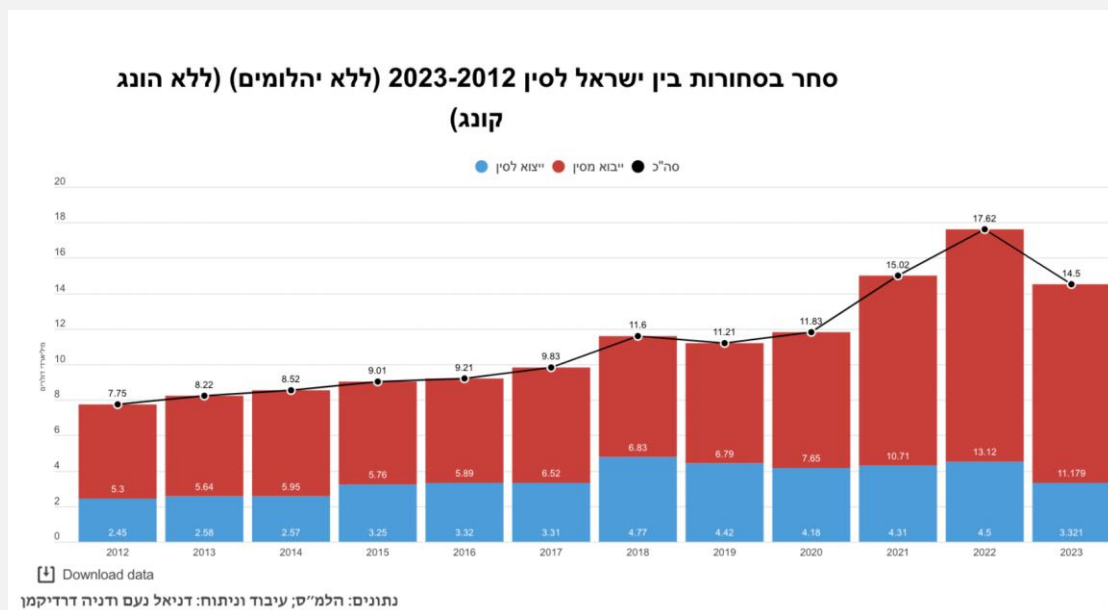


ירידה חדה בסחר בסחורות בין ישראל לסין – נקודת מפנה או תיקון מגמה?

תומר פדלון | 27 במארס, 2024

בשנת 2023 נרשמה ירידה חדה בסחר בסחורות בין ישראל לסין, אחרי שנים רצופות של עלייה, שבהן הפכה סין לשותפת סחר משמעותית של ישראל. לכאורה, ההסברים המתבקשים לירידה הינם המלחמה ברצועת עזה וכמובן האיום החות"י שפוגע בסחר הבינלאומי. עם זאת, אירועים אלו השפיעו על הסחר רק ברבעון האחרון של השנה, בעוד שהירידה בסחר בין ישראל לסין הייתה עקבית לכל אורך השנה. במאמר זה מוצעים שלושה הסברים אפשריים לירידה זו: אי-הוודאות הכלכלית-פוליטית שאפיינה את השנה האחרונה בישראל, ירידה בייבוא סחורות לישראל אחרי שנים של עלייה דרמטית, והירידה בייצוא הסיני למדינות המערב.

לאחר שנים של עלייה בהיקפי הסחר בין ישראל לסין, בשנת 2023 נרשמה ירידה חדה בסחר בסחורות ביניהן. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2023 עמד סך הסחר בין שני הצדדים, ללא יהלומים, על 14.5 מיליארד דולר, לעומת 17.6 בשנת 2022 – ירידה של כ-18 אחוזים, החדה ביותר בהיקף הסחר בין המדינות מאז שנת 2009 בעיצומו של המשבר הפיננסי הגדול.



