

מערכות מקצועיות לניהול תחומי עומק – שרשרת אספקה גלובאלית

השליטה ב SEVEN SEAS – היכן היינו ולאן נגיע?

כשהתותחים רועמים – המוזה שותקת....

בכתבתנו הקודמת קשרנו זרים ללוחמינו שיצאו למערכה נוספת, מערכה עקובה מדם לשכנינו מדרום, מערכה אשר הפילה חללים בשורותינו, חללים אשר יישאו את צווי הנופלים על משמרת ארץ ישראל מאז תקומתה – שימור העם היהודי בביתו, בביטחון ושלווה לנצח.

התותחים אז רעמו, המוזה שתקה שתיקה כאובה, ובמשך ירח תמים זה, עוד נפלו חללים, עוד בערב הפסקת האש.

התותחים מחרישים כעת. קול דממה מציף את שדמות הנגב, בואכה נחל עוז, כפר עזה, ונירים. קול דממה דקה, אך צורם להחריד לאמור – האם הנשמות שאבדו לנו, בזו המערכה, האם תשבנה לנו את המטרות אותן חרתנו על דגלי המערכה, טרם צאת הגדודים והחטיבות אליה?

טרם נעבור לדיוננו היום, נצטט את גיו הלר בספרו "מילכוד 22" המתאר טייסת של B28, טייסת של מפציצים אמריקאים, המוצבת באי פיאנוזה, (אי השוכן ליד האי אלבה, לשם הוגלה האמפרטור נאפוליון בונאפרטה, יליד קורסיקה השכנה), אי שם ביים התיכון – והמבצעת משימות הפצצה באירופה הנמצאת תחת הכיבוש הגרמני – מלחמת העולם השנייה – **אור** היה טייס בטייסת זו.

"... היה רק מלכוד אחד והוא מלכוד 22, שטען כי דאגה לביטחון האישי נוכח סכנה אמיתית ומיידית, איננה אלא תהליך שכלי נבון. אור היה מטורף ויכול היה להיות מקורקע. היה עליו רק לבקש; ובו ברגע שהיה עושה זאת, כבר לא היה מטורף והיה עליו לטוס למשימות נוספות. אור היה מטורף בטוסו למשימות נוספות ושפוי אם לא טס, אבל אם היה שפוי היה עליו לטוס שוב. אם טס היה מטורף ולא היה חייב לעשות זאת; אבל אם לא רצה לטוס היה שפוי וחייב היה לעשות זאת" ... (מילכוד 22, גיו הלר)

– האם זה מזכיר התנהגותו של ארגון המשליט חיתתו על שכנינו מדרום:



לסיום סגא זו, בינתיים, נאמר רק זאת – כאשר מקים אדם נחלה, לו ולמשפחתו, לדורותיה, יחפוץ, מן הסתם, כי בנחלות שכנות, לא ישרצו מיני נחשים ורמשים מזיקים, שכן ברבות הימים, יגיעו גם אליו.

יעדיף הוא, לתמוך היטב בשכניו, כי בתמיכה זו ישיג שבעתיים: גם סילק סיכונים מיותרים מביתו, היטיב עם שכניו, ויצר אצלם ערכים ותרומות, אשר הם, בתורם, לא יסכימו לאבד – **החשש מאיבוד תרומות אלו**, יגרום להם, לשכניו, להמשיך ולטפח נחלתם, ולשמרה גם היא מקיני אפעה, נחש הצפע או שפיפונים ארסיים, נוכשי עקב.

תזכורת קצרה.

בשתי הכתבות ל"א ול"ב הרחקנו ותיארנו מסעות ספנים קדמוניים, מהמאה ה-15 – אנשים כמרקו פולו, כריסטופר קולומבוס, ואסקו דה גמה, וההולכים בדרכם – מגלי עולם מעיזי אומץ לב כפרנסיס דרייק, מגלן ותומס קוק. אנשים אשר פילסו דרך הימיה ההיסטורית, והשיתו את הסחר הימי לפני מאות שנים מקצה עולם ועד קצהו.

