

מערכות מקצועיות לניהול תחומי עומק – שרשרת אספקה גלובאלית

Seven Seas Lions – אריות הימים

ונחזור לתחילת ימי הדברים...



הפעם נשלח אתכם לאתר הארכיאולוגי
כירוכיתיה (Khirokitia), קפריסין.

מה לתושבים מהתקופה הניאוליתית,
משהו כמו 5,000 שנים לפני הספירה –
כ 7,000 שנה לפני זמננו אנו, ולנו?

ובכן, אתר זה, שגילו כשבעת אלפי
שנים, שוכן על גבעה תלולה למדי,
הגובלת מכיוון צפון ומכיוון דרום-
מזרח בנהר המרוני, בערך בחצי הדרך
בין העיר לימסול לבירת קפריסין –
ניקוסיה. זהו אחד האתרים
הארכיאולוגיים החשובים באגן הים
התיכון, שזכה להימנות על אתרי

המורשת העולמית של אונסק"ו. מהחפירות הארכיאולוגיות נלמד כי שוכני האתר היו כנראה התושבים
הראשונים של האי קפריסין, והם בחרו לחיות בבתים עגולים שמכונים "טולוי". במרכז הבתים הייתה כנראה
קורת עץ שתמכה בקומה העליונה ובגג. ה"כירוכיתיים" ישבו כנראה על רצפת עץ מוגבהת. מהמחקר עולה,
שייתכן ובית עגול אחד שימש כחדר וכמה בתים עגולים וקרובים סביב חצר מרכזית היו, בעצם, יחידת מגורים
משפחתית אחת. המבנים שנראים כיום בשטח שונים בגודלם. גודלה של יחידה משפחתית עגולה נע בין 4 מ'
(קוטר) ל- 10 מ', תלוי ביכולתה וגודלה של המשפחה. תושבי כירוכיתיה קברו את מתיהם תחת רצפות החדרים,
וקברים כאלו נחשפו בכמה יחידות מגורים. קירות הבתים נבנו מאבנים ומלבנים שיובשו בשמש. הקירות נצבעו
מבחוץ ומבפנים בצבע לבן, ולעיתים נצבעו הקירות הפנימיים באוכרה אדומה. התושבים שחיו באתר הפרידו
עצמם מהעולם החיצון על ידי חומה רחבה, שהשתמרה, בגובה 3 מ' - אם ההגדרה הארכיאולוגית לעיר היא
"ישוב מוקף חומה", הרי לפנינו העיר הקדומה בעולם. החקלאים הקפריסאים הראשונים הללו גידלו חיטה
ושעורה, וטחנו את הגרגרים במטחנת אבן. כמו כן בייתו חיות, ונמצאו עדויות לגידול אגוזי בוטנה (פיסטוק),



תאנים, זיתים ושזיפים, שנאספו באזור סביב האתר. את כלי העבודה
שלהם ייצרו תושבי כירוכיתיה מאבן ומעצם. מיומנות וחושים אומנותיים
מוצגים בקערות וצלמיות שנעשו מאבנים ירוקות ואפורות, ואפילו חפצים
מהמטייט, והם עדות לקשרי סחר ראשוניים עם ארצות שכנות כבר
בתקופה מוקדמת כל כך. (המקור – ד"ר גלעד (גילי) חסקין).

המטייט? מהיכן הגיעה אבן זו, שנחשבה עוד בימי הפרעונים?
והאטרוסקים, הגרמנים בעמק הרוהן כאבן בעלת סגולות כאלו ואחרות?

מוצאים אותה כבר באתרים בני 160,000 ו 80,000 שנה. מוצאים אותה
בהונגריה, במצרים העתיקה, בפולין, באי אלבה (בין קורסיקה לבין

איטליה (ועוד. אבן זו נחצבת ונתפשת כבעלת ערך כבר במרחבי הים התיכון – אך לא בקפריסין.

הנה אנו מגיעים לדיוננו דהיום.