יתרה מכך, בשנת 2020 סין הפכה ליעד הייצוא השני בחשיבותו אחרי ארצות הברית (לא כולל את גוש מדינות האיחוד האירופי אבל מעל כל מדינה באיחוד בנפרד). בשנת 2023 ירד הייצוא לסין למקום השלישי, אחרי הייצוא לאירלנד, שעמד על 3.4 מיליארד דולר. הרחק מעליהן הגיע הייצוא לארה"ב ל-13.7 מיליארד דולר. יש לציין כי הייצוא הישראלי לסין סובל כבר שנים רבות מדשדוש. חרף עלייה קטנה בייצוא בשנים 2020-2022, גם אז לא הגיע הייצוא לסין לרמתו בשנת 2018 – שנת השיא שבה ייצאה ישראל לסין סחורות בשווי 4.77 מיליארד דולר.

ייבוא הסחורות מסין תמיד היה הרכיב המרכזי בסחר בין המדינות, לאור היקף זניח של סחר בשירותים. בשנת 2023 ירד הייבוא ב-15 אחוזים לעומת 2022, משיא של 13.1 מיליארד דולר ל-11.2 מיליארד, וזאת אחרי שנים רבות של גידול הדרגתי וקפיצה דרמטית ב-2021 ו-2022. לשם המחשה, בעשור שבין שנת 2013 לשנת 2022, הייבוא מסין קפץ ב-130 אחוזים, מרמה של 5.6 מיליארד דולר בשנת 2013 ל-13.1 מיליארד בשנת 2022.

הירידה החדה בייבוא התרחשה דווקא על רקע עלייה גדולה בהיקף ייבוא כלי רכב חשמליים סיניים לישראל, ולא רק אליה. תופעה זו מאפיינת את הייצוא הסיני לאורך שנת 2023 למדינות מערביות נוספות: ירידה בייצוא סחורות לצד עלייה מרשימה בייצוא רכב. בשנת 2023 סין שברה שיא בייצוא רכב: כ-5 מיליון כלי רכב ובכך הפכה ליצואנית הרכב הגדולה בעולם לפי חלק מהממדים.¹

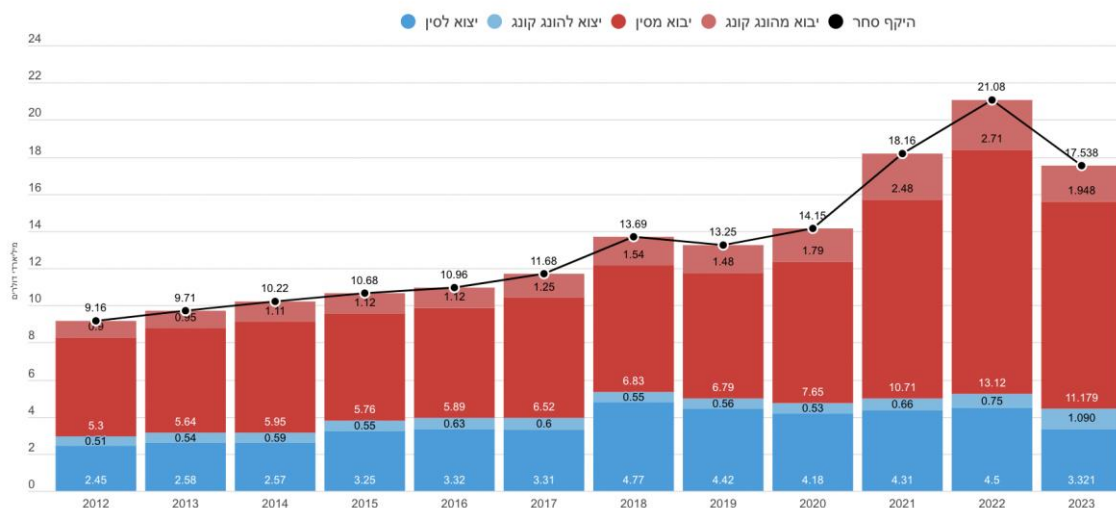
כבר בשנת 2022 חוו מותגי הרכב הסיניים בישראל צמיחה מרשימה ומכרו בה 15 אלף כלי רכב. בשנת 2023 גדל הייבוא במידה משמעותית אף יותר: על פי איגוד יבואני הרכב בישראל, נמסרו אז למעלה מ-47 אלף רכבים תוצרת סין בישראל, 17.4 אחוזים מכלל הרכבים שנמסרו. בהיעדר נתונים זמינים על שווי ייבוא הרכבים מסין בשנת 2023, אפשר להעריך על בסיס נתוני 2022 שהם תפסו נתח גדול מסך ייבוא הסחורות מסין לישראל. לפי מאגר נתוני הסחר של האו"ם (COMTRADE), בשנת 2022 יצוא הרכבים מסין לישראל היה בשווי 1.1 מיליארד דולר לעומת 273 מיליון דולר בשנת 2021.