סיפרנו איך התגלגלה יכולת האדם מבניית ספינה בגודלה של סנטה מריה- ספינת הדגל של קולומבוס ואחותן של ניניה ופינטה, ספינות מפרש, אורכן בן 16 ל 19 מטרים, כאורך יכטא, לא גדולה במיוחד, כמו "נחמה 5", יכטא בה צלחתי את מרחבי הים התיכון לקוסטוריוזו, אי קסום ליד טורקיה לפני שנתיים – לבניית מגה ספינות.



בנייתן של מפלצות ימיות – ראו להלן :

\$185,000,000 – MAERSK MAJESTIC
עלותה, ארוכה יותר מנושאת המטוסים **USS Enterprise**

מגה-ספינה של חברת מארסק הדנית, אחת מתוך ****עשרים****, אשר תפוסתה לבד הנה כ 18,000 מכולות ימיות 20 רגל.

HELLO??? – 18,000 וליתר דיוק 18,340 של מכולות ימיות – כפול צי של עשרים אניות...

צי בעל עצמה המאפשרת יכולת הנעה של 360,000 מכולות **במסע אחד** ...

שוו בנפשכם – זהו כול הנפח שחברת צים – חברת השיט הישראלית – מניעה במשך שנה שלמה.

אניה זו ואלפים נוספים של אניות מכולות (ועדיין לא נגענו **באניות הצובר** – א.ג. אשר לימדה אותי פרק אחד או שניים בהליכות עולם איזוטרי זה, מן הסתם, תאפשר לי לחשוף בפניכם הקוראים גם עולם עצום נוסף, לא נהיר לרובינו) – עשרות אלפי אניות אלו מובילות מיליוני מכולות (13 מיליון ליתר דיוק) באלפי נתיבים ימיים במשך שנה. מכולות הנושאות טובין מקצה אחד של העולם לקצהו, מאפשרות תנועת סחר המניע את התרבות האנושית כבר מימי הפיניקים.

והשאלה היתה – כיצד מנהלים מסה שכזו בעולם ניהול ההובלה? הלנצח יעביר היצואן בקשה למשלחו, לברר לו באם יש איזה טרמפ, שיכול להוביל, עשר מכולות מחיפה למונטווידאו? ובאיזה מחיר? ומה יהיה הלויז של חבי הספנות הזו לעומת חברתה?

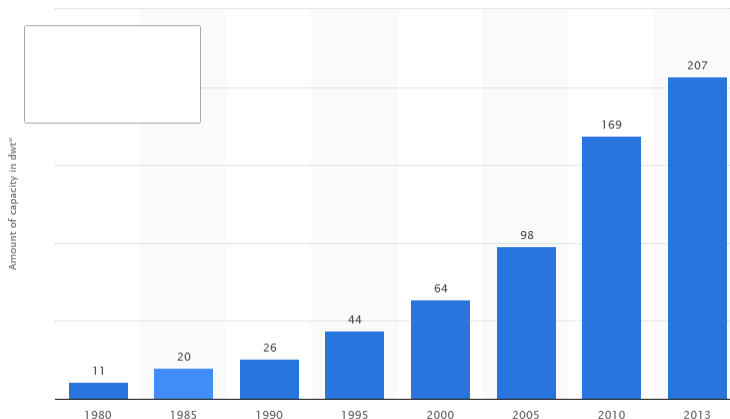
יתרה מזו, מה יעשה המשלח העומד בפני שאלות אלו יום-יום המגיעות ממאות או אלפי לקוחותיו. וזה רק לגבי שאלת ההיתכנות. לאחר תשובה של אופציות כאלו ואחרות, נעבור לשלב ה **BOOKING** – כעת יחפוץ ידידנו לבצע שמירת מקום – **BOOKING** רק לתשע מכולות, כי יסתבר לנו, למגינת הלב, כי הייצור אינו עומד בתחזיות, שוב...