כבר לפני 7,000 שנים, או אולי עוד קודם, מין הסתם, פנה האדם, ששכן במרחבי המזרח התיכון – תורכיה של היום, חופי ארץ ישראל וכיוצ"ב, יצר יכולת שיט, כלים ומתודות, חצה את מרחבי הים התיכון – שוטט באיים האיגאיים, והגיע והשתכן בקפריסין, תוך הקמת מושבה שנסתמרה במפתיע, בכירוכיתיה, קפריסין.

יתרה מזאת – העובדה שתושבים אלו, מחזיקים בכלים ותכשיטים מהמטייט, מצביעה על הפתעה עוד גדולה יותר – מושבות אדם ניאוליטי זה, עוסקות בסחר ימי סדיר (!).

כבר לפני 7,000 שנים, מקיים האדם סחר ימי ברחבי מזרח הים התיכון. כלי שיט, מובילים סחורות, מניעים ביקושים של תושבים הנמצאים במרחב, ומנפקים דרישות סחר של העמים החיים באיזור.

כלי שיט אלו הם ראשיתו של סחר הצובר – סחר ימי, אשר מעביר על סיפונם של כלי השיט, אנשים, תרבויות, מזון, כלים, שפות וחשיבה אנושית מתפתחת, שאת התוצאה המרהיבה אנו חווים כיום במו עינינו.

על אניות הצובר – אריות שבעת הימים...



הנה לה אניית צובר חמודה, VALLENTINA שמה, המשייטת לה במרחבי הים התיכון, 127 מטרים אורכה, והיא מתמחה בהסעת צובר יבש – DRY-BULK, לעומת ספינות המעבירות צובר נוזלי – כגון נפט, מזוט וכיוצ"ב.

אניות אלו, בעלות נפחי היסע משתנים, ממאות בודדות של טונות ועד עשרות או מאות אלפי טונות, עושות דרכן בהעברת צובר מנמל מוצא, לנמלי יעד ברחבי העולם. אזור זה, דומה יותר לעולם המוניות, לעומת קווי האוטובוסים. קוו אוטובוס (ומקבילו – LINEARS ימיים) מתוזמנים חודשים מראש, בתכניות

מסע (Voyages) המופצות ע"י בעלי האניות לסוכניהם – ואשר ניתן, לכן, לתכנן הסעת מכולות, למשל, תקופה ארוכה מראש. אניות קוו אלו מבצעות רוטאציות, דהיינו, מסעים סדורים, בקווים קבועים יחסית, ובלוחות זמנים מתוזמנים למופת. כבר שוחחנו על אניות מכולה בעלות יכולת הסעה של 18,000 מכולות – שוו בנפשכם, משמעות של תזמון לא מדויק, בהגעת מפלצת שכזו לנמל עמוס כגון רוטרדאם או פליקסטאו.

לעומתן, אניות הצובר, מבצעות פרויקטים, חלקם ארוכי טווח, העברת תוצרי מכרות אל שרשרת הייצור, וחלקן – ON THE FLY - בעלי האניות מתוזמנים אל מול דרישות ספוארדיות של הלקוחות, אשר צרכיהם הם, נגזרים ממצבי שוק, תכנון ייצור, תזרימי מזומנים ועוד עשרות פרמטרים שגורמים לאותן אניות לנוע AD HOC – במסעות שאינם מתוכננים מראש, ובוודאי לא לזמן ארוך.

אניות הצובר – אניות CHARTER – חכורות בידי הלקוחות, מתוזמנות על ידיהם, בו זמנית מול מספר גורמים – ובהינתן מצב של אי שליטה, עלותה של אי שליטה שכזו – תסתכם בעשרות אלפי דולרים למסע.

תכנון נאות של הפלגה אחת בלבד של אנית צובר – מחייב שליטה רבת פרמטרית, אינטר דיציפלינארית, באספקטים שונים ומורכבים של הסחר העתיק בעולם – הסחר הימי.