¹ לפי חלק מהממדים זה תלוי בשיטת הספירה של יצוא רכבים. חלקם עדיין מציגים את יפן במקום הראשון ביצוא רכבים בעוד סין תופסת את המקום השני בלבד.

הסחר עם סין כולל הונג קונג

התמונה לא משתנה יותר מדי כאשר מוסיפים לניתוח את הסחר בסחורות בין ישראל להונג קונג. ארגון הסחר העולמי וארגונים כלכליים נוספים עדיין בוחנים את הסחר של סין והסחר של הונג קונג כשתי יחידות נפרדות. אולם, הונג קונג היא כיום חלק אינטגרלי מהרפובליקה העממית של סין ולכן ניתן להוסיף אותה לבחינת יחסי הסחר עם סין. לפי נתוני הלמ"ס, בשנת 2023 חלה נסיגה משמעותית גם בהיקפי הסחר בסחורות (ללא יהלומים) בין ישראל לבין סין (כולל הונג קונג). היקף הסחר הכולל עמד על 17.538 מיליארד דולר, ירידה של כ-17 אחוזים לעומת 21.08 מיליארד דולר בשנת 2022 - היקף הסחר הנמוך ביותר בין המדינות משנת 2020, אז עמד על 14.15 מיליארד דולר.

סחר בסחורות בין ישראל לסין (כולל הונג-קונג), 2012 - 2023 (ללא יהלומים)



הייבוא לישראל, המהווה את הרכיב המרכזי בסחר בין ישראל לסין (כולל הונג קונג), ירד בחדות מ-15.83 מיליארד דולר ל-13.12 מיליארד. הייצוא מישראל עמד בשנת 2023 על 4.41 מיליארד דולר לעומת 5.25 מיליארד בשנת 2022 - ירידה של 16 אחוזים, והרמה הנמוכה ביותר משנת 2017. ראוי לציון כי הייצוא להונג קונג עלה בכ-30 אחוזים, מ-750 מיליון דולר בשנת 2022 ל-1.09 מיליארד דולר בשנת 2023, ובפעם הראשונה בהיסטוריה חצה את רף מיליארד הדולר גם ללא יהלומים. הלמ"ס בישראל עדיין לא פרסם את תמהיל הסחורות לשנת 2023. עם זאת, לפי לשכת המכס של הונג קונג, רוב העלייה מיוחסת לגידול בייצוא של ציוד תקשורת מישראל להונג קונג. בנוסף, בחודש יולי 2023 חתם מכון הייצוא הישראלי על מזכר הבנות עם איגוד תעשיות מכשירי הרפואה והבריאות של הונג קונג ועם תאגיד מקומי המפעיל רשת של מרכזי בריאות בהונג קונג. חתימה על הסכם זה צפוי להוביל להשפעה חיובית בייצוא של מוצרים ישראלים בתחומים הרפואיים והטכנולוגיים בעתיד הקרוב.