שוב יעביר היצואן בקשתו למשלח, אשר הוא בתורו יעמוד מול חברת הספנות, אשר תאשר לו, או לא, – **BOOKING CONFIRM**, והוא שוב יפנה ויעביר ליצואן את המידע, וחוזר חלילה. אך זה לא מספיק. יש לתאם הגעת המכולות לנמל, יש לקבל תאריכי סגירה, כי אחת היא מתי המכולה אמורה להגיע לחיפה באם יש לפרקה ב **FELIXSTOWE**, או לחילופין אם היא נפרקת ב **HOUSTON** – תאריכים שונים, אשר גם הם מועברים בין כול הנוגעים בדבר – הכול בדרך אנושית, דיילי מיילי, צורה סזיזיפית, כי אין דרך אחרת.

האמנם? ועדיין לא סיכמנו את מהלכן של המכולות, אשר לכול אחת מהן, עם הרמתה אל נגרר המוביל בעמק יזרעאל, תקבל חיים משלה, (מזכיר לי את אמרתו המפורסמת של ברוך שפינוזה ... "אם היינו שואלים את האבן המוטלת באוויר, האם בחרה לעוף, קרוב לוודאי שהייתה משיבה בחיוב" – קיבלה מודעות עצמית לפתע....) ואז, אחד האתגרים יהיה לדעת, היכן היא, מתי תגיע (או כבר הגיעה) לתעודתה, ומתי תחזור לנקודת האיסוף של חב' הספנות, על מנת לחסוך עלויות השהיה, נמל ועוד מריעין בישין.

על האתגר של המשתמשים בהובלה ימית

לאן זה מוביל אותנו, **היצואנים הבודדים**, המובילים מכולה אחת, ארבעת אלפים או עשרים אלף בשנה?



לאן זה מוביל אותנו, **המשלחים**, אם אנו משנעים בעבור לקוחותינו 200,000 מכולות בשנה?

ראו את נפח המטען המשונע במכולות – 2005 – ל 2013 – למעלה ממאה אחוזי גידול בשמונה שנים!

לאן זה מוביל אותנו, **חברות הספנות**, אם אנו חייבות לתמוך בשוק הולך וגודל, ובמגה-מתחרים, אשר מסוגלים לתת שירות – לא רק יותר זול, גם כנראה יותר מהיר ואפקטיבי, ובשירות מידע שזמן רב כבר, אנוש לא מסוגל לטפל בכמות נתונים בלתי אפשרית שכזו.

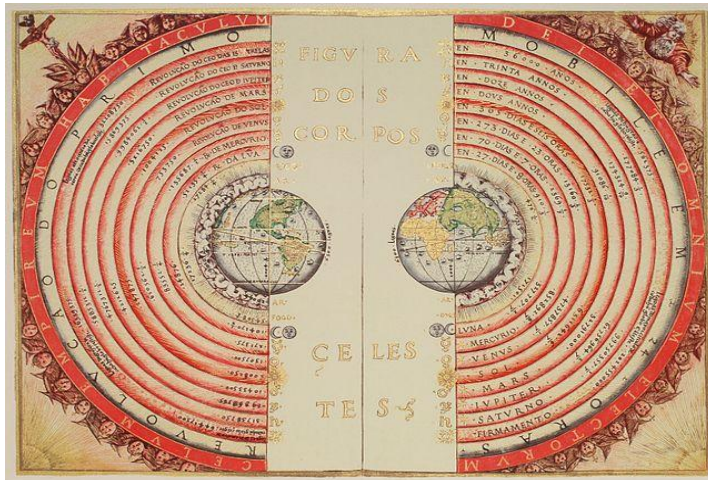
כמה עדכונים מתבצעים על מסע אחד? וזה בתנאי שישנה רק מכולה אחת. איך ניתן, בשם כול הקדושים, להכיר בהכנסה – **REVENUE RECOGNITION** - כאשר מכרנו **DDU**, וה **INCO POINT** –דהיינו, החלפת מקל הבעלות על הטובין מתבצעת בנמל סאן אנטוניו, צ'ילה, ואילו המכולה עדיין **תקועה** בנמל הביניים בספרד?