נדרשת שליטה בחוקי הסחר – INCO, הכרה והפנמת הצורך העיסקי, אליו יש לכוון את אספקת החומר המגיע, לא במכולה או אף בארבעים מכולות הנישאות על גבי ארבעים משאיות בסך הכל. שוו בנפשכם, למשל, אניית צובר בעלת נפח 60,000 טון, לא גדולה במיוחד – מחייבת נפח העברה של 1,400 משאיות – (אלף וארבע מאות סבבי משאית 40 טון כול אחת !!).

עדיין לא התחלנו אפילו. יש צורך בהבנת חוקי טעינה ופריקה בנמלי המוצא והיעד; ידע רחב הקשור לנושאי הביטוח הימי – אותו ביטוח, אשר ימומש לגבי אניות בעלות גיל מסויים והיסטוריה ימית ספציפית. בעלי האניות, כרישי ים וותיקים המה, והלקוח הנוזק ל CHARTER, יחוייב, מעבר לעלות ההובלה (בכפוף ל INCO, כמובן), גם בהוצאות שהייה – DEMEURAGE. הוצאות שהייה של אניה שלמה – הן בסדרי גודל אחר לחלוטין מאשר איזו מכולה שנשכחה בנמל סינגפור לשבועיים.

את שהיית אניות הצובר – מודדים בדקות (דקות !), הרי אם, למשל, יממה שלמה תעלה, לדוגמא, 15,000 דולרים אמריקאיים, ניתן לחשב כמה דקות יש ביממה (כן, 1440, ניחשתם נכון) – כמעט \$11 אמריקאיים לדקת איחור!

בעל האניה, חוץ מ FORCE MAJEUR – כוח עליון, שכדאי גם אותו לדייק בחוזה החכירה, ישב על שעון העצר שלו, יען כי בכול דקה הוא עלול להפסיד \$11, ואם ספינתו לא תשתחרר מהמעגן בזמן, בחיפה, הוא לא יצליח להגיע לנמל ספליט בזמן נתון, שם כבר נצבר בשטחי הכינוס, מטען חדש, שיש לטעון, ולפרוק במרוקו.

נמשיך: מרכז הפיקוד – ואנשי המבצעים, חייבים לתאם גורמים נוספים במרחב, את אנשי הנמל עצמו, לוודא כי הספינה, המגיעה לעוגן מחוץ לנמל, תיכנס לתורה, ותופנה בלויז המתאים למזח, לצורכי תחילת הפריקה. אך פריקה של אנית צובר – היא – בשפתינו המקצועית – מסירה ישירה – זאת אומרת, שיש לתאם עוד קודם את עמילי המכס, על מנת להניע את תהליך השחרור, עוד טרם האניה מתחילה בפריקה. כמה ידיים יעסקו במלאכה? (Gang).

עולם תיאום כול הגורמים כאן אינו פשוט, ומחייב שליטה מדוייקת בתנועת האניה, תפעולה בנמל המוצא, מעקב סדור ליעדה, שליטה בגורמי הבקרה – חברת ה TALLY (עוד נדבר בה רבות), סוכן האניה המייצג את בעליה, עמילי המכס, גורמי איכות הסביבה, תכנון וניקיון חדרי האניה (לאחר פריקתה – שכן מחזירים אותה נקייה ומוכנה לטעינה מחודשת מיידית ברוטציה הקרבה ובאה).

מה קורה כאשר כמות אניות הצובר, הינה גדולה מפקידת נמל פעם בחודש? איך מנהלים מסעים אלו, מתואמים מול סוכני ובעלי האניות השונים? איך מנהלים את הרישום הקפדני של האירועים הפוקדים אותה בנמל המוצא והיעד?

למי מאמינים? לסוכן הטורקי? היווני או האשדודי? נשמע כמו תחילתה של בדיחה טובה.

איך מנהלים קצב פריקה? איך משערים מתי זה ייגמר? איך מנהלים עשרות אלפי טון חומר אשר נאספים מבטן האניה אל משאיות הנכנסות בקצב, ומובילות את הצובר היקר, לקווי הייצור המפעליים.

איך יודעים מה קורה בכל רגע?

ועל בעיות מעולם איזוטרי זה – עתיק כמעט כמוה – האנושות עצמה – נמשיך בדיונונו הבאים.


