

מנכ"ל נמל המפרץ: "ישראל מזכירה לי את סין לפני 20 שנה, פרויקט צריך אישור מ-17 רשויות שונות"

בראיון לגלובס מ-האו צ'יאנג, מנכ"ל SIPG ישראל, מסביר על השיקולים האסטרטגיים של ענקית הנמלים בבחירה בישראל לנמל הראשון שהיא מפעילה מחוץ לסין • הוא מספר כי למרות התלאות הביורוקרטיות הניסיון מוצלח, והחברה שוקלת להתרחב לנמלים נוספים בעולם; ומנסה להרגיע את החששות האמריקאים: נארח אותם אם יבואו למטרות כלכליות

גיא ליברמן אופיר דור 06:00 גלובס 2.11.21

לפני מספר שבועות הושקה רשמית פעילותו של נמל המפרץ בחיפה, שמופעל על ידי ענקית הנמלים הסינית SIPG. למרות הפתיחה הרשמית, עד כה הפעילות היחידה שמתבצעת בנמל, היא העמסת מכולות ריקות בדרכן החוצה מישראל.

בראיון ראשון שלו בישראל, מסביר מנכ"ל הנמל, מ-האו צ'יאנג (Miao Qiang) כי החל מינואר הקרוב הנמל - שמוגדר לפי החוזה מול המדינה (באמצעות חברת נמלי ישראל חנ"י) כנמל מכולות בלבד - יתחיל לפעול בהילוך גבוה יותר.

לשאלתנו מדוע זה טרם קרה הוא נאחז בהסבר שהתקשרויות בענף מתבצעות לפי שנה קלנדרית, קרי - תחילת חוזה או קו ספנות שמתחיל בינואר. כך או אחרת צ'יאנג צופה כי עד סוף החודש הנוכחי הם כבר יחתמו על חוזים מול כמה מחברות הספנות הגדולות בעולם, ומסביר כי "בתוך שנה להערכתי נגיע למלוא הקצב הפוטנציאלי שלנו".

משוכנע שיהיו יעילים יותר מנמל חיפה

לשאלתנו מתי להערכתו הנמל יהפוך לרווחי הוא משיב, כי בתוך "3-5 שנים", ותולה את ההסבר ביתרון הטכנולוגי שהם מביאים עימם: נמל אוטומטי לגמרי. לדבריו, היעילות שלהם מיטבית, ולכן הם מכוונים למספרים דומים לאלה שקיימים בנמל העצום ש-SIPG מפעילה כמה עשרות קילומטרים משנחאי - בין 200-250 אלף מכולות (TEU) נפחה של מכולה אחידה באורך 20 רגל (למנוף בשנה. לדבריו, מספרים כאלה מצביעים על יעילות גבוהה בהרבה מזו שקיימת בנמל חיפה הסמוך". בנמל חיפה יש 17 מנופים והשינוע השנתי בהם נע בין 1-1.5 מיליון מכולות, שזה מספרים נמוכים מאוד. אצלנו יש שמונה מנופים ואנחנו בטוחים שנוכל להיות יעילים הרבה יותר מהם", אומר צ'יאנג.

מה יהיה הנתח שלכם בשוק בעוד כחמש שנים?

"אני מעריך שנעמוד על 25% משוק המכולות", מסביר צ'יאנג, שהתחרות שלו אינה רק מול נמלי חיפה ואשדוד, אלא גם מול הנמל הפרטי הנוסף שעומד להיפתח בחודשים הקרובים באשדוד - נמל הדרום - שאותו מפעילה ILI ההולנדית-שווייצית.

איזה יתרונות יש לכם מול הנמל הפרטי החדש באשדוד?

"יש לנו יכולות דומות", אבל הציוד שלנו - המנופים - יכולים להיות יעילים יותר, כי בפן הטכנולוגי אנחנו מתקדמים יותר."

