



יותר אוניות, פחות מקום: נמלי העולם מתקרבים לתקרת הקיבולת

חברות הספנות ממזינות אוניות בקצב שיא, אך צוואר הבקבוק עובר אל הנמלים: אין די רציפים, שטחי אחסון ותשתיות יבשתיות כדי לטפל בזינוק ביצוא מאסיה ובמספר הגדל של מכולות ריקות.

תאריך הכנה: 20 באוגוסט 2026 GLOBAL TRADE REVIEW

חוסר האיזון

מכולות ריקות

היצוא מאסיה עולה מהר יותר מן המטען החוזר מארה"ב ומאירופה, ולכן יותר מכולות נעות ריקות.

תזה מרכזית

הקיבולת נקבעת ביבשה

הקיבולת הנומינלית של הצי גדלה במהירות, אך הקיבולת האפקטיבית נקבעת יותר ויותר בנמלים ובעורף הלוגיסטי.

מבחן 2030

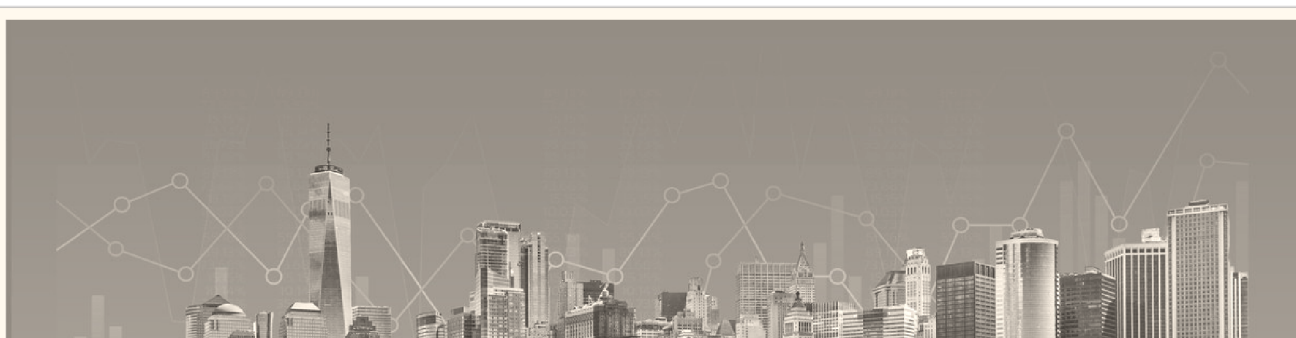
בנייה לגובה

הרחבת London Gateway ומערכת האחסון האוטומטית יצביעו אם טכנולוגיה יכולה לדחות את מגבלת השטח.

צוואר בקבוק

הרציף, לא האונייה

אפשר להזמין עוד אוניות, אך אי אפשר לייצר באותה מהירות רציפים, מסופי רכבת, שטחי אחסון ומנופים.



