

מערכות מקצועיות לניהול תחומי עומק – שרשרת אספקה גלובאלית

Seven Seas Lions – אריות הימים – המשך...

עוד על דברי הימים ומושגי יסוד...



בשיחתנו הקודמת התחלנו לתאר את דברי הימים – מסעות אניות של יורדי ים עתיקים אשר חיברו תרבויות, שפות, העבירו חכמת אנוש בין ארצות רחוקות, אספו המצאות והגדילו והעמיקו ידע של עמים על מקומות נידחים. בכתבותינו אלו, אנו נוגעים במקום איזוטרי, ידוע למתי מעט – אניות הצובר – אריות Seven Seas.

הנה לה פמיר – אנית ארבעת-תרנים, אנית מפרש, אשר הושקה יחד עם עוד שמונה אניות – אחיות ב 1905. אנית צובר זו הסיעה על סיפונה ניטראת, מצילי לגרמניה. השיגה מהירות של כמעט 8 קשר ימי ועשתה דרכה מצילי להמבורג בכ 60 ימים. היא ספינת המפרש האחרונה מסוגה, אשר עקפה את מימיו האכזריים של כף הורן, הנקודה הדרומית בקצה ארץ האש – צילי. ב 1957, במסע מצילי לגרמניה, כאשר על סיפונה 3,780 טון של שעורה, נקלעה לסערה קשה שהתחוללה באוקיאנוס האטלנטי, סערת ההוריקן "קארי", וטבעה ליד האיים האזוריים, כאשר רק שישה מתוך כ 80 אנשי צוות ניצלו. במקומה וספינות מפרש דומות לה, עלו ובאו ספינות מונעות דיזל – בנפחים ממאות טונות ועד מאות אלפי טונות – לספק צרכי האנושות.

על סוגי אניות הצובר – סוגי המטען

ובכן, בתעשייה ימית זו, אשר בנתה גשרי סחר כבר למעלה משבעת אלפים שנים כבר, התרקמו ובאו מושגי יסוד אשר השפיעו על הסחר הבינלאומי בכללותו. מושגי INCOTERMS צמחו משם, ושיגשו עם התפתחות של הסחר הימי.

אך אנו עוסקים באריות הימים – אניות הצובר - אז מה היה לנו?

ובכן, אניות הצובר (כמו כמעט כול דבר בחיינו) מסווגות לקטגוריות, (לא את כולן נראה בנמלי ארץ ישראל), להלן – סוגן – מבחינת סוג הצובר היבש DRY BULK – אשר הן מסיעות על סיפוןן (או למעשה באולמות האיחסון בבטן - HOLDS), ובבחינת אופיין וגודלן. סוגי הצובר היבש – אשר אניות הצובר מתמחות בו יהיו בדרך כלל:

- מוצרים חקלאיים כגרעיני חיטה, שעורה, כותנה, תירס, סויה וכיוצ"ב
- מוצרי ברזל – עפרות ברזל
- אבן סיד
- מוצרי פחם לתעשיות הצורכות אנרגיה ייחודית
- דשנים לחקלאות, מוצרי עץ ועוד.

גדלי אניות הצובר – משתנים (ובהתאם גם מסווגים) – ממאות טונות – ועד מפלצות של מאות אלפי טונות למספר קטגוריות אשר הפרמטרים העיקריים למיון קשורים במספר מושגי יסוד של נתוני הספינה :

- שוקע – (US - Draft; British - Draught) כן המושג בירה מחבית (you moron) – Draft Beer מגיע בדיוק ממושג זה – אשר מבטא שוקת, עומק – ובמקרה שלנו מקו המיים על גוף האניה על לנקודה הנמוכה ביותר – ומחייב נמלים המסוגלים להכיל שוקע שכזה.
- רוחב – (Beam) – רוחב האניה במקום הרחב ביותר – מבטא יכולת של תעלה, למשל, תעלת פנמה, להעביר ספינה ברוחב זה.
- תפוסה (DeadWeightTon- DWT) - תפוסת הספינה – יכולת הספינה בטונות להעמיס על סיפונה.