"רואים בישראל כלכלה מתפתחת"

השם SIPG לא אומר הרבה לאנשים בישראל, אך מי שמגיע לשנחאי שבסין לא יכול להתעלם ממנה. מדובר בחברה עירונית, ולפי צ'יאנג 40% ממניות החברה מוחזקות בידי עיריית שנחאי, והיתר בידי גופים אחרים כמו חברת הספנות הגדולה קוסקו, שמחזיקה בכ- 10% מהחברה SIPG. מפעילה את נמל יאנגשן, שנחשב לנמל האוטומטי הגדול בעולם ונבנה במבצע הנדסי מורכב 33 ק"מ מהחוף של שנחאי. "החברה אחראית לשינוע של 43 מיליון מכולות (TEU) בשנה", אומר צ'יאנג בגאווה לא מוסתרת, ומסביר שמעבר לנמל זה, החברה מפעילה עוד נמלים רבים באזור, חלקם לאורך נהר היאנגצה. "היקף שינוע המכולות השנתי בישראל עומד על כ-3 מיליון מכולות, ורק לאורך היאנגצה, שזה סחר פנימי בסין, החברה משנעת כ-10 מיליון מכולות בשנה", הוא אומר. על רקע הפערים העצומים, מעט קשה להבין את ההחלטה של החברה להפעיל את הנמל הראשון שלה מחוץ לסין דווקא בישראל. "החברה השקיעה בעבר בנמל בבליה, אבל נמל המפרץ בישראל הוא באמת הראשון ש-SIPG מפעילים ב-100% מחוץ לסין. אחת הסיבות היא שאנחנו רואים בישראל כלכלה מתפתחת", אומר צ'יאנג.

המכרז היה על הפעלת הנמל באשדוד או בחיפה. מדוע בחרתם בחיפה?

"חיפה ושנחאי הן ערים תאומות וכשהתקיים המכרז ראש עיריית חיפה, דאז יונה יהב, פנה לראש עיריית שנחאי ודחק בו שישפיע על החברה להתמודד", מסביר צ'יאנג, שבכך מבהיר כי בסין מתייחסים הרבה יותר ברצינות מבישראל למושג ברית ערים תאומות. בנוסף הוא מסביר כי חיפה נחשבת בעיניהם "בטוחה" יותר מאשדוד בשל קירבתה של האחרונה לרצועת עזה, וכן כי בחיפה יש יתרון נוסף - אפשרות להוות שער לשינוע סחורות לירדן ומשם לארצות ערביות אחרות.

עם זאת לשאלתנו האם הוא מכיר את היקף המסחר הימי שמקורו בעסקות יבשתיות מול ירדן, הוא מודה שהוא לא מכיר את המספרים. ועדיין אין לו שום סיבה להכיר את הנושא. המסחר בגשר שייח חוסיין (בין ישראל לירדן) הוא יבשתי ונעשה בעזרת ניוז סחורות במשאיות. תשתיות שהיו אמורות להיבנות ולתמוך בהגדלה של מסחר מעין זה טרם נבנו. כמו למשל גשר שאמור להיבנות מעל נחל הקישון ושאמור להפנות משאיות ישירות מצומת יגור לנמל המפרץ ולנמל מספנות ישראל, ולקצר את זמן הנסיעה. וזה לא הכל. על הגשר גם אמורה להיבנות מסילת רכבת עבור מטענים.

"בסין אם בכיר תומך, כולם מתיישרים"

לשאלתנו האם הוא מרגיש שהרשויות בישראל עזרו להם מספיק הוא עונה, אם כי בצורה לא ישירה: "ישראל מזכירה לי את סין של לפני 20 שנה כשבשביל לקדם פרויקט היית צריך 16 או 17 מדבקות מרשויות שונות כמו כיבוי אש ועוד. גם היום אתה צריך את אותה כמות מדבקות, אבל הכל נעשה אחרת בהתאם לתוכנית הממשלתית 'הכל בבניין אחד'. היום כל מי שצריך לאשר תוכנית נמצא בבניין אחד, ולא רק שכולם נמצאים באותו המקום, גם מי שבסמכותם לאשר דברים צריכים לספק תשובות בתוך זמן קצר."

