1,015	13.6%			2,278	12.1%
2011	1,236	-2.2%			1,160	14.3%			2,395	5.1%
2012	1,371	10.9%			1,170	0.9%			2,541	6.1%
2013	1,357	-1.0%			1,182	1.0%			2,539	-0.1%
2014	1,196	-11.8%			1,250	5.8%			2,446	-3.7%
2015	1,215	1.5%			1,307	4.6%			2,521	3.1%
2016	1,268	4.4%			1,443	10.4%			2,711	7.5%
2017	1,343	5.9%			1,525	5.7%			2,869	5.8%
2018	1,469	9.4%			1,477	-3.2%			2,946	2.7%
2019	1,379	-6.1%			1,538	4.1%			2,917	-1.0%
2020	1,464	6.2%			1,584	3.1%			3,049	4.5%
2021	1,463	-0.1%		33	1,612	1.8%	24		3,133	2.8%
2022	1,071	-26.8%		450	1,431	-11.2%	166		3,118	-0.5%
2023	732	-31.7%		813	1,122	-21.6%	475	186%	3,141	0.7%
2024	648	-11.5%		563	1,155	3.0%	693	46%	3,059	-2.6%

תנועת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





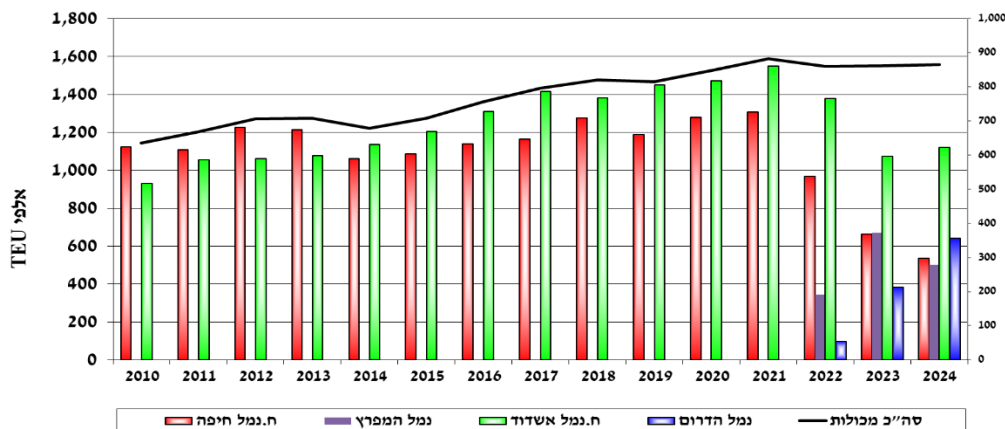
פריקת מכולות - TEU

בשנת 2024 נפרקו כ- 1.55 מיליון TEU, ללא שינוי משנה קודמת.

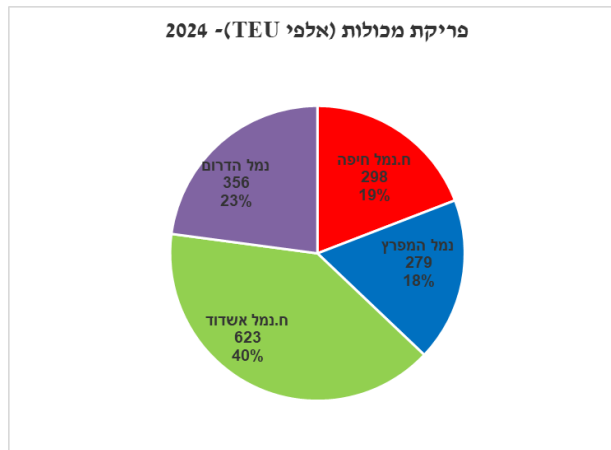
לוח 2.1.1: פריקת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בשנים 2010-2024

שנה	ח.נמל חיפה	% שינוי משנה קודמת	נמל המפרץ	% שינוי משנה קודמת	ח.נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ מכולות	% שינוי משנה קודמת
2010	625	15.3%			518	12.1%			1,143	13.5%
2011	616	-1.5%			587	13.3%			1,202	5.2%
2012	680	10.5%			590	0.6%			1,271	5.7%
2013	675	-0.8%			598	1.3%			1,273	0.2%
2014	589	-12.7%			632	5.7%			1,221	-4.1%
2015	604	2.5%			669	5.9%			1,273	4.2%
2016	633	4.9%			728	8.7%			1,361	6.9%
2017	647	2.1%			786	8.0%			1,433	5.3%
2018	708	9.6%			768	-2.3%			1,476	3.0%
2019	661	-6.7%			806	4.9%			1,466	-0.7%
2020	710	7.5%			817	1.5%			1,528	4.2%
2021	727	2.3%	0	0	861	5.4%	0	0	1,588	3.9%
2022	538	-26.0%	191	191	766	-11.0%	54	54	1,549	-2.4%
2023	368	-31.5%	373	373	596	-22.3%	213	296%	1,550	0.1%
2024	298	-19.1%	279	279	623	4.5%	356	67%	1,556	0.4%

פריקת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



פריקת מכולות (אלפי TEU) - 2024





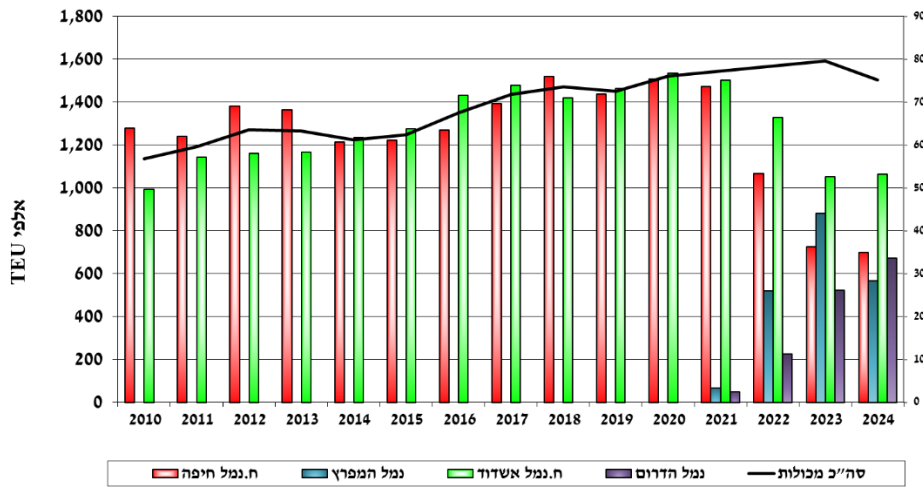
טעינת מכולות - TEU

בשנת 2024 נטענו 1.5 מיליון TEU מכולות, ירידה של 5.6% משנה שעברה.

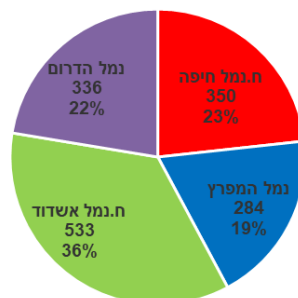
לוח 2.1.2: טעינת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בשנים 2010-2024 (אלפי TEU)

שנה	נמל חיפה	% שינוי משנה קודמת	נמל המפרץ	% שינוי משנה קודמת	ח.נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ מכולות	% שינוי משנה קודמת
2010	639	8.0%			497	15.2%			1,135	10.8%
2011	620	-2.9%			572	15.2%			1,192	5.0%
2012	690	11.4%			580	1.4%			1,271	6.6%
2013	682	-1.2%			584	0.6%			1,266	-0.4%
2014	607	-11.0%			618	5.9%			1,225	-3.2%
2015	611	0.6%			638	3.2%			1,248	1.9%
2016	635	3.9%			715	12.2%			1,350	8.1%
2017	697	9.8%			739	3.3%			1,436	6.4%
2018	761	9.2%			709	-4.0%			1,470	2.4%
2019	718	-5.6%			732	3.2%			1,450	-1.3%
2020	754	5.0%			767	4.8%			1,521	4.9%
2021	737	-2.3%	33		751	-2.1%	24		1,545	1.5%
2022	533	-27.6%	259		665	-11.5%	112		1,569	1.6%
2023	363	-31.9%	440		526	-20.8%	262	133%	1,591	1.4%
2024	350	-3.7%	284		533	1.2%	336	29%	1,503	-5.6%

טעינת מכולות (באלפי TEU) בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024



טעינת מכולות (אלפי TEU) - 2024





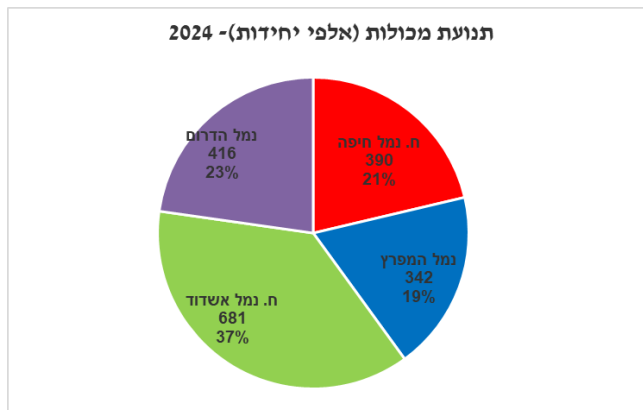
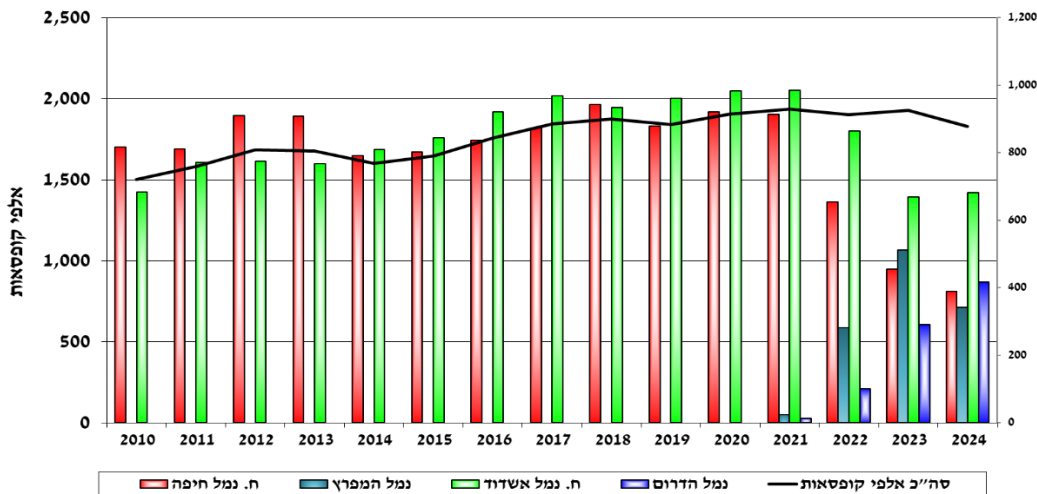
תנועת מכולות – יחידות

בשנת 2024 עברו בנמלי המסחר 1.83 מיליון מכולות (קופסאות), ירידה של 5% משנה קודמת.
בחני"ח - 21%, נמל המפרץ - 19%, חני"א - 37% ונמל הדרום - 23%.

לוח 2.2: מספר מכולות (אלפי יחידות) שעברו בנמלי המסחר בשנים 2010-2024 (אלפי יחידות)

שנה	ח. נמל חיפה	% שינוי משנה	נמל המפרץ	% שינוי משנה	ח. נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ אלפי	% שינוי משנה קודמת
2010	817.1	12.2%			683.7	12.4%			1,501	12.0%
2011	811.8	-0.7%			771.1	12.8%			1,583	5.5%
2012	909.5	12.0%			774.3	0.4%			1,684	6.4%
2013	908.6	-0.1%			767.6	-0.9%			1,676	-0.5%
2014	791.3	-12.9%			809.6	5.5%			1,601	-4.5%
2015	802.9	1.5%			843.7	4.2%			1,647	2.9%
2016	836.8	4.2%			921.3	9.2%			1,758	6.8%
2017	874.0	4.5%			969.0	5.2%			1,843	4.8%
2018	944.0	8.0%			933.1	-3.7%			1,877	1.8%
2019	878.7	-6.9%			962.0	3.1%			1,841	-1.9%
2020	921.9	4.9%			982.9	2.2%			1,905	3.5%
2021	914.2	-0.8%	23.8		985.9	0.3%	14.1		1,938	1.7%
2022	654.6	-28.4%	281.8		865.2	-12.2%	100.4		1,902	-1.9%
2023	455.2	-30.5%	511.3	81%	668.9	-22.7%	291.3	190%	1,927	1.3%
2024	389.9	-14.3%	341.8	-33%	681.5	1.9%	416.3	43%	1,829	-5.0%

תנועת מכולות (אלפי יחידות) בנמלי המסחר בישראל בשנים 2010-2024





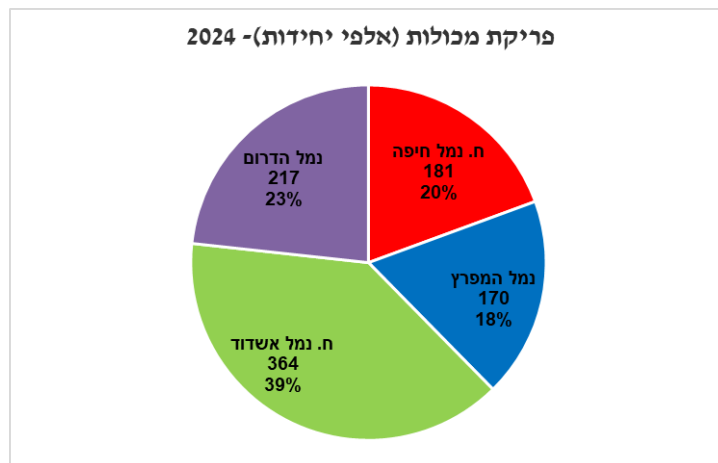
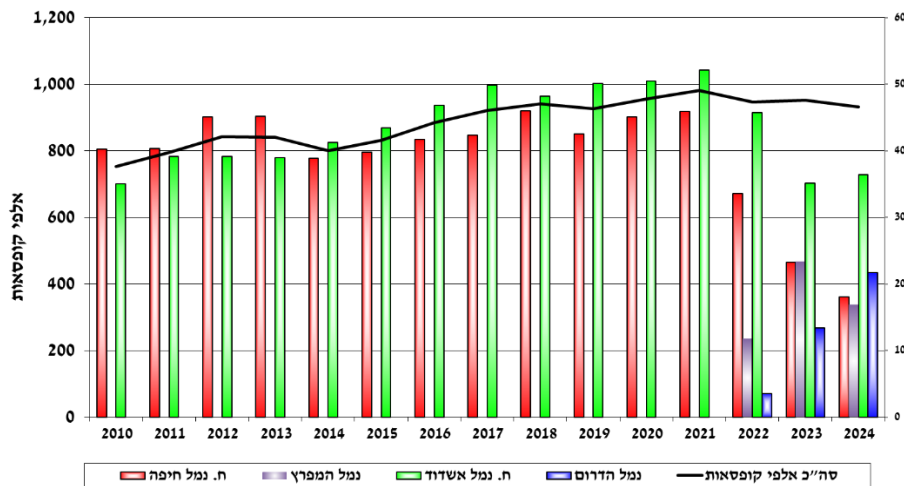
פריקה של מכולות – יחידות

בשנת 2024 נפרקו 932 אלף מכולות, ירידה של 2.1% משנה קודמת.

לוח 2.2.1: מס' מכולות (אלפי יחידות) שנפרקו בנמלי המסחר בשנים 2010-2024 (אלפי יחידות)

שנה	ח. נמל חיפה	% שינוי משנה	נמל המפרץ	% שינוי משנה	ח. נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ אלפי	% שינוי משנה קודמת
2010	402.9	15.7%			350.6	11.6%			753.5	13.4%
2011	403.6	0.2%			391.5	11.6%			795.1	5.5%
2012	450.4	11.6%			391.8	0.1%			842.2	5.9%
2013	452.0	0.4%			389.2	-0.7%			841.3	-0.1%
2014	388.7	-14.0%			412.1	5.9%			800.7	-4.8%
2015	397.5	2.3%			434.0	5.3%			831.5	3.8%
2016	416.8	4.9%			467.9	7.8%			884.7	6.4%
2017	423.1	1.5%			498.6	6.6%			921.7	4.2%
2018	459.6	8.6%			481.5	-3.4%			941.1	2.1%
2019	425.5	-7.4%			500.7	4.0%			926.2	-1.6%
2020	451.0	6.0%			504.6	0.8%			955.6	3.2%
2021	459.5	1.9%	0.2		520.8	3.2%	0.0		980.5	2.6%
2022	335.8	-26.9%	118.3		457.5	-12.1%	35.3		946.9	-3.4%
2023	232.3	-30.8%	234.3		351.4	-23.2%	134.0	280%	952.0	0.5%
2024	180.9	-22.1%	170.0		364.5	3.7%	217.0	62%	932.4	-2.1%

מספר מכולות (אלפי יחידות) שנפרקו בנמלי המסחר בשנים 2010-2024





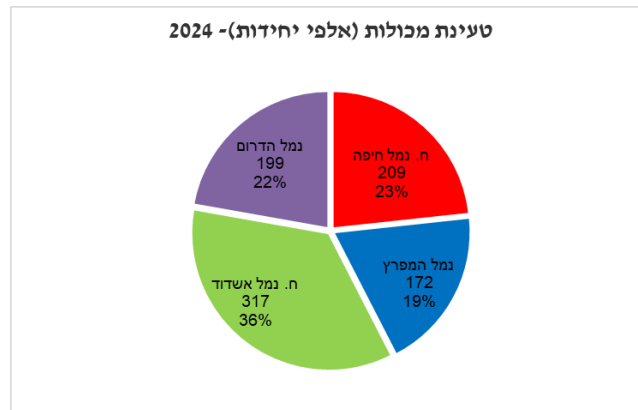
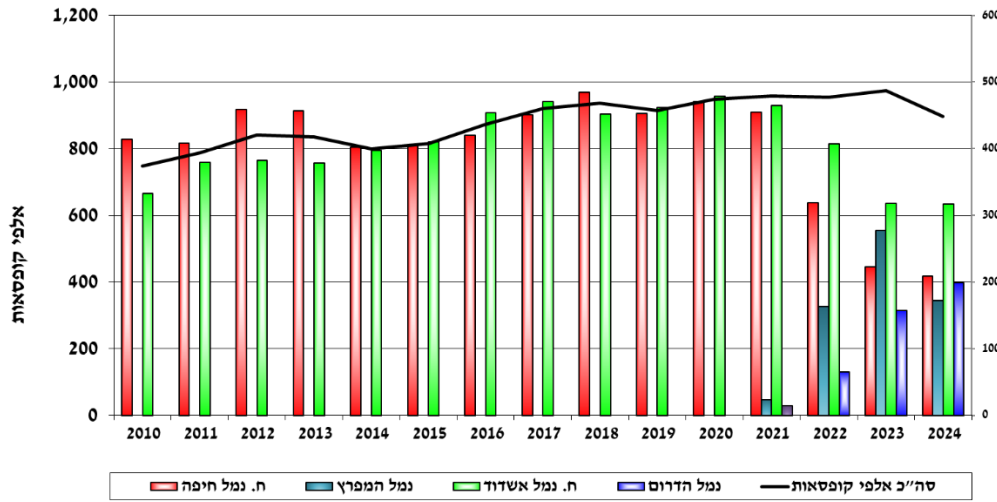
טעינת מכולות - יחידות

בשנת 2024 נטענו 897 אלף מכולות, ירידה של 8% משנה קודמת.

לוח 2.2.2: מספר מכולות (אלפי יחידות) שנטענו בנמלי המסחר בשנים 2010-2024 (אלפי יחידות)

שנה	ח. נמל חיפה	% שינוי משנה	נמל המפרץ	% שינוי משנה	ח. נמל אשדוד	% שינוי משנה קודמת	נמל הדרום	% שינוי משנה קודמת	סה"כ אלפי	% שינוי משנה קודמת
2010	414.3	9.0%			332.9	13.1%			747.2	10.5%
2011	408.2	-1.5%			379.3	13.9%			787.5	5.4%
2012	458.7	12.4%			382.5	0.8%			841.2	6.8%
2013	456.5	-0.5%			378.4	-1.1%			834.9	-0.8%
2014	402.7	-11.8%			397.5	5.1%			800.2	-4.2%
2015	405.4	0.7%			409.7	3.1%			815.2	1.9%
2016	420.0	3.6%			453.4	10.7%			873.4	7.1%
2017	451.0	7.4%			470.4	3.7%			921.3	5.5%
2018	484.3	7.4%			451.6	-4.0%			935.9	1.6%
2019	453.2	-6.4%			461.4	2.2%			914.5	-2.3%
2020	471.0	3.9%			478.2	3.7%			949.2	3.8%
2021	454.8	-3.4%	23.6		465.1	-2.7%	14.1		957.6	0.9%
2022	318.8	-29.9%	163.5		407.6	-12.4%	65.1	362%	955.1	-0.3%
2023	222.9	-30.1%	277.0		317.5	-22.1%	157.3	142%	974.8	2.1%
2024	209.0	-6.2%	171.8		317.0	-0.2%	199.3	27%	897.1	-8.0%

מספר מכולות (אלפי יחידות) שנטענו בנמלי המסחר בשנים 2010-2024





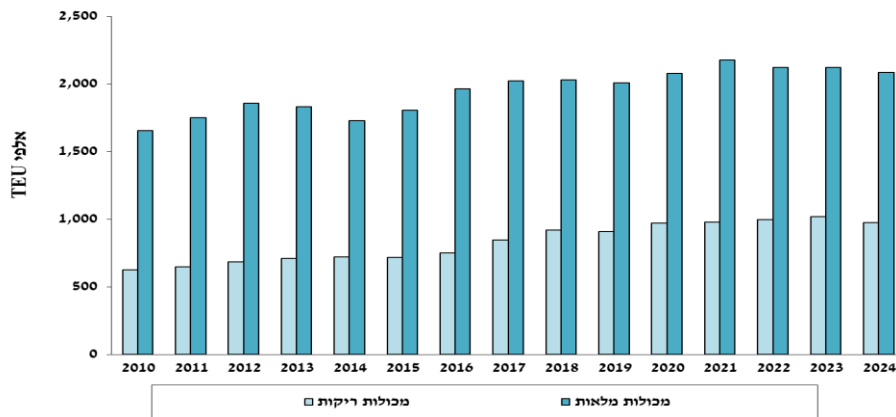
מכולות 20/40 ft בנמלי המסחר בישראל

בשנת 2024 עברו בנמלי המסחר 1.83 מיליון מכולות. 601k מכולות 20ft, 1,229k מכולות 40ft. משנת 2010 ישנה עליה ממוצעת של 2.2% לשנה בתנועת מכולות בנמלי ישראל.

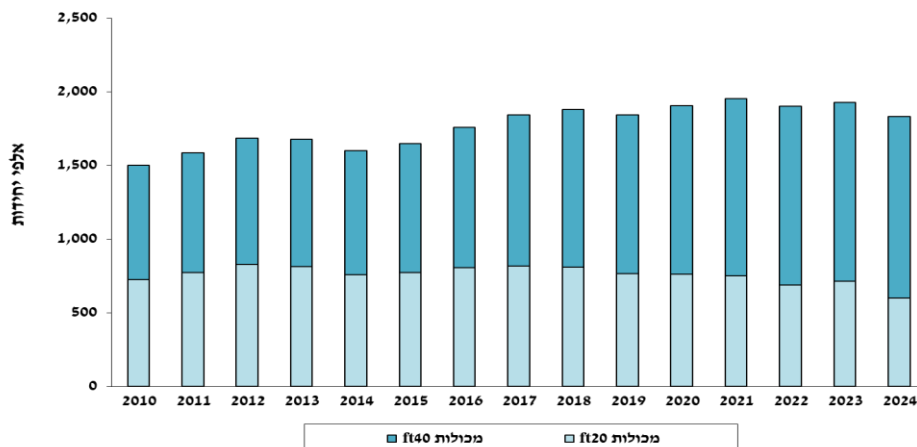
לוח 2.3: תנועת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	אורך
2010	555,993	18.1%	221,924	14.2%	544,045	3.7%	179,579	2010
2011	586,485	1.8%	225,863	5.8%	575,773	8.5%	194,877	2011
2012	617,476	6.2%	239,879	8.1%	622,260	4.8%	204,189	2012
2013	612,685	4.1%	249,805	-2.9%	604,143	2.6%	209,534	2013
2014	591,269	1.6%	253,764	-9.9%	544,530	0.9%	211,498	2014
2015	631,446	-4.1%	243,304	-0.6%	541,412	9.0%	230,614	2015
2016	693,040	6.9%	259,999	6.3%	575,498	-0.4%	229,732	2016
2017	728,635	14.3%	297,175	-1.8%	564,968	9.9%	252,413	2017
2018	742,629	9.9%	326,697	-3.8%	543,670	4.6%	264,050	2018
2019	749,833	-0.2%	326,182	-6.4%	508,880	-3.1%	255,842	2019
2020	788,100	9.2%	356,035	-1.4%	501,846	1.2%	258,817	2020
2021	839,679	1.6%	361,865	-1.1%	496,159	-2.3%	252,947	2021
2022	824,179	8.3%	391,873	-4.9%	471,701	-15.2%	214,433	2022
2023	814,569	1.7%	398,547	4.4%	492,591	2.9%	220,546	2023
2024	830,358	0.1%	399,037	-13.9%	424,072	-19.8%	176,893	2024

תנועת מכולות מלאות וריקות בנמלי המסחר בישראל 2010-2024



תנועת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024





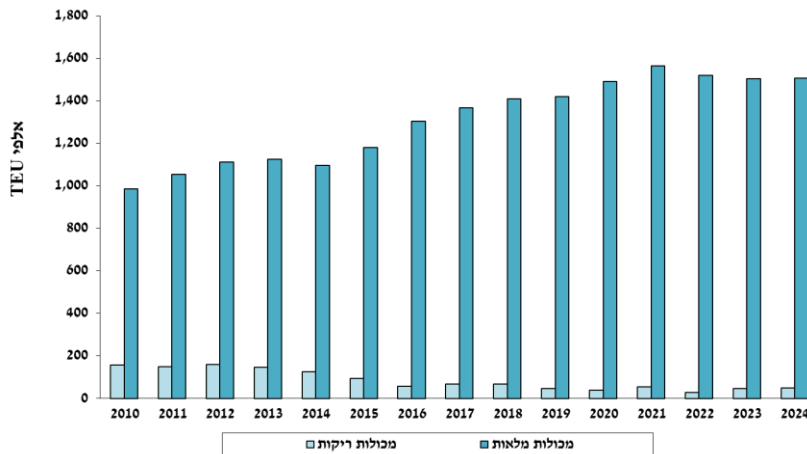
פריקת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל

בשנת 2024 נפרקו בנמלי המסחר 933k מכולות. מכולות 20ft – 309k, מכולות 40ft – 624k.

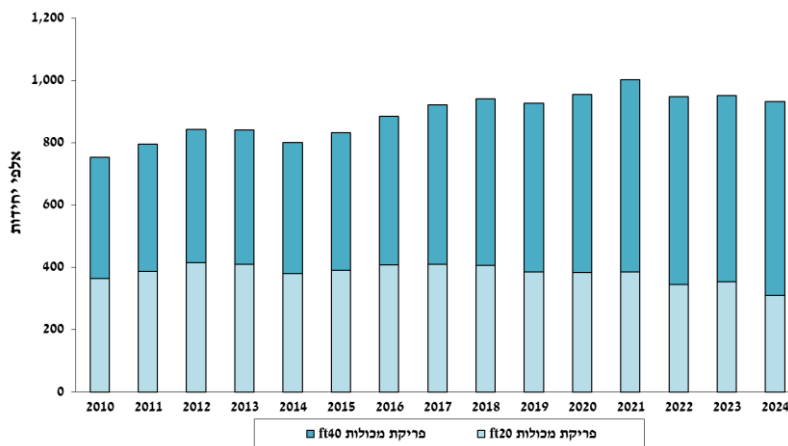
לוח 2.3.1: פריקת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	פריקת מכולות	מלאות	% שינוי משנה קודמת	% שינוי ריקות	פריקת מכולות	מלאות	% שינוי משנה קודמת	% שינוי ריקות
2010	319,116		14.5%	11.1%	347,240		72.4%	17,294
2011	340,767		6.8%	-5.3%	371,328		-5.4%	16,360
2012	356,599		4.6%	7.4%	397,475		2.4%	16,753
2013	366,976		2.9%	-9.3%	391,492		6.9%	17,915
2014	365,138		-0.5%	-14.9%	364,082		-9.1%	16,287
2015	401,553		10.0%	-27.8%	375,643		-11.1%	14,472
2016	450,898		12.3%	-36.0%	401,434		-52.5%	6,878
2017	480,864		6.6%	19.1%	403,952		-4.7%	6,552
2018	504,874		5.0%	-0.3%	397,979		22.1%	8,001
2019	518,489		2.7%	-28.0%	381,524		-44.9%	4,407
2020	555,295		7.1%	-23.0%	379,421		-6.6%	4,115
2021	596,633		7.4%	17.5%	370,227		265.3%	15,033
2022	588,505		-1.4%	-32.2%	342,296		-81.5%	2,786
2023	576,316		-2.1%	58.6%	350,268		45.7%	4,060
2024	601,692		4.4%	4.1%	303,060		46.1%	5,930

פריקת מכולות מלאות וריקות בנמלי המסחר בישראל 2010-2024



פריקת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024





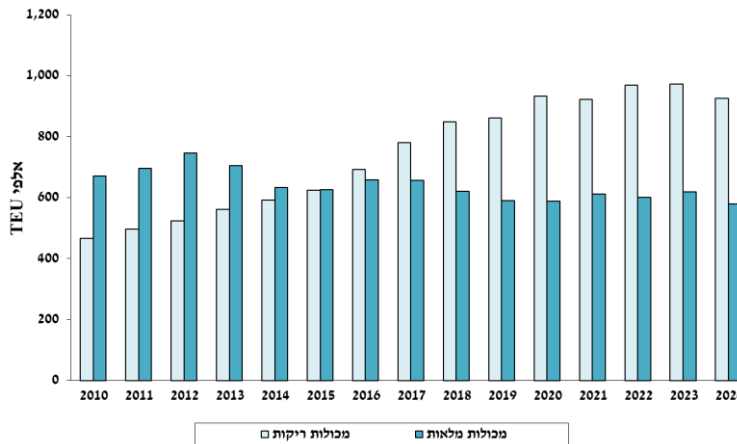
טעינת מכולות 20/40 ft בנמלי המסחר בישראל

בשנת 2024 נטענו בנמלי המסחר 898k מכולות. מכולות 20ft – 292k, מכולות 40ft – 605k.

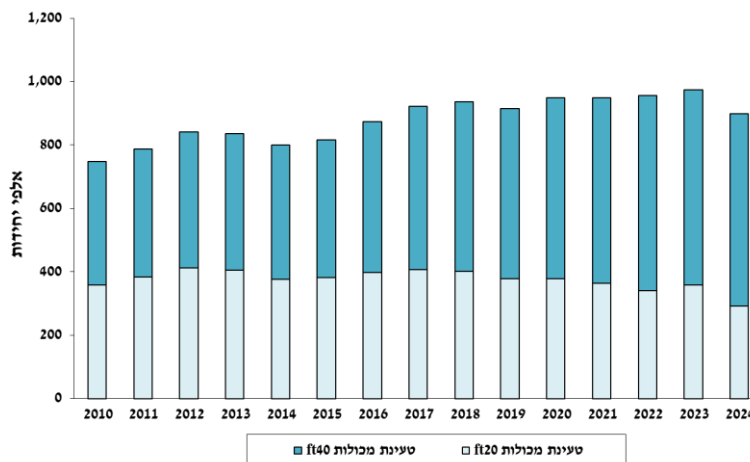
לוח 2.3.2: טעינת מכולות 20/40ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024 (דוח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	שינוי %	טעינת מכולות מלאות	שינוי %	טעינת מכולות ריקות	שינוי %	טעינת מכולות מלאות	שינוי %	טעינת מכולות ריקות
2010	5.5%	236,877	21.7%	151,512	20.0%	196,805	-0.5%	162,285
2011	3.7%	245,684	5.0%	159,097	3.8%	204,328	9.9%	178,421
2012	6.2%	260,877	5.8%	168,314	10.0%	224,785	5.1%	187,436
2013	-5.8%	245,709	9.9%	184,920	-5.4%	212,651	2.2%	191,619
2014	-8.0%	226,131	7.4%	198,542	-15.1%	180,448	1.9%	195,211
2015	1.7%	229,893	2.5%	203,461	-8.1%	165,769	10.7%	216,142
2016	5.3%	242,142	15.3%	234,495	5.0%	174,064	3.1%	222,854
2017	2.3%	247,771	13.8%	266,804	-7.5%	161,016	10.3%	245,861
2018	-4.0%	237,755	11.1%	296,432	-9.5%	145,691	4.1%	256,049
2019	-2.7%	231,344	2.7%	304,405	-12.6%	127,356	-1.8%	251,435
2020	0.6%	232,805	11.5%	339,271	-3.9%	122,425	1.3%	254,702
2021	4.4%	243,046	0.9%	342,166	2.9%	125,932	-6.6%	237,914
2022	-3.0%	235,674	10.6%	378,523	2.8%	129,405	-11.0%	211,647
2023	1.1%	238,253	-0.3%	377,375	10.0%	142,323	2.3%	216,486
2024	-4.0%	228,666	-0.1%	376,996	-15.0%	121,012	-21.0%	170,963

טעינת מכולות מלאות וריקות בנמלי המסחר בישראל 2010-2024



טעינת מכולות 20/40 ft בנמלי המסחר בישראל 2010-2024





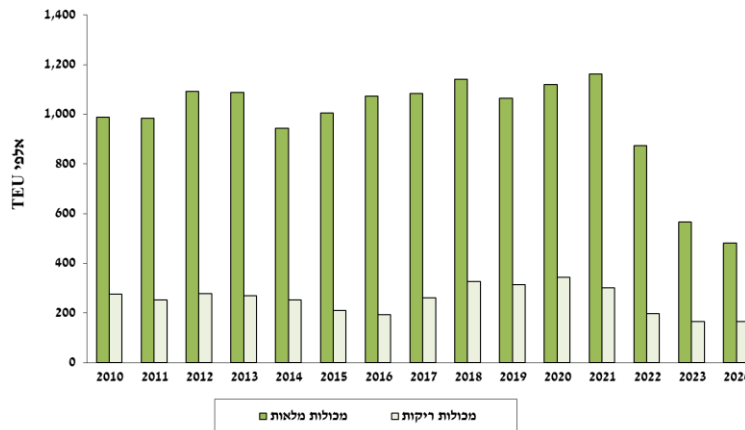
מכולות 20/40 ft בחברת נמל חיפה

בשנת 2024 עברו בחב' נמל חיפה 389k מכולות. מכולות 20ft - 132k, מכולות 40ft - 257k.