הלכה תעשיית הובלת הצובר ונתנה בהן שמות וסימנים – קטגוריות של **מידות** (נפח, גודל, שוקע), ושל **אזורים** (נמלים) – לדוגמא :

- *Handysize - vessels* - ספינות צובר קטנות פחות מ 38'000 DWT. מתאימות לאזורי נישה, כמעט לכול נמל.
- *Handymax - vessels* - ספינות צובר בעלות נפח של בין 40'000 DWT ל 60'000 DWT. מובילות גרעינים, עופרות ואבן סיד – בדרך כלל הן בנויות עם יכולת העמסה/פריקה אוטונומית ע"י עגורנים אשר בנויים אינטגרטיבית על סיפון.
- *Panamax - vessels* - ספינות אשר מסוגלות לעבור בתעלת פנמה – שוקע לא יותר מ 12 מ', רוחב לא יותר מ 32 מ' ואורכן לא יותר מ 290 מ' (מידות בריכות הציפה של תעלת פנמה).
- *Capesize - vessels* - ספינות אשר לא יכולות לצלוח, משום גודלן, את תעלת סואץ או פנמה, ולכן חייבות לעבור דרך כף התקווה הטובה או כף הורן – ספינות בעלות נפח של 150'000 DWT ויותר. מתמחות בהובלת עפרת הברזל ופחם.
- *Valemax - vessels* - מפלצות של כ 400'000 DWT - 380'000, אשר רק נמלים ספורים בעולם מסוגלים לקלוט. ראו את Vale Rio De Jenero - מגיעה לרוטרדאם – ספינה בבעלות חברת המכרות הברזילאית, אורכה 360 מטרים, רוחבה 65 מטרים ובעלת שוקע של למעלה מעשרים מטרים – על סיפונה – עפרות ברזל.



Suezmax vessels : אניות המורשות לתעלת סואץ. ואפרופו - פרויקט תעלת סואץ החדשה :

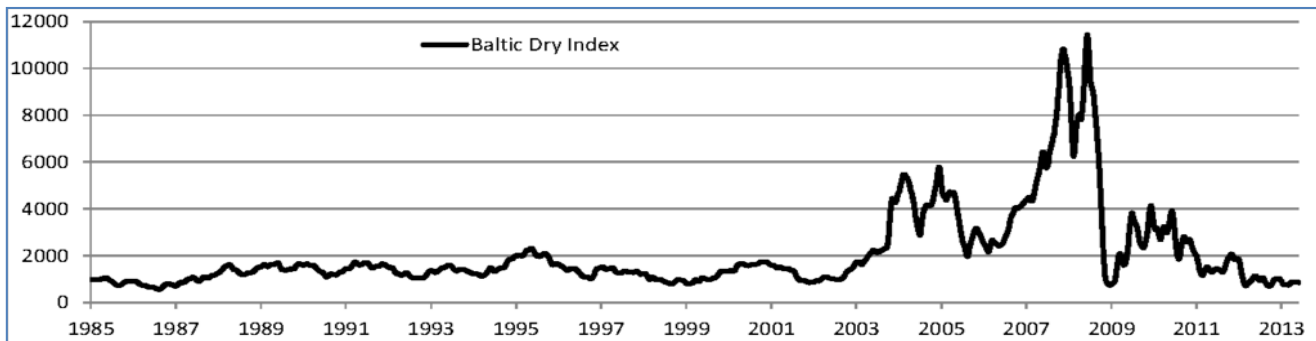
גידול כה מאסיבי של נפח וקיבולת האניות, השפיע על מצרים, ועל מעמדה בעולם הובלת המטענים הימיים.

ואכן, במימון הבנק העולמי, התחיל פרויקט לחפירה חדשה של תעלת סואץ, פרויקט אשר יאפשר תנועה במקביל של אניות, יקטין את זמן ההמתנה של אניות בסבב הכניסה, ויגדיל את הכנסות מצרים מנתיב תעבורה זה מחמישה מיליארד דולר ל 12.5 מיליארד דולר בשנה.

מעט נתונים על היקף הסחר של הובלת הצובר היבש – מה היה – ולאן נגיע...

היקף סחר הצובר היבש מרשים ומושפע מהיקף דרישות השוק המשתנה. ב 2012, נפח הצובר היבש המונע הגיע לכדי 4 מיליארד טונות!

מ 1980 ועד 1990 – עלתה צריכת הצובר בכ 2% לשנה במוצע, אך לאחרונה – עלתה הובלת הצובר בצורה דראמטית והגיעה מ 2 מיליארד (שנת 2000) ל 2.5 מיליארד טון בשנה (2006). אם בתחילת שנות ה 90 של המאה הקודמת היתה יפן המניע לגידול הנפח הזה, הרי שבתחילת של המאה הזו – סין וברזיל הן המובילות בכתר הנפח העצום הזה, שהגיע כאמור לכדי 4 מיליארד טון נפח בשנה.