הסברים אפשריים לירידה בסחר עם סין

ההסבר האפשרי הראשון לירידה בסחר עם סין מדגיש את הגורמים הפנימיים בישראל בשנת הסחר האחרונה. שנת 2023 התאפיינה בחוסר ודאות כלכלי, ביטחוני ופוליטי בישראל. ברוב השנה, הסיבה לכך הייתה תכנית הרפורמה המשפטית וברבעון האחרון המלחמה ברצועת עזה. הנתונים משתקפים היטב גם בנתוני סחר הסחורות הבינלאומי בין ישראל לשאר העולם. הסחר הכולל של ישראל ירד משיא של 163 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-143.8 מיליארד בשנת 2023, ירידה של 11.5 אחוזים. בתוך כך, ייצוא הסחורות הישראלי ירד מהיקף של 61.8 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-56.5 מיליארד דולר בשנת 2022, ירידה של 8.5 אחוזים. הייבוא הישראלי הוא הסעיף שפגע יותר בהיקף הסחר הישראלי עם ירידה של 14 אחוזים בשנת 2023 לעומת שנת 2022, מ-101.4 מיליארד דולר ל-87.3 מיליארד דולר. אולם, הירידה בייבוא מסין כולל הונג קונג (ירידה של 17 אחוזים) הייתה גדולה מהירידה בייבוא ממדינות אחרות (ירידה של 13 אחוזים). אי-הוודאות סביב הרפורמה המשפטית, בשילוב טלטלת המלחמה, פגעו בצריכה הפרטית בישראל. לפי נתוני הלמ"ס, הצריכה הפרטית ירדה בקרוב ל-3 אחוזים בשנת 2023. הירידה בצריכה הפרטית הורגשה בכל ארבעת הרבעונים ולא רק ברבעון הרביעי, שבו פרצה המלחמה. המלחמה הכבידה עוד יותר על המשק הישראלי בכלל ועל ייבוא סחורות מסין בפרט, בין אם בשל אתרים סיניים, שהקשו על משלוחים לישראל, ובין בהתקפות החות"ם, שסיכנו את ייבוא רכבים לישראל באוניות. הסחר עם סין, כמו עם שאר העולם, הואט אך לא באופן דרמטי לעומת שלושת הרבעונים הראשונים. כך למשל, בנתוני הייבוא מהרבעון האחרון של שנת 2023 אין ירידה חדה בייבוא מסין לעומת התקופה המקבילה ב-2022. הייבוא מסין בחודשים אוקטובר-דצמבר 2023 עמד על 2.72 מיליארד דולר לעומת 3.29 מיליארד דולר בשנת 2022 - ירידה של כ-17 אחוזים בחודשי המלחמה לעומת ירידה של 13.5 אחוז בחודשים ינואר-ספטמבר 2023 בהשוואה לתקופה המקבילה בשנה הקודמת.

מאחר שהמרכיב המרכזי ביותר בסחר בין ישראל לסין הינו הייבוא לישראל, הרי שהירידה בצריכה הפרטית עשויה להסביר את הירידה החדה בייבוא, ובסחר עם סין בכלל.

הסבר שני מתמקד במאפיינים הייחודיים של השנים האחרונות שהובילו לעלייה המשמעותית בעיקר בייבוא מסין. נשאלת השאלה, האם אחרי עלייה של למעלה מ-50 אחוזים בייבוא בשנים 2020-2022 הירידה החדה בייבוא מסין נובעת מהמאפיינים הייחודיים של שנת 2023, או שמא דווקא מהמאפיינים הייחודיים של עידן מגפת הקורונה, שהוביל לזינוק בביקושים? כזכור, משבר הקורונה הביא לעלייה ניכרת בייבוא הגלובלי בכלל ובישראל בפרט של ציוד רפואי, לרבות מסכות וכפפות, להתמודדות עם הנגיף אך גם לציוד אלקטרוני לתמיכה בעבודה מרחוק. כמו כן, בשנות הקורונה הירידה הדרמטית בצריכת שירותים, דוגמת יציאה להופעות, איחוי ספורט וטיולים בחו"ל לוותה בהזמנות רבות באתרי אינטרנט של מוצרי צריכה, שחלק גדול מהם יוצר בסין. העלייה החדה בקניות באינטרנט חיזקה את הייצוא הסיני.