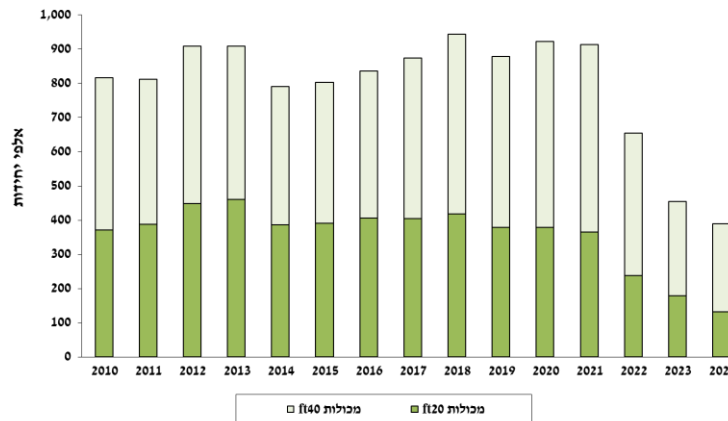
לוח 2.4: תנועת מכולות 20/40ft בנמל חיפה 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת
2010	341,555	6.8%	104,882	13.4%	305,485	21.8%	65,193	
2011	334,151	-2.2%	89,589	3.2%	315,114	11.9%	72,923	
2012	362,351	8.4%	98,848	16.9%	368,297	9.7%	80,012	
2013	355,281	-2.0%	93,123	2.4%	377,171	3.7%	83,010	
2014	319,623	-10.0%	85,283	-19.4%	304,048	-0.8%	82,384	
2015	351,749	10.1%	59,899	-0.7%	301,822	8.6%	89,457	
2016	375,926	6.9%	55,250	6.7%	321,915	-6.5%	83,671	
2017	386,490	2.8%	82,776	-3.7%	310,158	13.1%	94,615	
2018	417,280	8.0%	107,915	-1.0%	307,064	18.1%	111,709	
2019	398,155	-4.6%	102,280	-12.3%	269,378	-2.5%	108,908	
2020	427,244	7.3%	115,278	-1.4%	265,573	4.5%	113,817	
2021	447,494	4.7%	101,488	0.9%	267,833	-14.4%	97,374	
2022	342,777	-23.4%	73,271	-29.6%	188,624	-48.8%	49,880	
2023	220,074	-35.8%	56,260	-32.9%	126,636	4.8%	52,251	
2024	196,356	-10.8%	61,107	-30.5%	88,069	-16.1%	43,849	

תנועת מכולות חב' נמל חיפה 2010-2024 (אלפי TEU)



תנועת מכולות 20/40ft חב' נמל חיפה 2010-2024





פריקת מכולות 20/40ft בחברת נמל חיפה

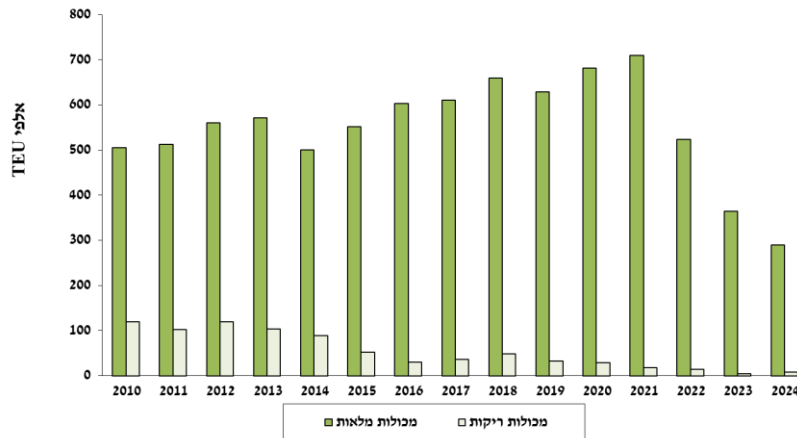
בשנת 2024 נפרקו בחב' נמל חיפה 181k מכולות. מכולות 20ft – 64k, מכולות 40ft – 117k.



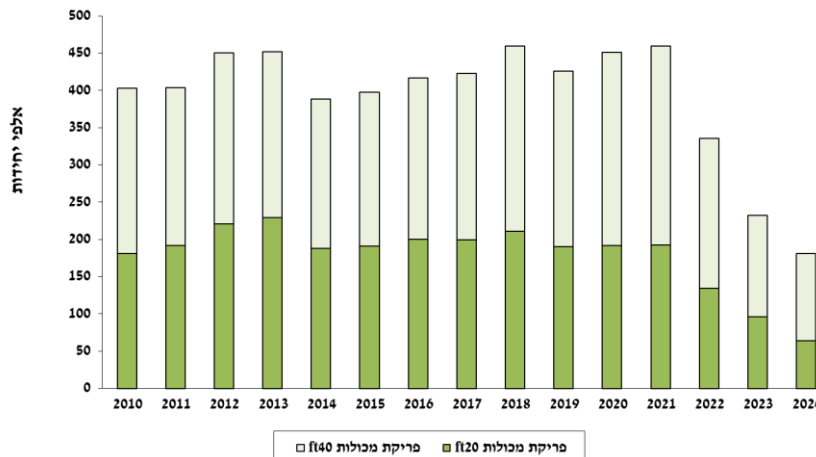
לוח 2.4.1: פריקת מכולות 20/40ft בנמל חיפה 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת
2010	169,724	14.1%	52,152	13.3%	165,750	95.6%	15,234	13.3%
2011	167,944	-1.0%	44,001	6.8%	177,035	-4.1%	14,606	6.8%
2012	177,364	5.6%	52,413	16.1%	205,613	4.1%	15,199	4.1%
2013	178,974	0.9%	44,003	3.7%	213,190	4.5%	15,882	4.5%
2014	162,846	-9.0%	37,630	-14.5%	174,827	-15.9%	13,364	-15.9%
2015	186,149	14.3%	20,101	2.4%	178,967	-8.1%	12,280	-8.1%
2016	204,088	9.6%	12,545	8.9%	194,912	-57.2%	5,256	-57.2%
2017	208,049	1.9%	15,612	-0.5%	193,935	4.1%	5,474	4.1%
2018	228,151	9.7%	20,699	4.8%	203,251	37.9%	7,548	37.9%
2019	221,040	-3.1%	14,223	-8.4%	186,148	-45.3%	4,132	-45.3%
2020	246,855	11.7%	12,496	1.0%	187,938	-11.2%	3,669	-11.2%
2021	259,517	5.1%	7,611	1.1%	190,080	-39.4%	2,225	-39.4%
2022	195,305	-24.7%	6,487	-30.2%	132,751	-44.0%	1,247	-44.0%
2023	134,326	-31.2%	1,806	-27.9%	95,739	-65.4%	431	-65.4%
2024	113,246	-15.7%	3,830	-34.0%	63,169	9.0%	470	9.0%

פריקת מכולות בחב' נמל חיפה 2010-2024 (אלפי TEU)



פריקת מכולות 20/40ft בחב' נמל חיפה 2010-2024





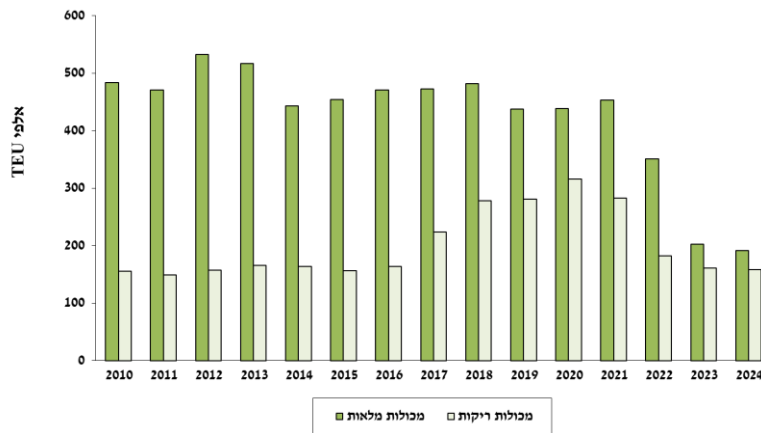
טעינת מכולות 20/40 ft בחברת נמל חיפה

בשנת 2024 נטענו בחבי נמל חיפה 209k מכולות. מכולות 20ft – 68k, מכולות 40ft – 140k.

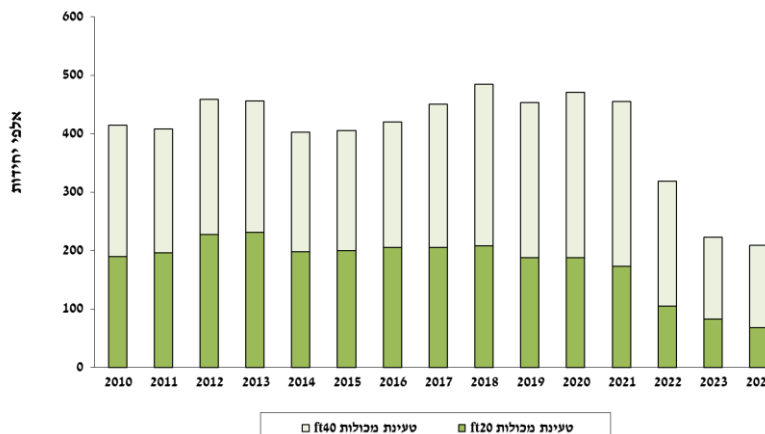
לוח 2.4.2: טעינת מכולות 20/40ft בנמל חיפה 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

40ft				20ft				אורך
% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	שנה
0.5%	171,831	30.4%	52,730	13.6%	139,735	9.2%	49,959	2010
-3.3%	166,207	-13.5%	45,588	-1.2%	138,077	16.7%	58,317	2011
11.3%	184,987	1.9%	46,435	17.8%	162,684	11.1%	64,813	2012
-4.7%	176,307	5.8%	49,120	0.8%	163,981	3.6%	67,128	2013
-11.1%	156,777	-3.0%	47,653	-21.2%	129,221	2.8%	69,020	2014
5.6%	165,600	-16.5%	39,798	-4.9%	122,855	11.8%	77,177	2015
3.8%	171,838	7.3%	42,705	3.4%	127,003	1.6%	78,415	2016
3.8%	178,441	57.3%	67,164	-8.5%	116,223	13.7%	89,141	2017
6.0%	189,128	29.9%	87,216	-10.7%	103,813	16.8%	104,161	2018
-6.4%	177,115	1.0%	88,057	-19.8%	83,230	0.6%	104,776	2019
1.8%	180,389	16.7%	102,782	-6.7%	77,635	5.1%	110,148	2020
4.2%	187,977	-8.7%	93,877	0.2%	77,753	-13.6%	95,149	2021
-21.5%	147,472	-28.9%	66,784	-28.1%	55,873	-48.9%	48,633	2022
-41.9%	85,748	-18.5%	54,454	-44.7%	30,897	6.6%	51,820	2023
-3.1%	83,110	5.2%	57,277	-19.4%	24,900	-16.3%	43,379	2024

טעינת מכולות בחבי נמל חיפה 2010-2024 (אלפי TEU)



טעינת מכולות 20/40 ft בחבי נמל חיפה 2010-2024





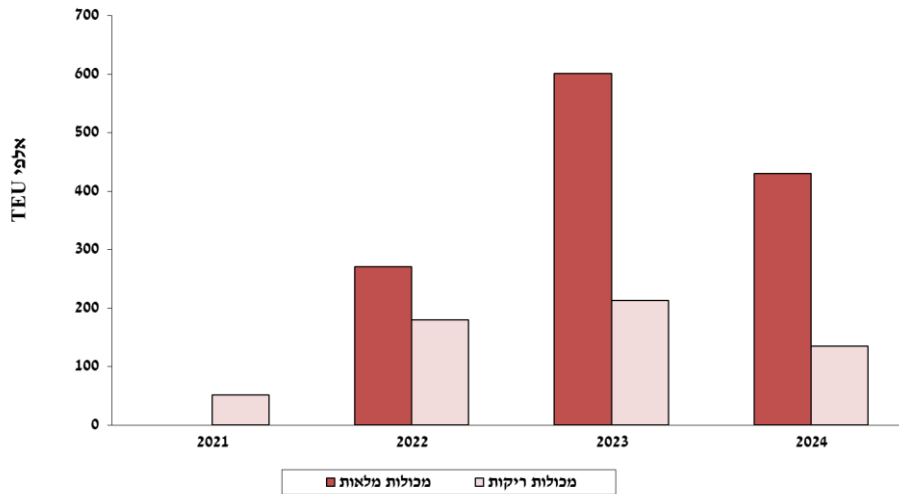
מכולות 20/40 ft בנמל המפרץ

בשנת 2024 עברו בנמל המפרץ 343k מכולות. מכולות 20ft – 122k, מכולות 40ft – 221k.

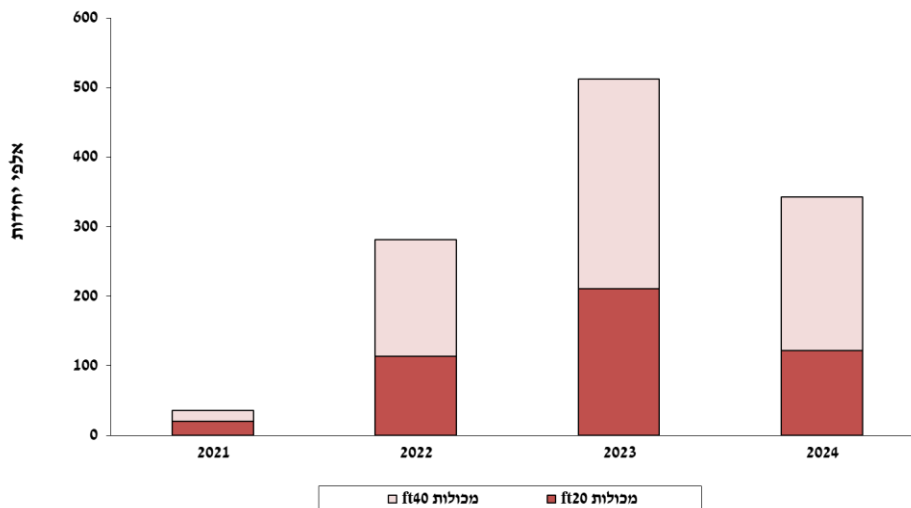
לוח 2.5: תנועת מכולות 20/40ft בנמל המפרץ 2021-2024 (דוח תפעולי-יחידות)

40ft				20ft				אורך
מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	שנה
0		15,786		0		20,316		2021
101,197	324.8%	67,060		68,303	122.9%	45,276		2022
221,876	119.3%	79,791	130.8%	157,656	18.4%	53,588		2023
172,171	-22.4%	49,306	-45.6%	85,693	-32.9%	35,950		2024

תנועת מכולות נמל המפרץ 2021-2024 (אלפי TEU)



תנועת מכולות 20/40ft נמל המפרץ 2021-2024





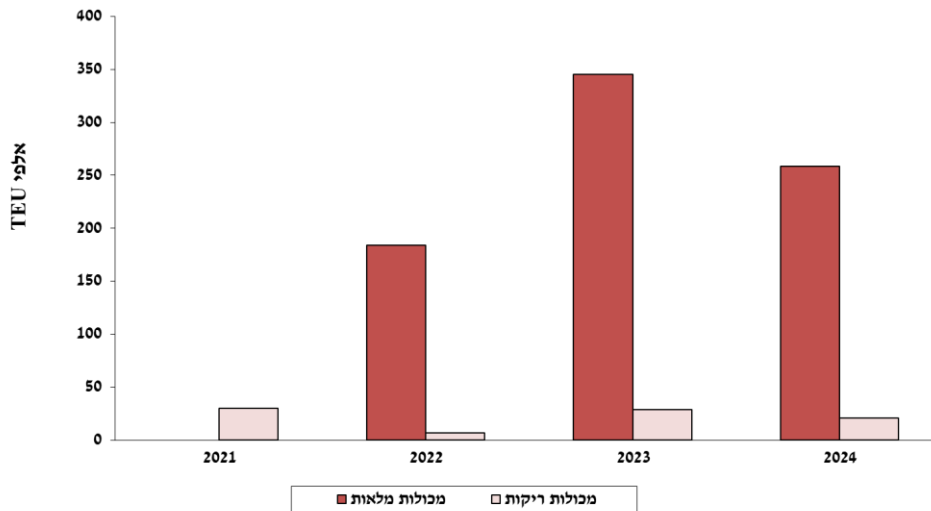
פריקת מכולות 20/40 ft בנמל המפרץ

בשנת 2024 נפרקו בנמל המפרץ 170k מכולות. מכולות 20ft – 61k, מכולות 40ft – 109k

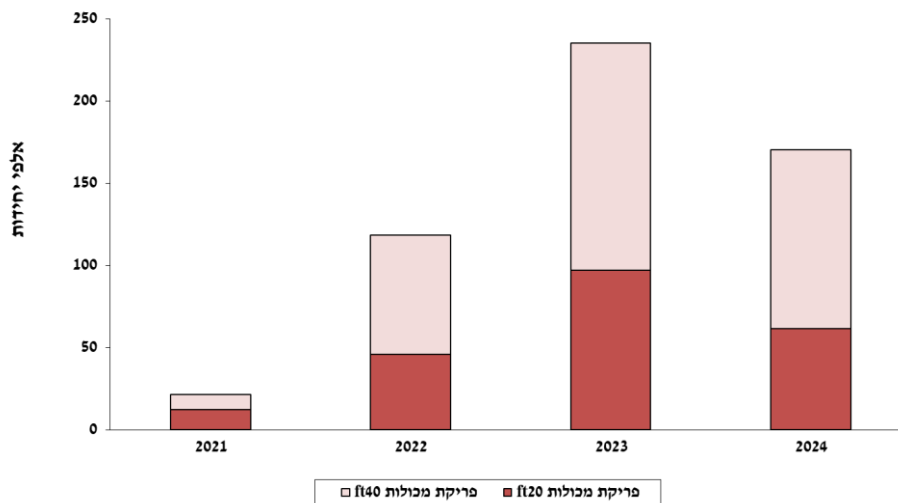
לוח 2.5.1: פריקת מכולות 20/40ft בנמל המפרץ 2021-2024 (דיווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת
2021	0		8,886		0		12,376	
2022	69,338	-63%	3,257		45,503	-98.5%	189	
2023	125,514	301%	13,065	107%	94,204	1301%	2,647	
2024	100,605	-35%	8,437	-39%	57,596	43%	3,790	

פריקת מכולות נמל המפרץ 2021-2024 (אלפי TEU)



פריקת מכולות 20/40 ft נמל המפרץ 2021-2024





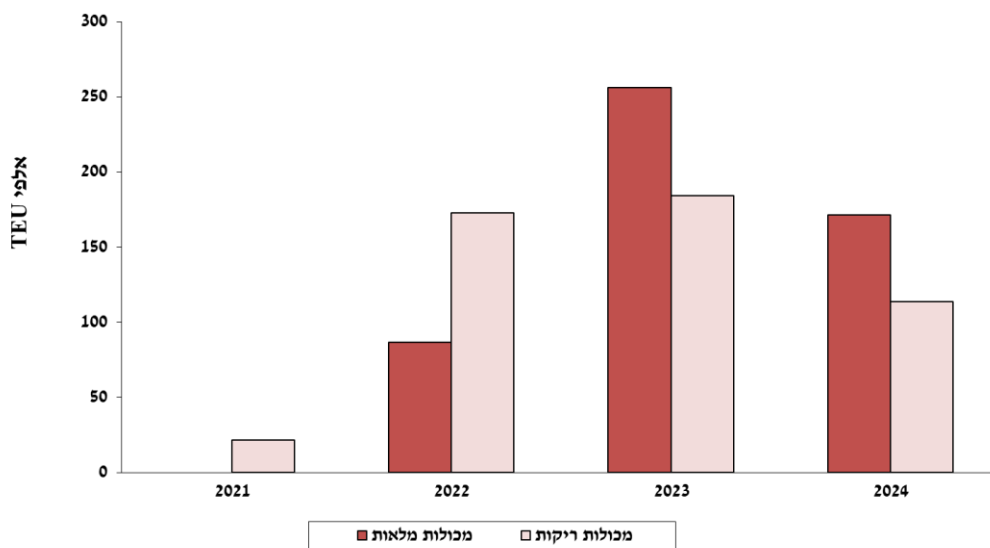
טעינת מכולות 20/40 ft בנמל המפרץ

בשנת 2024 נטענו בנמל המפרץ 173k מכולות. מכולות 20ft – 61k, מכולות 40ft – 112k

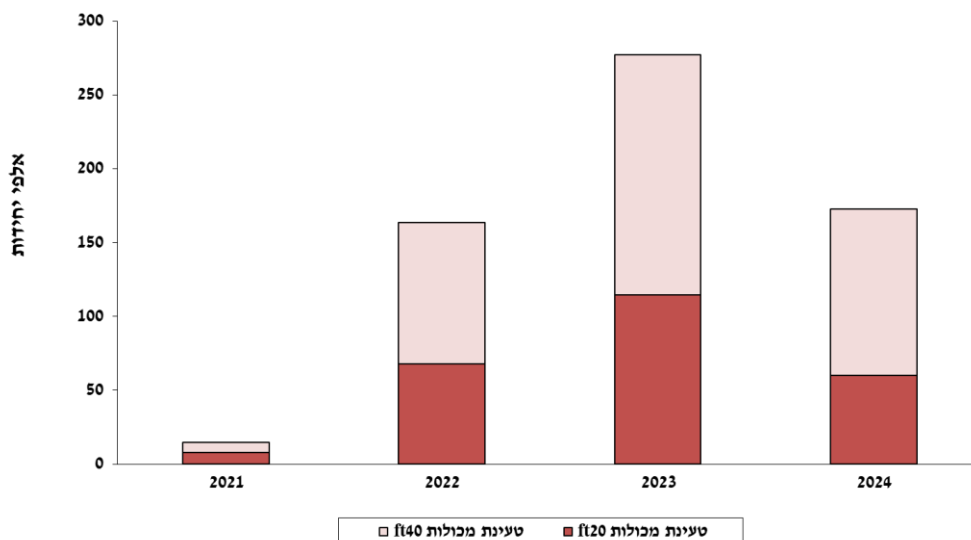
לוח 2.5.2: טעינת מכולות 20/40ft בנמל המפרץ 2021-2024 (דיווח תפעולי-יחידות)

40ft				20ft				אורך
% שינוי	טעינת מכולות	% שינוי	טעינת מכולות	% שינוי	טעינת מכולות	% שינוי	טעינת מכולות	שנה
משנה קודמת	מלאות	משנה קודמת	ריקות	משנה קודמת	מלאות	משנה קודמת	ריקות	
	0		6,900		0		7,940	2021
	31,859	825%	63,803		22,800	468%	45,087	2022
202%	96,362	5%	66,726	178%	63,452	13%	50,941	2023
-26%	71,566	-39%	40,869	-56%	28,097	-37%	32,160	2024

טעינת מכולות נמל המפרץ 2021-2024 (אלפי TEU)



טעינת מכולות 20/40 ft נמל המפרץ 2021-2024



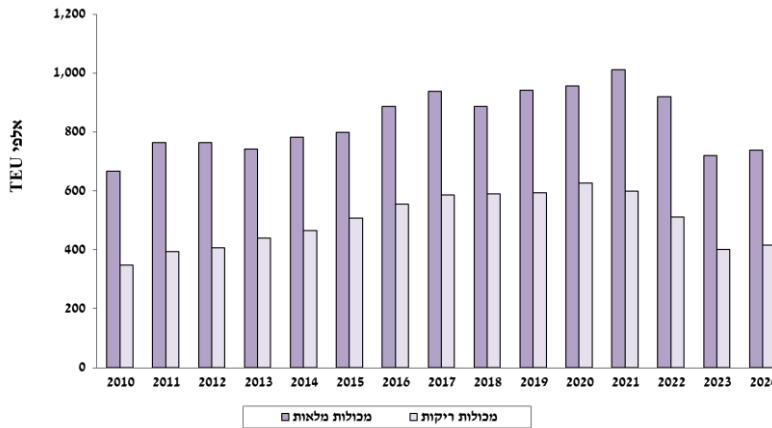


מכולות 20/40 ft בחברת נמל אשדוד

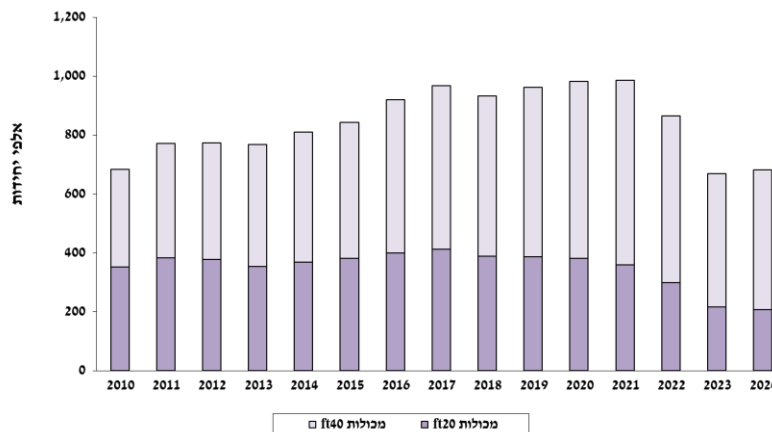
בשנת 2024 עברו בחב' נמל אשדוד 681k מכולות. מכולות 20ft – 207k, מכולות 40ft – 474k
 לוח 2.6: תנועת מכולות 20/40ft בנמל אשדוד 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	20ft				40ft			
	מכולות ריקות	משנה קודמת % שינוי	מלאות	משנה קודמת % שינוי	מכולות ריקות	משנה קודמת % שינוי	מלאות	משנה קודמת % שינוי
2010	114,386	-4.3%	238,560	16.8%	117,042	14.5%	214,438	17.5%
2011	121,898	6.6%	260,602	9.2%	136,274	16.4%	252,288	17.7%
2012	124,177	1.9%	253,962	-2.5%	141,031	3.5%	255,125	1.1%
2013	126,524	1.9%	226,972	-10.6%	156,682	11.1%	257,404	0.9%
2014	129,114	2.0%	240,354	5.9%	168,481	7.5%	271,638	5.5%
2015	141,157	9.3%	239,508	-0.4%	183,405	8.9%	279,646	2.9%
2016	146,057	3.5%	253,505	5.8%	204,727	11.6%	317,030	13.4%
2017	157,795	8.0%	254,719	0.5%	214,398	4.7%	342,081	7.9%
2018	152,341	-3.5%	236,606	-7.1%	218,782	2.0%	325,350	-4.9%
2019	146,934	-3.5%	239,502	1.2%	223,902	2.3%	351,678	8.1%
2020	145,000	-1.3%	236,273	-1.3%	240,757	7.5%	360,856	2.6%
2021	131,385	-9.4%	228,103	-3.5%	234,358	-2.7%	392,093	8.7%
2022	102,348	-22.1%	196,961	-13.7%	204,484	-12.7%	361,381	-7.8%
2023	70,364	-31.3%	145,598	-26.1%	165,684	-19.0%	287,861	-20.3%
2024	57,974	-17.6%	149,531	2.7%	179,602	8.4%	294,298	2.2%

תנועת מכולות בחב' נמל אשדוד 2010-2024 (אלפי TEU)



תנועת מכולות 20/40ft בחב' נמל אשדוד 2010-2024



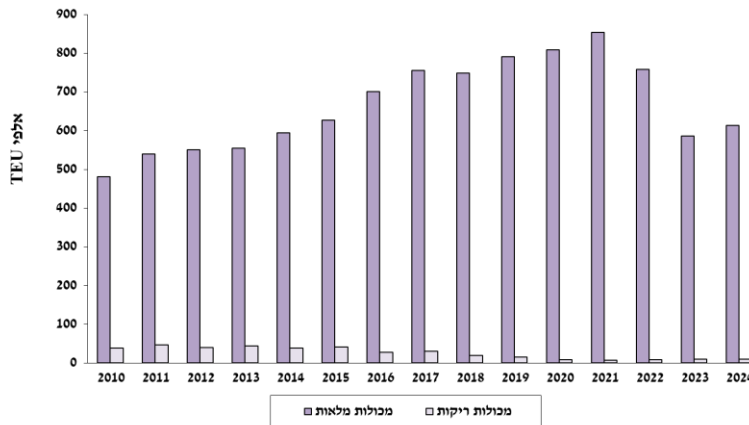


פריקת מכולות 20/40 ft בחברת נמל אשדוד

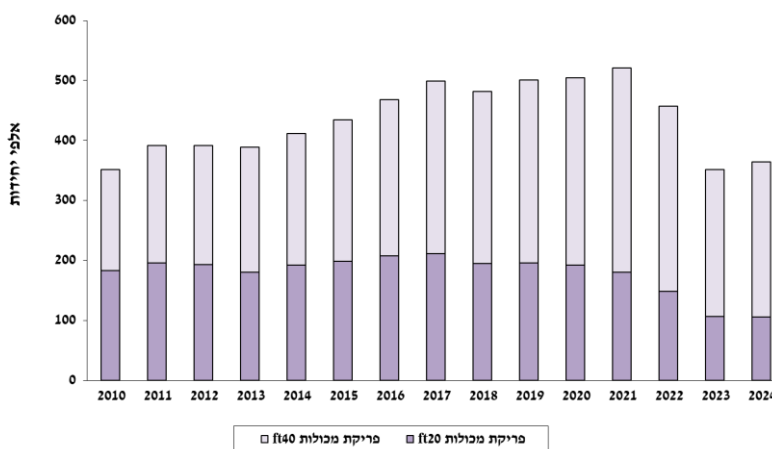
בשנת 2024 נפרקו בחב' נמל אשדוד 364k מכולות. מכולות 20ft – 106k, מכולות 40ft – 258k
 לוח 2.6.1: פריקת מכולות 20/40ft בנמל אשדוד 2010-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת
2010	149,392	0.8%	18,260	10.5%	181,490	-6.4%	2,060	
2011	172,805	15.7%	22,652	7.1%	194,288	-15.2%	1,746	
2012	179,235	3.7%	19,152	-1.2%	191,862	-11.0%	1,554	
2013	188,002	4.9%	20,882	-7.1%	178,302	30.8%	2,033	
2014	202,292	7.6%	17,592	6.1%	189,255	43.8%	2,923	
2015	215,394	6.5%	19,742	3.9%	196,652	-25.0%	2,192	
2016	246,808	14.6%	12,941	5.0%	206,515	-26.2%	1,618	
2017	272,796	10.5%	14,758	1.7%	209,997	-33.6%	1,075	
2018	276,723	1.4%	9,566	-7.3%	194,728	-57.9%	453	
2019	297,449	7.5%	7,554	0.3%	195,376	-39.3%	275	
2020	308,440	3.7%	4,268	-2.0%	191,483	62.2%	446	
2021	337,107	9.3%	3,202	-6.0%	180,072	-6.1%	419	
2022	305,296	-9.4%	3,600	-18.2%	147,340	209.3%	1,296	
2023	240,014	-21.4%	4,463	-27.9%	106,242	-30.1%	906	
2024	254,311	6.0%	3,960	-1.5%	104,685	59.2%	1,442	

פריקת מכולות בחב' נמל אשדוד 2010-2024 (אלפי TEU)



פריקת מכולות 20/40 ft בחב' נמל אשדוד 2010-2024



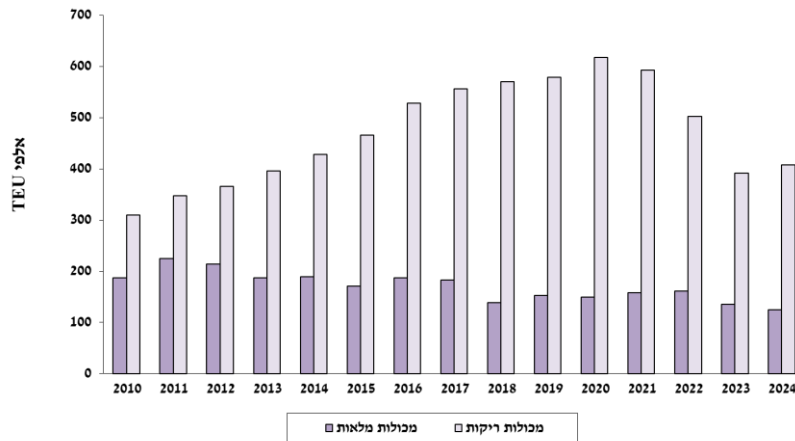


טעינת מכולות 20/40 ft בחברת נמל אשדוד

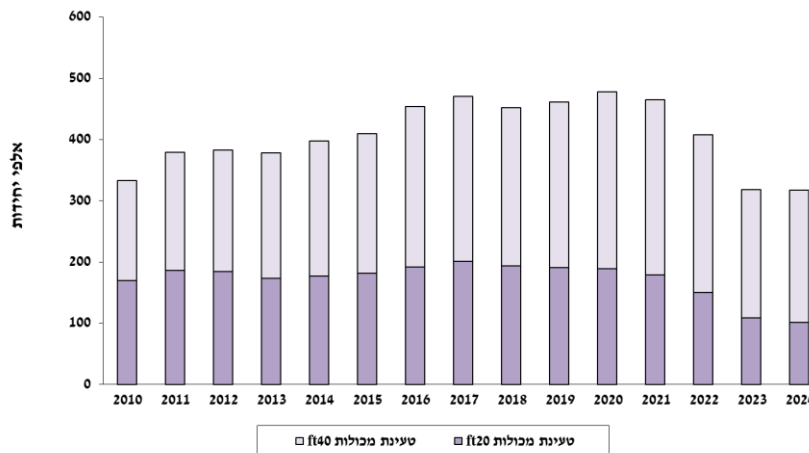
בשנת 2024 נטענו בחבי' נמל אשדוד 317k מכולות. מכולות 20ft – 101k, מכולות 40ft – 216k
 לוח 2.62: טעינת מכולות 20/40ft בנמל אשדוד 2010-2024 (דוח תפעולי-יחידות)

40ft				20ft				אורך
% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	שנה
23.4%	65,046	17.5%	98,782	42.4%	57,070	-4.3%	112,326	2010
22.2%	79,477	14.9%	113,509	16.1%	66,251	6.9%	120,104	2011
-4.5%	75,890	7.4%	121,879	-6.3%	62,100	2.1%	122,623	2012
-8.5%	69,402	11.4%	135,800	-21.6%	48,670	1.5%	124,491	2013
-0.1%	69,346	11.1%	150,889	5.0%	51,099	1.4%	126,191	2014
-7.3%	64,252	8.5%	163,663	-16.1%	42,856	10.1%	138,965	2015
9.3%	70,222	17.2%	191,786	9.6%	46,990	3.9%	144,439	2016
-1.3%	69,285	4.1%	199,640	-4.8%	44,722	8.5%	156,720	2017
-29.8%	48,627	4.8%	209,216	-6.4%	41,878	-3.1%	151,888	2018
11.5%	54,229	3.4%	216,348	5.4%	44,126	-3.4%	146,659	2019
-3.3%	52,416	9.3%	236,489	1.5%	44,790	-1.4%	144,554	2020
4.9%	54,986	-2.3%	231,156	7.2%	48,031	-9.4%	130,966	2021
2.0%	56,085	-13.1%	200,884	3.3%	49,621	-22.8%	101,052	2022
-14.7%	47,847	-19.7%	161,221	-20.7%	39,356	-31.3%	69,458	2023
-16.4%	39,987	8.9%	175,642	13.9%	44,846	-18.6%	56,532	2024

טעינת מכולות בחבי' נמל אשדוד 2010-2024 (אלפי TEU)



טעינת מכולות 20/40 ft בחבי' נמל אשדוד 2010-2024





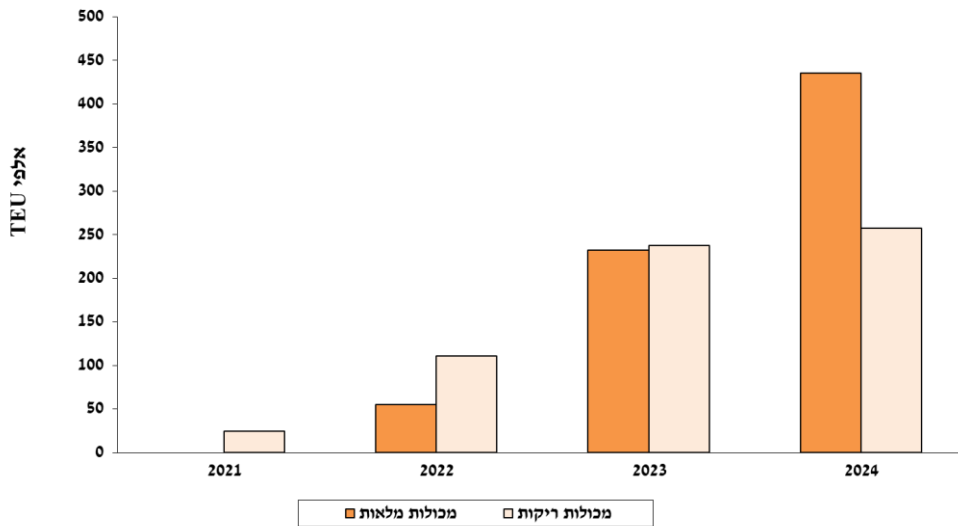
מכולות 20/40 ft בנמל הדרום

בשנת 2024 עברו בנמל הדרום 416k מכולות. מכולות 20ft – 140k, מכולות 40ft – 276k.