הוא מסביר שבישראל אומנם הם נפגשו עם שרים שאמרו להם שהם מאוד מעוניינים בפרויקט, אבל רק לאחר מכן הוא גילה שבשטח אין להם סמכות. זאת כיוון שכל גורם,

לדבריו, יכול לפנות לבתי משפט שונים ולעצור פעילות, או שיש רשויות שפועלות לפי לוחות זמנים משלהן. "בסין אם מישהו בכיר תומך במשהו, כולם מתיישרים", הוא אומר ומצביע על פער נוסף שמשפיע על לוחות הזמנים השונים.

"אם מסתכלים על אורך חיי פרויקט, אז בחברות מערביות שלב התכנון הוא ארוך יותר משלב הביצוע. בסין זה הפוך. זה קשור לעובדה שאצלנו אומרים שבשביל להתחיל ללכת צריך לגעת באבנים ובהמשך לפתור דברים. אולי זה עולה יותר כסף בשלב הביצוע, אבל לוחות הזמנים קצרים בהרבה", אומר צ'יאנג. ולמרות התלאות הביורוקרטיות, הוא מצהיר כי בחברה משנחאי עד כה מרוצים מהניסיון בישראל, ולאור ההצלחה שוקלים להתרחב לנמלים נוספים ברחבי העולם.

"אין הכוונה ממשלתית לבוא לישראל"

הוא בן 52, נולד בשנחאי ואת שלוש השנים האחרונות הוא עושה בחיפה שם הוא מתגורר, ללא אשתו ובתו שנותרו מאחור בשנחאי. בגיל 23 הצטרף ל SIGG-אחרי שלמד הנדסת מכונות, ומאז הוא בחברה. "אם המנוף בנמל יתקלקל אני יכול לתקן אותו", הוא אומר בהומור. ב-2004 נשלח מטעם החברה להתמחות בנמל רוטרדם שבהולנד, עובדה שסייעה לו בהמשך כשבחברה בחרו בו להוביל את פרויקט הנמל בחיפה. "אני אוהב לטייל, והאזור של ישראל עניין אותי תמיד ולכן שמחתי כשקיבלתי את התפקיד", הוא אומר.

חלק שאולי פחות "שמח" מבחינתו הוא העובדה שלנמל שאת פעילותו הוא מוביל הוצמד זה מכבר הכינוי "הנמל הסיני". בחברה מעדיפים שהזיהוי של הנמל, או יותר נכון של מפעילתו, יהיה עם שנחאי. זאת אולי בניסיון לעמעם משהו את החיבור עם סין. "אין בעיה כמובן עם העובדה שהחברה היא מסין", מסביר יואב צוקרמן שמשמש כדירקטור בחברה בישראל, וכגורם מקשר בין החברה לגורמים שונים. הבעיה היא שפעמים רבות זה נעשה כדי ליצור מעין קונוטציה שלילית על רקע רצון של אנשים לצייר כאילו סין וחברות מסין מבקשות להשתלט על העולם", אומר צוקרמן.

בישראל אכן היו פרסומים רבים שהממשל האמריקאי לא רואה בעין יפה את כניסתן של חברות כמו שלכן לפרויקטי תשתית בישראל. מה דעתך?

"אני חושב שהאמריקאים מוזרים", מסביר צ'יאנג שמבקש להסביר. "זה בדיוק כמו לפני 40 שנה בסין, כשאז המדינה נפתחה לעולם המערבי וחברות אמריקאיות התחילו להגיע לסין ולהונג קונג. כולם אז חשבו שיש בהן מרגלים. אנחנו ב SIGG-באנו לישראל כדי לעשות עסקים ולא פוליטיקה. יש כאן ווין ווין. אתם רוצים את הביזנס הזה איתנו וגם אנחנו רוצים אותו בשל האפשרות להרוויח", הוא אומר ומצביע על מה שהוא מוצא כפרדוקס. "אתה יודע ש-90% מהמנופים בנמלים בארה"ב הם מתוצרת סין של חברת ZPMC גם אצלנו בנמל בישראל יש עובדים מארה"ב ומגרמניה."

לאחרונה התפרסמה ידיעה שניציגי ממשל אמריקאים ביקשו לקיים סיור בנמל שלכם. אתם מכירים את זה?

