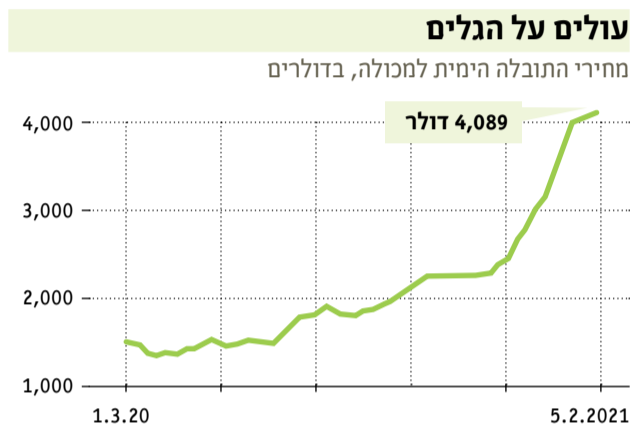


מגפת הקורונה הזניקה את מחירי התובלה הימית – האם כדאי עדיין להשקיע בענף?

ב-2020 נרשם זינוק במחירי התובלה הימית, בעקבות שיבושים בשרשרת האספקה ונסיקת המסחר המקוון • מאז נובמבר 2020 זינק מדד התובלה הימית בים התיכון ב-86% • יניב אהרון, מנכ"ל ומנהל ההשקעות של אושן יצירה, סבור שהענף אטרקטיבי: "המניות עלו, אך היסטורית הן זולות"



"חברות הספנות, מפעילי הנמלים וענקיות הלוגיסטיקה לא היו ערוכים לגידול המאסיבי בביקושים, והמצב הוביל לזינוק חד בתעריפי התובלה"

נכנס בשיא?
"מעבר לתובלה הימית, אנו חנו מתמקדים בהשקעה בכמה תחומים מעניינים, כמו הימורי ספורט אונליין בארה"ב", אומר אהרון. "בעקבות חקיקה חדשה, חברות הימורים מסורתיות שפיי עלו בלאס וגאס החלו להיכנס לתחום שעד לפני זמן מה היה לא חוקי. לדעתנו, הענף הולך לצמיחה גבוהה מאוד, מגמה שתתעצם על ידי רכישות ומיזוגים בדומה לרכישת חברת ההימורים הבריטית וויליאם היל על ידי סידוס אנטרטיימנט".

האם קיימת בועה בשווקים?
"אני לא אוהב להשתמש במונח זה. כמו תמיד, גם כיום קיימים תחומי השקעה שהתמחרו שלהם יצא מכלל שליטה ואנחנו בוחרים לא להיות בהם – למשל, בענף פי האנגריה הירוקה והסייבר. אך אם מסתכלים קדימה, תנאי הרקע לשוק המניות טובים מאוד."

"אין בועה בשווקים"
אושן יצירה מנהל כיום 600 מיליון שקל באמצעות קרנות נא-מנות, והוא נוצר כתוצאה ממזיג של בתי ההשקעות אושן ויצירה. בית ההשקעות, שבראשו עומד גיא גיסנסון, מתמחה בנייהול השקעות אקטיבי המסתמך על אנליזה פרי-טנית של חברות. קרנות הנאמנות שבניהולו הניבו תשואות גבוהות מהמוצע ברוב הקטגוריות. הקרן הגמישה, שמתמחה בעיוותים בתמחרו של סקטורים ובשינויים בהרגלי הצריכה המאקרו-כלכליים, היתה מקום ראשון בענף ב-2020 – והניבה תשואה של 49%.



מכולות על אוניה בנמל בבריטניה. עלייה של 27% בשינוע סחורות צילום: Andrew Matthews/איפי



יניב אהרון
תפקיד: מנכ"ל ומנהל השקעות ראשי בבית ההשקעות אושן יצירה
גיל: 41
מצב משפחתי: נשוי + 3 מגורים: תל אביב

קונטיינרים ריקים שיוצאים מיש"ר אל, מצב שמוזיל מאוד את עלות התובלה מישראל לחו"ל".
להערכת אהרון, סקטור המ"כולות הוא הנהנה המרכזי מהסיי-טואציה הנוכחית בענף התובלה הימית – ולכן הוא גם האטרקטיבי ביותר להשקעה. "צריך גם כאן לאתר חברות שבאמצעות נגישות להון מגדילות את היצע הקונטיינרים, חברות בעלות מודל עסקי ותעריפים מתחדשים ויותר גבוהים. לדוגמה, Cay Container ו-Textainer Group Holding", הוא אומר. מי שירכוש את המניות כעת לא

שיצאו לגריטה ותחזוקה שוטפת, החברות לא ביצעו כל השקעה באוניות חדשניות שיגבירו את יעילות המשלוח", הוא אומר.
"זה די מורכב. אין קרנות של (ETF) לתחום, ולכן חייבים לביצע השקעה ספציפית בחברות. יש שלוש קבוצות של חברות בענף – הקבוצה הגדולה היא של חברות כמו צים, Evergreen וקוסקו, שמפעילות ציים ענקיים. הקבוצה השנייה היא של חברות שחוכרות אוניות (ליסינג) – רוכשות אוניות ממספנות ומשכירות אותן לצד ג' במטרה שלא לרתק הרבה הון בגין רכישת אוניה."