למעשה, סין מספקת פלטפורמות פופולריות מאוד ברחבי העולם, לרבות אתרי הקניות הפופולריים עלי אקספרס ו-SHEIN. אך גם כשאין מדובר בפלטפורמות סיניות, המפעלים בסין מייצרים חלק גדול מהסחורות הנמכרות בחנויות ברחבי העולם ובאתרים פופולריים דוגמת אמאזון. ברוב העולם וגם בישראל, רבים שנשארו בביתם במהלך הסגרים פיצו עצמם ברכישת מוצרים הכרחיים (יותר או פחות), מה שהזניק את הצריכה הפרטית של סחורות ועימה את הייצוא מסין, שבתור "המפעל של העולם" עמדה בדרישות והגדילה את ההיצע של מוצרים מגוונים לרבות הלבשה, מחשבים, מצלמות למחשב, ריהוט ביתי, צעצועים, ציוד ספורט לטובת אימונים ביתיים וציוד רפואי. על פי נתוני הלמ"ס, בשנת 2023 חלה ירידה בכל סעיפי יבוא מוצרי הצריכה, לרבות ריהוט, הלבשה ומוצרי חשמל ביתיים.

נתוני המכס של סין מתיישרים עם טענה זו שכן לאחר שנים של עלייה, הייצוא הסיני של סחורות לרחבי העולם רשם ירידה בשנת 2023. בשנת 2022 סין יצאה סחורות בשווי 3.54 טריליון דולר, בעוד בשנת 2023 עמד היקף הייצוא על 3.38 טריליון דולר, ירידה של כמעט חמישה אחוזים. מנקודת מבט זו, הירידה שנרשמה ב-2023 הינה לעומת כמה שנים של עלייה דרמטית, שאינן מייצגות שנים נורמליות של סחר בין סין לישראל.

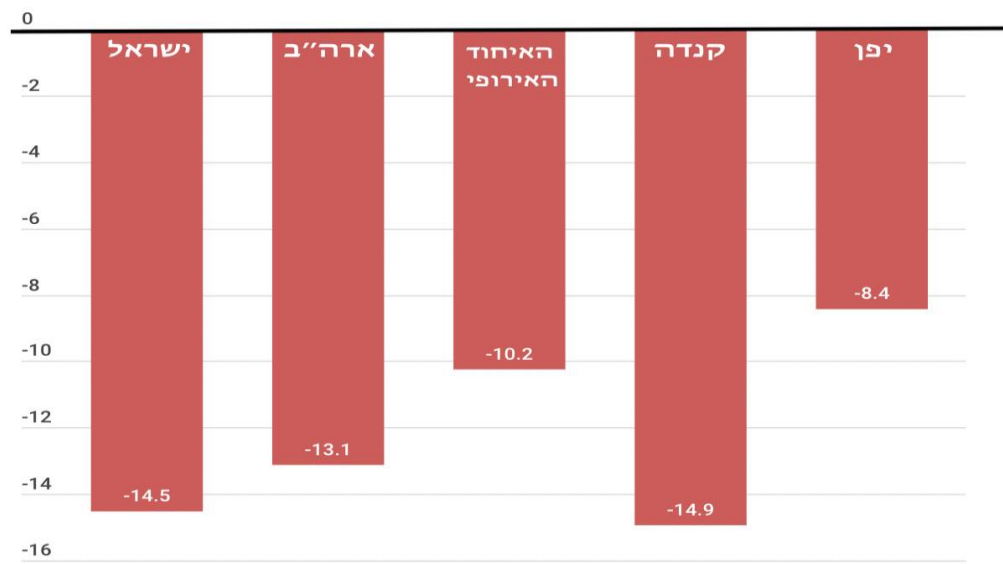
ניתן גם להצדיק טיעון זה בבחינת הסחר בשנת 2023 לעומת השנים שקדמו לקורונה. לפי בחינה זו, הסחר בין הצדדים בשנת שחלפה ממשיך את קו המגמה של עלייה בסחר. למעשה, היקף הסחר בשנת 2023 הוא הגדול ביותר פרט לשנות הקורונה וב-32 אחוזים גבוה יותר מהיקף הסחר בשנת 2019. ועם זאת, חשוב לציין כי הירידה בסחר בין סין לישראל חדה הרבה יותר מהירידה בסחר בין סין לשאר העולם. מעבר לחזרה לנורמליות אחרי הקורונה, על פי נתוני הלמ"ס הייתה ירידה של כ-15 אחוזים בייבוא חומרי גלם לישראל בשנה האחרונה. ייתכן כי הייתה ירידה בייבוא מוצרים הקשורים לעבודות התשתית בישראל בפרט ברזל ופלדה, שאותם ישראל מייבאת בעיקר מטורקיה וסין.