"קראנו על זה בעיתון, אבל לא קיבלנו בקשה רשמית כזו", הוא מבהיר ואומר כי אם יש כוונה להגיע עבור מטרות כלכליות, "נארח אותם ללא בעיה. אך אם זה לגבי דברים אחרים צריך להתייעץ עם השגרירות."

אז אין מה לחשוש מהגעתן של חברות סיניות לישראל?

"זה לא שיש הכוונה ממשלתית לבוא לישראל. יש בישראל הרבה מכרזים גדולים והחברות מחפשות לעשות עסקים, כאשר לכל חברה יש מטרה משלה. המטרה של החברה שלנו היא להיות מפעילת נמל. כך למשל, המטרה של צ'יינה הארבור ושל CRTG היא להיות חברה מבצעת בפרויקטי תשתית. כולם רוצים לעשות הכי טוב בתחום שלהן, ולפעמים גם יש תחרות בין חברות סיניות לבין עצמן", הוא אומר ומבקש להבהיר דבר אחרון: "אנחנו פועלים תחת הרגולציה הישראלית. אם נקבל הוראה מהממשלה בסין להפסיק את הפעילות, דבר שלא יכול לקרות, אז לפי תנאי ההתקשרות יש למדינה אפשרות להוציא אותנו מהנמל. גם אם יש אירוע ביטחוני אנחנו כפופים לקצין הביטחון שהוא לא כפוף למנכ"ל, הפעילות בישראל היא לגמרי לפי התנאים שקבעה המדינה."

"מחירי השינוע הימי יירדו בחצי השנה הקרובה"

זה חודשים רבים שמחירי השינוע הימי קפצו בחדות, אך צ'יאנג צופה שהם דווקא יירדו בטווח של חצי השנה הקרובה. זאת לאחר שלהערכתו יפתרו בתקופה הקרובה בעיות כוח אדם בתחום.

אם לפני התפרצות הקורונה ניתן היה להביא לישראל מכולה ב-2,000 דולר, הרי שכיום גם מחיר של 18 אלף דולר כבר לא נשמע יוצא דופן, כאשר במקרים רבים יש קושי למצוא מקום פנוי על הספינות. זה התחיל בגלל סגירת הפעילות בנמלים רבים בסין בשל התפרצות המגפה, דבר שערער את שרשרת האספקה העולמית, והמשיך בסגירת מפעלים ברחבי העולם לתקופות שונות בשל הצעדים שננקטו להתמודדות עם התפשטות הקורונה. סיבות אחרות קשורות לקפיצה במחירי הנפט, ולמשבר האנרגיה במדינות רבות, דבר שמעלה את מחירי החשמל ואיתם את מחירי הייצור. על כל אלה תוסיפו הגדלה משמעותית ברכישות אוניליין בשל הקורונה.

"חלק מהבעיה נוצר בגלל שאין מספיק עובדים בתחום. בגלל הקורונה מדינות רבות לא התירו לעובדים לצאת מגבלות המדינה או אסרו על הגעת עובדים ממדינות אחרות, וכך נוצר מחסור", אומר צ'יאנג. הוא מסביר כי רבים מגיעים מאסיה ממדינות כמו סין, הפיליפינים והודו - שהיא עיקר הבעיה: "ימאים רבים מגיעים מהודו ובגלל הקורונה הם לא יכלו לצאת משם. אני חושב שבתוך חצי שנה זה יסתדר והם יחזרו לעבודה, ואז זה ישחרר הרבה לחץ, ויסייע להורדת המחירים לרמות נורמליות יותר."

מי־האו צ'יאנג (Miao Qiang)

איש: בן 52, נולד בשנחאי ואת שלוש השנים האחרונות הוא עושה בחיפה שם הוא מתגורר, ללא אשתו ובתו שנותרו בסין

מקצועי: מנכ"ל SIPG ישראל, מפעילת נמל המפרץ בחיפה. הצטרף ל־SIPG בגיל 23 אחרי שלמד הנדסת מכונות

עוד משהו: אוהב לטייל. כשבכיר בחברה הגיע לישראל הוא לקח אותו למצדה ועשה לו סיור עם הסברים בעצמו