איזה כלי, יוכל לאותת לנו, על אירוע חריג שכזה, בלי שנצטרך איש ייצוא מדופלם, המבין את שפת אתרי האינטרנט של כול חברות הספנות (באמת? הרי כול אחת ממצייאה מושגים שונים לתנועת ובקרת המכולות שלה).

הלנסות ולתחקר באמצעות כלים ממוכנים את אתרי האינטרנט של החברות? רעיון לא רע, לא רע – אכן – **פשוט גרוע!** הרי אנו מחליפים חב' ספנות חדשות לבקרים, ותקציבי המחשוב אזלו מזה כבר, ופתרונות זולים ושיטחיים מזכירים את האימרה האמריקאית: **“ You pay peanuts, you get monkeys!!!” ...**

מה לעשות? אנא נלכה וכיצד נייצב תהליך, אשר יחזיק מים לאורך שנים, ויסיר מאיתנו את הבקרה היום-יומית של מצב משלוחינו, כי בסופה של כול מכולה – נמצא לקוח אחד או שניים - ואם הוא בדמותה של אשתי –

She who must be obeyed – אזי טוב לו, לארגון, לחפש פיתרון יצירתי ויציב, **יעלה כמה שיעלה!**



כבר למעלה מעשור, התגבשו להן שתי קבוצות של חברות ספנות, והחליטו לעשות מעשה. הלכו אלו והקימו כבר בשנים הראשונות של העשור האחרון, תשתיות אשר אמורות היו לממש חזון.

ליצר מעגלי משתמשים של הובלה ימית, אשר במרכזן – חברות הספנות, ומעגלים אפיציקליים (לכו ולימדו את המודל הגיאוצנטרי של תלמי, אסטרונום מהמאה השנייה לספירה – ותבינו מהם המעגלים האפיציקלים) – אשר יספקו ויקבלו מידע מחבורות נוספות של בעלי עניין בהובלה ימית, ובמיוחד משלחים, יצואנים, חברות הובלה ימיות אחרות וכיוצ"ב.

שני מאמצים אלו הביאו להקמת פורטלים ימיים – מתחרים זה בזה - אשר מרכזים עשרות רבות של חברות ספנות, ויחד מהווים מוטת שליטה של רוב תנועת הסחר – בוודאי של תנועת המכולות המודרנית.

פורטלים אלו מהווים את חוד החנית כיום, אשר מאפשרת בנקודה סינגולארית אחת, לברר בירורים, אשר נראו בלתי אפשריים עד לפני פחות מעשור.

שילובן של מערכות מידע אלו על גבי תשתית האינטרנט, המגיעה לכל ארגון כיום, מייתרת תקשורת אנושית שנדרשה עד לא זמן לממש, על מנת לעמוד בניהול ומעקב של משלוחים ימיים.

אנו נתרכז ב INTTRA, ולא נפחית כהוא זה מכבודה של GT-NEXUS. בסופו של יום, לא רק הפונקציונאליות מקורבת, אנו נמצא חברות ספנות המעבירות ומקבלות נתונים בו זמנית עם שני הארגונים, על מנת להגיע לשקיפות ולזמינות נתונים מאקסימלית ללקוחותיהן – וללקוחות – לקוחותיהן.

INTTRA, מקיימת סדרת שירותים ומוצרים לארבע קהילות סחר שונות – אשר מבצעות יחסי גומלין בין לבין עצמן: יצואנים, משלחים, NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier) וכמובן חברות הספנות עצמן.

אילו מוצרים משווקים לקהילות אלו, אילו ערכים מתקבלים, האם נמצאה, סוף-סוף, האספראנטו – השפה האולטימטיבית, שבה מערכות שונות, קהילות שונות, מבינות אחת את השניה? איך זה קרה? מה נדרש לעשות על מנת להגיע לאוטופיה?

על שאלות אלו והסברים שנשענים על כתבות קודמות שלנו – בכתבתנו הבאה.