רווח של שנה שלמה – ברבעון אחד
להערכת אהרון, ענף התובלה הימית נמצא כעת בנקודת מפנה – ואחת העדויות לכך היא ההנפקה המוצלחת של צים, חברה שחתמה בעבר על כמה הסדרי חוב, והנפיקה באחרון נה בניו יורק לפי שווי של 1.5 מיליארד דולר. "ברבעון הרביעי עי של 2020 הרוויחה צים 250 מיליון דולר – בדומה לכל הר"ווחים שלה בתשעת החודשים הראשונים של 2020, ובהשוואה לרווח ועום של 1.2 מיליון דולר בלבד ברבעון הרביעי של 2019", אומר אהרון.

"מגמה זו מאפיינת את כל ענף התובלה הימית, והיא ממשיכה גם לתוך 2021. חברת Evergreen הטייוואנית, למי של דיווחה על גידול של 70% בהכנסות בינואר בלבד. לפי הדיווחים הכספיים, החברות בתעשייה מצליחות לייצר כ"ר בעון אחד או שניים רווחים של

הערכת אהרון, ענף התובלה הימית נמצא כעת בנקודת מפנה – ואחת העדויות לכך היא ההנפקה המוצלחת של צים, חברה שחתמה בעבר על כמה הסדרי חוב, והנפיקה באחרון נה בניו יורק לפי שווי של 1.5 מיליארד דולר. "ברבעון הרביעי עי של 2020 הרוויחה צים 250 מיליון דולר – בדומה לכל הר"ווחים שלה בתשעת החודשים הראשונים של 2020, ובהשוואה לרווח ועום של 1.2 מיליון דולר בלבד ברבעון הרביעי של 2019", אומר אהרון.

רווח של שנה שלמה – ברבעון אחד

הערכת אהרון, ענף התובלה הימית נמצא כעת בנקודת מפנה – ואחת העדויות לכך היא ההנפקה המוצלחת של צים, חברה שחתמה בעבר על כמה הסדרי חוב, והנפיקה באחרון נה בניו יורק לפי שווי של 1.5 מיליארד דולר. "ברבעון הרביעי עי של 2020 הרוויחה צים 250 מיליון דולר – בדומה לכל הר"ווחים שלה בתשעת החודשים הראשונים של 2020, ובהשוואה לרווח ועום של 1.2 מיליון דולר בלבד ברבעון הרביעי של 2019", אומר אהרון.

מגמה זו מאפיינת את כל ענף התובלה הימית, והיא ממשיכה גם לתוך 2021. חברת Evergreen הטייוואנית, למי של דיווחה על גידול של 70% בהכנסות בינואר בלבד. לפי הדיווחים הכספיים, החברות בתעשייה מצליחות לייצר כ"ר בעון אחד או שניים רווחים של

שלי אפלברג

תנופה אדירה נרשמה בשי"נה האחרונה בתחום התובלה הימית בעקבות מגפת הקורונה, ששיבשה את שרשרת האספקה העולמית. השבתה של חלק ניכר מקווי התעופה הובילה לכך ש"כולת שינוע המוצרים והסחורות ממקומות שונים בעולם מוגבלת ביחס לעבר, ויחד עם הנסיקה במי סחר המקוון (E-Commerce) בעולם – ענף התובלה הימית נהנה מביקושים גבוהים במיוחד. "במשך שנים סבל ענף התובלה הימית מסביבת תעריפים נמוכה, רווחיות נמוכה, ומחסור בהשקעות באוניות ומכולות – אך מגפת הקורונה שינתה את התמונה", אומר יניב אהרון, מנכ"ל ומנהל ההשקעות הראשי של בית ההשקעות אושן יצירה. "חברות הספנות הגדולות, מפעילי הנמלים וענקיות הלוגיסטיקה לא היו ערוכים לגידול המאסיבי בביקושים, והמצב הוביל מאז נובמבר 2020 לזינוק חד בתעריפי התובלה הימית."

"בגלל המגפה אנשים יש"נו בבתיים, החלו לשפץ ולה"חליף רהיטים, והזמינו סחורה באינטרנט. זה הוביל לגידול חד בשינוע סחורות, שמש"ק במחירים. כך למשל, מדד העוקב אחרי מחירי התובלה באזור הבלטיים ואגן הים התי"כון – זינק ב-86% מנובמבר 2020. במקביל, כמה קווי שילוח מסין לנמלי מרכזיים באירופה עלו כמעט ב-300%. בדצמבר 2020 חלה עלייה חדה של 27% בשינוע הסחורות לעומת תקופת טרום הקורונה בדצמבר 2019". אהרון מציין כי ענף התובלה הימית צמח ב-3%-5% בשנה – אך כעת נוצר צוואר בקבוק, שהופך את המגזר מעניין להשקעה. הוא מזכיר כי בשנה האחרונה נסגרו בשל תח"לואה נמלי ים מרכזיים בארה"ב, שקולטים סחורות שמגיעות מסין. בנוסף, הענף מתמודד עם מחסור באוניות, קונטיינרים ומהשק"עות דלות. "למעט החלפת אוניות

אחת העדויות למצב בשוק היא ההנפקה המוצלחת של צים. ברבעון האחרון היא הרוויחה 250 מיליון ד', בדומה לכל רווחיה בתשעת החודשים הראשונים של 2020