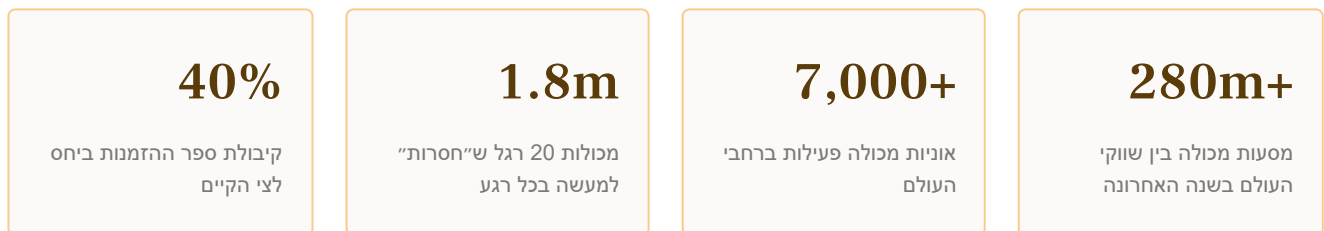
עיקרי התזה והשלכותיה

לפני שבעים שנה נדרשו לפחות עשרה ימים וכחמישים סוורים כדי לפרוק ולטעון מחדש אונייה ברציפי לונדון. כיום, בנמל London Gateway, מנופים ממוחשבים מטפלים בכ-20 אלף מכולות בתוך כ-40 שעות. אלא שהצלחה זו יצרה בעיה חדשה: הים מסוגל לקבל עוד אוניות, אך הנמלים והעורף הלוגיסטי מתקשים לקלוט אותן.

המכולה אינה מוצר זוהר. זו קופסת פלדה תקנית, בדרך כלל בגובה שמונה רגל ובמידות בסיס של 20 רגל, שנועדה לעבור מאונייה למשאית ולרכבת בלי לפרוק את המטען שבתוכה. דווקא הפשטות הזאת שינתה את הכלכלה העולמית. היא צמצמה גניבות ותאונות, קיצרה זמני טיפול והפכה את עלות ההובלה לרכיב קטן כל כך בערך המוצר, עד שחברות יכלו לפצל את שרשרת הייצור בין יבשות.

פירוש למשקיע

ההישג הגדול של המכולה לא היה רק הוזלת המשלוח. היא הפכה זמן, כוח אדם ואי-ודאות ליחידת תפעול תקנית — ובכך אפשרה ליצרנים לבחור אתר ייצור לפי עלות העבודה וההתמחות, ולא לפי הקרבה ללקוח.



02 מהפכה שנולדה מחישוב על דף צהוב ORIGINS OF THE BOX

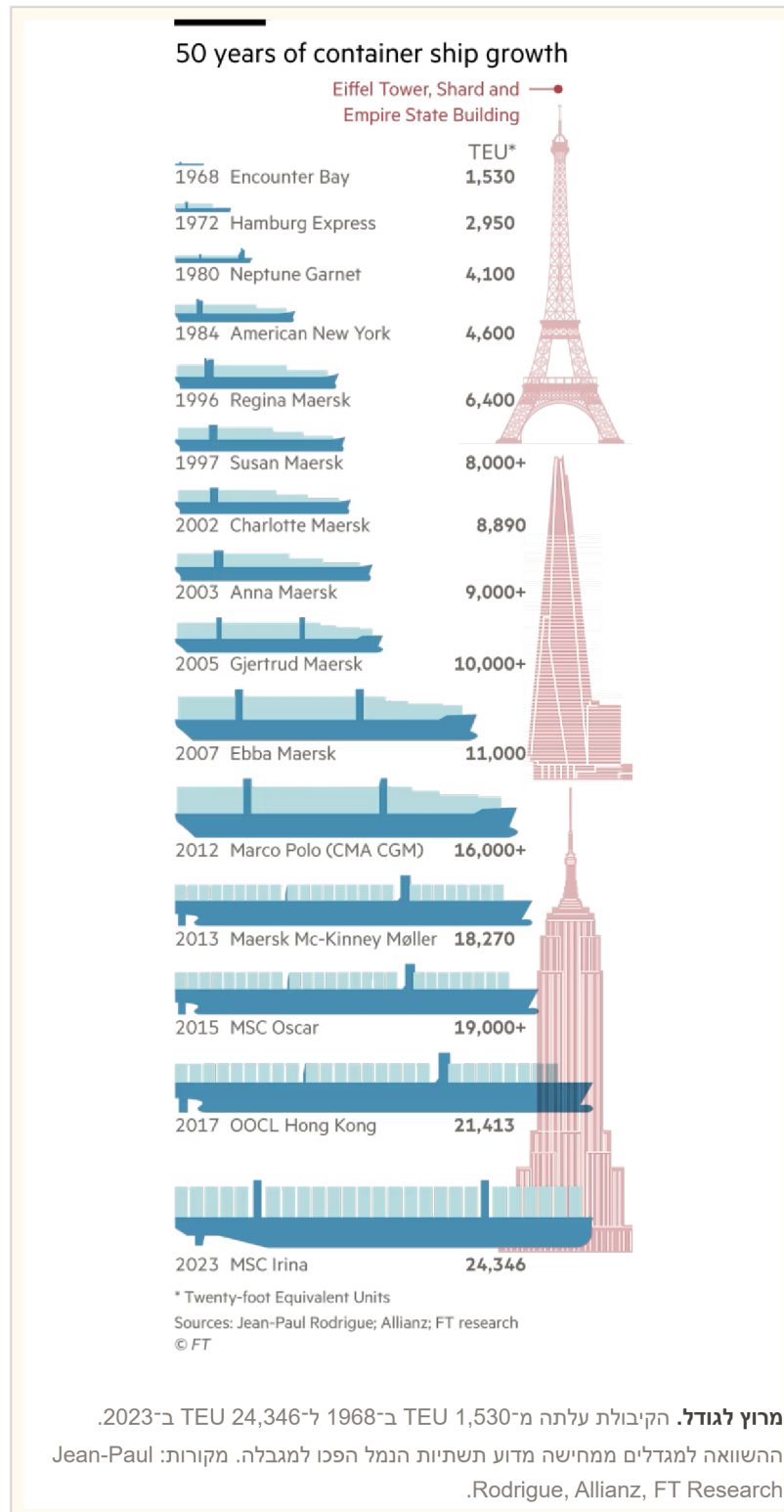
כיצד קופסת פלדה תקנית עיצבה את הסחר העולמי