ההסבר האפשרי השלישי, שיכול להיות גם הסבר משלים לשני ההסברים הקודמים, הינו הירידה בייצוא הסיני למדינות המערב. הירידה בהיקפי הסחר לא מגיעה בחלל ריק. אי-הוודאות סביב הרפורמה המשפטית והמלחמה בעזה פגעו בצריכה הפרטית בישראל, כפי שבא לידי ביטוי גם בנתוני הייבוא. אולם גם בסין אפשר לבחון ירידה זו בהקשר רחב יותר. לפי נתוני המכס בסין, הירידה בייצוא הסחורות מסין לא הייתה רוחבית וזהה מול כל שותפות הסחר המרכזיות. למעשה, המשתנה המסביר את הירידה הזו הוא בעיקר הייצוא למדינות המערב שירד בחדות. הנתונים מסין מוסיפים ממד נוסף לנתונים שפורסמו על ידי הלמ"ס הישראלי. כחלק מהמאבק הבין-מעצמתי, הירידה בסחר עם סין מאפיינת את רוב המדינות המייצגות את הגוש המערבי.

ייתכן כי כחלק מהמאבק הבין-מעצמתי, המגמה המערבית של הקטנת התלות בסין מקבלת ביטוי מעשי בנתוני הסחר. הייצוא הסיני ליפן ירד ב-8.4 אחוזים, הייצוא למדינות האיחוד האירופי ירד ב-10 אחוזים, והייצוא לארצות הברית ירד ב-13 אחוז. לראשונה משנת 2006 סין אינה מובילה את טבלת היצואניות לארצות הברית ואת מקומה תפסה מקסיקו. לעומת זאת,

הייצוא מסין גדל למדינות לא מערביות - איחוד האמירויות, הודו, ערב הסעודית, מדינות אפריקה, וכמובן איראן ורוסיה. יש לציין כי יצוא הסחורות לרוסיה גדל ב-46 אחוזים בשנה האחרונה לעומת שנת 2022.

שיעור הירידה בייצוא הסחורות מסין בשנת 2023 (באחוזים)



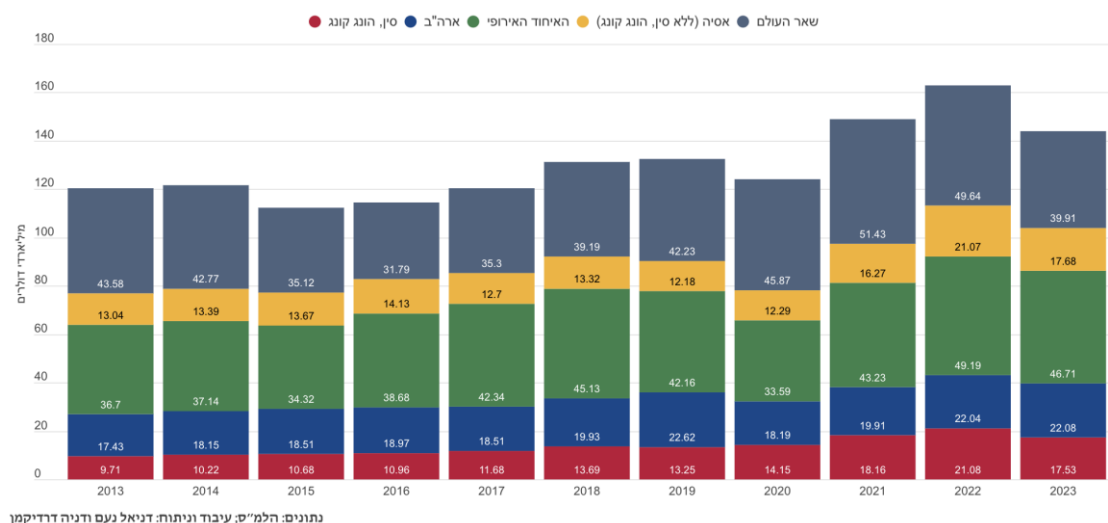
נתונים: הלמ"ס ולשכת המכס בסין; עיבוד וניתוח: דניה דרדיקמן