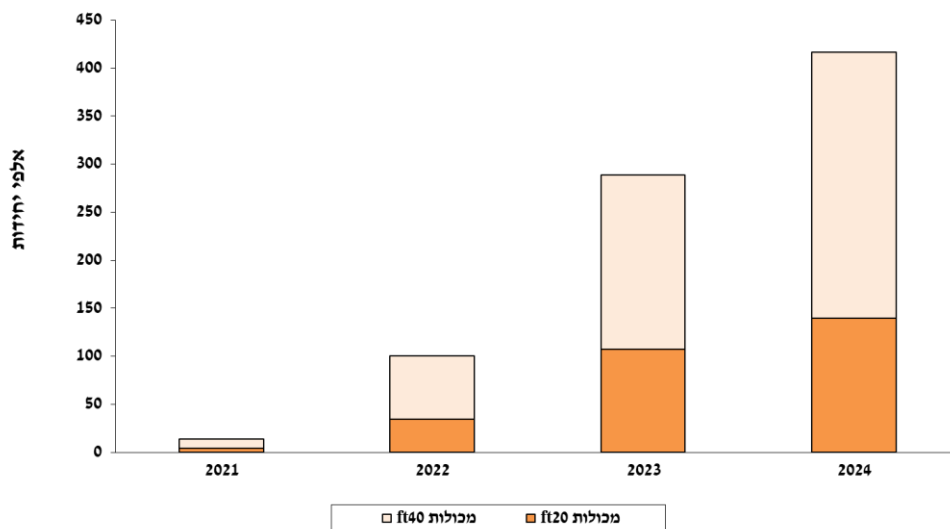
לוח 2.7: תנועת מכולות 20/40ft בנמל הדרום 2021-2024 (דיווח תפעולי-יחידות)

שנה	20ft		40ft		20ft		אורך
	מכולות ריקות	מכולות משנה קודמת	מכולות ריקות	מכולות משנה קודמת	מכולות מלאות	מכולות משנה קודמת	
2021	3,859	0	10,233	0	0	0	2021
2022	16,929	338.7%	47,058	359.9%	17,668	18,763	2022
2023	44,343	161.9%	96,812	105.7%	62,701	84,758	2023
2024	39,120	-11.8%	109,022	12.6%	100,779	167,533	2024

תנועת מכולות נמל הדרום 2021-2024 (אלפי TEU)



תנועת מכולות 20/40ft נמל הדרום 2021-2024





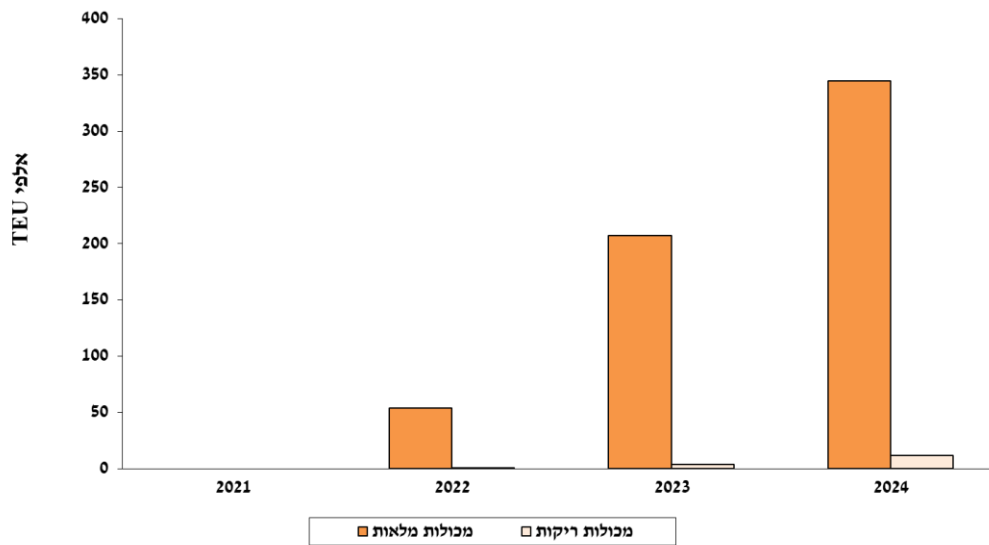
פריקת מכולות 20/40 ft בנמל הדרום

בשנת 2024 נפרקו בנמל הדרום 217k מכולות. מכולות 20ft – 78k, מכולות 40ft – 139k.

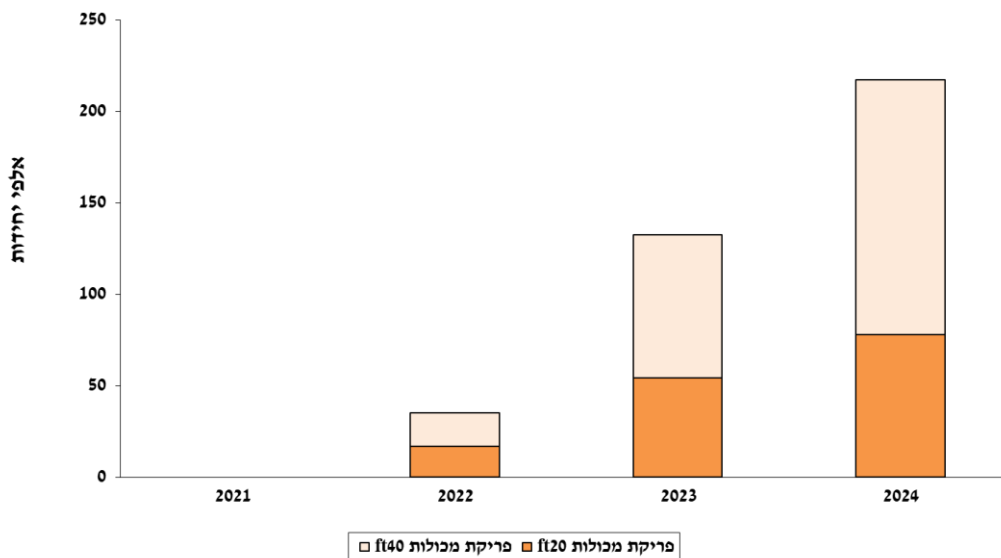
לוח 2.7.1: פריקת מכולות 20/40ft בנמל הדרום 2021-2024 (דווח תפעולי-יחידות)

שנה	40ft				20ft			
	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	פריקת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת
2021	0		0		0		0	
2022	18,565		6		16,677		54	
2023	76,462	30533%	1,838	224%	54,083	41%	76	
2024	133,530	75%	5,814	44%	77,610	200%	228	

פריקת מכולות נמל הדרום 2021-2024 (אלפי TEU)



פריקת מכולות 20/40 ft נמל הדרום 2021-2024





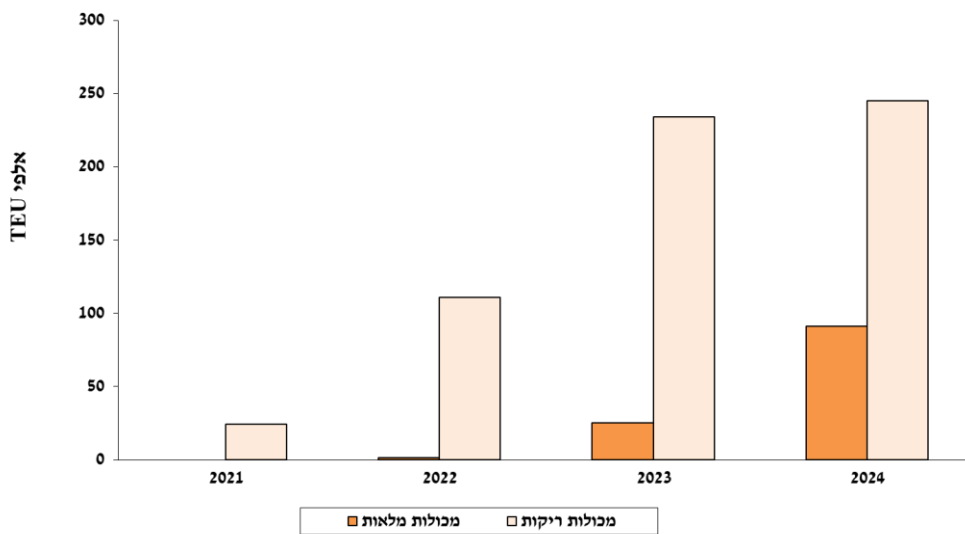
טעינת מכולות 20/40ft בנמל הדרום

בשנת 2024 נטענו בנמל הדרום 199k מכולות. מכולות 20ft – 62k, מכולות 40ft – 137k.

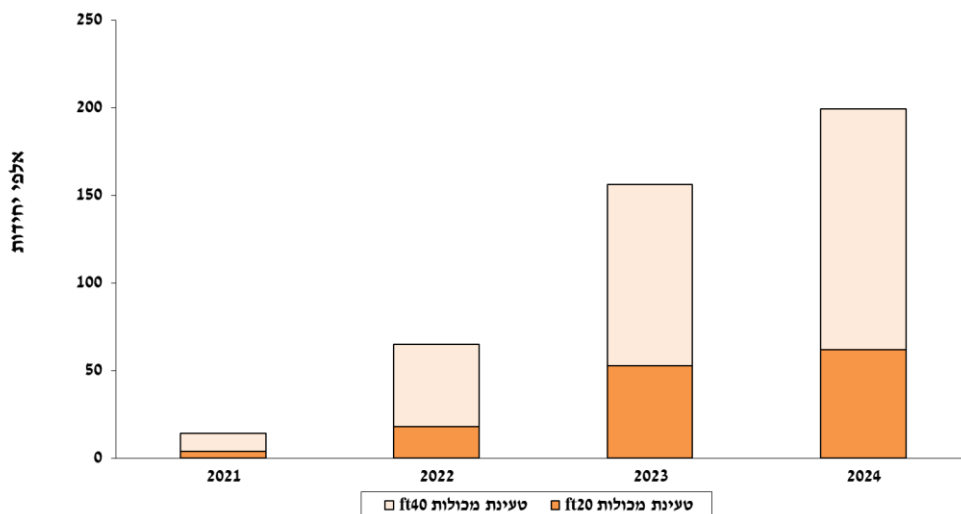
לוח 2.7.2: טעינת מכולות 20/40ft בנמל הדרום 2021-2024 (דוח תפעולי-יחידות)

40ft				20ft				אורך שנה
% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות מלאות	% שינוי משנה קודמת	טעינת מכולות ריקות	
	0		10,233		0		3,859	2021
	198	360%	47,052		991	337%	16,875	2022
4090%	8,296	102%	94,974	770%	8,618	162%	44,267	2023
310%	34,003	9%	103,208	169%	23,169	-12%	38,892	2024

טעינת מכולות נמל הדרום 2021-2024 (אלפי TEU)



טעינת מכולות 20/40ft נמל הדרום 2021-2024





מלאי מכולות בנמלי המסחר

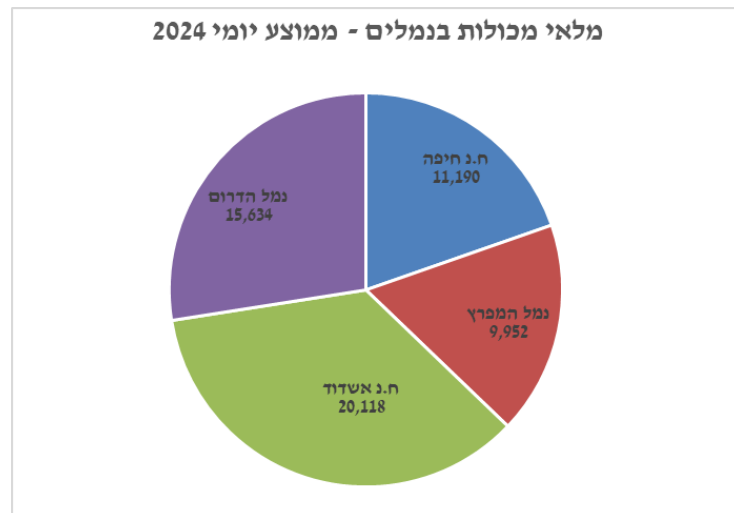
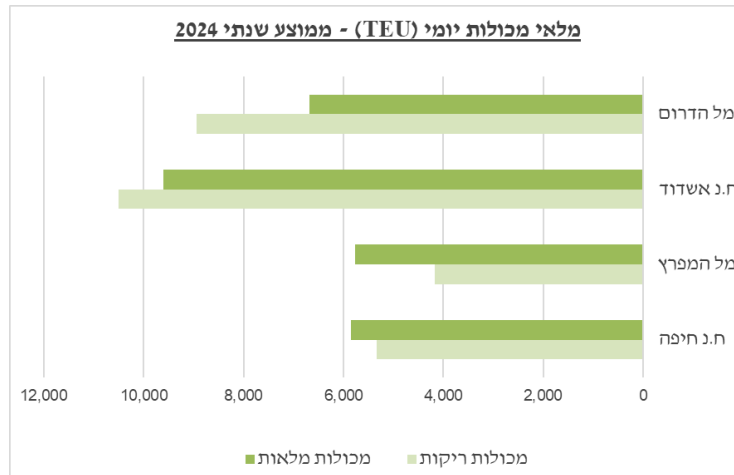
מלאי המכולות בנמלים הממוצע ליום בשנת 2024 עומד על 33,805 על 33,805 מכולות (TEU 56,894)

לוח 2.7.1 מלאי מכולות (יחידות) ממוצע ליום בנמלי המסחר (דווח תפעולי-יחידות)

אורך	20ft		40ft		45ft		סה"כ
	מכולות ריקות	מכולות מלאות	מכולות ריקות	מכולות מלאות	מכולות ריקות	מכולות מלאות	
נמל							
ה.נ חיפה	1,192	1,000	2,064	2,424	7	4	6,691
נמל המפרץ	1,073	1,127	1,544	2,309	8	15	6,076
ה.נ אשדוד	1,412	1,832	4,520	3,881	27	9	11,681
נמל הדרום	1,424	1,656	3,760	2,514	2	1	9,357
סה"כ	5,101	5,615	11,888	11,128	44	29	33,805

לוח 2.7.2 מלאי מכולות (TEU) ממוצע ליום בנמלי המסחר (דווח תפעולי-TEU)

אורך	20ft		40ft		45ft		סה"כ
	מכולות ריקות	מכולות מלאות	מכולות ריקות	מכולות מלאות	מכולות ריקות	מכולות מלאות	
נמל							
ה.נ חיפה	1,192	1,000	4,128	4,848	14	8	11,190
נמל המפרץ	1,073	1,127	3,088	4,618	16	30	9,952
ה.נ אשדוד	1,412	1,832	9,040	7,762	54	18	20,118
נמל הדרום	1,424	1,656	7,520	5,028	4	2	15,634
סה"כ	5,101	5,615	23,776	22,256	88	58	56,894





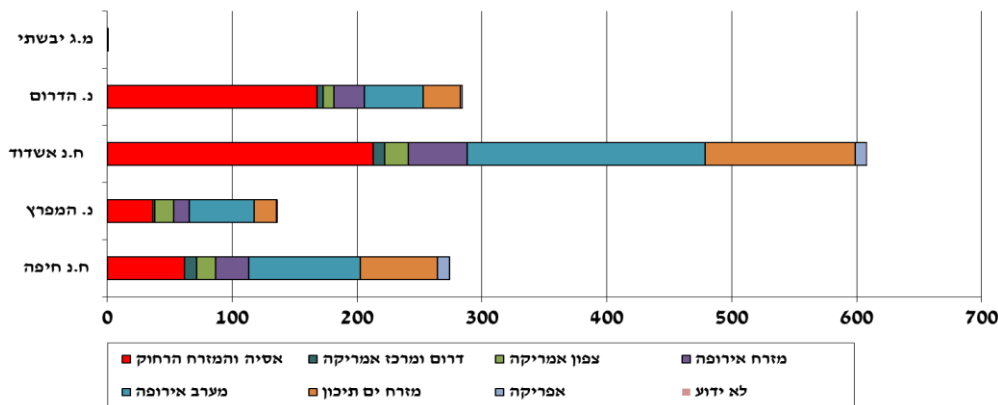
יבוא מכולות מלאות לפי אזורי מוצא

נמל המוצא הינו הנמל הראשון בו עלתה מכולה על אנייה. גם אם מקור המכולה הוא במקום אחר, והמכולה הגיעה לנמל בהובלה יבשתית (כולל נמל שטעון).

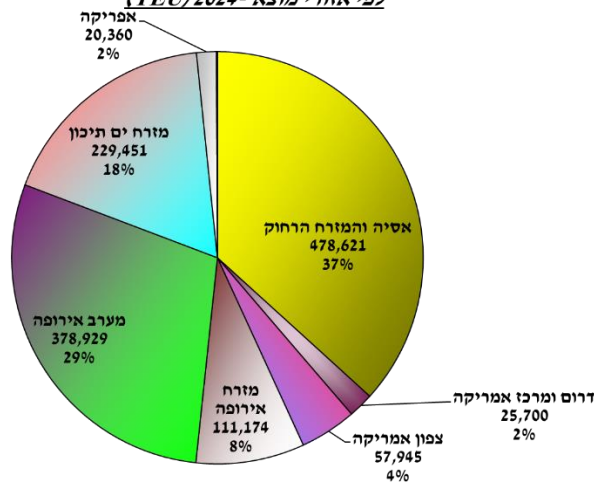
לוח 2.8.1: יבוא מכולות מלאות (ב-TEU) לפי נמלי מוצא – 2024 (TEU)

סה"כ	מ.ג. יבשתי	נ. הדרום	ח.נ. אשדוד	נ. המפרץ	ח.נ. חיפה	אזור
478,621		167,929	212,772	36,188	61,733	אסיה והמזרח הרחוק
25,700		4,801	9,092	1,941	9,866	דרום ומרכז אמריקה
57,945		8,635	19,265	14,838	15,207	צפון אמריקה
111,174		24,654	47,264	12,883	26,373	מזרח אירופה
378,929		47,070	190,398	51,958	89,503	מערב אירופה
229,451	102	29,640	120,121	17,759	61,830	מזרח ים תיכון
20,360		1,688	8,979	203	9,490	אפריקה
940		41	899			לא ידוע
1,303,119	102	284,456	608,790	135,770	274,001	סה"כ

יבוא מכולות מלאות (באלפי TEU) לפי נמל
ע"פ אזורי מוצא - 2024



יבוא מכולות מלאות לנמלי ישראל
לפי אזורי מוצא - 2024 (TEU)



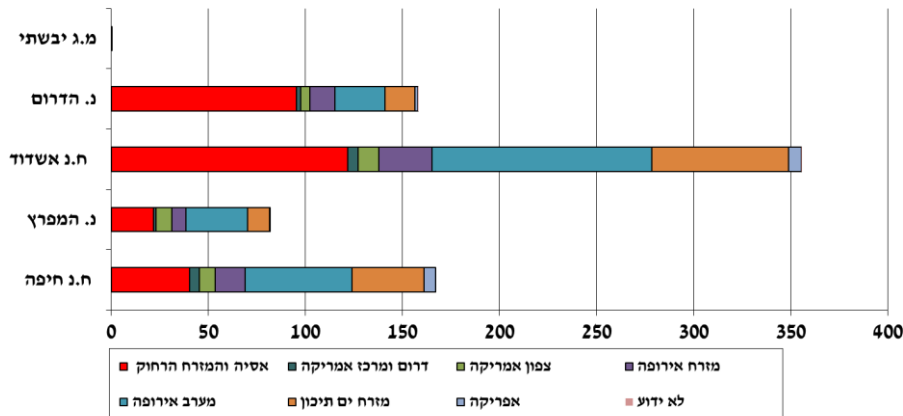


(יחידות)

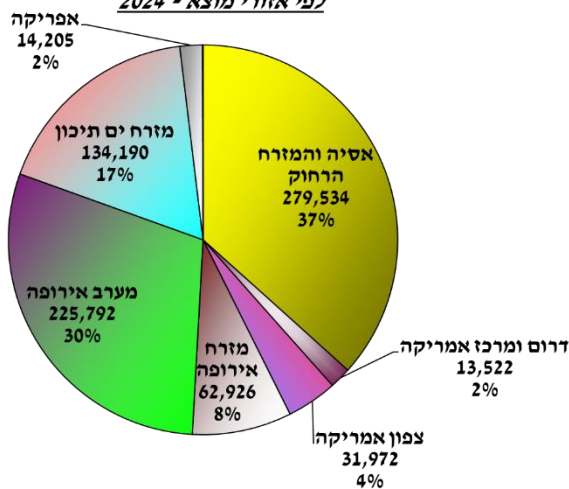
לוח 2.8.2: יבוא מכולות מלאות (ביחידות) לפי נמלי מוצא – 2024

סה"כ	מ.ג. יבשתי	נ. הדרום	ח.נ. אשדוד	נ. המפרץ	ח.נ. חיפה	אזור
279,534		95,371	121,936	21,918	40,309	אסיה והמזרח הרחוק
13,522		2,273	5,063	1,118	5,068	דרום ומרכז אמריקה
31,972		4,748	10,904	8,085	8,235	צפון אמריקה
62,926		12,750	27,390	7,502	15,284	מזרח אירופה
225,792		25,784	113,105	31,735	55,168	מערב אירופה
134,190	101	15,423	70,412	11,190	37,064	מזרח תיכון
14,205		1,496	6,613	129	5,967	אפריקה
381		26	355			לא ידוע
762,522	101	157,871	355,778	81,677	167,095	סה"כ

יבוא מכולות מלאות (אלפי יח') לנמלי ישראל לפי אזורי מוצא - 2024



יבוא מכולות מלאות (יחידות) לנמלי ישראל לפי אזורי מוצא - 2024





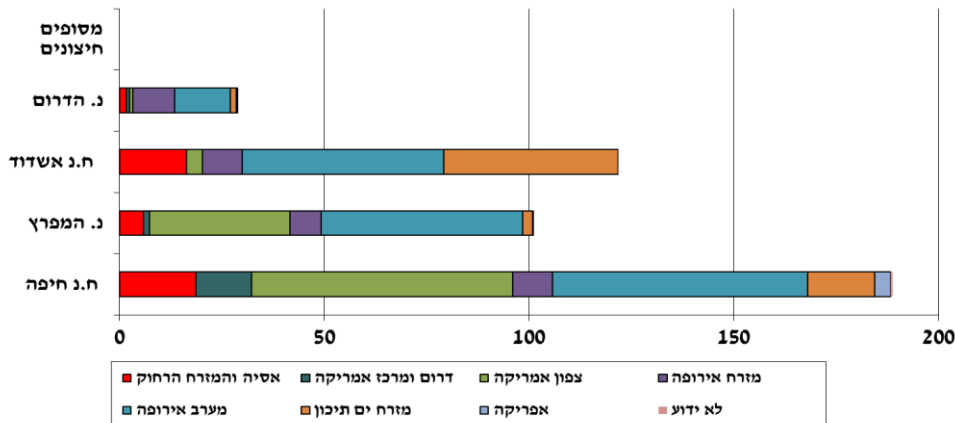
יצוא מכולות מלאות לפי אזורי יעד

נמל היעד הינו הנמל בו נפרקה המכולה מהאנייה, גם אם היעד הסופי של המכולה הוא במקום אחר וההובלה אליו נעשית בהובלה יבשתית (כולל נמל שטעון).

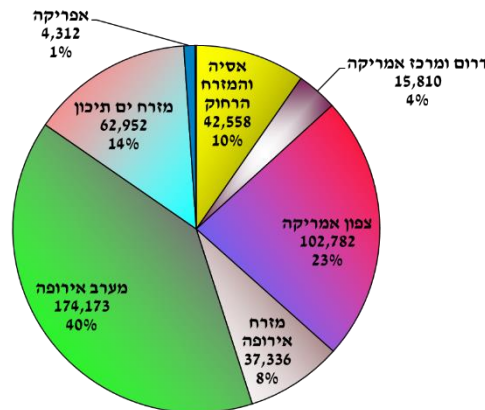
לוח 2.9.1: יצוא מכולות מלאות (ב-TEU) לפי נמלי יעד – 2024 (TEU)

סה"כ	מסופים חיצוניים	נ. הדרום	ח.נ. אשדוד	נ. המפרץ	ח.נ. חיפה	אזור
42,558		1,609	16,447	5,852	18,651	אסיה והמזרח הרחוק
15,810		854		1,420	13,536	דרום ומרכז אמריקה
102,782		800	3,856	34,306	63,820	צפון אמריקה
37,336		10,170	9,715	7,699	9,752	מזרח אירופה
174,173		13,668	49,104	49,160	62,241	מערב אירופה
62,952		1,445	42,687	2,487	16,334	מזרח תיכון
4,312		277		29	4,006	אפריקה
498			27		471	לא ידוע
440,421	0	28,823	121,836	100,953	188,809	סה"כ

יצוא מכולות מלאות (באלפי TEU) לפי נמל
 ע"פ אזורי יעד - 2024



יצוא מכולות מלאות מנמלי ישראל
 לפי אזורי יעד - 2024 (TEU)



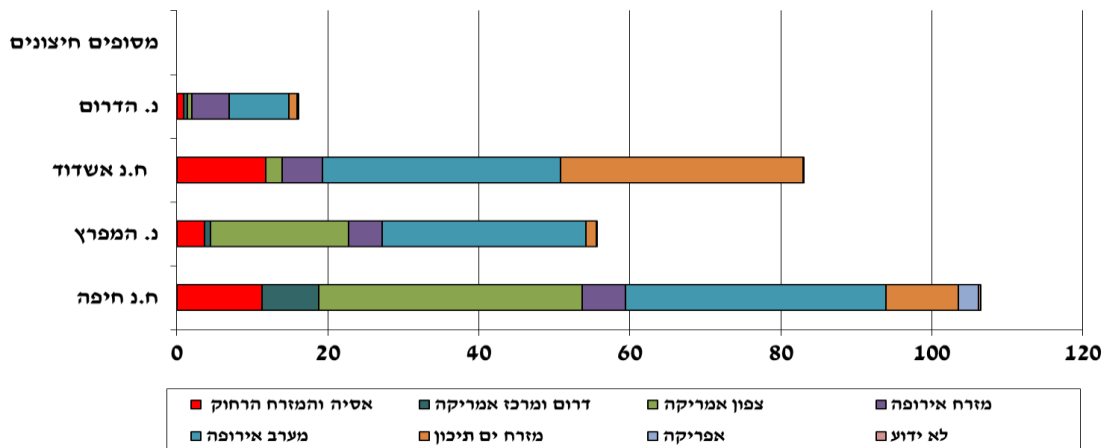


(יחידות)

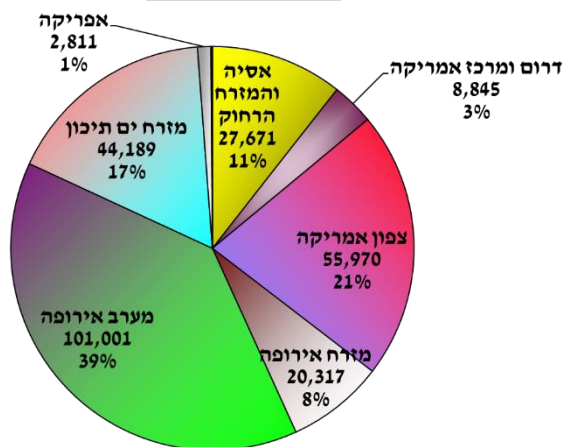
לוח 2.9.2: יצוא מכולות מלאות (ביחידות) לפי נמלי יעד – 2024

סה"כ	מסופים חיצוניים	נ. הדרום	ח.נ. אשדוד	נ. המפרץ	ח.נ. חיפה	אזור
27,671		935	11,796	3,656	11,284	אסיה והמזרח הרחוק
8,845		515		816	7,514	דרום ומרכז אמריקה
55,970		580	2,170	18,330	34,890	צפון אמריקה
20,317		4,906	5,290	4,354	5,767	מזרח אירופה
101,001		7,946	31,575	26,979	34,501	מערב אירופה
44,189		1,097	32,067	1,463	9,562	מזרח תיכון
2,811		139		16	2,656	אפריקה
289			11		278	לא ידוע
261,093	0	16,118	82,909	55,614	106,452	סה"כ

יצוא מכולות מלאות (אלפי יח') מנמלי ישראל
 לפי אזורי יעד - 2024



יצוא מכולות מלאות (יחידות) מנמלי ישראל
 לפי אזורי יעד - 2024





מכולות שטעון

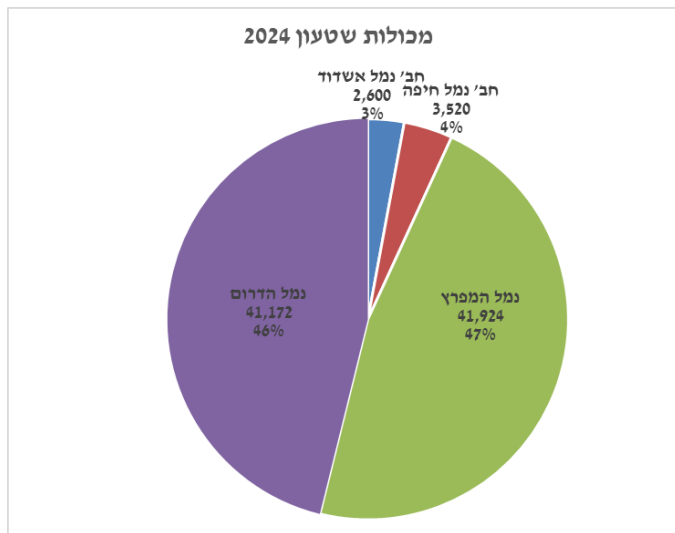
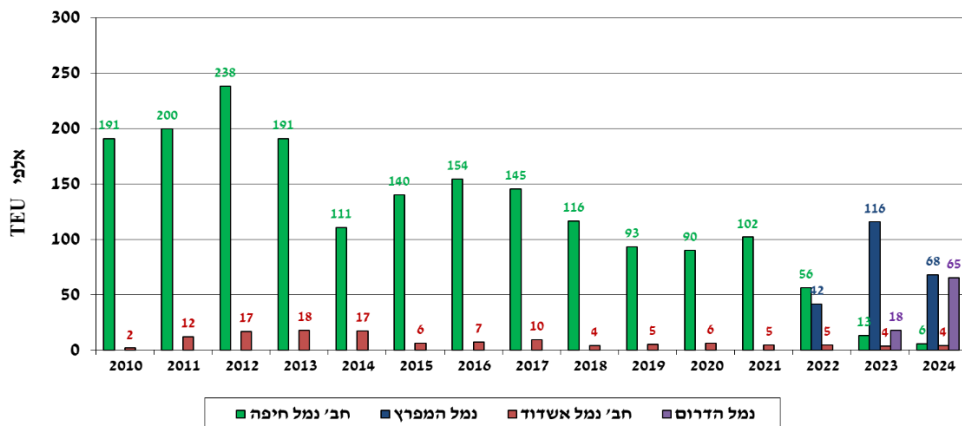
בשנת 2024 עברו 89.2 אלף מכולות שטעון בישראל (144.5 Teu), עליה של 39% משנה קודמת.

לוח 2.10: מכולות שטעון בנמלים חיפה ואשדוד ואשדוד 2010-2024 (דוח תפעולי-יחידות)

נמל	חב' נמל חיפה				נמל המפרץ			חב' נמל אשדוד			נמל הדרום					סה"כ
	20ft	40ft	45ft	מכולות ריקות	20ft	40ft	45ft	20ft	40ft	מכולות ריקות	20ft	20ft	40ft	45ft		
אורך	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות
שנה	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות	מכולות
2010	1	67,104	0	61,721	48			0	657	0	580					130,111
2011	3	76,346	0	61,402	321			1	3,599	0	4,354					146,026
2012	5	96,064	0	70,965	67			1	3,546	0	6,512					177,160
2013	0	82,883	0	53,865	28			0	3,126	0	7,274					147,176
2014	0	44,269	0	33,103	27			3	3,585	0	6,827					87,814
2015	0	48,972	0	45,419	9			0	1,782	10	2,243					98,435
2016	104	54,714	73	49,592	2			0	1,369	2	3,019					108,875
2017	637	50,118	2,063	45,115	10			132	2,003	863	2,825					103,766
2018	757	38,426	1,564	36,971	25			46	947	272	1,286					80,294
2019	949	25,488	4,878	28,503	47			129	842	149	1,915					62,900
2020	1,086	24,251	2,254	29,995	71			67	878	499	2,060					61,161
2021	535	29,779	536	35,191	49			63	829	79	1,864					68,925
2022	45	15,504	94	20,184	70	14,013	13,630	217	202	825	83	1,733				66,600
2023	19	5,070	5	4,116	1	36,550	39,052	404	31	556	69	1,431	6,758	217	5,357	99,636
2024	1	1,509		2,008	2	16,080	25,418	426	127	866	128	1,479	17,271		23,882	89,216

הערה: שטעון = פריקה + טעינת מכולה

מכולות שטעון (באלפי TEU) בחב' נמלי חיפה ואשדוד 2010-2024





מדדי רמת שירות

מדדי רמת השירות מהווים כלי לבדיקת יעילות עבודת הנמל, לצורך מעקב ופיקוח על רמת השירות ללקוחות. השאיפה היא לצמצם את משך שהיית האנייה בנמל ועמידה בלוחות זמנים קפדני של חברות הספנות המפתחות שירותים נוספים ומפעילות קווי שירות.

תפוקה לשעת שהיית אנייה

הכמות הממוצעת של מטען המשונעת בשעת שהייה של אנייה בנמל. זמן שהייה של האנייה בנמל כולל המתנה*, קשירה, עבודה, שבתות וחגים, חריגות ויציאה מהנמל. * המתנה תיחשב מתחילת המשמרת הראשונה בה הוזמנו הידיים.