ניסיונות לתקן ארגזי מטען קדמו לשנות החמישים: קופסאות פחם באנגליה, ארגזי רכבת באירופה ומכולות הפלדה Conex שפיתח צבא ארה"ב. אולם את המודל המסחרי עיצב מנהל ההובלה האמריקאי מלקום מקלין, אדם שהיה אובססיבי לעלות לכל מייל ולחיפוש דרך לעקוף את עומסי הכבישים בחוף המזרחי.

ב-1956 הפליגה המכלית המוסבת Ideal X מניוארק לטקסס ועל סיפונה 58 מכולות. לפי חישוביו של מקלין, טעינת אוניית מטען רגילה עלתה אז \$5.83 לטונה, לעומת 15.8 סנט לטונה באונייה החדשה — ירידה של 97%. התקינה הבין-לאומית שנקבעה החל ב-1968 השלימה את המהפכה: אותה קופסה יכלה להשתלב ברשת אחת של אוניות, רכבות, משאיות, מנופים ומסופים.

התוצאה הייתה ירידה חדה בעלויות ההובלה והעברת ייצור למדינות שבהן העבודה זולה יותר. כאשר סין הצטרפה לארגון הסחר העולמי ב-2001, התשתית כבר הייתה מוכנה. כשני שלישים מהמטען הימי בעולם מובלים כיום במכולות, והוא מייצג כ-60% מהסחר העולמי.

המערכת התרחבה במשך עשרות שנים באמצעות נוסחה פשוטה: כאשר הביקוש עלה, חברות הספנות הזמינו אוניות גדולות יותר. גודל האונייה הממוצע יותר מהוכפל מאז 2000, והאונייה הגדולה בעולם, MSC Irina, יכולה לשאת 24,346 יחידות שוות ערך למכולת 20 רגל — TEU.



ספר ההזמנות הנוכחי שווה לכ-40% מן הצי הפעיל, שיא היסטורי. לכאורה זו תשובה למחסור בקיבולת. בפועל, אוניות מתקרבות למגבלות שמכתיבים נמלים, גשרים ונתיבי מעבר דוגמת תעלת סואץ. בניו יורק ובניו ג'רזי, למשל, נדרשה השקעה של \$1.7bn כדי להגביה את גשר Bayonne ולאפשר לאוניות הענק לעבור.