בהמשך לטיעון זה, מעניין לגלות שבמקביל לירידה החדה בייצוא לסין, התמונה שונה בסחר של ישראל עם ארצות הברית. בשנת 2023 נרשמה עלייה קלה בסחר בסחורות עם ארצות הברית, עם סחר בשווי 22.08 מיליארד דולר לעומת 22.04 בשנת 2022. ארצות הברית ממשיכה להיות יעד הייצוא המוביל לסחורות מישראל בכלל ובענפי הטכנולוגיה בפרט. ייצוא הסחורות גדל משווי 13.4 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-13.7 מיליארד בשנת 2023, עלייה של כ-2.5 אחוזים. בייבוא הסחורות נרשמה ירידה משווי 8.7 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-8.4 בשנת 2023 - מה שמגלם ירידה מינורית של 3.4 אחוזים. עם זאת, עדיין מדובר בייבוא הגדול ביותר של ישראל מארצות הברית פרט לשנת 2022. מול האיחוד האירופי הסחר הכולל בסחורות ירד ב-5 אחוזים, מ-49.19 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-46.71 בשנת 2022. הייבוא מהאיחוד האירופי ירד מ-32.6 מיליארד דולר בשנת 2022 ל-29.6 בשנת 2023, מה שמגלם ירידה של תשעה אחוזים.

הדשדוש בייצוא הישראלי לסין בחמש השנים האחרונות, בניגוד לייבוא שנמצא בעלייה מתמדת עד השנה הנוכחית, מוסיף לטיעון זה. בשנת 2023, הייצוא הישראלי לסין עמד על 3.3 מיליארד - ירידה של 26 אחוזים לעומת שנת 2022 וירידה של מעל ל-30 אחוזים משנת השיא (2018) עת הייצוא הישראלי לסין עמד על 4.77 מיליארד דולר.

על כן, עולה האפשרות כי הירידה הנוכחית בסחר עם סין בכלל ובייבוא בפרט קשורה לתהליכים רחבים יותר של מגמות ההיפרדות (**decoupling**), או לפחות צמצום סיכונים (**derisking**) בין כלכלות המערב לכלכלה הסינית. לא נראה שמגמות אלו יביאו בסוף להיפרדות מוחלטת בין שני הגושים כמו בעידן המלחמה הקרה, אלא רק להקטנת התלות. יש לציין כי במדינות המערב בראשות ארצות הברית תהליך זה כבר בא לידי ביטוי בסחר במוצרים טכנולוגיים והגדלת הייצור במדינות ידידותיות יותר. בישראל עדיין אין הרבה סימנים מעידים על מגמה דומה.