לוח 7.1: תפוקה לשעת שהייה של אנייה – חב' נמל חיפה

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
26.3	24.4	26.7	20.7	29.3	מכולות (יח'/שעה)
46.7	35.4	26.7	18.5	33.5	מטען כללי (טון/שעה)
89.1	61.6	44.1	34.2	46.6	צובר חופנים (טון/שעה)
142	154	81	124	152	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 7.2: תפוקה לשעת שהייה של אנייה - חב' נמל אשדוד

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
16.5	16.6	15.5	16.1	17.1	מכולות (יח'/שעה)
41.5	28.1	21.4	22.4	24.6	מטען כללי (טון/שעה)
56	48.6	34.8	35	49.3	צובר חופנים (טון/שעה)
65	74	58	72	67	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 7.3: תפוקה לשעת שהייה של אנייה – חב' מספנות ישראל

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
36.4	34.9	25.2	18.7	38.8	מטען כללי (טון/שעה)
86.2	65	56	39.6	61.3	צובר חופנים (טון/שעה)
148	148	150	162	198	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 7.4: תפוקה לשעת שהייה של אנייה – נמל המפרץ

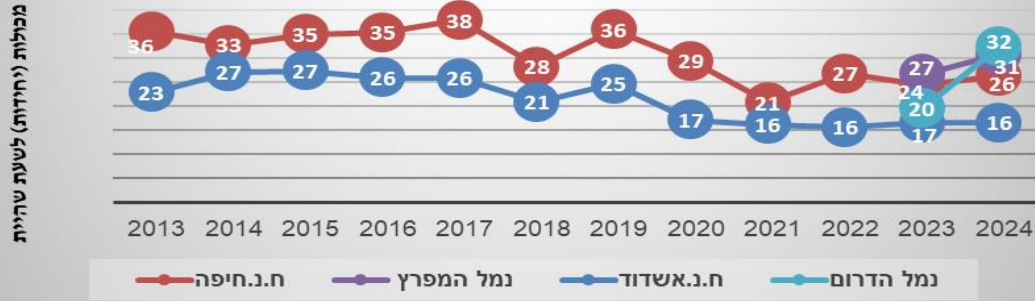
ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	סוג אנייה לביקור
31	27	מכולות (יח'/שעה)
26	24	מטען כללי (טון/שעה)
31	23	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 7.5: תפוקה לשעת שהייה של אנייה – נמל הדרום

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	סוג אנייה לביקור
32	20	מכולות (יח'/שעה)
13	16	מטען כללי (טון/שעה)
51	66	מתקנים אוטו' (טון/שעה)



תפוקה לשעת שהיית אוניה - מכולות



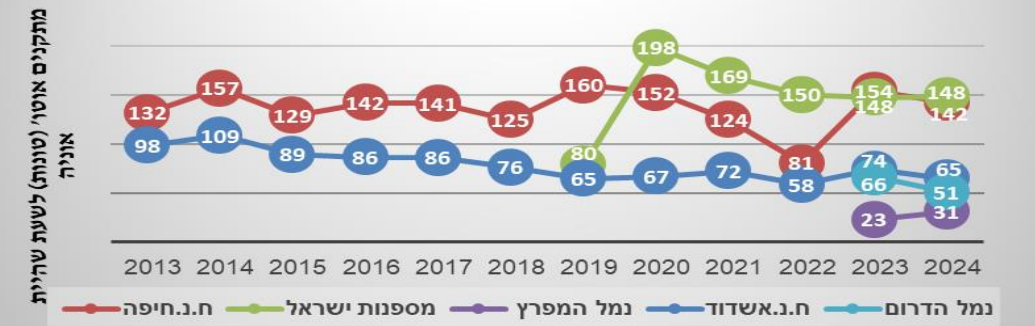
תפוקה לשעת שהיית אוניה - מטען כללי



תפוקה לשעת שהיית אוניה - צובר חופנים

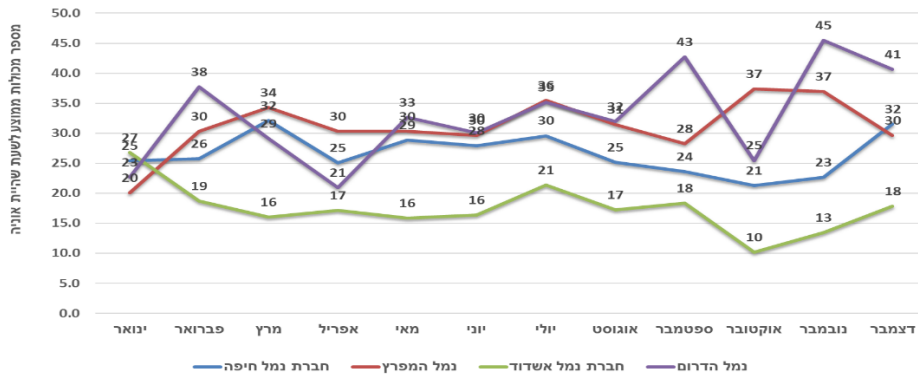


תפוקה לשעת שהיית אוניה - מתקנים אוטומטיים

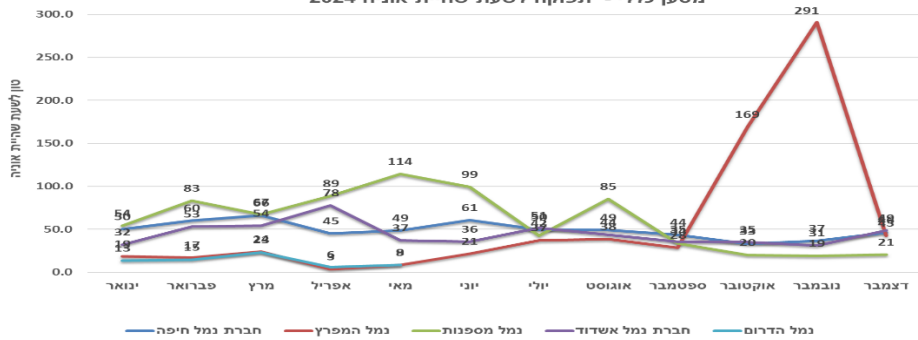




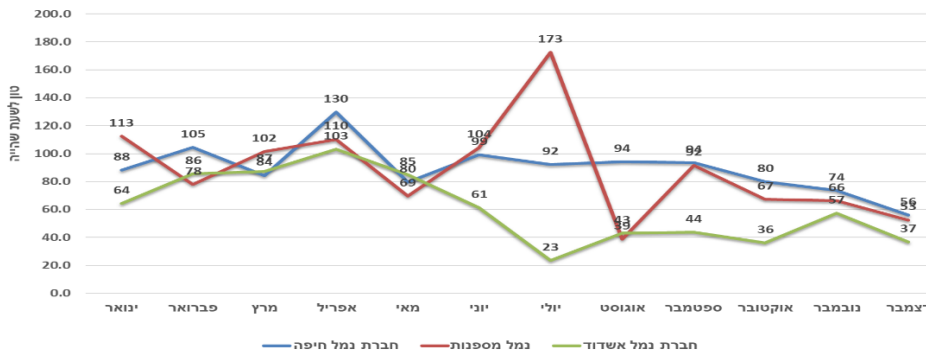
מכולות - תפוקה לשעת שהיית אוניה 2024



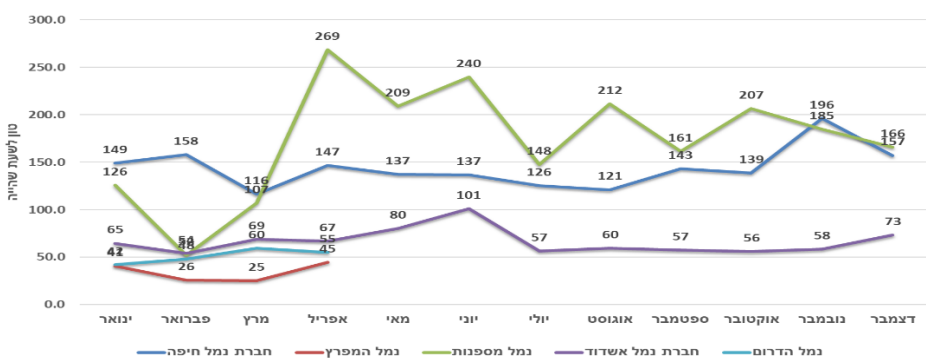
מטען כללי - תפוקה לשעת שהיית אוניה 2024



צובר חופנים - תפוקה לשעת שהיית אוניה 2024



מתקנים אוטומטיים - תפוקה לשעת שהיית אוניה 2024





תפוקה לשעת צוות/מנוף

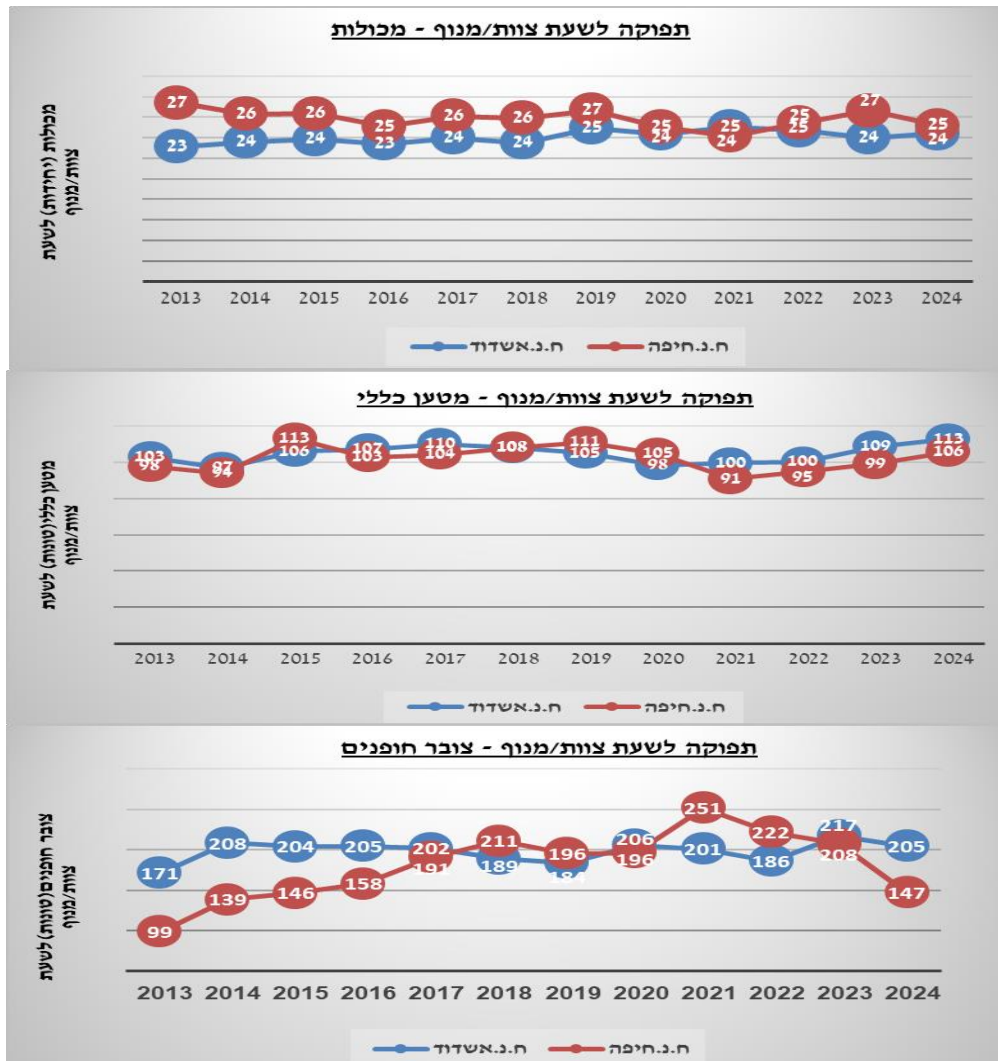
כמות מטען ממוצעת המטופלת בשעת עבודה של צוות/מנוף אחד.

לוח 8.1: תפוקה לשעת צוות/מנוף - נמל חיפה

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	קבוצת מטען ראשית
25.2	26.6	25.4	24.2	25.1	מכולות (יח'/'שעה)
95	99	94.7	90.7	104.8	כללי (טון/שעה)
147	208	222	126	196	חופנים (טון/שעה)

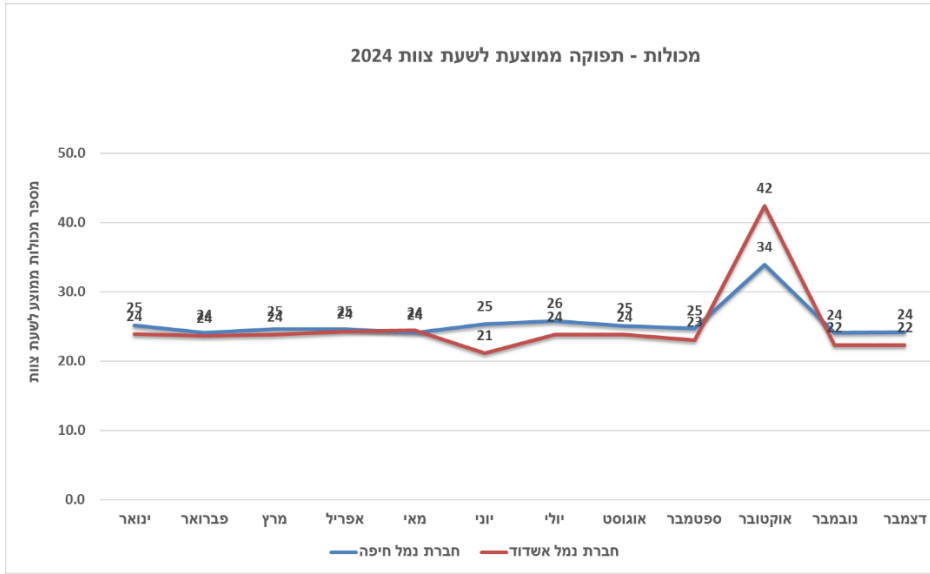
לוח 8.2: תפוקה לשעת צוות/מנוף - נמל אשדוד

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	קבוצת מטען ראשית
24.4	23.7	24.7	25	24.4	מכולות (יח'/'שעה)
111	109	100	100	98	כללי (טון/שעה)
205	217	186	201	206	חופנים (טון/שעה)

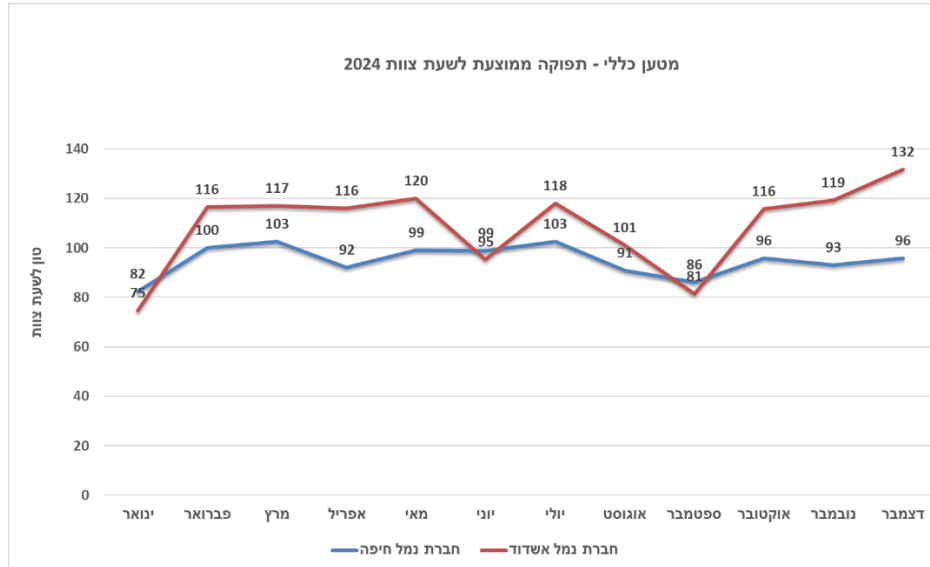




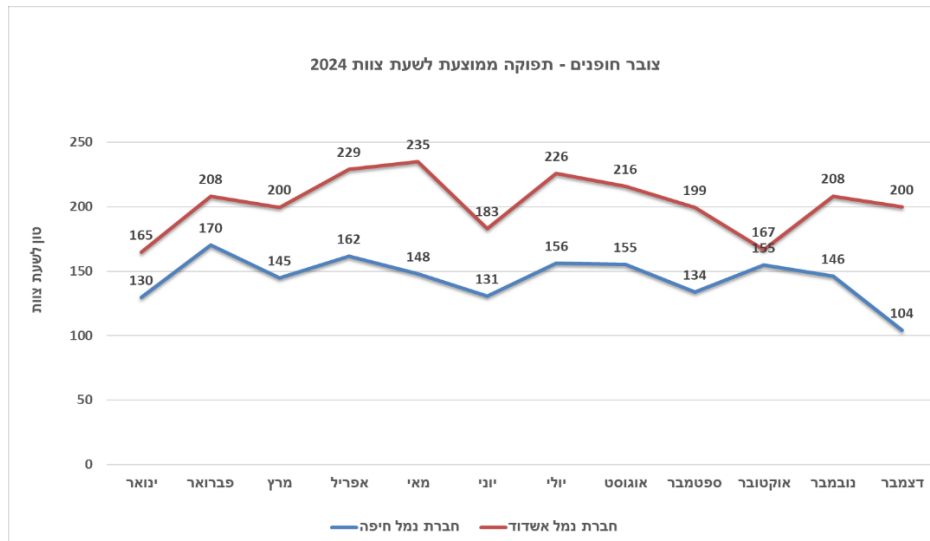
מכולות - תפוקה ממוצעת לשעת צוות 2024



מטען כללי - תפוקה ממוצעת לשעת צוות 2024



צובר חופנים - תפוקה ממוצעת לשעת צוות 2024





תפוקה לשעת עבודה בפועל

כמות המטען הממוצעת לשעת עבודה בפועל של אנייה.

סוג אנייה לביקור מכולות – כולל עיתוקים.

לא כולל מתקנים אוטומטיים, ולא כולל ביקורי אניות ששהו תקופה חריגה (מעל 1000 שעות)

לוח 9.1: תפוקה לשעת עבודת אנייה בפועל - נמל חיפה

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
41	49	47	47	52	מכולות (יח' /שעה)
112	113	108	106	119	מטען כללי (טון/שעה)
173	162	126	112	92	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 9.2: תפוקה לשעת עבודת אנייה בפועל - נמל אשדוד

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
38	35	37	39	39	מכולות (יח' /שעה)
137	131	116	118	124	מטען כללי (טון/שעה)
222	232	195	197	224	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 9.3: תפוקה לשעת עבודת אנייה בפועל – מספנות ישראל

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
110	151	153	134	143	מטען כללי (טון/שעה)
163	184	209	192	193	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 9.4: תפוקה לשעת עבודת אנייה בפועל – נמל המפרץ

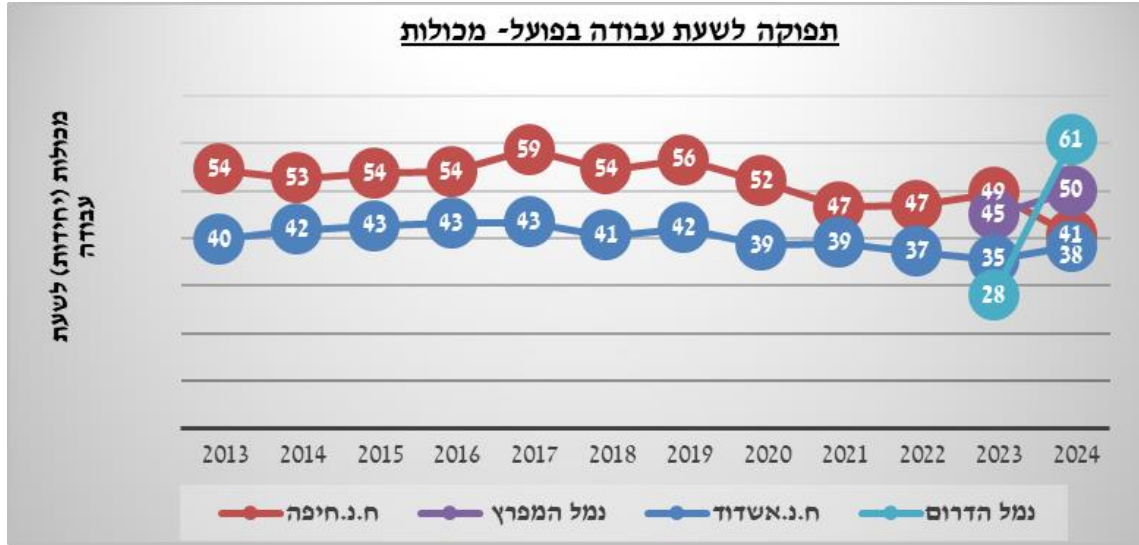
ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
50	45	מכולות (יח' /שעה)
32	35	מטען כללי (טון/שעה)

לוח 9.5: תפוקה לשעת עבודת אנייה בפועל – נמל הדרום

ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
61	28	מכולות (יח' /שעה)
18	21	מטען כללי (טון/שעה)



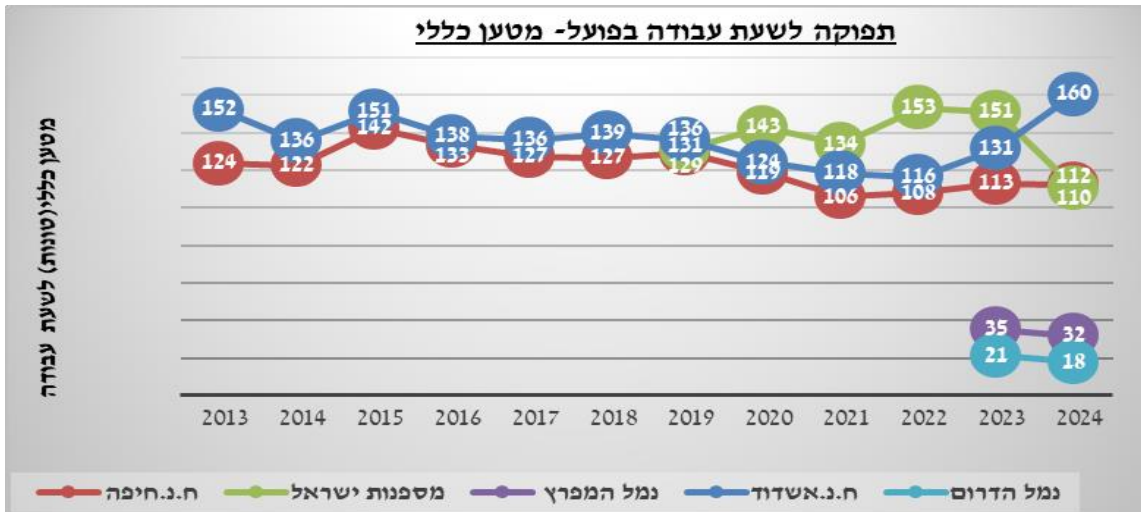
תפוקה לשעת עבודה בפועל - מכולות



תפוקה לשעת עבודה בפועל - מטען כללי



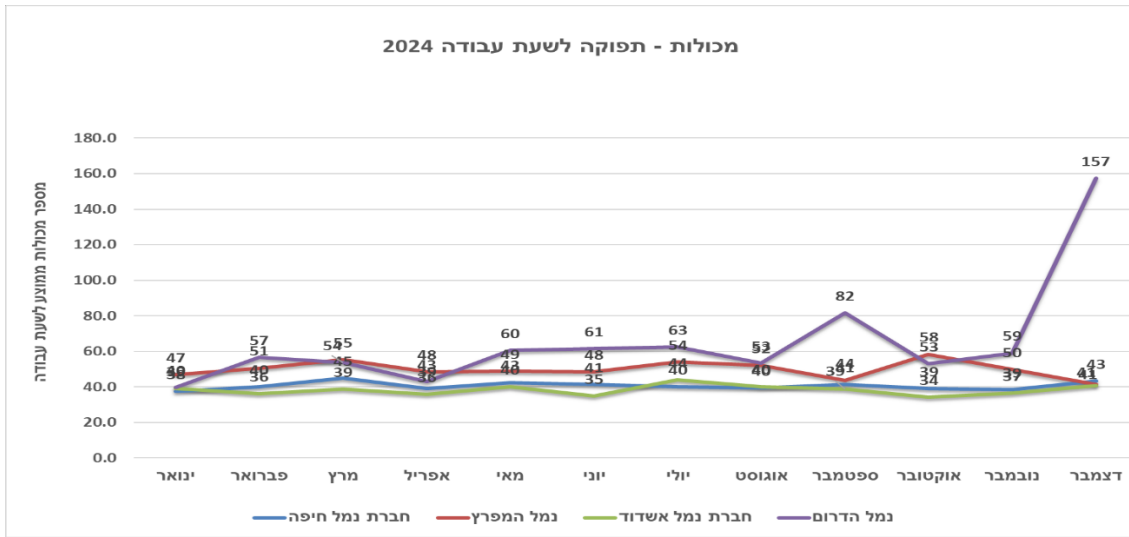
תפוקה לשעת עבודה בפועל - מטען כללי



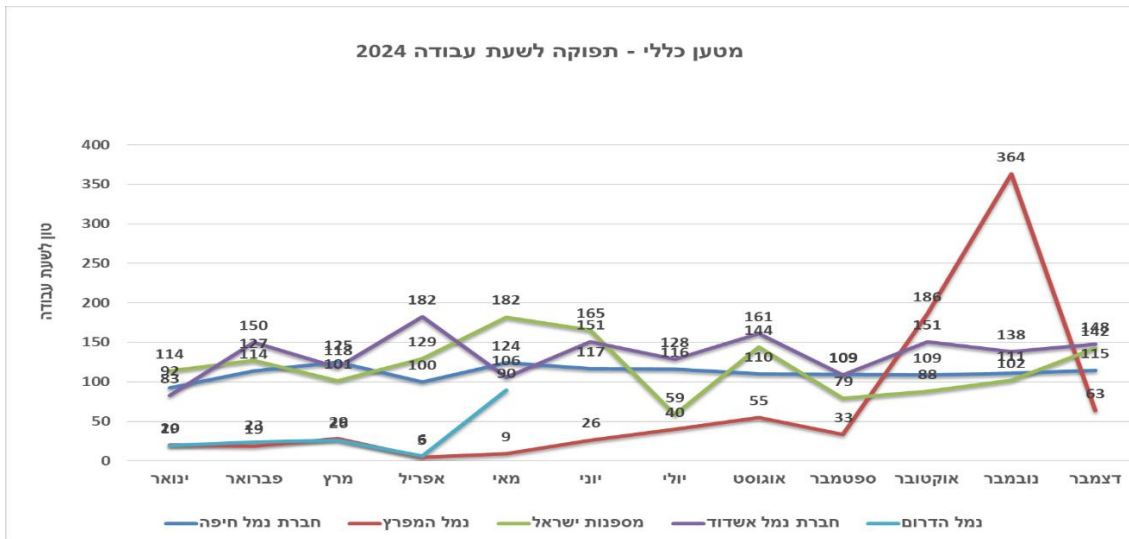
70
 שנים



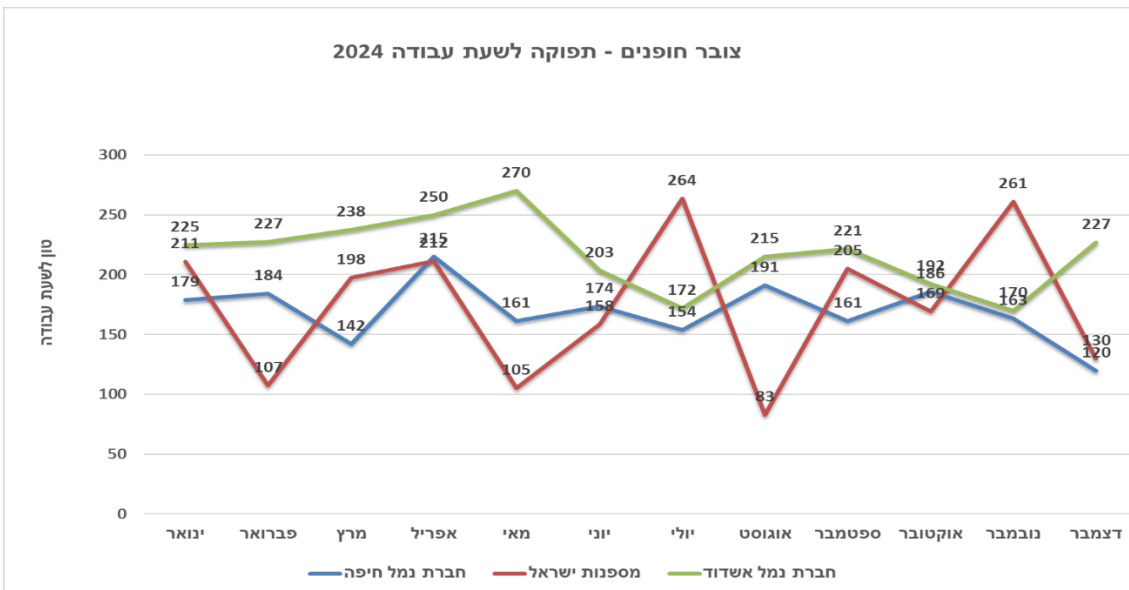
מכולות - תפוקה לשעת עבודה 2024



מטען כללי - תפוקה לשעת עבודה 2024



צובר חופנים - תפוקה לשעת עבודה 2024





תפוקה לשעת אנייה ברציף

כמות המטען הממוצעת שמשונעת לשעת אנייה ברציף.
סוג אנייה לביקור מכולות – כולל עיתוקים.

לא כולל מתקנים אוטומטים ולא כולל ביקורי אניות ששהו תקופה חריגה (מעל 1000 שעות)

לוח 10.1: תפוקה ממוצעת לשעת אנייה ברציף – חברת נמל חיפה

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
26	30	33	32	37	מכולות (יח'/'שעה)
54	59	52	49	55	מטען כללי (טון/שעה)
89	73	55	50	50	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 10.2: תפוקה ממוצעת לשעת אנייה ברציף – חברת נמל אשדוד

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
23	20	23	25	26	מכולות (יח'/'שעה)
75	51	51	50	51	מטען כללי (טון/שעה)
98	101	84	89	107	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 10.3: תפוקה ממוצעת לשעת אנייה ברציף – מספנות ישראל

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	סוג אנייה לביקור
100	100	94	84	מטען כללי (טון/שעה)
137	135	149	126	צובר חופנים (טון/שעה)

לוח 10.4: תפוקה ממוצעת לשעת אנייה ברציף – נמל המפרץ

ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
43	41	מכולות (יח'/'שעה)
30	35	מטען כללי (טון/שעה)

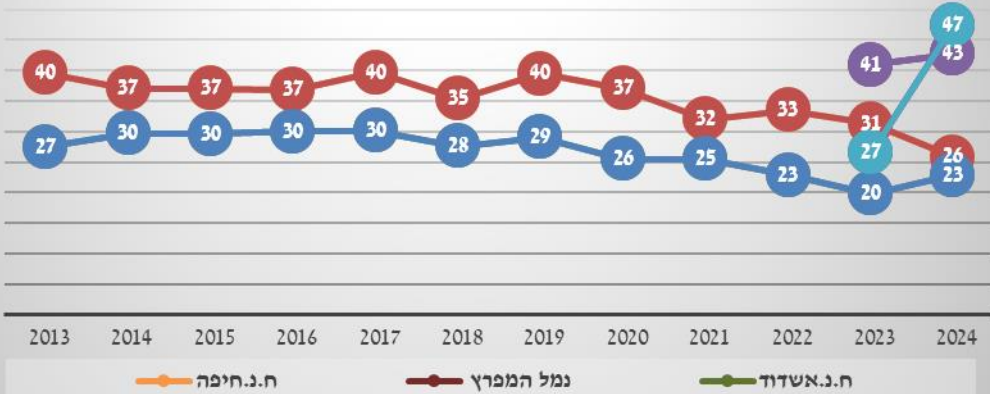
לוח 10.5: תפוקה ממוצעת לשעת אנייה ברציף – נמל הדרום

ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
47	27	מכולות (יח'/'שעה)
22	21	מטען כללי (טון/שעה)



תפוקה ממוצעת לשעת רציף לאוניית מכולות

תפוקה ממוצעת לשעת רציף
 אוניית מכולה(שעות)



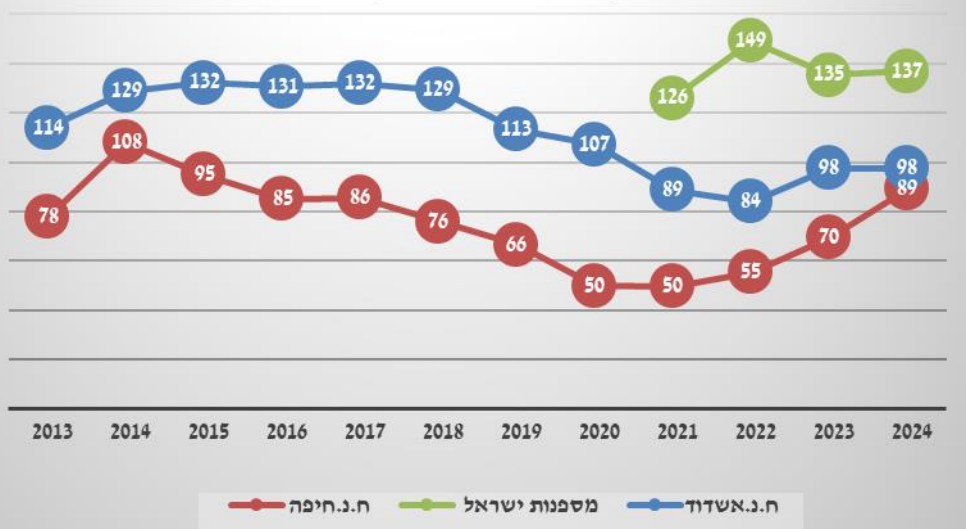
תפוקה ממוצעת לשעת רציף לאוניית מטען כללי

תפוקה ממוצעת לשעת רציף
 אוניית מטען כללי(שעות)



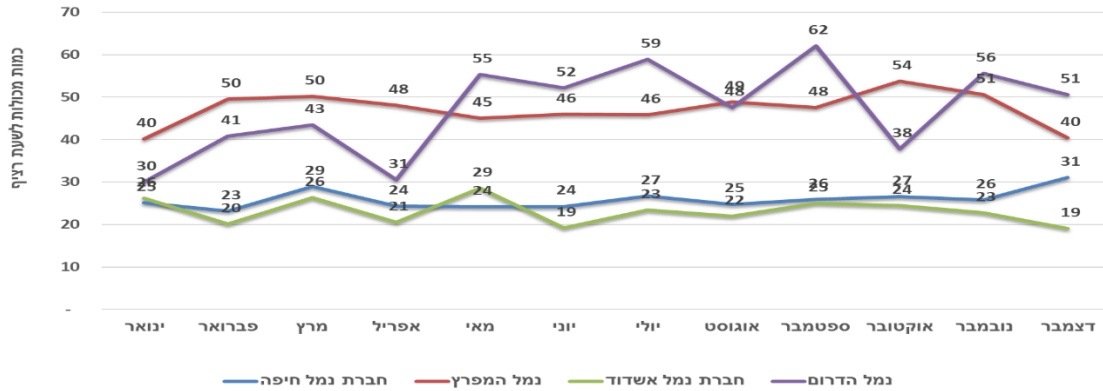
תפוקה ממוצעת לשעת רציף לאוניית צובר

תפוקה ממוצעת לשעת רציף
 אוניית צובר(שעות)

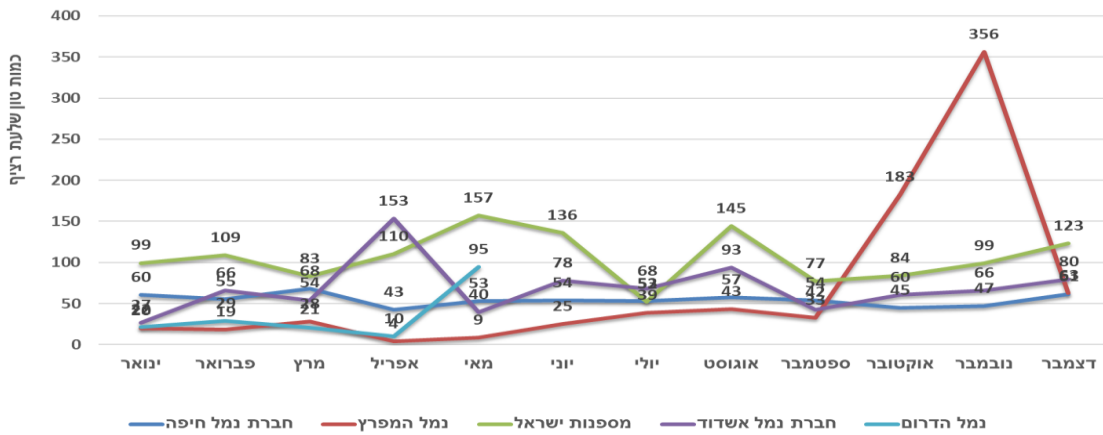




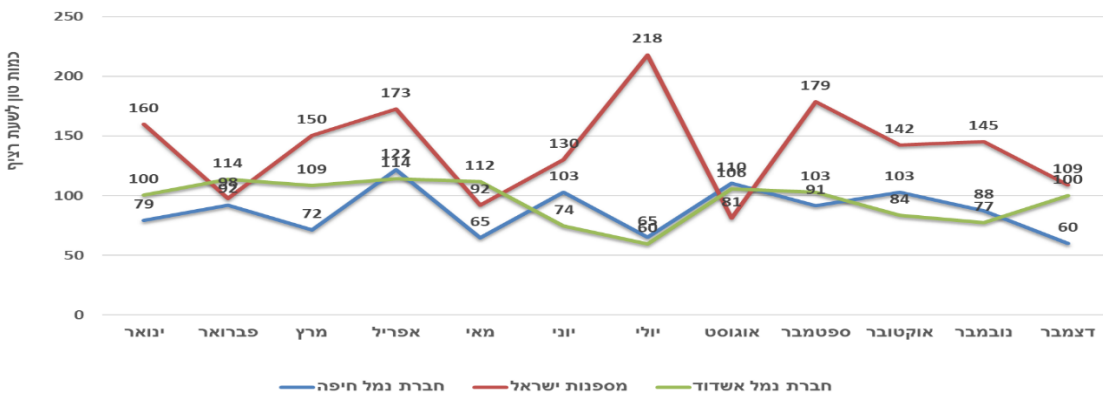
תפוקה ממוצעת לרציף מכולות - 2024



תפוקה ממוצעת לרציף אניית מכללי - 2024



תפוקה ממוצעת לרציף אניית חופנים - 2024



74 עמוד



זמן שהייה ממוצע של אנייה

הזמן הנמדד מתחילת המשמרת הראשונה אליה הוזמנו הידיים ועד להפלטת האנייה (ירידת הנתב ביציאה). במקרה של איחור, כלומר הגעת האנייה אחרי תחילת המשמרת אליה הוזמנו ידיים יחושב זמן שהייה ממוצע ההגעה.
זמן שהיית אניית מתקנים אוטומטיים יחושב מהגעת האנייה עד הפלגתה.

