

25 דצמבר 2023
1530742

לכבוד
מר דני דרגוצקי, מנהל תחום בכיר
הערכה, הישבון ובקרה לאחר היבוא
מינהל המכס
רשות המיסים

א.נ.,

הנדון: התמודדות עם אי הוודאות והשינויים התכופים בפעילות השילוח הימי מהמזרח
דרך נתיבים אלטרנטיביים בעקבות האיום החות'י בים האדום
מכתבי מיום 17.12.23, מכתבך מיום 24.12.23

הנני לאשר קבלת מכתבך שבנדון ולהשיבך, כדלקמן:

1. ניכר מתשובתך כי חרף בחינתכם את הנושא, הרי שקיימת כאן אי הבנה של מהות האירוע.
2. מדברך עולה כי לתפיסתך המצור הימי נגד ישראל שנגרם בעקבות תקיפת אוניות סוחר וחטיפתן בבאב אל-מנדב יוביל, לכל היותר, ל"עליית מחירי ההובלה הימית ביבוא ממדינות המזרח".
3. סבורני כי גישתך שגויה שכן התגברות האיום החות'י על התנועה הימית בים האדום גרמה לטלטלה בשוק ההובלה הימית העולמי והשלכותיה עלולות להיות הרסניות.
4. לפיכך, אבקש להבהיר, כדלקמן:
 - א. ישראל נמצאת תחת לוחמת מצור, קרי לוחמה כלכלית המבקשת להחליש את כלכלת המדינה באמצעות מניעת גישה למשאבים כלכליים, טכנולוגיים ואחרים החיוניים למשק.
 - ב. להזכירך, לוחמת מצור אירעה גם במהלך מלחמת יום הכיפורים, עת חסמה מצרים את מיצרי באב אל-מנדב, הרחק מטווח השליטה של חיל הים הישראלי, וכאשר ניסתה ללא הצלחה להטיל סגר ימי על ישראל בים התיכון ע"י חסימת אוניות ישראליות במצרי מסינה. למעשה בין השנים 1948–1979 לא אפשרה מצרים לאוניות ישראליות לחצות את תעלת סואץ. יחד עם זאת, היה לנו את נמל אילת אשר תפקד היטב ובמקביל סחורה המיועדת לישראל חצתה את התעלה על גבי אוניות בבעלות ובתפעול צד שלישי.
 - ג. הניסיון של החות'ים לאכוף מצור ימי מצליח, אולי אפילו מעל המצופה, כאשר ארבע חברות ספנות, אשר מהוות כ-50% מכלל הסחר העולמי, הודיעו כי הן מפסיקות לשוט דרך הים האדום.
 - ד. ההתפתחויות הדרמטיות אשר נגרמו עקב המלחמה שנכפתה עלינו הניעו אפקט דומינו שפגע בשרשראות האספקה בעולם וגרם לעליית מחירים.

ה. מרגע שהאזור הוגדר כמסוכן לספינות סוחר, החלו חברות הספנות הגדולות להפעיל תוכניות חירום, שמטרתן למזער את הסיכון ובמקביל הודיעו על עצירת תנועה של ספינות שנמצאו בדרך אל הים האדום. יודגש כי המדובר על בשחקניות שהשפעתן על הסחר הבינ"ל אדירה: - חברת MSC השוויצרית וחברת מארסק (MAERSK) הדנית החולשות יחד על כ-45% משוק הובלת המכולות העולמי, חברת הפג'לויד (HAPAG LLOYD) הגרמנית, שחולשת על 7% מהשוק, כמו גם NYK ואחרות. ההתפתחות האמורה כבר משבשת את המסלולים ולוחות הזמנים של מאות ספינות.

ו. במקביל, החלו מספר חברות ספנות "למחוק" מלוח ההפלגות שלהן את ישראל ולהכווין לכאורה מטענים שמיועדים אליה, כולל כלי רכב, לנמלים שכנים במזרח התיכון, בכלל זה גם חברות שנחשבות ללקוחות אסטרטגיים של הנמלים הגדולים במדינה.

ז. מכל האמור, הרי שייקח זמן רב עד שהתנועה הימית תחזור למסלול, וזאת גם אם האיום החות"י יוסר מיידית.

ח. האירוע אומנם קיבל צביון גלובלי, אולם הוא תולדה ישירה של המלחמה אשר נכפתה עלינו ומלבד העובדה שהמלחמה כבר פגעה במשק, הרי שחסימת הים האדום מהווה פגיעה נוספת ובלתי הפיכה.

5. לידיעתך עליית מחירים במגזר הספנות, בתנאי שיגרה, כפי שאתה מכיר, מוגדרת כ- GRI - General Rate Increase, כדלקמן:

"General Rate Increase, also known as GRI, is an increase in ocean freight rates by shipping lines across specific or all trade paths during a particular period of time. The rates are imposed by shipping lines, and the amount of the increase in rates is decided based on the demand and supply on that particular route."

בתנאי שוק רגילים חברות הספנות מעלות תעריפים ומודיעות על כך מראש, דבר המאפשר לפירמות זמן התארגנות.

6. לעומת זאת, המקרה הנדון אינו "עליית תעריפי ההובלה" אלא **זינוק בתעריפים** שהינו תוצאה ישירה של איום הכטב"מים והטילים של המורדים החות"ים מתימן על הים האדום, המשמש אמצעי לחץ על ישראל.

7. בימים אלה קהיליית היבואנים נמצאת תחת לחץ של צמצום ביקושים וירידה בכוח הקניה, עלייה משמעותית בעלויות הביטוח, פגיעה קשה במועדי אספקה ועכשיו גם זינוק תעריפי ההובלה.

8. מן הראוי כי בזמנים קשים אלו, מדינת ישראל תמנע מלהעמיס נטל נוסף של עלויות מס בגין ההתייקרות בתעריפי ההובלה, שהינה תוצאה ישירה של המלחמה שנכפתה עלינו.

9. מכל האמור, אבקשכם לשקול מחדש את הבקשה לעקר את תוספת העלויות מערך הטובין לצרכי מכס.

בתודה ובכבוד רב,



אמיר שני,
סגן נשיא לשכת המסחר תל אביב

העתק:

כפיר חן, ראש מינהל המכס

עו"ד אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר

עו"ד יעל נווה, סגנית בכירה ליועמ"ש רשות המיסים