הבעיה המבנית

אפשר להזמין עוד אוניות, אך אי אפשר לייצר באותה מהירות רציפים, מסופי רכבת, שטחי אחסון, כבישים ומנופים. כאשר אונייה פורקת 3,000 מכולות בתוך שעות, הלחץ אינו נשאר בנמל — הוא מתפשט לכל רשת התחבורה שסביבו.

לכן תוספת צי אינה מבטיחה תוספת אפקטיבית של קיבולת. אונייה שממתינה מחוץ לנמל אינה משרתת את השוק; היא הופכת הון יקר לתור צף. לפי Sea-Intelligence, עומסים ועיכובים גורמים לכך שכ-1.8 מיליון מכולות 20 רגל "חסרות" מן הרשת בכל רגע — קיבולת השקולה בערך לצי של חברת הספנות השמינית בגודלה בעולם.

04 המסע היקר ביותר הוא זה שחוזר ריק

THE EMPTY-BOX PROBLEM

סחר חד-כיווני ומחירו

לצד מגבלת התשתית, המסחר נעשה חד-כיווני יותר. מנכ"ל Hapag-Lloyd, רולף הבן יאנסן, אמר כי היקף הסחר היוצא מאסיה בנתיב העיקרי גדל בכ-25% בשלוש השנים האחרונות. בעבר, מכל עשר מכולות שהגיעו מאסיה לארה"ב, כשש חזרו מלאות ביצוא אמריקאי. כיום רק שלוש או ארבע חוזרות עם מטען.

מכולה ריקה עדיין תופסת מקום באונייה, דורשת טיפול בנמל ועולה כסף להעברה. חברות הספנות מחפשות כמעט כל מטען מתאים לדרך חזרה: פסולת נייר למחזור, יין במכלים גמישים גדולים ואף דגנים שבדרך כלל נשלחים בתפזורת. אך פתרונות אלה אינם משנים את חוסר האיזון הבסיסי.

פירוש למשקיע

ככל ששיעור המכולות הריקות עולה, מחיר ההובלה בכיוון מאסיה נדרש לממן חלק גדול יותר מן הסבב כולו. לכן עודף אוניות עולמי אינו מבטיח בהכרח ירידת תעריפים: אם הקיבולת נתקעת בנמלים או מבוזבזת על החזרת ציוד ריק, ההיצע הזמין בפועל נשאר הדוק.