לוח 11.1: זמן שהייה ממוצע של אנייה - נמל חיפה

זמן: 2024		זמן: 2023		זמן: 2022		זמן: 2021		זמן: 2020		סוג אנייה לביקור
מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	
767	17	850	22	846	29.4	1,032	43.8	1,081	30	מכולות
392	60	410	95	422	125	359	163	309	95	מטען כללי
141	112	279	152	179	186	167	219	198	128	צובר חופנים
706	102	542	125	520	188	566	128	269	64	מתקנים אוטומטיים

לוח 11.2: זמן שהייה ממוצע של אנייה - נמל אשדוד

זמן: 2024		זמן: 2023		זמן: 2022		זמן: 2021		זמן: 2020		סוג אנייה לביקור
מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	
1,039	32	1,105	35	1,192	47	1,136	54	1,179	48	מכולות
213	101	223	146	339	210	297	197	278	183	מטען כללי
179	334	183	418	162	522	189	571	279	321	צובר חופנים
434	195	455	162	485	175	494	154	531	159	מתקנים אוטומטיים

לוח 11.3: זמן שהייה ממוצע של אנייה - מספנות ישראל

זמן: 2024		זמן: 2023		זמן: 2022		זמן: 2021		זמן: 2020		סוג אנייה לביקור
מספר פקידות	ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	
258	182	295	169	319	176	355	269	339	130	מטען כללי
116	82	121	101	200	105	182	159	191	101	צובר חופנים
77	79	114	71	141	74	134	72	134	58	מתקנים אוטומטיים

לוח 11.4: זמן שהייה ממוצע של אנייה - נמל המפרץ

זמן: 2024		זמן: 2023		סוג אנייה לביקור
מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	
407	27	558	35	מכולות
73	74	134	159	מטען כללי
9	181	6	257	מתקנים אוטומטיים

לוח 11.5: זמן שהייה ממוצע של אנייה - נמל הדרום

זמן: 2024		זמן: 2023		סוג אנייה לביקור
מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	מספר פקידות	שהייה ממוצע / מספר פקידות	
279	46	282	53	מכולות
23	145	44	136	מטען כללי
9	173	96	101	מתקנים אוטומטיים



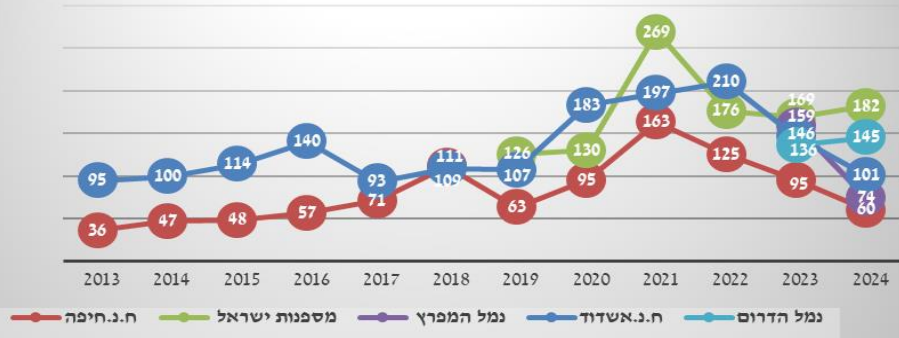
זמן שהייה ממוצע של אוניית מכולות

שהייה ממוצעת של אוניית
מכולה(שעות)



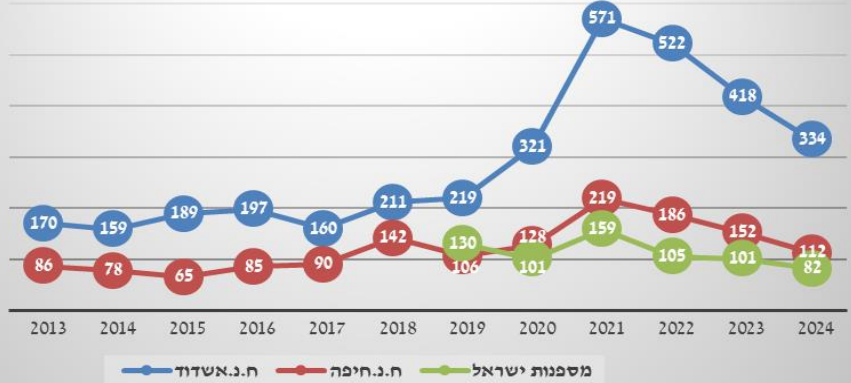
זמן שהייה ממוצע של אוניית מטען כללי

שהייה ממוצעת של אוניית מטען
כללי(שעות)



זמן שהייה ממוצע של אוניית צובר

שהייה ממוצעת של אוניית
צובר(שעות)



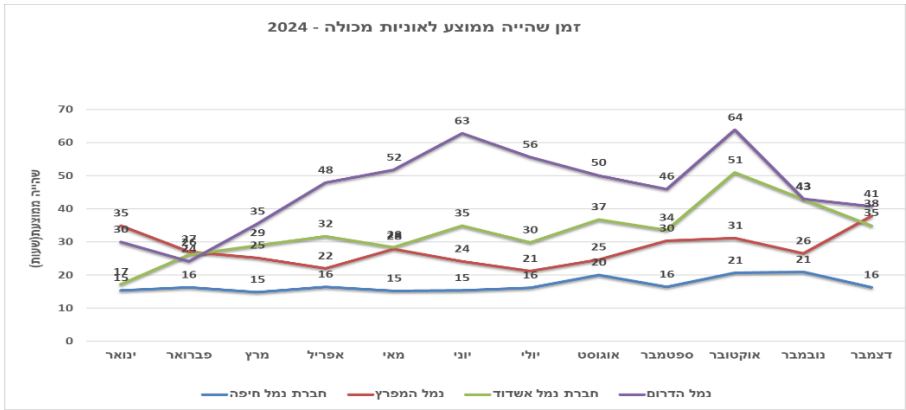
זמן שהייה ממוצע של אוניית מתקנים

שהייה ממוצעת של אוניית
מתקנים(שעות)

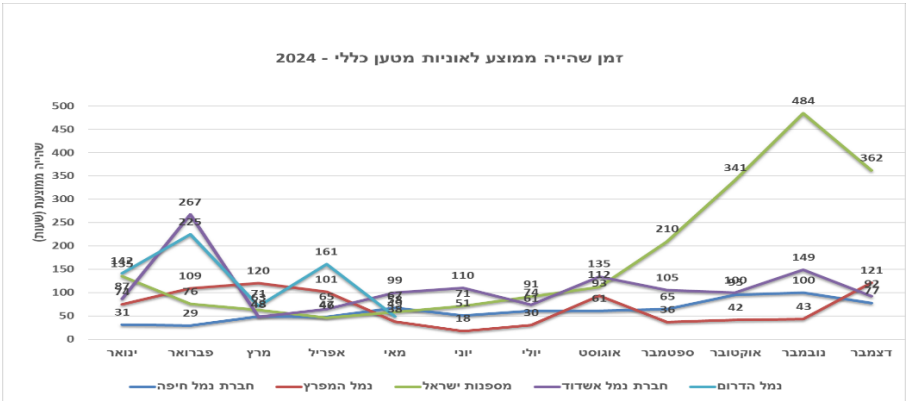




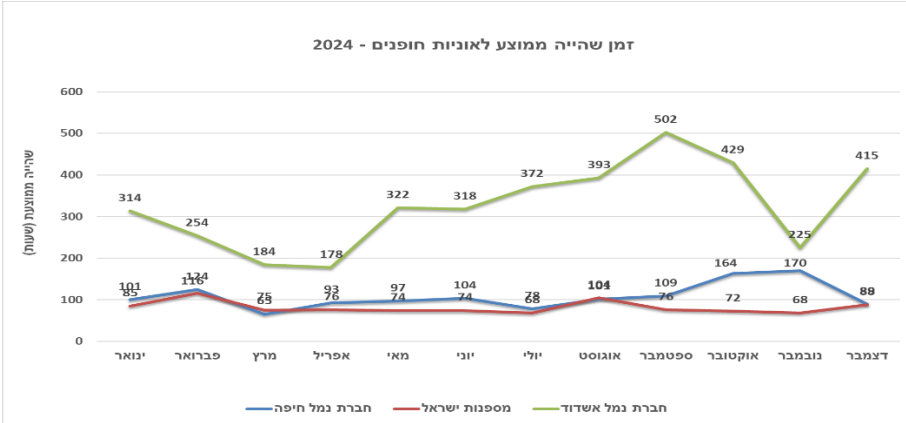
זמן שהייה ממוצע לאוניות מכולה - 2024



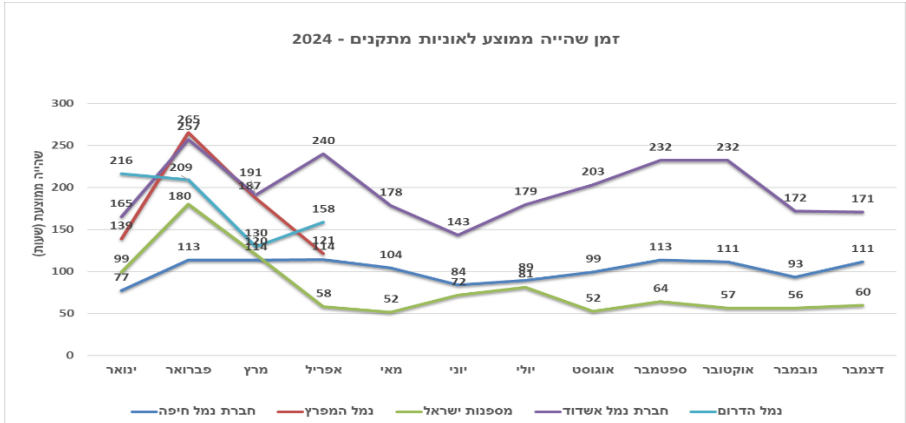
זמן שהייה ממוצע לאוניות מטען כללי - 2024



זמן שהייה ממוצע לאוניות חופנים - 2024



זמן שהייה ממוצע לאוניות מתקנים - 2024



77 נמרים



זמן המתנה ממוצע של אנייה

משך הזמן מתחילת המשמרת הראשונה שהוזמנו הידיים ועד שעת תחילת עבודת הצוות הראשון על האנייה בפקידה מסוימת (דיווח תפעולי). המתנת אניות מתקנים אוטו' תחושב ממועד הגעה ועד סיום קשירה.

לוח 12.1: זמן המתנה ממוצע של אנייה – חב' נמל חיפה

:2024		:2023		:2022		:2021		:2020		סוג אנייה לביקור
זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	
767	3.6	850	4.3	846	7.2	1,032	17.4	1,081	8.1	מכולות
392	11	410	41	442	61	359	98	309	43	מטען כללי
141	19	279	40	179	58	167	90	198	16	צובר חופנים
706	38	542	68	520	132	566	77	269	20	מתקנים אוט'

לוח 12.2: זמן המתנה ממוצע של אנייה – חב' נמל אשדוד

:2024		:2023		:2022		:2021		:2020		סוג אנייה לביקור
זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	
1,039	8.8	1,105	10.3	1,192	17.3	1,136	22	1,179	17.1	מכולות
213	32	223	77	339	124	297	116	278	99	מטען כללי
179	146	183	223	162	313	189	368	279	182	צובר חופנים
434	52	455	37	485	51	494	43	531	53	מתקנים אוט'

לוח 12.3: זמן המתנה ממוצע של אנייה – מספנות ישראל

:2024		:2023		:2022		:2021		:2020		סוג אנייה לביקור
זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	
258	118	295	115	319	132	355	212	339	78	מטען כללי
116	34	121	57	200	69	182	112	191	56	צובר חופנים
77	32	114	29	141	35	134	29	134	15	מתקנים אוט'

לוח 12.4: זמן המתנה ממוצע של אנייה – נמל המפרץ

:2024		:2023		סוג אנייה לביקור
זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	
407	10	558	12	מכולות
73	11	134	50	מטען כללי
9	36	6	21	מתקנים אוט'

לוח 12.5: זמן המתנה ממוצע של אנייה – נמל הדרום

:2024		:2023		סוג אנייה לביקור
זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	זמן המתנה ממוצע/מספר פקידות	ממוצע/מספר פקידות	
279	17	282	14	מכולות
23	29	44	32	מטען כללי
9	20	96	19	מתקנים אוט'



זמן המתנה ממוצע של אוניית מכולות



זמן המתנה ממוצע של אוניית מטען כללי



זמן המתנה ממוצע של אוניית צובר

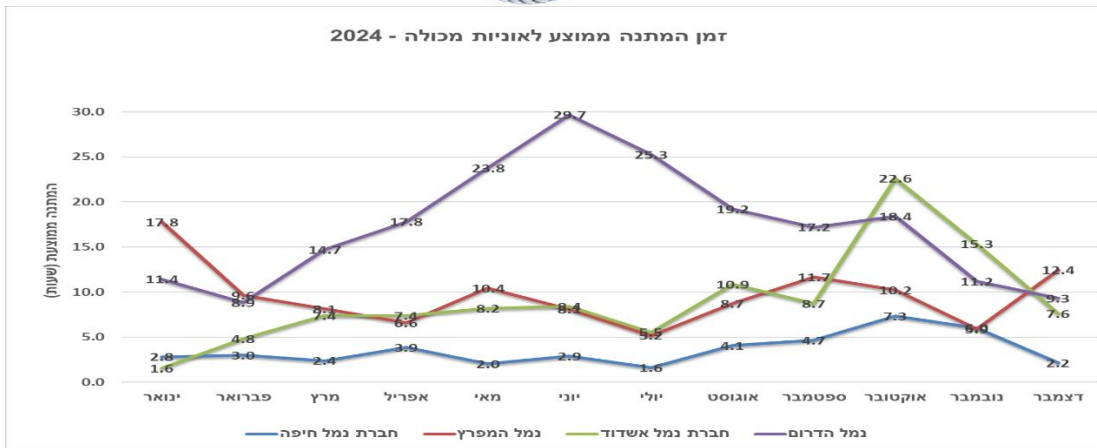


זמן המתנה ממוצע של אוניית מתקנים

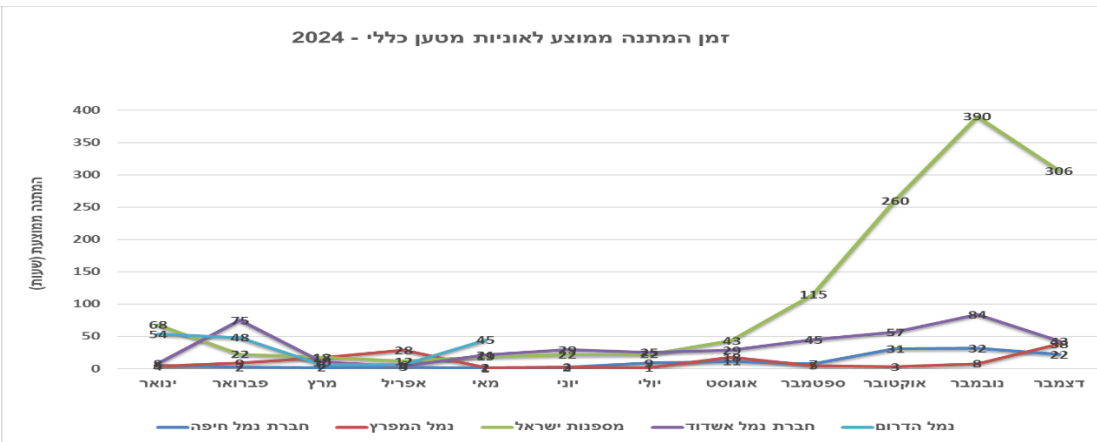




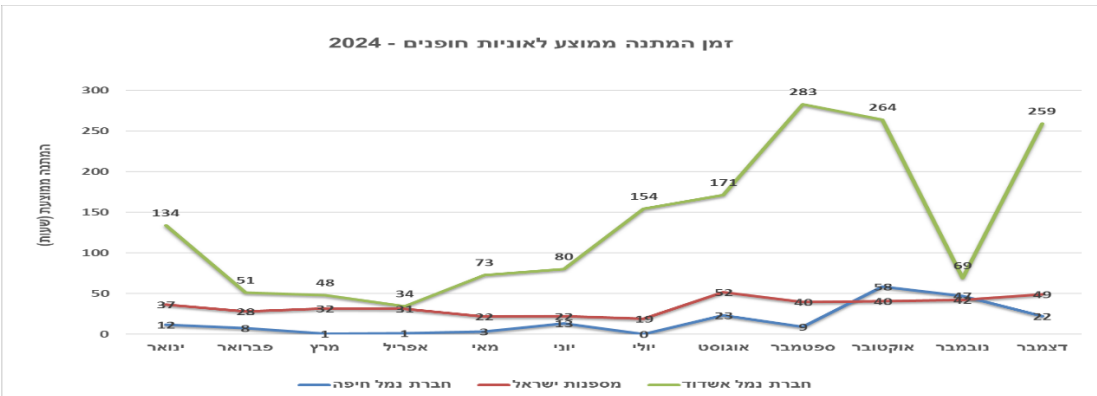
זמן המתנה ממוצע לאוניות מכולה - 2024



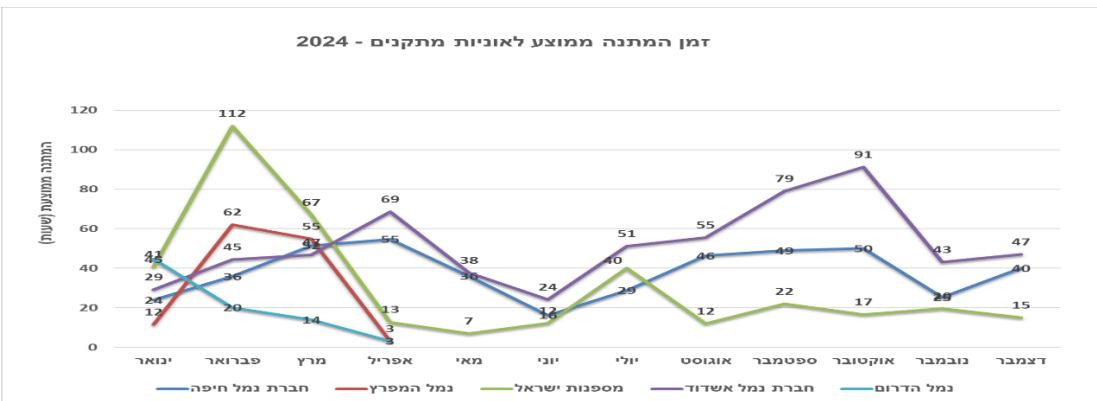
זמן המתנה ממוצע לאוניות מטען כללי - 2024



זמן המתנה ממוצע לאוניות חופנים - 2024



זמן המתנה ממוצע לאוניות מתקנים - 2024



תגור-80



זמן רציף ממוצע של אנייה

הזמן הנמדד מקשירת האנייה לרציף ועד התרתה. במקרה של עיתוק האנייה מהרציף – קרי התרת האנייה וקשירתה שוב לרציף להמשך עבודה, גורעים את זמן העיתוק.

לוח 13.1: זמן רציף ממוצע של אנייה – חב' נמל חיפה

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
17	17	25	29	24	מכולות (יח' /שעה)
53	55	65	61	57	מטען כללי (טון/שעה)
99	119	134	134	113	צובר חופנים (טון/שעה)
65	57	56	51	47	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 13.2: זמן רציף ממוצע של אנייה – חב' נמל אשדוד

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
29	31	33	35	33	מכולות (יח' /שעה)
68	79	87	83	88	מטען כללי (טון/שעה)
178	189	199	186	131	צובר חופנים (טון/שעה)
129	117	113	100	99	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 13.3: זמן רציף ממוצע של אנייה – מספנות ישראל

ממוצע שנתי 2024	ממוצע שנתי 2023	ממוצע שנתי 2022	ממוצע שנתי 2021	ממוצע שנתי 2020	סוג אנייה לביקור
66	59	58	67	67	מטען כללי (טון/שעה)
51	48	39	51	51	צובר חופנים (טון/שעה)
45	42	39	43	43	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

לוח 13.4: זמן רציף ממוצע של אנייה – נמל המפרץ

ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
20	22	מכולות (יח' /שעה)
64	109	מטען כללי (טון/שעה)
144	236	מתקנים אוטו' (טון/שעה)

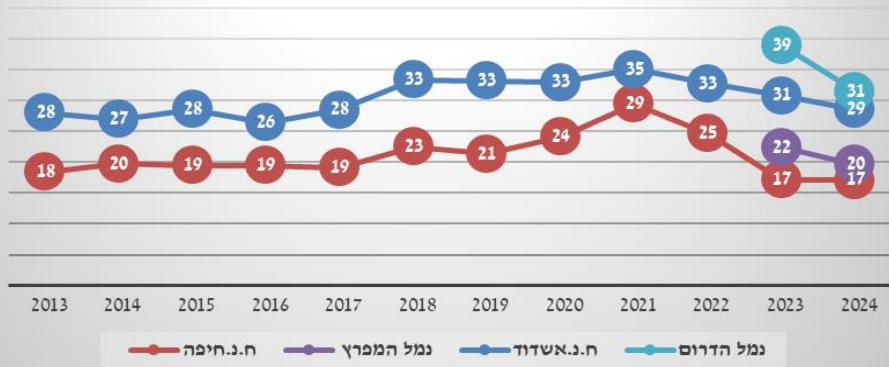
לוח 13.5: זמן רציף ממוצע של אנייה – נמל הדרום

ממוצע 2024	ממוצע 2023	סוג אנייה לביקור
31	39	מכולות (יח' /שעה)
89	104	מטען כללי (טון/שעה)
153	82	מתקנים אוטו' (טון/שעה)



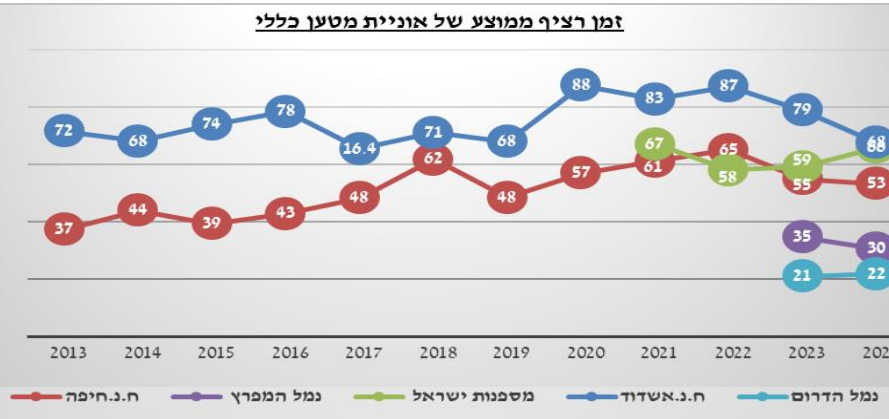
זמן רציף ממוצע של אוניית מכולות

זמן רציף ממוצע של אוניית מכולות (שעות)



זמן רציף ממוצע של אוניית מטען כללי

זמן רציף ממוצע של אוניית מטען כללי (שעות)



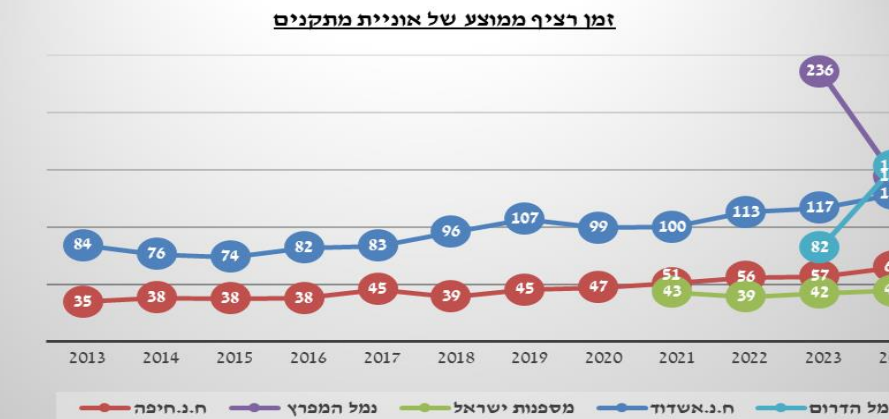
זמן רציף ממוצע של אוניית צובר

זמן רציף ממוצע של אוניית צובר (שעות)



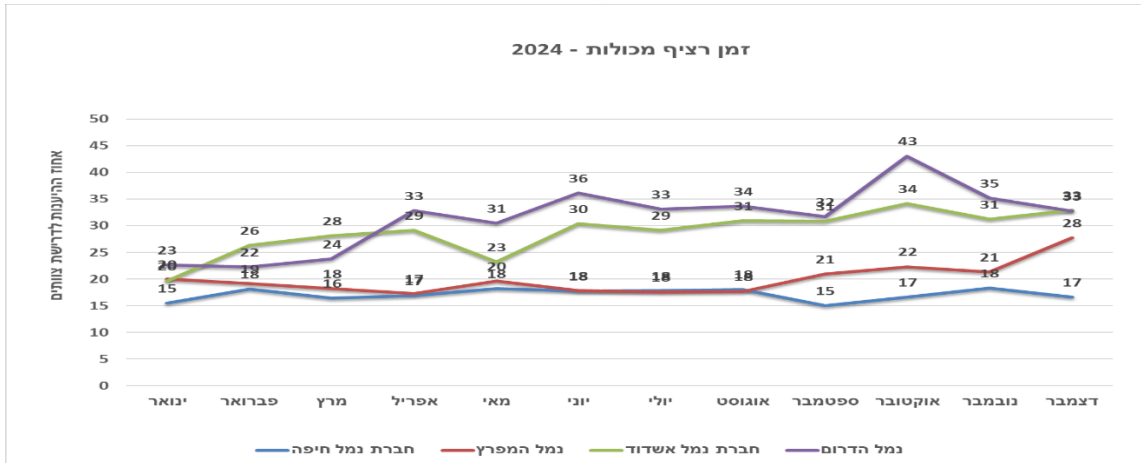
זמן רציף ממוצע של אוניית מתקנים

זמן רציף ממוצע של אוניית מתקנים (שעות)

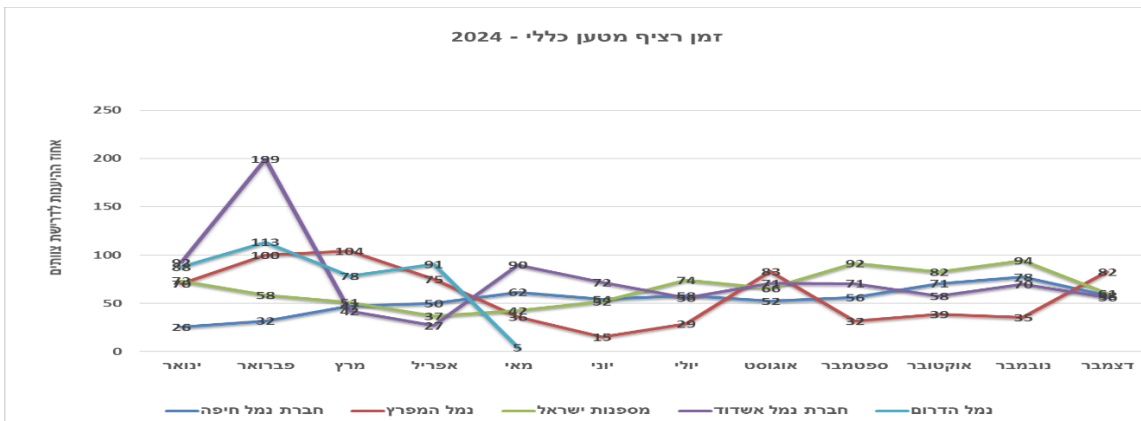




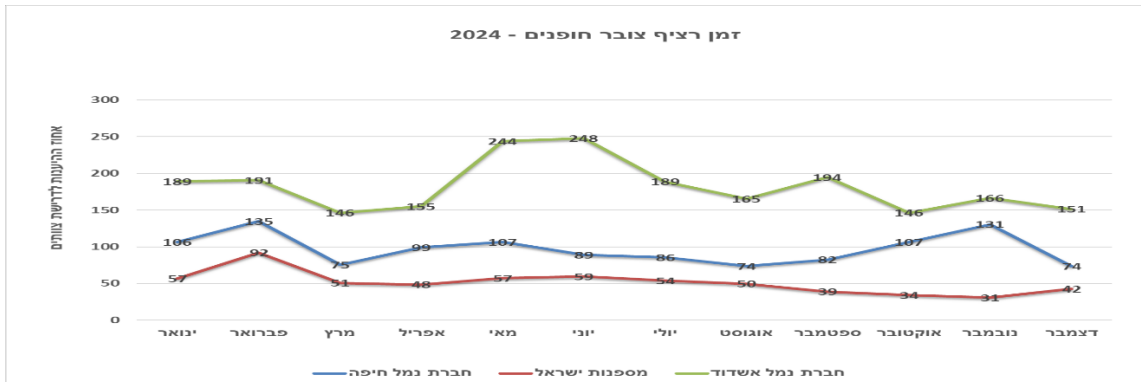
זמן רציף מכולות - 2024



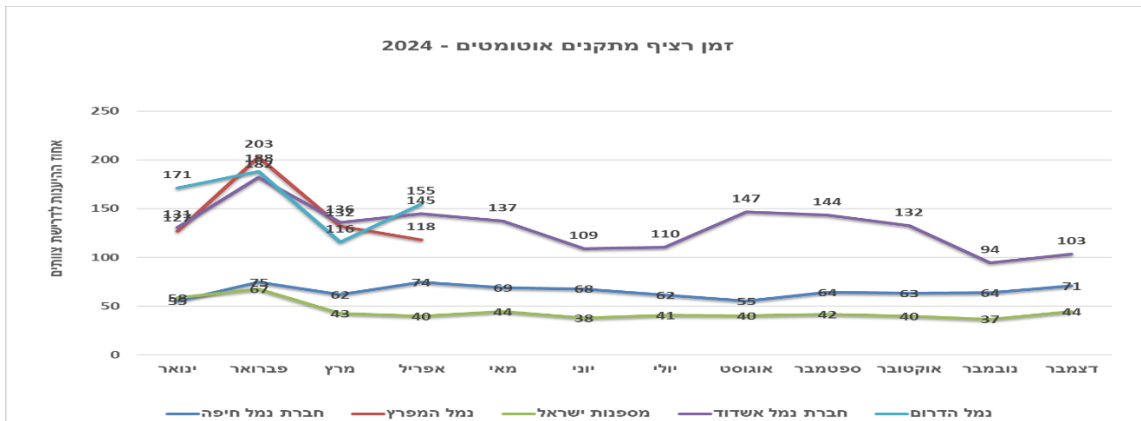
זמן רציף מטען כללי - 2024



זמן רציף צובר חופנים - 2024



זמן רציף מתקנים אוטומטים - 2024





הקצאת 'ידיים' – הענות הנמל מול ביקוש

מדד זה מבטא את היחס הממוצע שבין כמות ה"ידיים" (הצוותים) שסוכני האנייה מזמינים ביום עבודה לניטול מטענים לבין כמות ה"ידיים" המצוותות באותו יום.

לוח 14.1: עמידה בביקוש לידיים – חברת נמל חיפה.

סוג יד	כמות צוותים ממוצעת ליום	כמות צוותים מבוקשת ליום	% הענות על ביקוש צוותים
מכולות	ממוצע 2019	13.5	78%
	ממוצע 2020	14.9	74%
	ממוצע 2021	15.4	61%
	ממוצע 2022	10.7	57%
	ממוצע 2023	7.2	86%
	ממוצע 2024	5.7	6.4
מטען כללי	ממוצע 2019	2.5	64%
	ממוצע 2020	3.2	55%
	ממוצע 2021	4.4	34%
	ממוצע 2022	5.9	32%
	ממוצע 2023	5.0	55%
	ממוצע 2024	4.2	5.1
צובר חופנים	ממוצע 2019	2.8	43%
	ממוצע 2020	2.1	36%
	ממוצע 2021	2.1	28%
	ממוצע 2022	2.7	28%
	ממוצע 2023	4.7	52%
	ממוצע 2024	3.7	8.0

לוח 14.2: עמידה בביקוש לידיים - חברת נמל אשדוד.