סחר בסחורות בין ישראל לסין (כולל הונג קונג), ארה"ב, האיחוד האירופי, אסיה ושאר העולם (ללא יהלומים) 2013-2023



מסקנות

ניתוח נתוני הסחר בין ישראל לסין בשנת 2023 מעלה שלושה הסברים אפשריים לירידה המשמעותית בסחר בין שתי המדינות. הסבר ראשון הינו הירידה בצריכה הפרטית על רקע הרפורמה המשפטית וברבעון האחרון של השנה כתוצאה מהמלחמה ברצועת עזה, שהשפיעה מאוד על הוצאות משקי הבית בישראל. ירידה זו היא רוחבית ובאה לידי ביטוי בירידה בייבוא לא רק מסין אלא גם ממדינות אחרות. עם זאת, הירידה בייבוא מסין הייתה גדולה מהירידה בייבוא ממדינות אחרות. ההסבר השני הינו "חזרה לשגרה" אחרי שיאים בתקופת הקורונה. משבר הקורונה שינה את הרגלי הצריכה של ישראלים אך גם של תושבי מדינות אחרות ברחבי העולם. הסגרים ברחבי העולם בשנים 2020-2022, סביבת העבודה החדשה שכללה גם עבודה מרחוק, ושעות הפנאי שחייבו למצוא תחליפים לצריכת שירותים כמו חופשות ובילויים, לרבות קונצרטים ושיבה במסעדות, הוחלפו בצריכת סחורות רבות בחנויות דיגיטליות. תופעה זו הגדילה משמעותית את הייצוא הסיני בשנות הקורונה והיה זה אך טבעי לצפות לירידה מסוימת בשנת 2023, כאשר העולם חזר לשגרה שאחרי המשבר. ישראל כמובן היא חלק מאותה תופעה וגם בישראל היציאה מהקורונה הייתה כרוכה בהוצאות רבות יותר על שירותים לעומת שנות הקורונה - מה שייתכן שצמצם את הביקוש לסחורות. ההסבר השלישי

מתמקד בהקשר הרחב יותר והוא הרצון של מדינות המערב, ובראשן ארצות הברית, להקטין את התלות בסין מסיבות גיאואסטרטגיות. נתוני המכס הסיני המדווחים על ירידה בייצוא מציגים חד-משמעית שהירידה נובעת בראש ובראשונה מהירידה בייצוא למדינות המערב. אולם נכון לעכשיו, הסבר זה לא זוכה לגיבוי בהצהרות בישראל כפי שמדינות אחרות, ארצות הברית למשל, מנסות במודע להקטין את התלות.

ייתכן כי הירידה החדה בסחר עם סין נובעת משילוב של שלושת ההסברים שצוינו לעיל אך אפשר להעריך בזהירות כי הירידה נובעת משילוב של שני ההסברים הראשונים. עם זאת, יהיה ההסבר אשר יהיה, הנתונים מדברים בפני עצמם. למעשה, אחרי שנים של עלייה משמעותית, נתח הסחר עם סין (כולל הונג קונג) ירד בשנת 2023. הסחר עם סין היה כ-12.9 אחוזים מכלל הסחר הבינלאומי בסחורות של ישראל בשנת 2022 ואילו בשנת 2023 הוא ירד ל-12.1. בנוסף לכך, הנתונים הינם משמעותיים מפני שיחסי הסחר בין ישראל לסין מבוססים על סחורות וכמעט ואינם קיימים בתחום השירותים. כלומר, גם כשיתפרסמו נתוני הסחר בשירותים לשנת 2023 לא צפוי להסתמן פיצוי על הירידה בסחר בסחורות. מעבר לכך, הנתונים באים על רקע העלייה הדרמטית בייבוא כלי רכב מסין. המיסוי הנמוך על רכבים חשמליים וחדירתם של מותגי הרכב הסיניים לשוק הישראלי הזניקה את ייבוא הרכבים מסין כרכיב מרכזי בסחר בשנים 2022-2023. עם זאת, אפשר להעריך בזהירות כי העלאת המיסוי על רכב חשמלי מ-20 ל-35 אחוזים בינואר 2024 תמתן את העלייה החדה בייבוא רכבים מסין וצפויה להוריד עוד יותר את היקף הסחר בין ישראל לסין. נתוני שנת 2024 עשויים להבהיר האם מדובר בנקודת מפנה ביחסי הסחר בין הצדדים, או אולי האטה חד-פעמית הנובעת מהתנאים הייחודיים של שנת 2023.

עורכי הסדרה: ענת קורץ ואלדד שביט