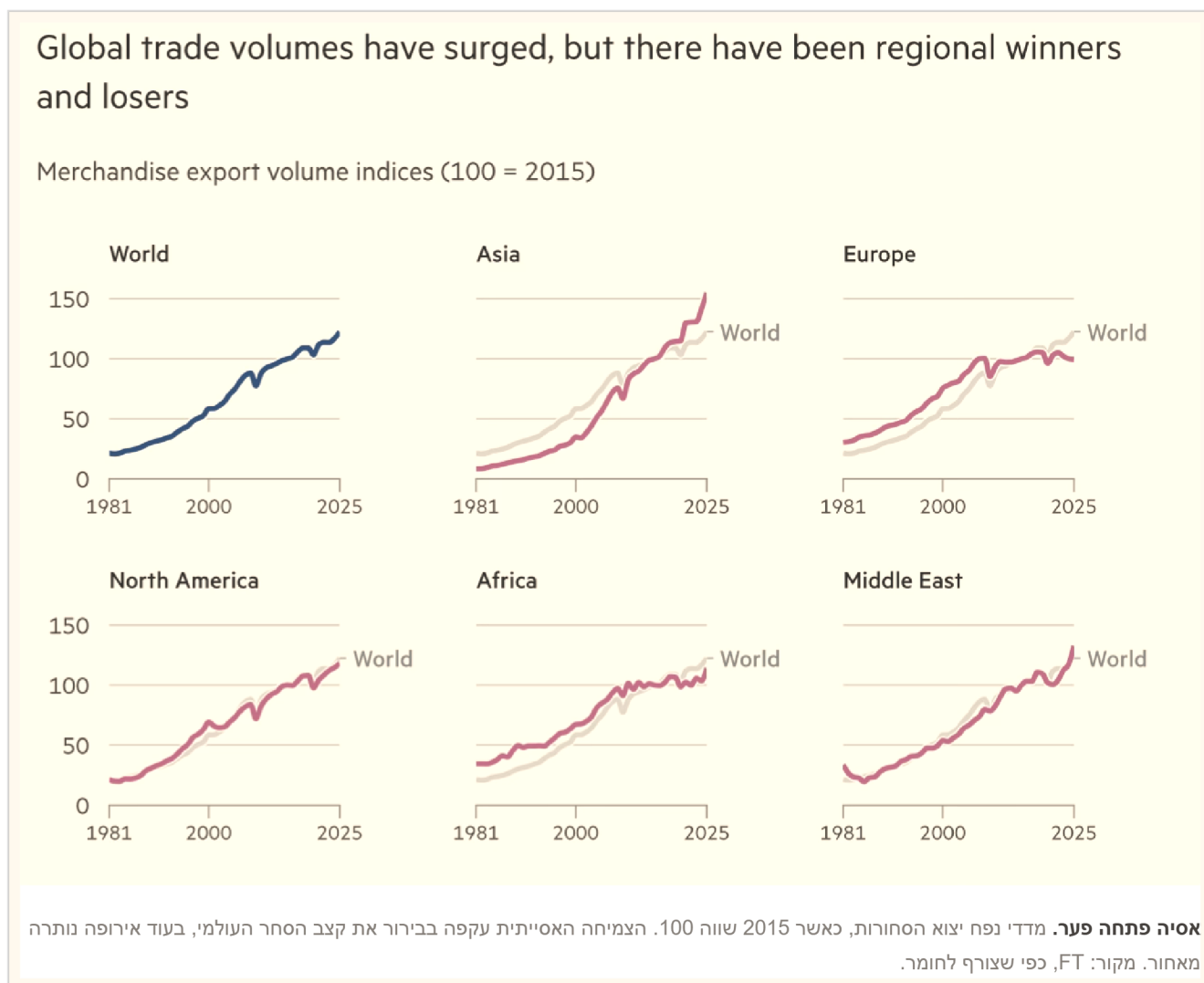
05 ההאטה שהייתה אמורה להגיע — ולא הגיעה

ביקוש עמיד ופער אזורי מתרחב

בתחילת 2026 העריכו בכירים בענף כי גל ההזמנות של תקופת הקורונה יוביל לעודף אוניות ולנפילת תעריפים. אלא שהביקוש המשיך לגדול. במחצית הראשונה של 2026 עלה הביקוש העולמי למכולות ב-5.2% לעומת התקופה המקבילה, ואילו היצוא הסיני גדל ב-12.4%, לפי Xeneta.

מתחי הסחר לא צמצמו בהכרח את המרחק שעוברות סחורות. חברות מפזרות את הייצור והספקים בין יותר מדינות ומקדימות מלאים לקראת מכסים חדשים. שרשרת אספקה מגוונת יכולה להיות עמידה יותר, אך היא גם עשויה לכלול יותר מסלולים, יותר נמלים ויותר נקודות מעבר.

הפער האזורי ממחיש מהיכן מגיע הלחץ: לאורך זמן, נפח יצוא הסחורות של אסיה צמח מהר מן המדד העולמי, בעוד אירופה פיגרה אחריה. המשמעות לענף הספנות היא שריכוז גדול יותר של המטען יוצא מאסיה, בלי גידול מקביל במטעני החזרה.



פירוש למשקיע

זהו פרדוקס מרכזי: הניסיון להפחית תלות גיאופוליטית במדינה אחת עשוי דווקא להגדיל את מורכבות הרשת ואת הביקוש לשירותי הובלה. שינוי מקור הייצור אינו מבטל את המכולה; לעיתים הוא מוסיף לה קילומטרים ותחנות.