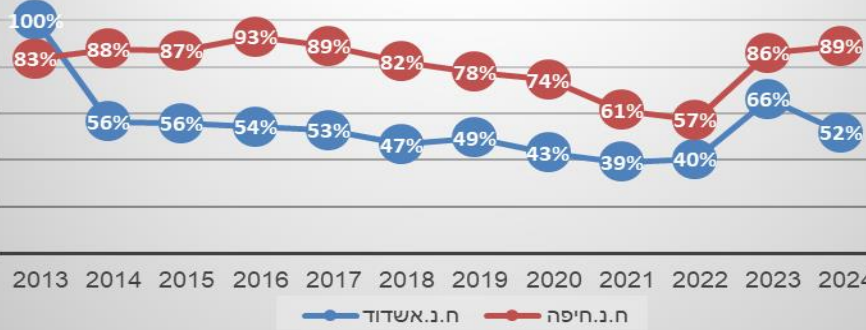
סוג יד	כמות צוותים ממוצעת ליום	כמות צוותים מבוקשת ליום	% הענות על ביקוש צוותים
מכולות	ממוצע 2019	16.1	49%
	ממוצע 2020	16.8	43%
	ממוצע 2021	16.2	39%
	ממוצע 2022	15.0	40%
	ממוצע 2023	12.1	66%
	ממוצע 2024	12.3	23.8
מטען כללי	ממוצע 2019	4.5	45%
	ממוצע 2020	4.1	33%
	ממוצע 2021	4.8	23%
	ממוצע 2022	5.7	24%
	ממוצע 2023	2.8	19%
	ממוצע 2024	3.0	7.1
צובר חופנים	ממוצע 2019	7.6	44%
	ממוצע 2020	7.4	28%
	ממוצע 2021	7.3	16%
	ממוצע 2022	6.5	17%
	ממוצע 2023	6.4	42%
	ממוצע 2024	6.1	18.7

הערה: במקרה שביקוש לצוותים קטן מהצוות בפועל, נקבע שההיענות היא 100%.



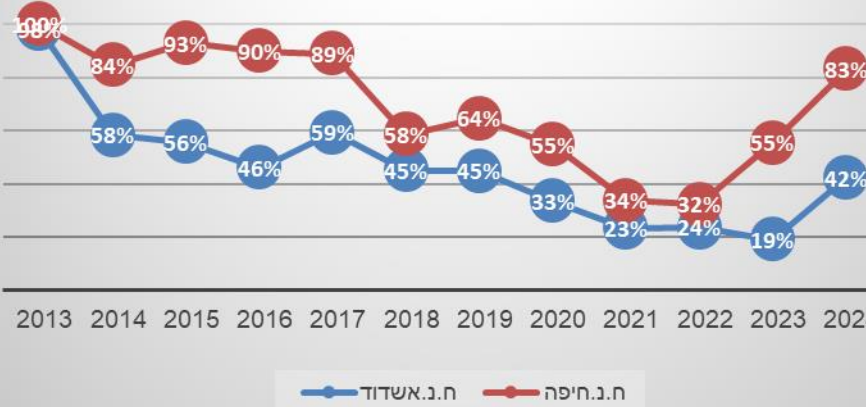
הענות לדרישת צוותי מכולות

אחוז הענות לדרישת צוותים



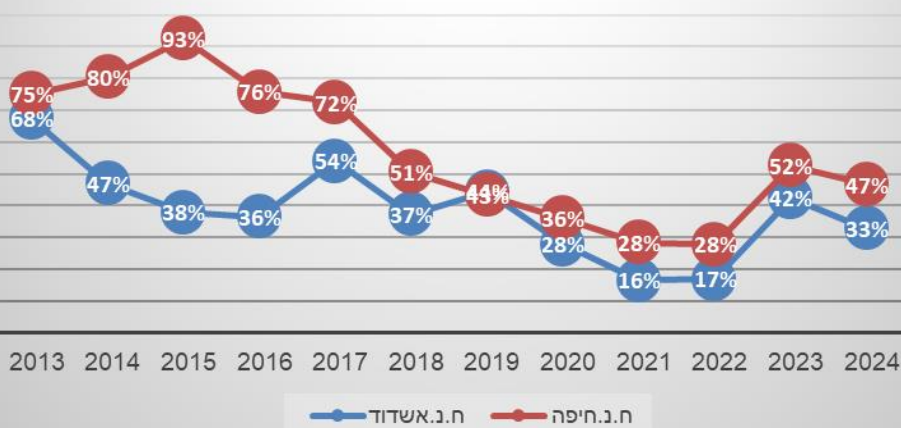
הענות לדרישת צוותי מטען כללי

אחוז הענות לדרישת צוותים



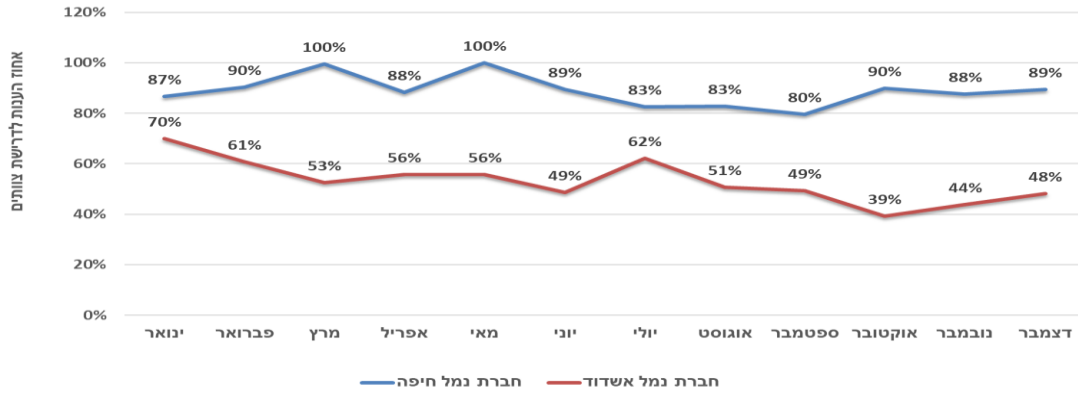
הענות לדרישת צוותי צובר חופניים

אחוז הענות לדרישת צוותים

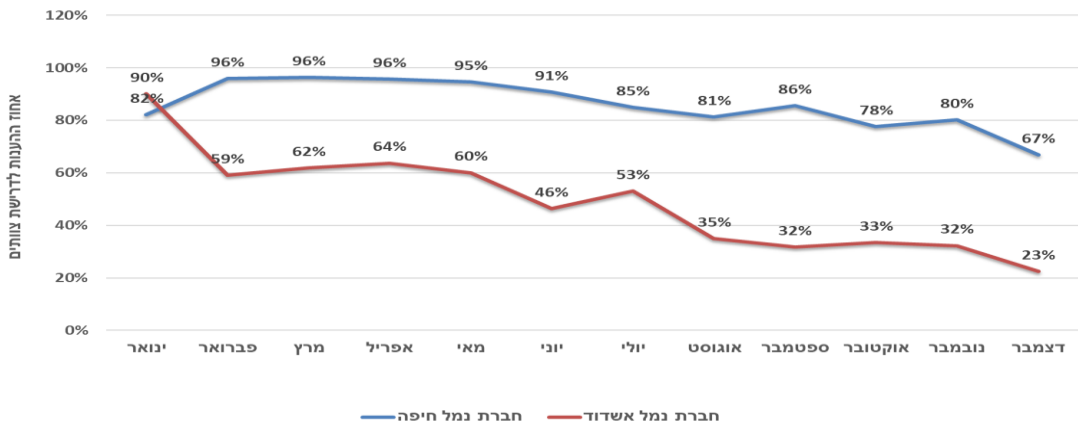




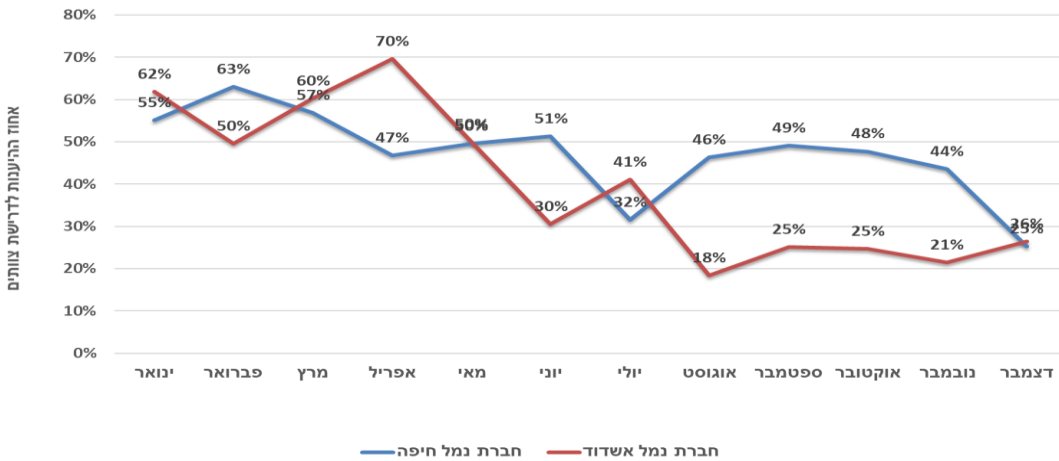
הענות לדרישת צוותי מכולות - 2024



הענות לדרישת צוותי מטען כללי - 2024



היענות לדרישת צוותי מטען חופנים - 2024





כ"א נמלי

במסגרת חוק "רשות הספנות והנמלים" הוקמה המחלקה להדרכה והסמכת עובדי הנמלים. מחלקה זו שייכת לאגף כ"א ימי מנהל וארגון ותפקידה הוא לפקח על הכשרת והסמכת עובדי הנמלים. להלן ריכוז פעילות המחלקה:

1. אוגדן נהלים והנחיות בנושאים הבאים:
 - א. דרישות סף לקליטת עובד חדש בחברת הנמל.
 - ב. פיקוח על קורסים ומתן שירותי הסמכה.
 - ג. קביעת מדריכים ובוחנים למקצועות הנמליים.
 - ד. בדיקות רפואיות תקופתיות לעובדי הנמלים.
 - ה. פרקי זמן מינימאליים למעבר בין המקצועות הנמליים.
 - ו. מעקב אחר תאונות עבודה בנמלים.
2. המקצועות הנמליים בפיקוח: אתתים, סוורים, עגורנים, כל סוגי המלגוזות, גוררים, דחפורים, מנהלי עבודה, בקרים, עובדי סדנאות ומחלקת ציוד.
3. פיקוח על עובדי הנמלים ע"פ הנוהל החדש.
4. פיקוח על בדיקות רפואיות תקופתיות של עובדי הנמלים.
5. פיקוח על תיקי קורסים של מקצועות נמליים ובחינת אפשרות לשיפורם.
6. פיקוח על סידור עבודה בנמלים.
7. פיקוח על יומני קורסים בנמלים.
8. המשך קביעת נהלים ותחילת תהליך הפיכתם לתקנות.
9. בניית תכנית מעקב לכ"א וקורסים בנמלים - המשך.
10. המשך בניית מערך הדרכה במספנות ישראל.
11. פיקוח ומעקב על רכישת סימולטורים למנופים ע"י חנ"י וחברות הנמל.
12. ביצוע הכשרה לעובדי הנמלים בנושא שינוע ימי של סחורות מסוכנות.

ריכוז הסמכות עובדים בנמלי המסחר בשנת 2024:

הכשרות למחלקת תפעול:

סוג/מפעיל	ח.נ חיפה	ח.נ אשדוד	ח.נ אילת	מספנות ישראל	נ. המפרץ	נ. הדרום	סה"כ
גוררים				15		19	34
דחפורים							0
חומ"ס							0
טאגים		4		124	52		180
מנהלי עבודה	8						8
שיטות הדרכה							0
מלגוזות		4			13	25	42
מכולנוף				90	3	33	126
מכולות ריקות					6		6
Tos				28			28
סווארים		32			8		40
אתתים	7	12	12				31
עגורנים	32	8			4	24	68
צמ"ה	28	55				34	117
סה"כ	75	115	12	257	86	135	680

קליטת עובדים חדשים:

עובדים חדשים	
41	ח.נ חיפה
32	ח.נ אשדוד
	ח.נ אילת
257	מספנות ישראל
18	נ. המפרץ
48	נ. הדרום
396	סה"כ



ספנות



88
עמוד



ספנות - ישראלית

בשל מיקומה הגיאופוליטי של מדינת ישראל וקשרי החוץ שלה קיימת חשיבות כלכלית ואסטרטגית רבה לקיומה של הספנות הישראלית. כ- 99% מסחר החוץ הישראלי מובל בדרך הים. מדינות רבות המסתמכות על סחר ימי, כגון אנגליה, גרמניה וקוריאה הדרומית, רואות חשיבות רבה בעידוד משמעותי של תשתיות הספנות הלאומית שלהן. ענף הספנות הישראלית מהווה גורם מוכר בקרב קהיליית הספנות העולמית, בעיקר בתחומי הובלה ימית במכולות ותובלה משולבת. הספנות הישראלית מעניקה שרותי תובלה ימיים למטענים ללקוחות בישראל ובחו"ל. היקף פדיון הפעילות בענף מסתכם בעשרות מיליארדי ש"ח בשנה, כאשר מרבית ההכנסות נובעות מהובלת מטענים בין נמלים בחו"ל ללא קשר לסחר החוץ של ישראל. היקף הפעילות הכלכלית בסחר העולמי והידע המקצועי הרב שנרכש עם השנים הביאו מדינות רבות בעולם, ארגונים וחברות להכיר במקצועיותה של הספנות הישראלית. ענף הספנות הישראלי כמו גם הבינלאומי מאופיין בעיקרון חופש השיט לרבות קבלת שירותים בנמלים. עקרון זה מאפשר לכל אנייה בכל דגל (דגל נוחות ודגל לאומי) להיכנס לכל נמל, לטעון או לפרוק סחורה. התוצאה היא תחרות כלכלית בין חברות הספנות הזרות והישראליות. התחרות הכלכלית גורמת להתייעלות מתמדת של הענף, השקעה בפיתוח טכנולוגיות ומערכות תפעוליות חדישות. מדיניות הספנות כפי שמובילה אותה ממשלת ישראל עוסקת באימוץ סטנדרטים ואמנות בין לאומיות ותמיכה בספנות לאומית באופן של העמדת סיוע שנתי ליכולת תחרותה של הספנות הישראלית לרבות השתתפות במימון של הכשרת קציני ים ישראלים. מדיניות זו, מביאה לקיומם של תנאים בסיסיים המאפשרים שימור ידע מקצועי, הסתגלות לשינויים טכנולוגיים וכלכליים תוך פעילות באילוצים גיאופוליטיים. זאת במטרה לקיים תשתית ימית ישראלית חיונית בספנות, בנמלים ובתעשייה, לשמור על כושר הובלה ימי באניות ישראליות ולשמר ידע וניסיון מקצועי שנרכש עם השנים. תוך ניסיון להשוות תנאים למדינות המובילות בתחום. ענף הספנות באופיו מחייב השקעות הון גדולות והכשרת כ"א ימי ומקצועי. עובדות אלו מקשות על פעילות צי הסוחר הישראלי. עקב כך ולאורך השנים האחרונות בוצעה רפורמה כוללת בענף הספנות, שעיקרה הורדת עלויות התפעול באניות, הבטחת קיומן של אניות ישראליות כולל אניות אנרגיה, קיום הכשרת קציני ים ישראלים ועידוד ממשלתי לספנות.



מונחים ספנותיים לצורכי עיבודים סטטיסטיים

הגדרת מושגים השייכים לעולם הנתונים בתחום הספנות.

מושג	הגדרה
אנייה	כלי שיט שאורכו מעל 24 מטר או 100 טון תפוסה, מה שבא קודם.
דגל נוחות	הסדר לפיו מדינה מתירה לזרים לרשום כלי שיט תחת דגלה, רישום המאפשר לבעל האנייה לחסוך בהוצאות הפעלת האנייה.
סוגי אניות	אניות מכולה (Container), מכליות (Tanker), אניות רב תכליתיות (Multi Purpose), אניות מטען כללי (General cargo), אניות צובר (Bulk), אניות גלנוע (Ro-Ro), אניות נוסעים (Passengers) וכו'.
IMO	International Maritime Organization – ארגון הספנות הבינלאומי השייך לאו"ם.
Imo Number	מספר מזהה של אנייה - מספר ייחודי (Unique) שניתן לאנייה ע"י IMO. המספר הוא קבוע לאנייה והוא רשום במסמכי האנייה.
PSC	Port State Control - פיקוח על אניות זרות שמגיעות לנמלי ישראל לפי לדרישת IMO בהתאם לאמנה למניעת זיהום הים. בודקת את תקינות כלי השייט הפוקדים את הנמל והמטען שבהם.
גורמי ספנות	חברות ספנות, סוכני אניות, יבואנים ויצואנים, נמלים ומכס.
סוכן אנייה	נציג של בעל האנייה כלפי רשויות הנמל בהספקת כל השירותים הנדרשים לאנייה בזמן שהותה בנמל ומשתתף בתהליך הסחר, בטיפול בכל הקשור למטענים ולהובלתם.
לשכת הספנות הישראלית	עמותה המייצגת את גורמי הספנות בישראל וממלאת תפקיד חשוב בענפי התובלה, הסחר והתיירות הימית. הלשכה מעורבת בתחום הסחר הימי לישראל וממנה ופועלת לשיפור רמת השירות בנמלים.
פורום משתמשי הנמלים	הוקם ביולי 2001. מאגד בתוכו את ארגון המובילים והמסיעים בישראל, איגוד המשתמשים בהובלה ימית, ארגון המשלחים וסוכני המכס, איגוד התעשיינים וארגון התאגידיים.
EDI (מע' תס"ק-ים)	Electronic Data Interchange מערכת העברת מסרים אלקטרונית. העברה אלקטרונית של מידע מובנה בין מערכות ממוחשבות, בפורמט קבוע. המע' משמשת את גורמי הספנות השונים: סוכן אנייה/בעל אנייה, נמל, מכס, חברות ספנות וכו'.
ממס"ח	מערכת מטענים ים. מטפלת בהעברת נתונים ומידע בין הגורמים המבצעים את תהליכי היצוא והיבוא מ/אל ישראל, דרך הים. המידע מועבר בין הגורמים במסרים אלקטרוניים.
אנייה בבעלות ובשליטה ישראלית	אנייה בדגל ישראל - לפי חוק הספנות (כלי שיט) תשי"ד-1960. אנייה בשליטה ישראלית - לפי חוק הספנות (כלי שיט זר בשליטה של גורם ישראלי) תשס"ה - 2005.



מושג	הגדרה
DWT	Dead weight מעמס. משקל כולל של מטען, ציוד ודלק אותו האנייה מסוגלת לשאת.
GRT	Gross Register Tonnage - תפוסה ברוטו. כל השטחים הסגורים באנייה מדודים בטונות, כאשר כל טון שווה 100 רגל מעוקב.
NRT	Net Register Tonnage - תפוסה נטו. סה"כ השטחים הסגורים באנייה המיועדים למטען, מדודים בטונות, כאשר כל טון שווה 100 רגל מעוקב.
הדחק	משקל האנייה וכל מה שיש בה, כלומר מעמס + משקל האנייה הריקה.
מכולה	כלי קיבול לאריזת טובין לשם הובלה במרוכז - אורך 20 רגל=1TEU אורך 40 רגל=2TEU.
מצהר	מסמך המוצא ע"י המוביל הימי ומכיל את כל הפרטים של המטענים המצויים ע"י האנייה. המצהר מוגש לשלטונות הנמל והמכס ומהווה מסמך רשמי ומדויק של המטענים על האנייה.
ניתוב	שירות שניתן לרב-חובל ע"י נתב, בניווט האנייה בהתקרבה לנמל ולרציף, לסייע לקברניט האנייה בכניסה וביציאה מהנמל.
נתב	תפקידו לקבל את הבקרה על אנייה בכניסה לנמל וביציאה ממנו.
סוורת	שינוע המטענים מהחוף לאנייה ומהאנייה לחוף.
שטעון	העברת מטען מאנייה לרציף וטעינתו חזרה באנייה אחרת.
שטר מטען ימי	מסמך המוצא ע"י המוביל הימי או בשמו ומשמש לראיה להסכם הובלה, הוכחה לכך שהטובין הוטענו על האנייה או נמסרו להטענה ומעניק חזקה לנושא השטר על הטובין.
תעודת מסירה	מסמך הנמסר ע"י המוביל או סוכנו בנמל היעד למי שמוסר שטר מטען ערוך או מוסב לפקודתו.
תעודת משלוח	מסמך המוכן ע"י השולח, נמסר למוביל ונחתם ע"י הנשגר (מקבל הטובין) בעת המסירה כהוכחה למסירת הטובין.
תעריף	טבלת אגרות בעיקר בנושא הובלה ונמלים.



נתונים סטטיסטיים - ספנות

להלן סקירה בתחומי הספנות הישראלית הבאים:

- צי הסוחר הישראלי.
- חברות הספנות הישראליות.
- כ"א ימי ישראלי.
- ביקורי אניות בנמלים (פקידות אניות).
- ביקורת אניות זרות בנמלי ישראל (P.S.C).
- נתוני כלי שיט קטנים.

בנושא צי הסוחר הישראלי נסקור השפעות עולמיות על הספנות הישראלית. נציג נתוני אניות בבעלות ושליטה של חברות ספנות ישראליות לפי סוג אנייה, גיל אנייה ומעמס נסקור את חברות הספנות הישראליות הקיימות וחלקן היחסי בענף וכן נתוני כ"א הימי הישראלי. נציג ביקורי אניות (פקידות) בנמלי ישראל בשנת 2024. נציג נתוני P.S.C – ביקורת על אניות זרות בנמלי ישראל. נתונים על כמויות כלי שיט קטנים בישראל בשנת 2024 ובעלי רישיונות כ"ש לסוגיהם.



ההשפעות עולמיות על הספנות הישראלית

הספנות הישראלית היא חלק בלתי נפרד מהמערכת הגלובלית של הובלה ימית, המאופיינת בתחרותיות גבוהה והשפעות חיצוניות משמעותיות. לצד הגורמים המשפיעים על כלל הספנות העולמית, קיימים גם משתנים ייחודיים לשוק הישראלי, כולל דומיננטיות של חברת צים והשפעה ישירה על המפעילים המקומיים הקטנים. ענף הספנות ממשיך להיות מושפע משוניים בכלכלה העולמית, כולל מגמות צמיחה ושפל בתמ"ג, שינויים בביקושים למסחר, עליות מחירי הדלק, והתפתחויות גיאופוליטיות המשפיעות על נתיבי הסחר המרכזיים. על אף יציבות יחסית שנצפתה בתחילת 2024, המשך השנה עדיין טומן בחובו אי ודאות רבה.

השפעת המלחמה בישראל על הספנות

באוקטובר 2023 פרצה מלחמה בישראל, שהשפיעה באופן משמעותי על תנועת המטען, הפעילות בנמלים והתמ"ג הלאומי. בשל המצב הביטחוני, חלק מהנמלים סבלו מירי ישיר, מה שהביא לשיבושים חמורים בשרשרת האספקה והוביל לירידה בנפח הסחר הימי.

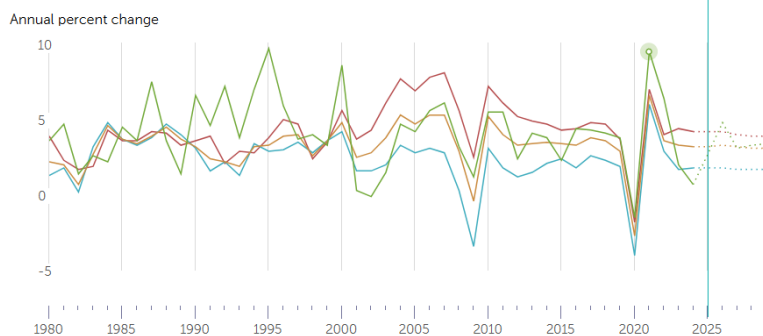
חברות ספנות רבות הפחיתו את תדירות ההפלגות לישראל בשל החששות הביטחוניים, וחלק מהסחורות נותבו לנמלים במדינות שכנות. כמו כן, עלויות הביטוח להובלה ימית לישראל זינקו, דבר שהוסיף לאתגרי השוק המקומי. ההשפעות הכלכליות של הלחימה באו לידי ביטוי בירידה בצריכה הפרטית והאטה ביבוא מוצרים מסוימים.

מגמות בספנות העולמית והשפעתן על ישראל

לאחר האטה בקצב הצמיחה בשנים 2022 ו-2023, שנת 2024 מתאפיינת ביציבות יחסית אך עם אתגרים גוברים. על פי הנתונים המעודכנים המוצגים בתרשימים, מגמת ההאטה בסחר העולמי המשיכה, תוך סימנים להתייצבות מסוימת לקראת אמצע 2024.

המסחר הימי הבינלאומי ממשיך לשמש כלי מרכזי להובלת סחורות, אך השפעות של גורמים גלובליים, כמו הסנקציות על רוסיה, שיבושי שרשרת האספקה, ושינויים במחירי האנרגיה, מביאים לשינויי תעריפים בלתי צפויים. במקביל, חברות ספנות בינלאומיות מנסות לאזן בין ביקוש להובלה ימית ובין קיבולת הצי, תוך התאמות שנועדו למנוע קריסת מחירים.

TREND (1980-2029)



SELECTION (2024)

Emerging market and developing economies	+≡	4.2
Advanced economies	+≡	1.8
World	≡	3.2
Israel	≡	0.7

נלקח מאתר ה-International Monetary Fund

https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/ISR



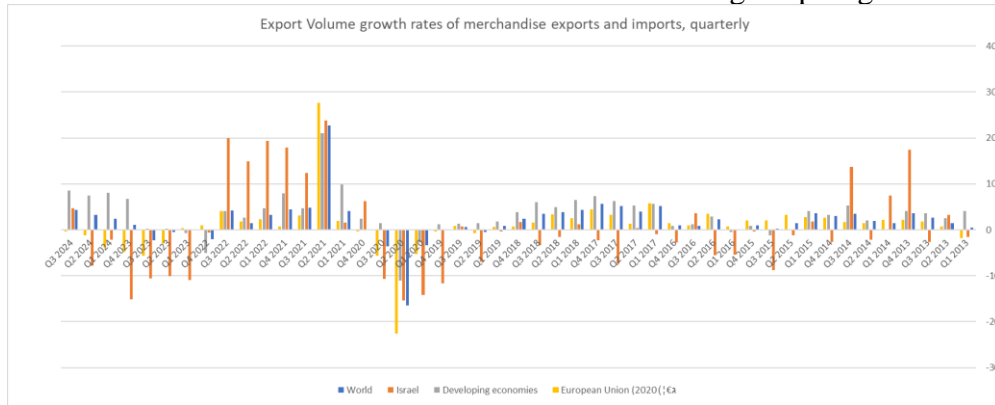
צמיחת התמ"ג והשפעתה על היבוא והיצוא

לפי נתוני קרן המטבע הבינלאומית (IMF), קצב הצמיחה של המשק הישראלי הראה ירידה משמעותית במהלך 2024 בעקבות הלחימה. ירידה זו השפיעה באופן ישיר על שיעורי היבוא והיצוא של ישראל, כפי שמודגם בגרפים המעודכנים. המגבלות על התנועה בנמלים והפגיעה בתשתיות המסחר האטו את זרימת הסחורות, מה שהוביל לצמצום היקף הפעילות הכלכלית.

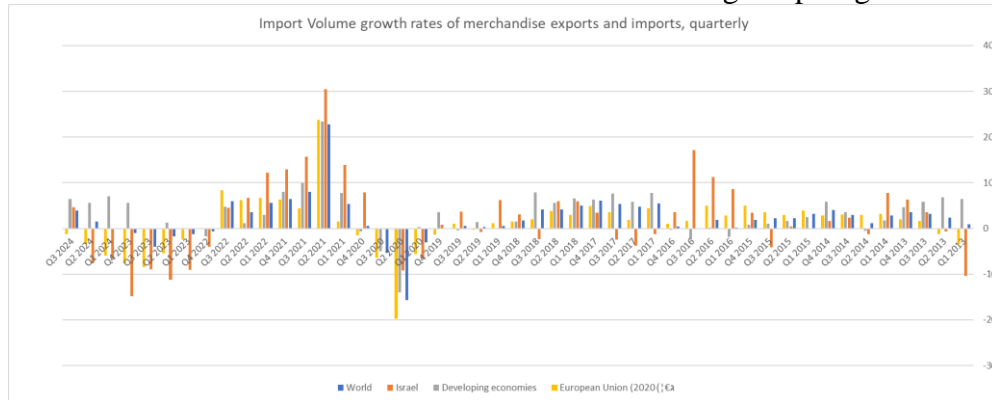
גרפים המעודכנים של היבוא ברבעון השני של 2024. יבוא הסחורות צנח בעיקר בתחומי חומרי הגלם והיצוא מצביעים על מגמה ברורה של ירידה חדה בתחילת השנה, עם התאוששות והמוצרים התעשייתיים, בעוד שייבוא מוצרי מזון ותרופות נותר יציב יחסית בשל הביקוש הגבוה. מנגד, היצוא הישראלי ספג ירידה ניכרת במיוחד בענפי ההייטק, הטכנולוגיה והכימיקלים, כאשר חלק מהמפעלים צמצמו את היקפי הייצור בשל הפגיעה בלוגיסטיקה.

נראה כי ברבעון השני של השנה חל שיפור חלקי, עם התאמות שבוצעו על ידי יבואנים ויצואנים למציאות החדשה, תוך ניצול חלופות כגון נמלים במדינות שכנות ושימוש באמצעי תובלה יבשתיים מוגברים.

Annual average export growth rate



Annual average import growth rate

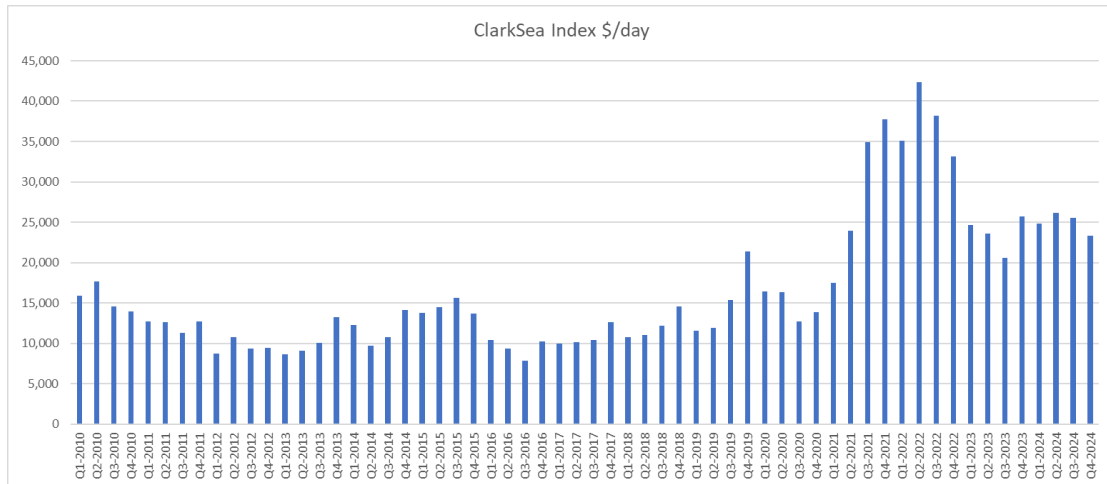


נלקח מאתר ה United Nations Conference on Trade and Development
[/https://unctadstat.unctad.org](https://unctadstat.unctad.org)



הובלה ימית ומדדי רווחיות

הנתונים שהופקו מאתר קלרקסון מצביעים על כך שרווחיות חברות הספנות נותרה נמוכה בהשוואה לשיאים של 2021, אך עם שיפור מסוים ברבעון הראשון של 2024. עם זאת, בעקבות המלחמה, חלה ירידה בפעילות הובלת המכולות לישראל, והחברות הישראליות נאלצו להתמודד עם זמני עיכוב משמעותיים בנמלים עקב פריקות מטען מוגבלות והגבלות ביטחוניות. שוק ההובלה הימית עבר שינויים מבניים משמעותיים, כולל צמצום קווים לא רווחיים, התאמת קיבולת האוניות, ושימוש מוגבר בטכנולוגיות לשיפור היעילות התפעולית. לדוגמה, חברות רבות החלו להפעיל כלי שיט קטנים יותר כדי להתאים את היצע ההובלה לביקוש הנמוך.



נתונים הופקו מאתר קלרקסון www.clarksons.net

נתונים הופקו מאתר [Investing.com](https://il.investing.com/equities/zim-integrated-shipping-services-earnings) <https://il.investing.com/equities/zim-integrated-shipping-services-earnings>

העלייה ברווחיות צים עקב עליות המחירים בהובלה לישראל יחד עם נתח שוק גדל ניכרת בשווי מניה בהתאם כפי שניתן ללמוד נתונים כפי שהוצגו באתר GOOGLE.

Market Summary > ZIM Integrated Shipping Services Ltd

20.31 USD

+ Follow

+8.26 (68.55%) ↑ past 5 years

Closed: 12 Mar, 08:46 GMT-4 • Disclaimer
 Pre-market 20.53 +0.22 (1.08%)

1D | 5D | 1M | 6M | YTD | 1Y | 5Y | Max



Open	-	Mkt cap	2.45B	52-wk high	30.15
High	-	P/E ratio	1.70	52-wk low	9.08
Low	-	Div yield	19.55%		

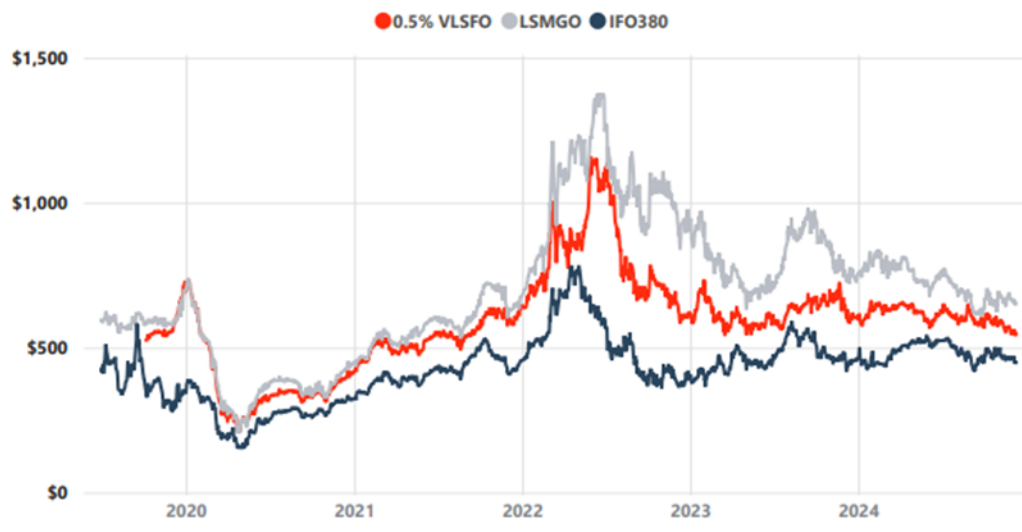


יחד עם הארכת המסלול סביב אפריקה, נקודת אור שתרמה לרווחיות חברות הספנות הנה מגמת הירידה במחירי הדלק.

Rotterdam Bunker Price : IFO380 vs VLSFO \$/ton

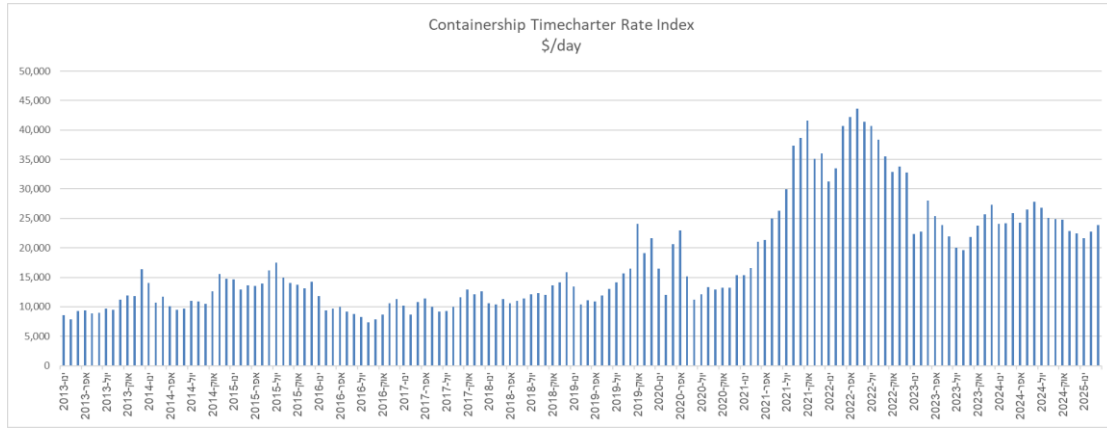


Singapore Bunker Price : IFO380 vs VLSFO \$/ton



מחירי הדלק ירדו במהלך שנת 2024 ותרמו לרווחי חברות הספנות.

בעלויות החכירה כפי שניתן ללמוד מן הטבלה הבאה כפי שפורסמה באתר www.clarksons.net, ניתן לראות עליה ביחס לשנת 2023 שעשויה לנבוע מביקוש גדול יותר לקיבולת עקב הארכת מסלולי השיט כתוצאה מפעילות החות'ים.

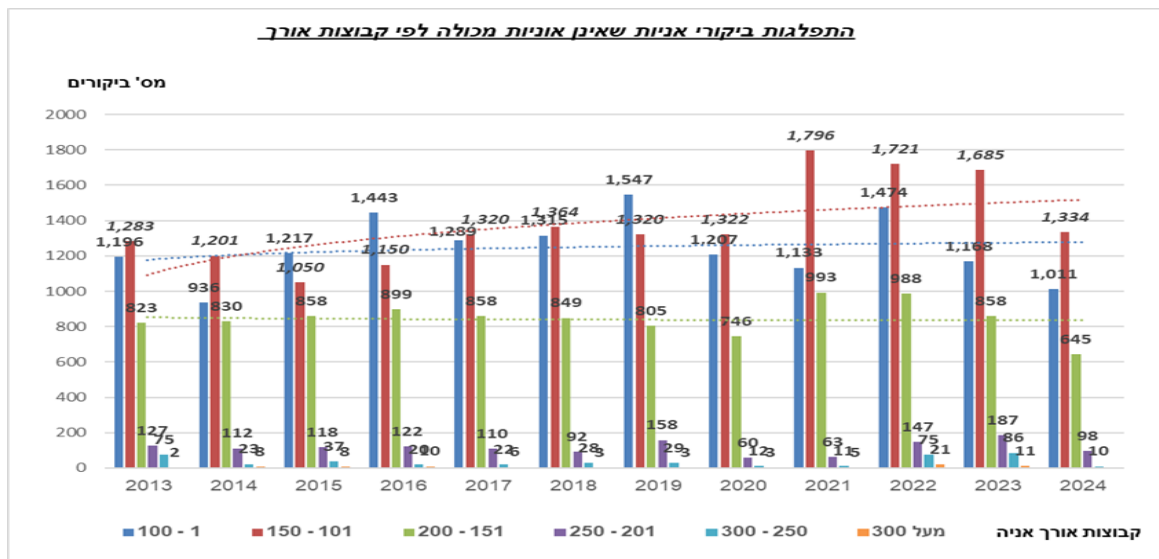


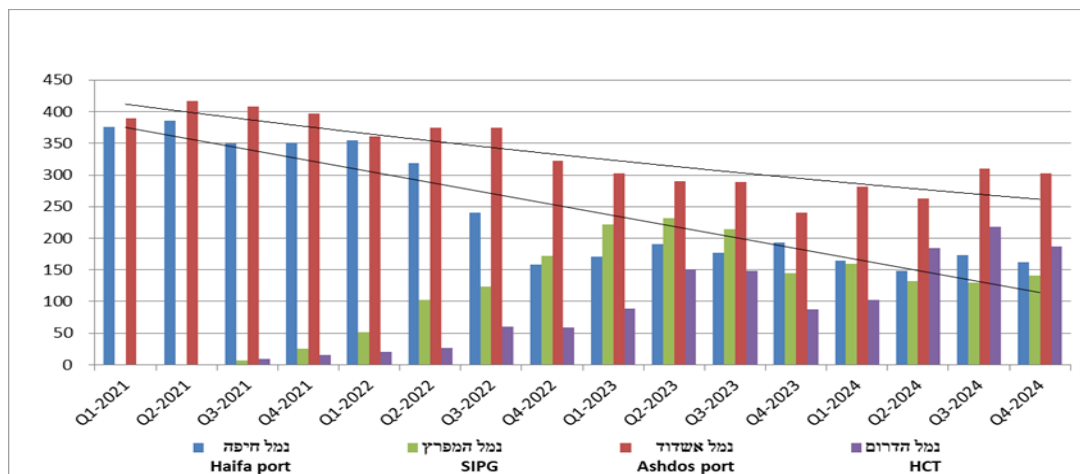
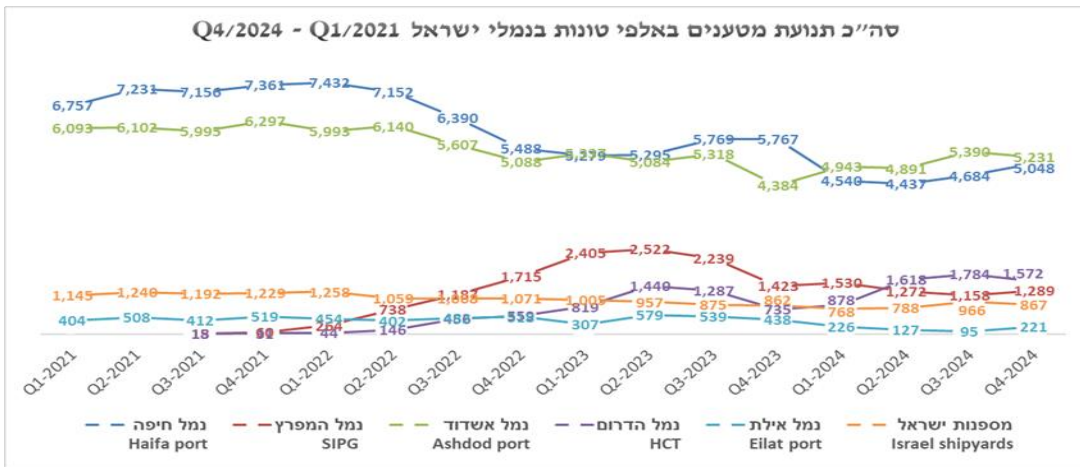
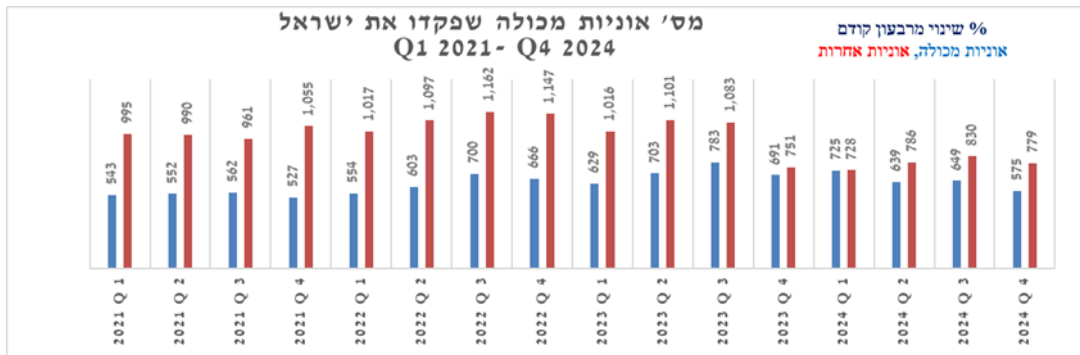
מגמות בפעילות נמלי ישראל

ביקורי אניות - בשנת 2024 חלה ירידה חדה במספר ביקורי האניות בישראל בשל הסיכונים הביטחוניים. חלק מהחברות הזרות נמנעו מלעגון בנמלים המקומיים, וחלקן העבירו את פעילותן לנמלים בטורקיה, יוון ומצרים.

טיפול במטענים - הירי לעבר הנמלים והשיבושים התפעוליים הובילו לירידה חדה בהיקף המטענים שטופלו בנמלים הישראליים, בעיקר בחודשים שבהם הלחימה הייתה בעיצומה. הכמות הכללית של המטענים שנפרקו ונטענו בנמלי ישראל צנחה בכ-25% בהשוואה לשנה הקודמת, כאשר נמלי אשדוד וחיפה דיווחו על ירידות משמעותיות בנפח הפעילות.

תנועת מכולות - בעקבות המצב, נרשמה ירידה משמעותית בכמות ה-TEU שטופלו בנמלים, כאשר מגזרים כגון תעשיית הרכב, מוצרי הצריכה והאלקטרוניקה חוו ירידה חדה בייבוא. במקביל, חלק מהמטענים הועברו דרך מדינות שכנות, דבר שהגביר את עלויות הלוגיסטיקה והוביל לעיכובים בשרשרת האספקה.





שנת 2024 הנה שנה המאופיינת בירידה ברווחי הספנות העולמית והעליה בכושר ההובלה הימית. התמתנות הגידול ב GDP והשפעתו על היקפי הסחר, אשר ניכר גם בהקיפי הסחר העולמי, הוביל להמשך דעיכה.

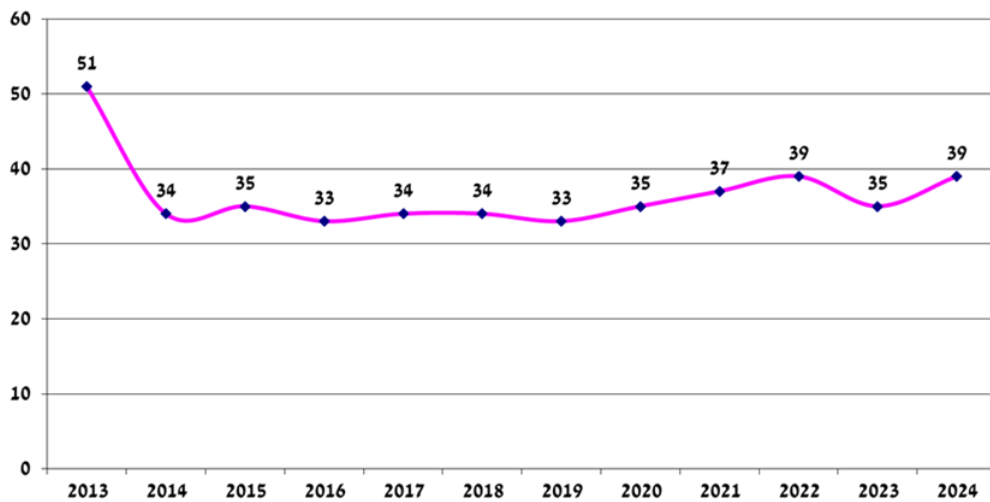
השנה הקרובה עומדת להיות מאתגרת עם המשך המיתון בסחר העולמי והמלחמה הנמשכת. באופן כללי, מגמת הירידה בהיקף כלי השיט והימאים הפעילים בצי הסוחר הישראלי, נשארה ללא שינוי לטובה כפי שניתן ללמוד מן התרשימים הבאים.



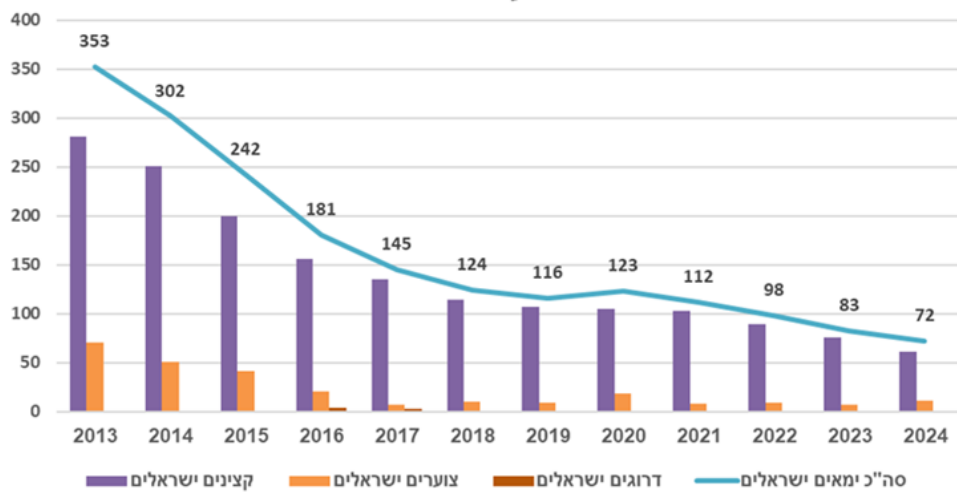
צי הסוחר הישראלי - מספר האניות הפעילות בצי הסוחר הישראלי הצטמצם במהלך 2024, כאשר מגמת הירידה במספר כלי השיט המונפים תחת דגל ישראל נמשכה. השפעה זו קשורה בעלייה בעלויות התפעול, תחרות גוברת מצד נמלים זרים, והסתת מטענים לנמלים חלופיים עקב המצב הביטחוני.

קציני צי סוחר פעילים - גם מספר קציני צי הסוחר הפעילים הראה ירידה, בעיקר בשל חוסר הוודאות בענף והירידה בביקוש לאניות ישראליות. מגמה זו מעוררת חשש לגבי עתיד הענף והצורך בהכשרת כוח אדם חדש לתחום.

אניות צי הסוחר בפיקוח ישראל לשנים 2013 - 2024



ימאים ישראלים פעילים בצי הסוחר





אתגרים וצפי להמשך 2024

המשק הישראלי תלוי בספנות כגורם קריטי ליציבות ולפיתוח הכלכלה. עם הירידה במספר כלי השיט הפעילים והמחסור הגובר בקציני צי סוחר מיומנים, עולה צורך משמעותי בהשקעה בתשתיות ימיות, בהגדלת הצי הישראלי ובהכשרת כוח אדם מקצועי שיספק מענה גם לענפים הנלווים כגון נמלים, לוגיסטיקה וגופים ממשלתיים.

במקביל, אתגרים גלובליים ממשיכים להשפיע על הענף:

- עלייה במחירי הדלק והאנרגיה – תנודתיות בשוק האנרגיה ממשיכה להשפיע על עלויות ההובלה הימית.
- חוסר יציבות גיאופוליטית – מתחים אזוריים ושינויי מדיניות סחר משפיעים על נתיבי השיט.
- רגולציה סביבתית מחמירה – מדינות רבות דורשות מעבר לדלקים וטכנולוגיות נקיים יותר, דבר שמעלה את הוצאות התפעול של חברות הספנות.
- תחרות עולמית גוברת – שיפור השירותים הלוגיסטיים בנמלים מרכזיים בעולם יוצר תחרות על נתיבי הסחר והיקפי ההובלה.

בין הצעדים המומלצים:

- ❖ הגדלת צי הסוחר הישראלי – השקעה באניות חדשות ומתן תמריצים לחברות לרשום אניות תחת דגל ישראל.
- ❖ פיתוח כוח אדם ימי – הקמת תכניות הכשרה ועידוד להכשרת קציני ים וטכנאים ימיים.
- ❖ שיפור תשתיות הנמלים – הרחבת מתקני הפריקה והטעינה ושיפור הקישוריות הלוגיסטית.
- ❖ תמיכה ממשלתית ורגולציה מותאמת – התאמות מדיניות שיאפשרו גידול בפעילות הספנות המקומית.

ללא תכנית אסטרטגית ברורה, ישראל עלולה להישאר תלויה במובילים זרים ולספוג פגיעה חמורה ביכולת התחרותית שלה בשוק העולמי. פיתוח ענף הספנות המקומי חשוב להבטחת עמידות כלכלית וביטחוניית לאורך זמן, ולחזק את מעמדה של ישראל כמרכז ימי חשוב באזור.



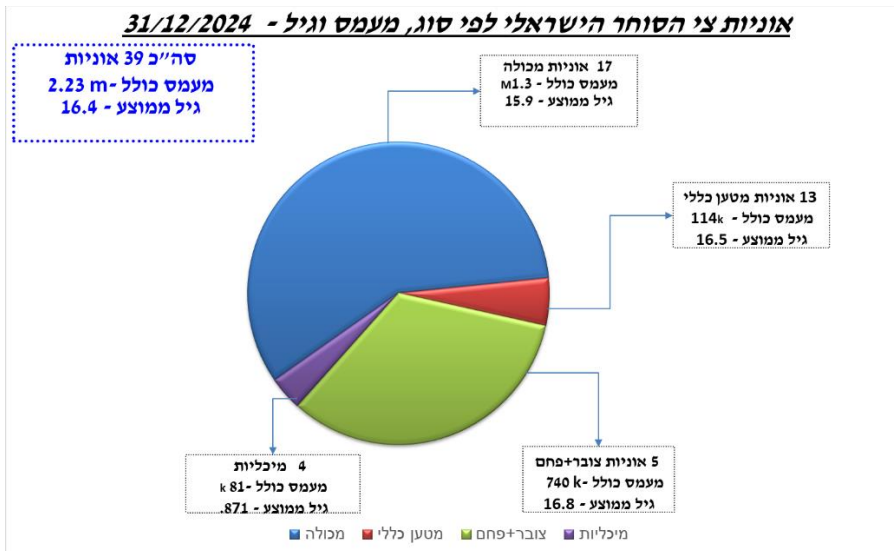
צי הסוחר הישראלי

נכון לחודש דצמבר 2024 צי האניות שבבעלות ובשליטה ישראלית עומד על 39 אניות במעמס הכולל (DWT) של 2.23 מיליון טון. סה"כ תפוסה ברוטו (GRT) 1.63 מיליון טון ותפוסה נטו (NRT) 940 א' טון. הגיל הממוצע של אניות צי הסוחר עומד על 16.5 שנים. 3 אניות מניפות דגל ישראל - במונחי טון מעמס מהווים כ 3% ובמונחי תפוסה (GRT) מהווים כ- 4% מכלל צי הסוחר.

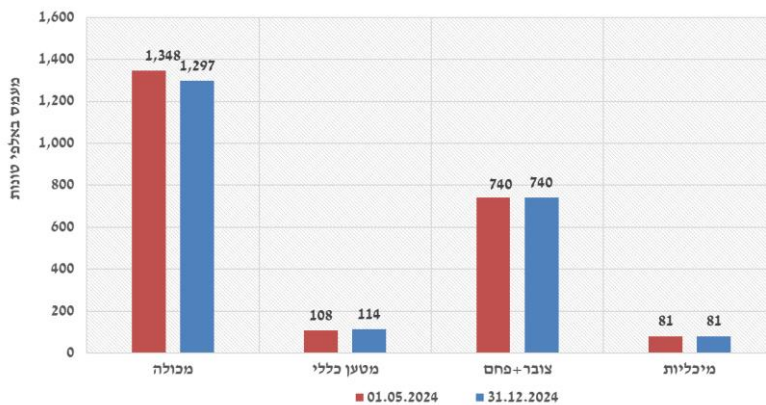
לוח 13: התפלגות גיל האניות שבבעלות ובשליטה של חברות הספנות הישראליות - 12.2024

שנת בניה / סוג אנייה	Until 2005		2010 - 2006		2015 - 2011		סה"כ אנייות	
	מס' אנייות	% מעמס	מס' אנייות	% מעמס	מס' אנייות	% מעמס	מס' אנייות	% מעמס
מכולה	1	5%	13	69%	3	26%	17	100%
מטען כללי	1	5%	8	50%	4	45%	13	100%
צובר+פחם	1	25%	3	51%	1	24%	5	100%
מכליות	1	18%	3	82%	0	0%	4	100%
סה"כ	4	12%	27	62%	8	25%	39	100%

אניות צי הסוחר הישראלי לפי סוג, מעמס וגיל - 31/12/2024



סה"כ מעמס בצי הסוחר הישראלי





חברות הספנות הישראליות

הצי הסוחר הישראלי נכון לחודש דצמבר 2024 כולל:

צים, שירותי ספנות משולבים בע"מ: בבעלות/שליטה של חברת צים 14 אניות במעמס כולל של 960 אלף טון ותפוסה של 832 אלף GRT. כל האניות בבעלות/שליטה בלעדית של צים הם אניות מכולה. אנייה אחת נושאת דגל ישראל.

צים גם מפעילה אניות בחכירה לטווחי זמן שונים. בנוסף צים מספקת ללקוחותיה שירותים לוגיסטיים הקשורים להובלה הימית.

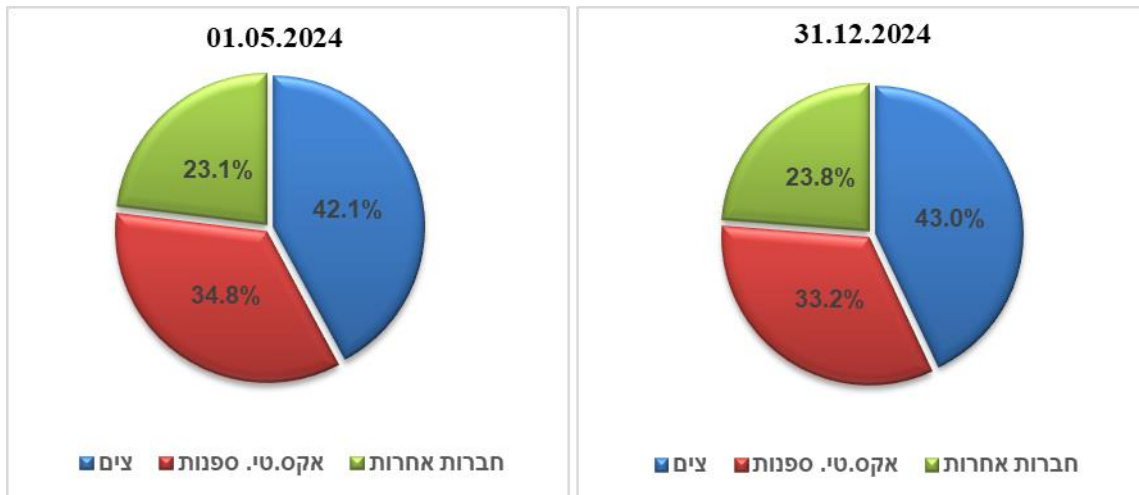
חברת אקס.טי. ספנות: ישנם 6 אניות במעמס כולל של 742 אלף טון ותפוסה של 492 אלף GRT. מהם 3 אניות מכולה, 2 אניות צובר פחם ומכלית אחת. כל האניות נושאות דגל זר.

חברות אחרות: 9 אניות מטען כללי, 2 אניות להובלת בקר, 2 אניות אספקה, 3 מכליות, 3 אניות צובר במעמס כולל של 531 אלף טון ותפוסה של 304 אלף GRT. 2 אניות בדגל ישראל.

לוח 14: צי הסוחר בבעלות ובשליטה ישראלית

חברה	01.05.2024			31.12.2024			חברה
	מעמס אוניות בבעלות/שליטה		מעמס (באלפי טונות)	מעמס אוניות בשליטה		מעמס (באלפי טונות)	
	ב- %	באלפי טונות		ב- %	באלפי טונות		
צים	42.1%	67	959	43.0%	67	959	צים
אקס.טי. ספנות	34.8%	0	793	33.2%	0	742	אקס.טי. ספנות
חברות אחרות	23.1%	9	525	23.8%	9	531	חברות אחרות
סה"כ	100.0%	76.4	2,277	100.0%	75	2,232	סה"כ

חלוקת מעמס האניות בחברות הספנות הישראליות





כ"א ימי ישראלי

עלויות השכר הגבוהות של קצינים וימאים במדינות הימיות המפותחות יצרו היצע גדול של ימאים מארצות העולם השלישי וממזרח אירופה, שעלותם לחברות הספנות הייתה נמוכה בהרבה מעלותם של ימאים מארצות מפותחות. כתוצאה מכך, ועל מנת להקטין את הוצאות התפעול של אניותיהן העבירו חברות ספנות לאומיות חלק גדול מהאניות בבעלותן לרישום בדגלי נוחות. כך נהגו גם חברות הספנות הישראליות (בנוסף לסיבות פוליטיות/מדיניות).

ממשלות ישראל קיבלו בשנים האחרונות החלטות באשר לרפורמה בענף הספנות הישראלי ובכלל זה סיוע כספי לחברות הספנות הישראליות במטרה לשמור על קיומו של צי סוחר ישראלי ולטפח כ"א ימי לאומי תוך צמצום התלות בכ"א זר. הכוונה הייתה למנוע את בריחת צי הסוחר מהמדינה (מסיבות כלכליות) ושמירה על מספר אניות בשליטה ישראלית וכ"א ימי ישראלי.

במסגרת הרפורמה בספנות הישראלית כפי שגובשה ע"י המדינה פעל משרד התחבורה לקידום הסכם עבודה קיבוצי דור ב' המפחית את עלות העסקת קציני הים לחברות הספנות.

החלטת הממשלה 1178 משנת 1996 אפשרה להפחית את מספר אנשי הצוות הישראליים ל-10 קצינים ודרוגים (מתוך 20 אנשי צוות באנייה) וסיוע ממשלתי של 35 מיליון ₪ לשנה במשך שנתיים. מהלך זה הפחית את עלויות הצוות לחברות הספנות מ-2.1 מיליון דולר ל-1.2 מיליון דולר לאנייה לשנה, לעומת 1/2 מיליון דולר לאנייה – עלות הפעלה בצוות זר מלא.

בתאריך 24/01/1999, בהחלטת ממשלה 4797, העבירה הממשלה סיוע נוסף של 20 מיליון ₪ לשנה למשך 4 שנים לחברות הספנות, במקביל חלה חובת איוש האניות בקציני ים בלבד והתניית הסיוע הממשלתי בהתייעלות קציני הים והפחתת עלויות למעסיק במסגרת הסכם העבודה הקיבוצי דור ב' בין איגוד קציני הים לחברות ספנות.

במסגרת שיפור כושר התחרות בשנים האחרונות התקבלה החלטת ממשלה מספר 1107 מיום 30/12/2013 שמבטיחה סיוע לספנות הישראלית עד שנת 2016. חברות הספנות הישראליות המעסיקות קצינים וצוערים ישראלים על אניותיהם נהנות מסיוע זה.

בנוסף שונו תקנות מס הכנסה והועלה שיעור הפחת לאניות ולמכולות לשיעור של 20% לשנה. ענף נוסף שהינו בהתפתחות מואצת הוא תחום הספנות החופית, במסגרתו נותנים שירותי הים לפעילות קידוחי הגז מול חופי ישראל. בענף זה מועסקים גם אנשי ים ישראלים שצוותם בכלי השיט מחויבת ע"פ חוק ותקנות הספנות החופית. הכוונה היא לטפח כ"א ישראלי מקצועי בעל יכולות בספנות ייחודית זו.



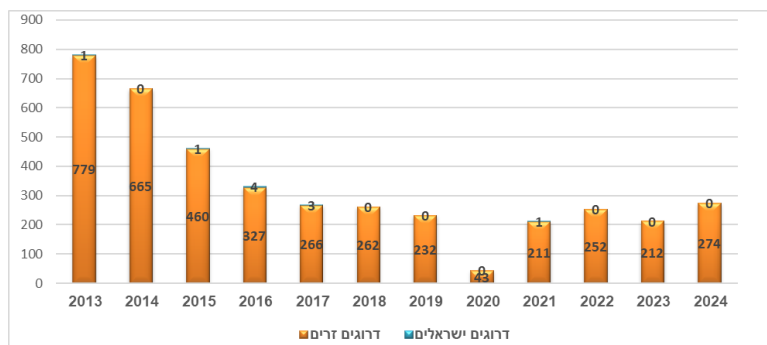
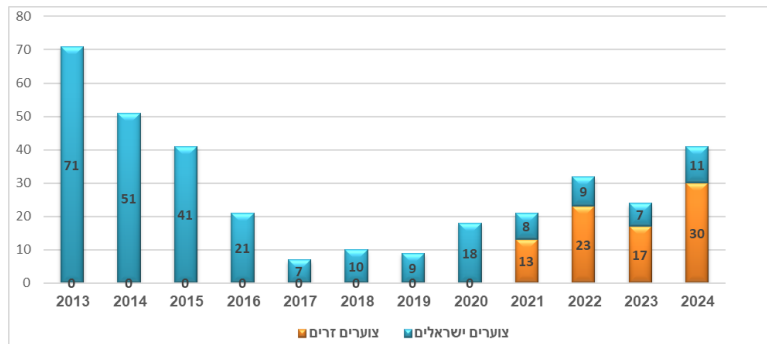
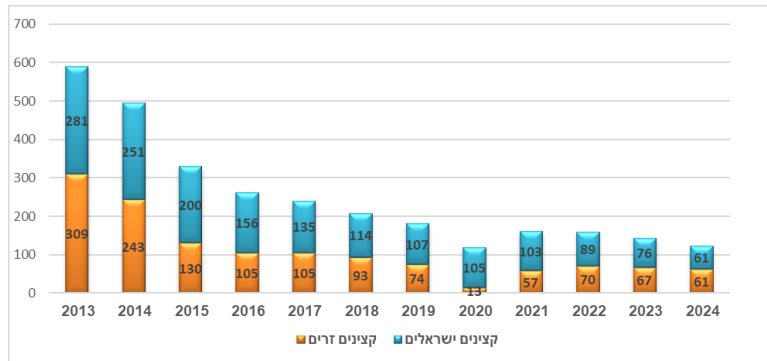
מצבת ימאים פעילים בצי הסוחר

מבוסס על כל הימאים הפעילים בצי הסוחר (נכון לדצמבר 2024)

- ◀ ימאי פעיל - ימאי אשר הפליג לפחות 30 יום במהלך השנה האחרונה.
- ◀ הדוח מציג את חברת ספנות האחרונה בה הפליג הימאי כאשר כל ימאי נספר פעם אחת
- סה"כ הימאים הפעילים רשומים בצי הסוחר הוא 437 מתוכם 72 ישראלים (19%).
- מס' הקצינים הפעילים בצי הסוחר הוא 122 - 61 ישראלים (50%).
- מס' הצוערים הפעילים בצי הסוחר הוא 41 - 11 ישראלים (27%).
- מס' הדרוגים הפעילים בצי הסוחר הוא 274 - כולם זרים.

לוח 15.1: מצבת ימאים פעילים בצי הסוחר לפי חברות הספנות

שם החברה	סה"כ ימאים	ימאים ישראלים	% הימאים הישראלים
צים	284	53	19%
XT ספנות	15	0	0%
מנו	41	4	10%
אחר	97	15	15%
סה"כ	437	72	16%





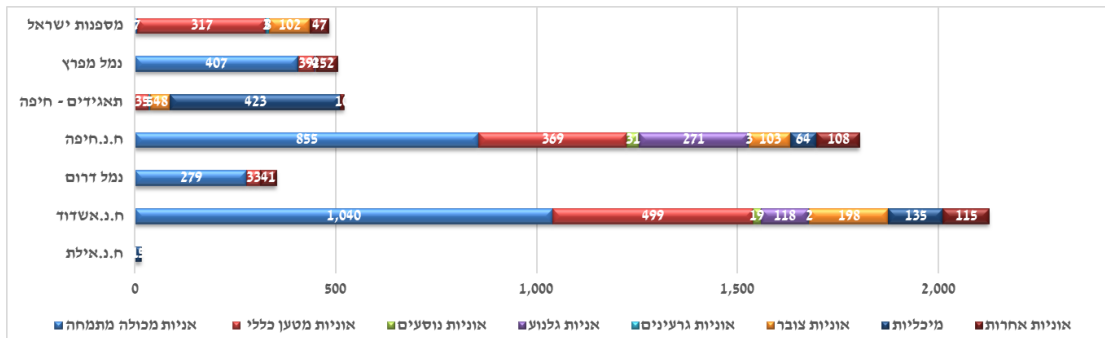
ביקורי אניות בנמלי המסחר (פקידות אניות)

בשנת 2024 פקדו את נמל חיפה 2,357 פקידות אנייה (כולל תאגידים נמליים), נמל המפרץ 504 פקידות, מספנות ישראל 484 פקידות, נמל אשדוד 2,126 פקידות, נמל הדרום 358 פקידות ונמל אילת 16 פקידות בלבד. סה"כ 5,845 פקידות אנייה.

לוח 16.1: ביקורי אניות בנמלים בשנים 2013-2024

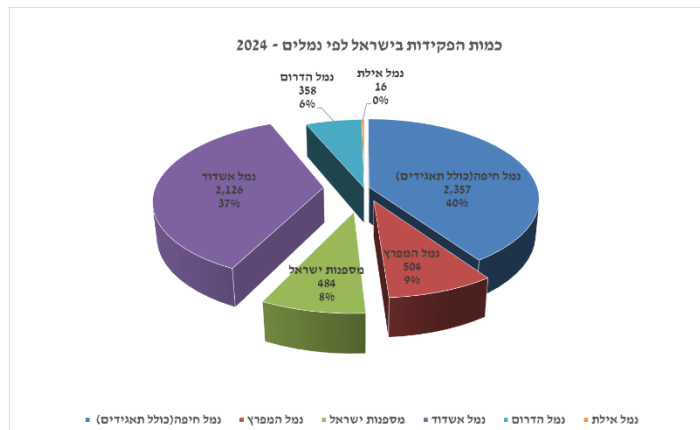
שנה	נמל חיפה	נמל המפרץ	מספנות ישראל	נמל אשדוד	נמל הדרום	נמל אילת	סה"כ
2013	3,500		385	2,267		161	6,313
2014	3,145		446	1,962		150	5,703
2015	3,133		467	2,173		119	5,892
2016	3,329		555	2,494		143	6,521
2017	3,383		498	2,384		129	6,394
2018	3,429		516	2,277		117	6,339
2019	3,542		524	2,249		135	6,450
2020	3,059		667	2,448		115	6,289
2021	3,142		671	2,288		142	6,243
2022	3,236	420	660	2,408	173	142	7,039
2023	2,811	730	530	2,189	437	132	6,829
2024	2,357	504	484	2,126	358	16	5,845

פילוח לפי סוגי אניות – 2024



לוח 16.2: ביקורי אניות בנמלים לפי סוגי מטען משוערים: 2024-2023

סוגי מטען	נמל חיפה		נמל המפרץ		מספנות ישראל		נמל אשדוד		נמל הדרום		נמל אילת		סה"כ נמלים
	2024	2023	שינוי %	2024	2023	שינוי %	2024	2023	שינוי %	2024	2023	שינוי %	
מכולות	850	767	-9.8%	407	558	-27.1%	1,039	1,105	-6.0%	11	11	-100.0%	2,492
מטען כללי	410	392	-4.4%	134	134	-46%	213	223	-4.5%	23	44	-48%	960
צובר חומרים	279	141	-49.5%				179	183	-2.2%				436
מתקנים	542	706	30.3%	6	6		434	455	-4.6%	9	96	-91%	1,250
לה מוגדר	730	351	-51.9%	32	15		261	223	17.0%	47	15	213%	707
סה"כ	2,811	2,357	-16.2%	730	504	-31.0%	2,126	2,189	-2.9%	358	437	-18.1%	5,845





ביקורת אניות זרות בנמלי ישראל P.S.C (כולל נמלי האנגריה)

Port State Control – פיקוח בטיחותי על אניות זרות הפוקדות את חופי הארץ. מדינת ישראל מפעילה מערכת פיקוח על אניות זרות P.S.C החל משנת 1997 בהתאם להחלטות ארגון הספנות העולמי (IMO) וארגון העובדים העולמי (ILO). פיקוח P.S.C מיושם ע"מ לוודא שאניות זרות הפוקדות את נמלי ישראל עומדות בדרישות של הארגונים הבינלאומיים. ישראל חברה בארגון P.S.C האזורי הים-תיכוני. מדינות אחרות החברות בארגון הם אלג'יריה, יוון, מצרים, ירדן, לבנון, מלטה, מרוקו, טוניס ותורכיה. רשות הספנות והנמלים אחראית על כל פעילויות ה-P.S.C ושואפת לבדוק כל אניית נוסעים וכל מכלית שמגיעה לנמלי ישראל, בנוסף לכך 25% מאניות המכולה ואניות מטען כללי בדגש על אניות צובר. במהלך שנת 2024 נעשו 275 בדיקות על אניות ועוכבו 7 אניות בלבד.