שווקים שטרם מוצו וסוגי מטען חדשים

הענף עדיין רואה שווקים שטרם מוצו. באפריקה, הרחבות נמלים בגאנה ובחוף השנהב התמלאו מהר מכפי שציפו המשקיעים. הגידול הדמוגרפי והצריכה צפויים להכניס עוד מוצרים לרשת המכולות, אך גם להחריף את הצורך ברציפים, מסופים וקישוריות יבשתית.

גם סוגי מטען חדשים עוברים למכולות. כ-2 מיליון מכוניות צפויות להישלח השנה באוניות מכולה במקום במובילות רכב ייעודיות, בעיקר משום שקיבולת מובילות הרכב מלאה. דגנים וסחורות אחרות המובלות כיום בתפזורת עשויים להיות שוק נוסף. כל מעבר כזה משפר את ניצול הרשת מצד אחד, אך מוסיף לחץ על הנמלים מצד אחר.

07 לונדון מנסה לבנות לגובה BUILDING UPWARD

תפוקה לכל מטר רציף במקום עוד אונייה

London Gateway הוא אחד הנמלים האירופיים המעטים שנותר בהם מרחב להתרחב. הנמל טיפל ב-3.1 מיליון מכולות בשנה האחרונה, ומתכנן להוסיף קיבולת של 2 מיליון מכולות עד 2030 באמצעות שני רציפים נוספים ומסוף רכבת שני.

החידוש המעניין ביותר אינו עוד מנוף או עוד אונייה, אלא מערכת אחסון אוטומטית למכולות ריקות. המערכת אמורה להכיל 27 אלף TEU בערימות בגובה 16 מכולות. אם תפעל בהצלחה, היא עשויה לאפשר לנמלים מוגבלי שטח להגדיל קיבולת בלי להרחיב באותו יחס את שטח הקרקע.

פירוש למשקיע

זהו כיוון הפתרון שהחומר מצביע עליו: לא רק הרחבת הצי, אלא העלאת התפוקה מכל מטר רציף ומכל דונם אחסון. אוטומציה, מסופי רכבת ותכנון טוב יותר של מכולות ריקות עשויים להיות בעלי ערך רב יותר מעוד אונייה כאשר צוואר הבקבוק נמצא בחוף.

המכולה לא איבדה את יתרונותיה. להפך: הביקוש הגובר מוכיח עד כמה העולם תלוי בה. אך המערכת שנבנתה סביבה מתקרבת למגבלות פיזיות — גודל אוניות, עומק נתיבים, מרווח מתחת לגשרים, שטח רציף, קיבולת רכבת וזמינות מכולות בכיוון הנכון.

המסר המוסדי במשפט אחד

הסיכון אינו שהסחר העולמי יעצר לפתע, אלא שהיעילות השולית שלו תישחק. כאשר כל יחידת ביקוש נוספת דורשת השקעות כבדות בנמל ובעורף הלוגיסטי, וכאשר יותר קיבולת מוקדשת להמתנה או להחזרת מכולות ריקות, המחיר והזמן חדלים לרדת כפי שירדו במשך חמישים שנה. הקופסה נשארת תקינה; העולם שסביבה נעשה צפוף יותר.

המידע בסקירה נועד לצורכי מידע ומחקר בלבד ואינו מהווה ייעוץ השקעות, המלצה לביצוע עסקה או תחליף לייעוץ המתחשב בנתוניו ובצרכיו של כל אדם. הסקירה מבוססת, בין היתר, על דיווחי חברות, פרסומים תקשורתיים, הערכות אנליסטים ותכנים שפורסמו ברשתות חברתיות. חלק מן המידע לא אומת באופן עצמאי. המידע עשוי להשתנות לאחר מועד הפרסום.