לוח 17.1: פעילות שנתית של פיקוח אניות זרות שנבדקו בנמלי ישראל 2013 - 2024

שנה	מס' פקידות אניות בנמלים	סה"כ אניות בודדות	מס' אניות שנבדקו	% אניות שנבדקו	מס' אניות שנעצרו	% אניות שנעצרו
2013	6,357	1,913	259	13.5%	15	5.8%
2014	5,678	1,754	216	12.3%	7	3.2%
2015	5,890	1,857	227	12.2%	8	3.5%
2016	6,401	1,906	228	12%	23	10.1%
2017	6,342	1,899	311	16.4%	7	2.3%
2018	6,301	1,814	283	15.6%	4	1.4%
2019	6,196	1,809	310	17.1%	1	0.3%
2020	5,456	1,469	189	12.9%	2	1.1%
2021	6,243	1,845	398	21.6%	14	3.5%
2022	7,373	2,230	432	19.4%	19	4.4%
2023	7,095	2,116	411	19.4%	6	1.5%
2024	6,119	1,431	275	19.2%	7	2.5%

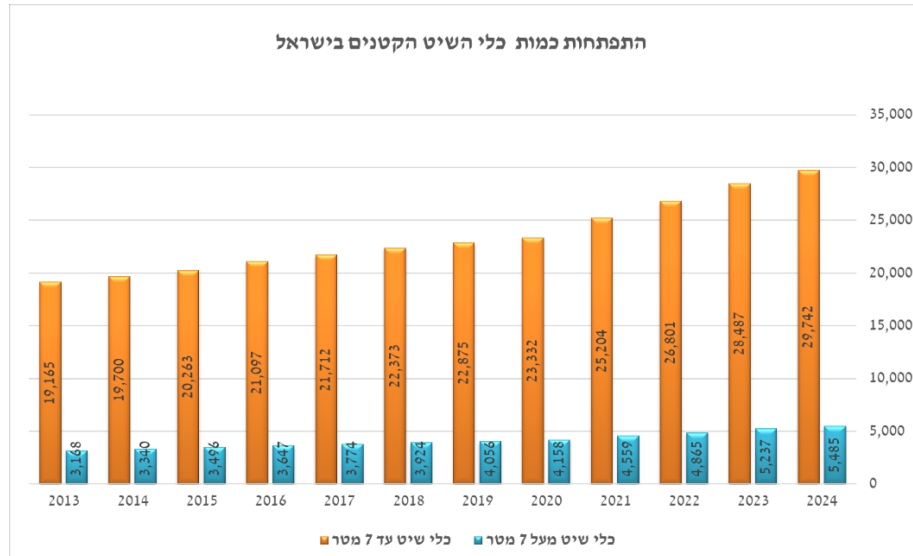
לוח 17.2: אניות זרות שנבדקו בנמלי ישראל 2024

מרחב נמל	מס' פקידות אניות בנמל	סה"כ אניות בודדות	מס' אניות שנבדקו	% אניות שנבדקו	מס' אניות שנעצרו	% אניות שנעצרו
חיפה	3,398	706	198	28.0%	6	3.0%
אשדוד	2,505	623	69	11.1%	1	1.4%
אילת	16	16	8	50.0%	0	0.0%
חדרה	44	25	0	0.0%	0	0.0%
אשקלון	156	61	0	0.0%	0	0.0%
סה"כ	6,119	1,431	275	19.2%	7	2.5%



כלי שיט קטנים

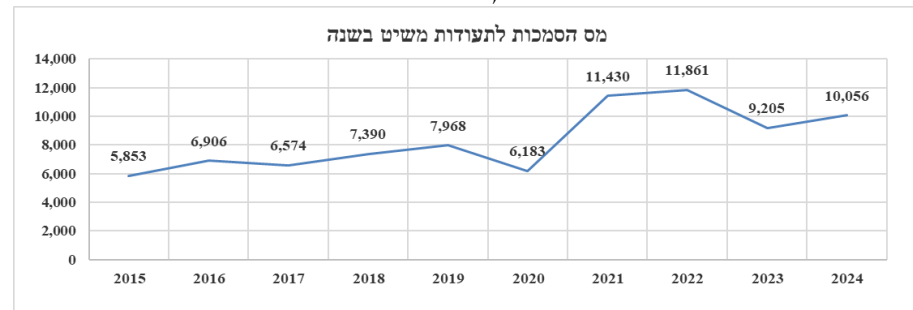
בסוף שנת 2024 רשומים בישראל 35,227 כלי השיט הקטנים כבעלי כושר שיט. 29,742 כלי שיט באורך של עד 7 מטר ו 5,485 כלי שיט באורך של מעל 7 מטר.



מספר המשיטים בישראל בשנת 2024 עומד על 119,907 בעלי רישיונות (החל מאופנועי ים, סירות מנוע עד 7 מ' ומעל 7 מ', סירות מסחריות, סירות אימונים, יכטות, גוררות וסירות למסע בינ"ל)



מס' הסמכות בשנת 2024 עמד על 10,056 רישיונות





רשות הספנות והנמלים

רשות הספנות והנמלים הינה הזרוע של משרד התחבורה לגיבוש ויישום מדיניות הממשלה/המשרד בתחומי הספנות, הנמלים, מעגנות וכלי שיט קטנים. רשות הספנות והנמלים פועלת במתכונתה הנוכחית החל מפברואר 2005 – מועד החלת "חוק רשות הספנות והנמלים", היא הוקמה על בסיס המבנה הארגוני והתפקידים של מנהל הספנות והנמלים. תפקידה לאגד את כל נושאי הספנות והנמלים בישראל ולשמש הגורם הרגולטיבי בין כל הגופים הרלבנטיים.

"חוק רשות הספנות והנמלים" הוסיף לתפקידי הרשות את תחומי העבודה הבאים:

- פיקוח רגולטיבי על נמלי המסחר – חיפה, אשדוד אילת ומספנות ישראל וכן על חברת נמלי ישראל (חנ"י) האחראית על פיתוח התשתיות בנמלים הקיימים והחדשים.
- ריכוז, עיבוד ופרסום מידע ונתונים בנושאי ספנות ונמלים וכן ייזום מחקרים בתחום הנמלים.
- ייעוץ לשרים בעניין תכניות הפיתוח שהוכנו ע"י חברת הפיתוח והנכסים (חנ"י).
- הבטחת קיומה של תחרות כלכלית בין הנמלים.
- הבטחת רמות שרות ללקוחות הנמלים.
- סיוע בגיבוש ויישום מדיניות הממשלה בתחום הפרטת הנמלים והרפורמה בתעריפי הנמלים.

משרד התחבורה, באמצעות רספ"ן, יוזם ומבצע רפורמות בספנות במטרה לשמור על תשתית כלכלית שתבטיח קיומה של תשתית ספנות ישראלית (אניות וימאים ישראלים) ועל כושר תחרות כלכלי מול הספנות הזרה. בפעילות רספ"ן הושם דגש על נושאים כמו בטיחות השיט והחיים בים, באניות ישראליות ובאניות זרות הפוקדות את נמלי ישראל, וכן שמירה על איכות הסביבה הימית. פעילות רספ"ן מיועדת בעיקר להשגת היעדים הבאים:

- שמירה על קיומה של תשתית ספנות ישראלית – כ"א מקצועי ואניות העומדות בתקני איכות ובטיחות גבוהים וכן יכולת הובלת מטענים חיוניים בזמן חירום (במסגרת רשות תובלה ימית).
- פיתוח ענף הספנות הישראלית והגדלת תרומתו הכלכלית למשק.
- השתתפות בקביעה הממשלתית בתחום התעריפים בנמלים (רפורמה).
- שמירה על תשתית מחשוב אחידה בנמלים ומעבר ל"נמלים ללא ניירת" - תס"ק-ים.
- הגברת בטיחות השיט והחיים בים באניות ישראליות וזרות, ופיקוח על רמת הבטיחות באניות ישראליות.
- תפעול ואחזקת מגדלורים.
- מניעת זיהום הים באמצעות הגברת הפיקוח על אניות בכלל ומיכליות בפרט, הפוקדות את נמלי ישראל.
- הכשרת כ"א ימי מקצועי והסמכתו.
- הסדרת פיתוח תשתית נמלית הולמת (נמלי מסחר, אנרגיה, תיירות ודייג).
- קיום הקשר הבינלאומי, תוך שמירה על עקרון חופש השיט. הצטרפות לאמנות בינלאומיות ויישומן. התקשרות בהסכמים בילטרליים ומולטילטרליים כדי להגביר את הפעילות הבינלאומית. השתתפות בוועדות ובארגונים בינלאומיים בתחום הספנות.
- רישוי ופיקוח על כלי שיט קטנים וכן הסמכת משיטים באמצעות מערך בחינות עיוניות ומעשיות.
- פיתוח תשתיות במעגנות ופיקוח בטיחותי עליהן.
- הקמת מאגר מידע לספנות ונמלים לשימוש קברניטי המשק, הנמלים ולקוחות הנמלים.



אגף כלכלה וקשרי חוץ

האגף לכלכלה וקשרי חוץ מסייע בתכנון וגיבוש המדיניות הלאומית בענייני ספנות ונמלים.
בתחום הספנות:

- ייזום והשתתפות בגיבוש וקביעת מדיניות הממשלה וחקיקה.
- ביצוע פעילות בארץ ובחו"ל לשיפור כושר התחרות הכלכלי של הספנות הישראלית (סיוע ממשלתי, עדכון תקנות המיסוי, עדכון חקיקה, הקטנת עלויות תפעול) וכן ייזום, השתתפות וסיוע בגיבוש הסכמים בינ"ל - בילטרליים ומולטילטרליים, שיתופי פעולה אזוריים, ועדות וארגונים בינ"ל.
- רישום כלי שיט ישראליים, בדגל ישראל ובדגל זר שבבעלות/שליטה ישראלית, בהסתמך על חוק הספנות (כ"ש - תש"ך 1960) וחוק הספנות (כ"ש זר בשליטה של גורם ישראלי התשס"ה-2005).
- איסוף, עיבוד והפצת מידע, מחקרים בארץ ובחו"ל.
- הקמה ותפעול של מערכות מידע ממוחשבות לספנות ונמלים.
- ייזום והשתתפות בהצטרפות לאמנות כלכליות בינלאומיות בתחום הספנות.
- ייזום סדנאות TAIEX בנושאים ספנותיים.

בתחום קשרי חוץ:

- השתתפות בארגונים (העוסקים בספנות).
 - א. IMO – ארגון הספנות הבינלאומי.
 - ב. E.C – מדינות הקהילה האירופית
 - ג. O.E.C.D – ארגון שת"פ כלכלי של המדינות המפותחות.
- ייזום השתתפות ויישום אמנות בינלאומיות (כלכלת ספנות בלבד).
 - א. C.L.C – אמנת החבות האזרחית.
 - ב. IOPC FUND 1992 – קרן לפיצויים בגין נזקי זיהום ים בשמן.
 - ג. (G.A.T.T) W.T.O - ארגון הסחר העולמי – שירותי ספנות.
 - ד. TISA - הסכם הסחר בשירותים המתגבש בין פורום מצומצם של מדינות.
 - ה. F.A.L – האחדת דוקומנטציה ותקשורת E.D.I.
 - ו. BUNKER OIL – אמנה בינ"ל לפיצוי בגין נזקים שנגרמו מזיהום בשמן מאניות שאינן מיכליות.
 - ז. LLMC – הגבלת אחריותם של בעלי אניות.
 - ח. HNS – בחינת הצטרפות לקרן בינ"ל לפיצוי בגין נזקים שנגרמו מאניות כימיקלים ומכולות
- הסכמים בילטרליים שנחתמו/אושרו/בהליך:
 - א. סין*, אוקראינה, דרום-קוריאה, רוסיה, בלגיה, ווייטנאם ולוקסמבורג, קפריסין ובולגריה – נחתמו הסכמים ואושרו.
 - ב. יוון – נחתמו הסכמים וטרם אושרו.
 - ג. הודו, וגרמניה - הסכמים בהליך.
- * עם סין נחתם הסכם נוסף המרחיב את הסכם הספנות המקורי לנושאי שירותים לוגיסטיים.
- שיתוף פעולה בתחומים הבאים:
 - א. M.O.U on P.S.C - שת"פ אזורי עם מדינות דרום ומזרח הים התיכון.
 - ב. REMPEC - שת"פ אזורי ללוחמה בזיהום ים בשמן בים התיכון.
 - ג. MEDA- M.O.S - שת"פ עם הקהילייה האירופאית להובלה בים במקום ביבשה.
- ארגונים בינלאומיים ופרויקטים ספנותיים אזוריים: (M.A.P, SAFE MED, IMP)

בתחום הנמלים:

- תעריפים ואגרות: מעקב אחר הרפורמה בשיטת התעריפים בנמלים (בשיתוף עם הלשכה המשפטית, אגף תכנון וכלכלה ואגף תקציבים במשרד אוצר).
- השתתפות בגיבוש ויישום מדיניות הממשלה בהפרטת הנמלים.
- שת"פ בינלאומי בנמלים.
- שיפור שירות ללקוחות והתייעלות הנמלים (תור תפעולי/חלונות").
- עידוד תחרות כלכלית בתחום הנמל ובין הנמלים (סטטיסטיקה / מחקרים).
- תקציב פיתוח לנמלים ולחנ"י – המלצות לשר התחבורה.
- מדדי שירות – החל משנת 2006 מפורסמים מדדים לבדיקת רמת השירות בנמלים.

מערכות מידע ועיבוד נתונים:

- מאגר מידע לאומי בנושאי ספנות ונמלים.
- איסוף עיבוד והפצת נתוני ספנות ונמלים באופן שוטף.
- מערכת מסרים אלקטרוניים בקהיליית הים – "תסק-ים" (מיתוג + פיתוח).



אגף כ"א ימי מינהל וארגון

פעילות האגף:

- תכנון כ"א ימי, הערכת תחזיות ביקוש והיצע לקצונה ישראלית בחב' הספנות ומעקב אחר מימושו.
- הנפקת פנקסי ימאים כדרכון וגם כתעודת רישיון עבודה לציבור הימאים הישראלים.
- רישום ימאים, מעקב ודיווח, ניהול תיקי ימאים, ניהול רישום "הזמן הימאי" של ימאים ועדכון.
- פיקוח על משמעת ועל כשירות רפואית של ימאים ישראלים וזרים.
- הפעלת המועצה להסמכת ימאים וועדות המשנה.
- יישום אמנות בינלי בנושא כ"א ימי של ארגון העבודה הבינלי (ILO) וארגון הספנות הבינלי (IMO).
- גיוס והכשרת קצינים לצי הסוחר באמצעות הרשות לחינוך והכשרה ימית.
- הוצאת תעודות יושר באמצעות קשר ישיר למחשב המשטרתי.
- הפעלת בית הדין המשמעתי לימאים.
- הנפקת תעודות כשירות רפואית לפי אמנה בינ"ל.
- ועדת ערר רפואית בתיאום וייעוץ עם יועץ רפואי רספ"ן.
- בדיקה ואישור רשימות צוות אנייה לפני הפלגה.

מסלול גיוס והכשרת קצונה ימית

1. איתור מועמדים ומיון ראשוני: חיילים משוחררים – באמצעות הלשכה להכוונת חיילים משוחררים ודרך מודעות בכלי התקשורת השונים.
2. מבחני התאמה ובדיקות רפואיות.
3. קורסי הכנה: כיבוי אש, הישרדות, בטיחות אישית ועזרה ראשונה במכון להכשרת ימאים בעכו.
4. הפלגות הכרות והתנסות באניות צי הסוחר לפרקי זמן של שבועיים עד 3 חודשים.
5. קורס ייעודי במכון להכשרה ימית בעכו – חובל משמרת או קצין מכונות משמרת.
6. הפלגות צוערים – הפלגות באניות צי הסוחר כצוערים עד לצבירת זמן ימי של 12 חודשים.
7. מבחני הסמכה – לאחר צבירת זמן ימי עוברים הצוערים מבחני הסמכה בע"פ ומקבלים דרגת קצונה בצי הסוחר.
8. קיום "ימים פתוחים" במכון להכשרה ימית בעכו, להכרת המכון וקבלת הסבר בנושא קציני הים.

הרשות לחינוך והכשרה ימית

- הכשרת קציני ים במסגרת המכון להכשרה ימית בעכו.
- הכשרה ביחידה לקליטה ובטיחות באנייה "דדו".
- קורסים G.M.D.S.S לחיל הים ומכון להכשרה ימית בעכו.
- קורסי A.R.P.A – מדמה מכ"ם ממוחשב ע"ג PC במכון.
- שיווק קורסים לגורמי חוץ - תעשייה, משיטים, מכבי אש, משטרה וכו'.
- קורסים מיוחדים לחברות ספנות מנו וכספי.
- קורס הכרת מכליות לחברת גדות ים.
- קורסים לחובל בכיר וקצין מכונות בכיר.
- קורסי S.T.C.W סיפון ומכונה.

מחלקת הדרכה והסמכת עובדי הנמלים

- המחלקה הוקמה כפועל יוצא של חוק "רשות הספנות והנמלים", וייעודה ליישם את נושא הכשרת עובדי הנמלים והסמכתם. נקבעו נהלים והנחיות בנושאים הבאים:
- דרישות סף לקליטת עובד חדש בחברת הנמל.
 - פיקוח על קורסים ויומני קורסים תפעוליים ומתן אישורי הסמכה.
 - פיקוח על תיקי קורסים של מקצועות נמליים ובחינת אפשרות לשיפורם.
 - קביעת מדריכים ובוחנים למקצועות הנמליים.
 - פיקוח על בדיקות רפואיות תקופתיות לעובדי הנמלים.
 - פיקוח על פרקי זמן מינימאליים למעבר בין המקצועות הנמליים.
 - פיקוח על סידורי עבודה בנמלים.
 - מעקב אחר תאונות עבודה בנמלים.
 - רכישת סימולטור למנופים ע"י חב' הנמל חיפה ואשדוד.
 - ביצוע הכשרה לעובדי הנמלים בנושא שינוע ימי של סחורות מסוכנות.



אגף הנדסה ותפעול

לאגף שלוש משימות עיקריות:

- טיפול ואישור הנושאים ההנדסיים הקשורים בכלי שיט ומבנים ימיים.
- אישור ומעקב על עבודות בתחום התשתיות הנמליות והמרחב הימי ומעקב על נושאי התפעול בנמלים.
- מעקב והשתתפות בוועדות התכנון ופיקוח בנושאי מעגנות ומבני תשתיות ימיות.
- יזום תכניות פיתוח ופרויקטים בנמלים ומעגנות.
- קידום תקנות וחקיקה בנושאים הרלוונטיים.
- ניהול ספנות חופית.

גף הנדסת כלי שיט ומתקנים ימיים

- בגף מועסקים שני מהנדסי אניות המטפלים באישורים הנדסיים שוטפים ובפרויקטים מיוחדים לכלי שיט ולמתקנים ימיים לאורך החופים. הנושאים המטופלים כוללים בדיקות חוזק ויציבות כלי- שיט, ניסוי ים, אישור אניות נוסעים זרות, תכניות ומפרטים של כלי שיט, ניהול ספרות פרסומי IMO וכן אישורים הנדסיים שוטפים, בנושאי תכנון ובניה של כלי שיט.
- יישום חוק המוגבלים, נושא רעש בכלי שיט, ביקורות הספנה תקופתיים וכן ביקורות הנדסיות שוטפות בכלי שיט.
- קידום חקיקה הנדסית בנושאי כלי שיט ומתקנים ימיים.

גף נמלים ומעגנות (לא כולל נמלי חיפה, אשדוד, אילת)

גף נמלים ומעגנות כולל את התפקידים הבאים:

- פיקוח על הנמלים והמעגנות.
- תיאום, פיקוח ומעקב על פרויקטי פיתוח בנמלים/מעגנות באזור מימי החופים.
- פרסום ועדכון חוקים/תקנות בתחומי בטיחות השיט ותפעול המעגנות.
- ייצוג משרד התחבורה בוועדות הסטטוטוריות השונות כגון הוועדה להגנת הסביבה החופית, המועצה הארצית לתכנון ובנייה, וכו'.
- נושאי המיפוי הימי לאורך החופים, ריכוז ועדות מקצועיות בנושאי מעגנות ונמלים, ייזום ואישור פרויקטים ימיים לאורך החופים.
- **רשימת הנמלים והמעגנות שבפיקוח הם:** נמל עכו, נמל טבריה, נמל ת"א, מעגנת שביט, מרינה הרצלייה, מרינה אתרים ת"א, נמל יפו, מרינה אשדוד, מרינה אשקלון, מרינה אילת,

גף נמלים (נמלי חיפה, אשדוד ואילת) ומתקני תשתית נמליים

הגף נוצר בעקבות "חוק רשות הספנות והנמלים"- פברואר 2005. תפקידי הגף הם:

- פיקוח רגולטור בנושאי תשתיות, מערכות ומתקני נמל בנמלי חיפה, אשדוד ואילת.
- פיקוח על דרכי הפיתוח של הנמלים ומעקב אחרי תכניות הפיתוח.
- עידוד החדרת טכנולוגיות חדישות בנמלים.
- פיקוח ובקרה הנדסית על פרויקטים ומבנים ימיים(רציפים, מנופים, ציוד נמלי וכו').
- שמירה על כללי התור התפעולי.
- מעקב אחר רמות השירות.
- פיקוח על שירותי הנמל.
- פיקוח על שירות יעיל מצד חב' הפועלות בנמלים וחנ"י ועידוד התחרות הבן-נמלית והבינלאומית.
- יישום חוק ספנות חופית.



אגף לפיקוח ובקרה

תפקיד האגף לפקח על אניות ובטיחות השיט. האגף אחראי על יוזמות החקיקה הספנותית, ייצוגה של מדינת ישראל בגופים המקצועיים בעולם הספנות שבראשם הארגון הספנות הבינלאומי (I.M.O). האגף פועל לאכיפה של אמנות בינלאומיות בנמלי ישראל ונושא הכשרת והסמכת הקצונה הישראלית וקביעת סטנדרטים מקצועיים בתחום הספנות. האגף מפקח על כלי שיט זרים הנכנסים לתחום המים הריבוניים של המדינה ולנמלי ישראל ובודקת כשירות האנייה וצוותה ע"מ למנוע תאונות ימיות וזיהום ים. חוקרת ומוציאה מסקנות ולקחים. האגף עוסק במכלול נושאים הקשורים בבטיחות השיט ושמירה על הסביבה הימית ומפקח על תקינות האניות שבדגל והזרות המגיעות לישראל מכל ההיבטים כמו: גוף, מערכות הנעה, כושר תמרון, תאימות ועמידה בתקנות ואמנות בינלי, יציבות, אישור טעינת חומרים מסוכנים, קשר אלחוטי ולווייני, והכשרה ראויה של מפעילי האנייה. האגף מורכב מרבי חובלים, מכונאים ראשיים, מפקח רדיו, בעלי ניסיון וידע רב. בעקבות הרפורמה בנמלים, הוספו מטלות לאגף בנושאים הנוגעים לרגולציה על תפעול הנמלים בהיבטים של בטיחות השייט ואיכות הסביבה:

- ◀ בטיחות השיט בתחום הנמלים ובמבואותיהם כולל VTS.
- ◀ שינוע, אחסון ומוכנות לאירועי חומרים מסוכנים (חומ"ס).
- ◀ נושאי איכות הסביבה: זיהום הים, זיהום אוויר, מתקני קליטה נמליים.
- ◀ פיקוח על נמלי האנרגיה – חדרה, קצא"א, מסופי דלק וכימיקליים בחיפה ואשדוד.

תפקידי המחלקה הטכנית:

- בדיקת אניות ישראליות בארץ ובעולם בהתאם לדרישות אמנות וקודקסים בינ"ל כמו:
 1. אמנת בטיחות החיים בים (SOLAS).
 2. אמנת קווי הטעינה (Load Line)
 3. האמנה למניעת זיהום ים (MARPOL)
 4. האמנה להכשרה והסמכת יורדי ים (STCW)
 5. האמנה למניעת התנגשויות בים (COLREG)
 6. האמנה לבטיחות מכולות (CSC)
 7. קוד לניהול בטיחותי (ISM Code)
 8. הובלת מטענים רדיואקטיביים (INF Code)
 9. נוהל אחסון ואבטחת מטענים (Cargo Stowage & Securing)
 10. מטענים מסוכנים (IMDG Code).
 11. טיפול בטוח במטען מוצק בצובר (BC Code).
 12. הובלה בטוחה של גרעינים בצובר (GRAIN Code).
 13. טעינה ופריקה באניות צובר (BLU Code).
 14. הליכי בדיקות אש (FTP Code).
 15. אזעקות, אותות וסימנים (Alarms & Indicators Code).
 16. שעות עבודה ומנוחה של ימאים (Hours Of Work & Rest).
 17. בדיקה והערכה של מתקני ציוד והצלה (Testing Of Life-Saving Appliances).
 18. ציוד ומתקני הצלה (LSA Code).
 19. סימנים ואותות (Code Of Signals).
 20. מדריך רפואי כולל רשימת ציוד ותרופות (WHO- Medical Guide).
 21. בטיחות מערכות אש (FSS Code)
 22. בטחון באניות ובנמלים (ISPS Code)
 23. האמנה למי נטל BMW



- בדיקת אניות זרות במסגרת Port State Control בהתאם לאמנות וקודים הנ"ל ובנוסף:
 1. בטיחות כלי שיט מהירים (HSC Code).
 2. בנייה וציוד של אניות חדשות המובילות כימיקלים מסוכנים בצובר (IBC Code).
 3. בנייה וציוד של אניות ישנות המובילות כימיקלים מסוכנים בצובר (BCH Code).
 4. הובלה בטוחה של אניות המובילות עצים על הסיפון (Timber Deck Cargo Code).
 5. הובלה בטוחה של אנשים בכלי שיט לאספקת מתקנים ימיים (OSV Code).
 6. בנייה וציוד של אניות חדשות המובילות גזים נוזלים בצובר (IGC Code).
 7. בנייה וציוד של אניות ישנות המובילות גזים נוזלים בצובר.
 8. בנייה וציוד של אניות ישנות מאוד המובילות גזים נוזלים בצובר.
 9. בטיחות בכלי שיט הנתמכים באופן דינאמי (Dynamically Supported Craft Code).
 10. בנייה וציוד לכלי שיט העוסקים בקידוחים ימיים (Offshore Drilling Units Code).
- בדיקת כלי שיט בהתאם להחלטות הארגון הימי הבינ"ל (IMO).
- בדיקות שנתיות ופיקוח בגוררות.
- בדיקות שנתיות ופיקוח במכמורתנים.
- בדיקות שנתיות ופיקוח ספינות ואניות נוסעים בשכר בחופי הארץ.
- פיקוח והשגחה על מטענים כולל מתן אישורי טעינה למטענים מסוכנים ומטענים בצובר.
- פיקוח על בניית כלי שיט חדשים.
- הפעלת חדר המצב בעת חירום או בעת אירוע ימי.
- פרסום הנחיות Shipping Notices לאניות וכן הודעות לכלל הימאים בכל הנוגע לנושאים דחופים הנוגעים לבטיחות השיט במימי המדינה.
- חקירת תאונות ימיות והפקת לקחים.
- יישום אמנות בינ"ל.
- עדכון חקיקה ישראלית.
- הכשרה והסמכה של קצינים ישראלים כולל בחינות בכתב ובע"פ.
- מבחני אימות והכרה בתעודות הסמכה זרות.
- פיקוח על תקינות וידע של צוותי הבטיחות באניות.
- בדיקה והנפקת התעודות הבאות:
 - ציוד בטיחות Safety Equipment.
 - בטיחות הקשר Radio Safety.
 - מניעת זהום הים I.O.P.P.
 - ניהול בטיחותי Int. Safety Managements.
 - תעודת ביטחון Int. Ship Security Cert.
 - תעודת רשומת תולדות האנייה Continuous Synopsis Record.
 - צוות הבטיחות Safe Manning.
 - רישיון שייט.
- פיקוח על הקמת מגדלורים ומשואות אור ברחבי הארץ ואחזקתם.
- ראינות ובחינות להתאמת מועדים לקורסים לקציני סיפון ומכונה.
- פיקוח על מבחני רדיו בשיטת GMDSS.
- הכנת סילבוסים ועדכונים בהתאם לדרישות ה-STCW.
- השתתפות בוועדות מקצועיות של הארגון הימי הבינ"ל IMO וכן השתתפות בסמינרים ובימי עיון בנושאים הנמצאים בפיקוח המחלקה הטכנית.



האגף לרישוי כלי שיט קטנים ומשיטים

תחום כלי השיט הקטנים הוא תחום שמתפתח במהירות כתוצאה מקצב הגידול בכמות כלי השיט ומכמות המשיטים. עם התפתחות הענף הוסדרו כללים, חוקקו חוקים והותקנו תקנות ע"מ להסדיר את אותה פעילות ימית ענפה.

האגף לכלי שיט קטנים ומשיטים מהווה יחידה אחת, שעיקר משימותיו הם:

רישוי כלי שיט שאורכם עד 24 מטר, **רישוי המשיטים והסמכתם** להשיט את כלי השיט הללו.

האגף מתווה את דרישות הבטיחות ומפקח על אכיפתם, בכל סוגי הפעילות הימית, בשיתוף עם משטרת ישראל.

לפעולות עיקריות אלו, נלוות פעילויות נוספות, המרכיבות את תהליכי הרישוי.

תחום רישוי המשיטים - ביצוע מבחני רישוי עיוניים ומעשיים (כתיבת המבחנים, השגחה על ביצועם, בדיקתם והוצאת תעודות משיט לאנשים שהוסמכו.

תחום רישוי כלי שיט – טיפול בכל הכרוך בשלבים של טרם יבוא או בנייה, רישום במרשם הישראלי, בדיקת כלי השיט לאחר שנסתיימה בנייתם ורישומם, קביעת דרישות הבטיחות לפי ייעודם, לתחום השיט המתוכנן ומאפייני כלי השיט.

ביצוע מעקב על כשירות כלי השיט וביצוע בדיקות תקופתיות, לכל כלי השיט החייבים ברישוי (כ- 8,500 כלי שיט נבדקים בממוצע בשנה).

ייעוד ומשימות:

- הסמכות ורישוי משיטים.
- רישום ורישוי כלי שיט קטנים.
- העברות בעלות לכש"ק.
- בקרה על יבוא כש"ק.
- טיפול בהיתרים ליבוא כלי שיט.
- רישום עיקולים.
- בדיקות ראשוניות ותקופתיות לכש"ק.
- כתיבת בחינות הסמכה למשיטים ובדיקתם.
- קביעת הנחיות בטיחות לכלי שיט.
- קביעת דרישות הסמכה למשיטים.
- אכיפת הוראות ותקנות למשיטים ולכלי שיט.
- הוצאת הודעות למשיטים.
- פיקוח איכות סביבה לכש"ק.
- חקירת תאונות ימיות שמעורבים בהם כש"ק.
- טיפול משמעותי במשיטים.
- תיקון תקנות בתחום כלי שיט ומשיטים.
- פיקוח על בטיחות השיט בים הפתוח ובמעגנות.
- גביית אגרות.



הרשות לתובלה ימית בשעת חירום (רספ"ן בשע"ח)

יעוד: הרשות לתובלה ימית בשעת חירום נועדה לתכנן, לייעץ, לתאם ולכוון את פעילות צי

הסוחר הישראלי ונמלי ישראל במלחמה ובשעת חירום בהתאם לדרישות הביטחון והמשק.

מבנה: רספ"ן בשע"ח הינה רשות הספנות והנמלים כמתפקדת בשעת חירום ומשלבת בה גופים כגון חיל

הים או על פי קביעה מתוך מועצת רספ"ן בשע"ח, בתחומים ספנותיים ונמליים.

רספ"ן בשע"ח פועלת באמצעות מחלקות והם: מחלקת כוח אדם ימי, הנדסה, פיקוח (טכני), כלכלית

(מטענים), משפטי, מפקדה, ביטחון וחדר מצב.

תפקידי הרשות בשעת חירום

- לבצע מעקב על מיקום, יעד ומטען של צי הסוחר הישראלי ברחבי עולם.
- לתאם, לכוון ולפקח על הובלת מטענים חיוניים ואחרים לארץ וממנה באמצעות חברות הספנות או ישירות באמצעות צוים, בהתאם לצורכי הביטחון והמשק.
- לפקח על פעילות הנמלים בשע"ח תוך מתן עדיפות לאומית על פי הנחיות רשות החרום הלאומית (רח"ל) ובסייגים של פקע"ר.
- לייעץ למפקד חיל הים בכל הקשור להפעלת צי הסוחר במלחמה, בים ובנמלים.
- לייעץ ולהמליץ לוועדה הבין משרדית בדבר שחרור כוח אדם מצה"ל עבור מפעלים חיוניים או קיומיים של הרשות.

סמכויות חוקיות

רספ"ן בשע"ח אינה מהווה סמכות סטטוטורית. הרשויות המוסמכות להוציא צוים לגבי הספנות והנמלים בשעת חירום הינם שר התחבורה והבטיחות בדרכים, מנהל רשות הספנות והנמלים (בתפקידו כממונה על הנמלים) ומפקד חיל הים, גופים אלה מיוצגים ברשות לתובלה ימית.

- חוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד 2004, תקנות שע"ח התשל"ה 1975
- חוק להארכת תוקף של תקנות שע"ח פיקוח על כלי שיט [נוסח משולב] התשל"ג 1973

תפקידי הרשות בשעת רגיעה

- לייעץ למשרד הכלכלה בכל הקשור להכרזת מפעלים חיוניים/קיומיים לספנות ולנמלים בתקן ציוד ובאיושם.
- לטפל בשיתוף משרד הבינוי והשיכון, מע"צ ומשרד התחבורה בריתוק רכב צמ"ה וציוד למפעלים חיוניים/קיומיים.
- לקבוע דפוסי עבודה ונהלים להפעלת הרשות בשעת חירום.
- לזום תרגילים והשתלמויות לרשות, לחב' הנמלים, לתאגידים ולמפעלים חיוניים ע"מ להכיןם לשע"ח.

חדר מצב

חדר המצב של רספ"ן המשמש בחרום את מרכז ההפעלה של רספ"ן בשע"ח. ייפתח על פי החלטה ויהווה את מרכז השליטה והדיווח. הוא מאויש על פי החלטה. מקושר לחיל הים (ע"י נציגים שלהם בחדר מצ"ב), רח"ל (ועדת מ"ח עלינונה), פקע"ר, נמלי ישראל וחברות הספנות.

מפעלים חיוניים

רשות הספנות והנמלים מתפקדת כרשות ייעודית מלח"ית בשעת חירום בעזרת המפעלים החיוניים: **הנמלים:** שבאחריות רשות הספנות והנמלים – נמל חדרה.

נמלי ישראל בפיקוח: חיפה, אשדוד, אילת וקצא"א אשקלון בקטגוריית קיומיים בשע"ח
חברות הספנות: שברשותם אניות ישראליות בבעלות או בשליטה - צים חברת השיט הישראלית בע"מ, אחים עופר בע"מ, גדות ים ספנות לכימיקלים בע"מ, מנו ספנות בע"מ.

מרכז ה R.C.C (חדר תיאום פעולות במצבי חירום בים) המשמש גם תקשורת לאניות.

חברת לים בע"מ (סקאל): הספקה לאניות, ציוד טכני ובטיחות, מזון וגז.

סוכנות אניות: רוזנפלד ספנות בע"מ, סוכנות ימית ישראלים סקנדינבית בע"מ, אלאוף ספנות ושות' בע"מ, ארדו ספנות בע"מ, לויס בוכרד ספנות בע"מ.