מה משפיע על מחירי תנועת הצובר? למשל מדד ה Baltic Dry Index – BDI, מתאר התנהגות מחירי הצובר, ע"י איסוף וניתוח יומי של הבורסה בלונדון, אשר מפיקה מדד זה של עלות הובלה של צובר, בשילוב של מספר קטגוריות (Supermax, Handysize, Capesize, Panamax). ראו לעיל מה קרה למדד משוקלל זה לאורך השנים. רק לשם השוואה זריזה, עלות שכר של Handysize נעה בין \$5,000 ל \$10,000 ליום, ל Panamax ל \$5,000 ועד \$15,000 ליום ו Capesize מ \$10,000 ועד \$35,000 ליום. השינויים הדרמטיים במחיר נובעים כתוצאה מביקוש משתנה (מקור BIMCO - מחירי 2014).

מה משפיע על המחיר?

כמובן, הפרמטרים ההיסטוריים – היצע וביקוש – אבל - The Devil is in the details :

ההיצע נובע בסופו של דבר, מבעלי אניות ספציפיים (לעומת חברות הספנות הגדולות – המניעות בעיקר מכולות) אשר דורשים מחיר ל TON - MILE – דהיינו מחיר לכול טון למייל ימי המשונע לנמל היעד. מחיר לכול טון/מייל, גם הוא נובע מפרמטרים נוספים: גיל האניה – המשפיע על היקף התחזוקה, ביטוח האניה, מספר אנשי הצוות וכיוצ"ב.

תחזוקת האניה וגילה יקבעו אם היא תרד ממצבת הספינות, ואגב תקטין את ההיצע לאותו פרק זמן. פרמטרים נוספים יכללו את מחיר הדלקים והמזוט, עלויות צפיפות הנמל (מוצא ויעד). בתוך הנושא הזה - מיד כוללים פרמטרים נוספים כגון קיבולת הנמלים לספינה זו – בזמנים הרלוואנטיים. צפיפות אניות בתור לנמל - Port Congestion, מייד עלולה ליצר עלות נוספת – דמי שהייה - Demurrage – אניה יכולה להגיע לנמל, אשר אינו מסוגל לשחרר מזח, כפועל יוצא, תמתין על עוגן – בעלי האניה לא יסכימו לספוג שהייה של ספינה מעבר למספר ימים נקוב ומוסכם מראש.

יתרה מזאת, תנועת ספינת הצובר, הינה בדרך כלל – PORT TO PORT, לעיתים נדירות – ROTATION. ולכן מחיר ההובלה עשוי לכלול עלות מסע האניה הריקה לנמל המוצא הבא לאיסוף מטען וחוזר חלילה.

שיטות הסחר – אניות הצובר

ככלל, הלקוחות שוכרים את הספינות למסעים – voyages – בשיטת Charter – שְׁכָר – דהיינו הסכם שְׁכָר המכסה את מסע האניה על פי טווח החוזה.

שוק ה- CHARTERS - כולל סוגים שונים של הסכמי צ'רטר:

- **Bareboat Charter** – הסכם שְׁכָר ארוך-טווח, לעיתים לאורך שנים. הסכם זה, יכול בדרך כלל את כול עלויות המסע, כולל דלק, עלויות נמל, היטלי צפיפות, דמי מעבר, עלויות תפעול שוטפות של האניה, עלויות התחזוקה שלה, עלויות הצוות וביטוח. בעלי האניה מקבלים סכום חודשי (מחושב לפי יום), ואחריותם מסתכמת בסך הכול לכיסוי העלויות הנובעות מעלות הנכס (עלויות מימון).
- **Time Charter** – הסכם שְׁכָר קצר-טווח (יחסית) – למספר חודשים, נקרא גם Trip Charter. השוכר יישא בהוצאות השוטפות של מסעי האניה. בעלי האניה יישאו בעלויות התפעול של האניה ושל עלויות הנכס כאמור לעיל.
- **Voyage Charter** הידוע גם כ **Spot Charter** – הסכם שְׁכָר ספציפי – המגדיר במדויק את סוג המטען. וכמותו, נמל הטעינה ונמל הפריקה, בכפוף לתנאי העמסה/פריקה, מוסכמים מראש. טיבם של הסכמים אלו בדרך כלל – למסע בודד, חד-כיווני. המחיר נקבע בדרך כלל על פי מחיר לטון המוכפל בכמות הטונות המועמסות על הספינה (והמופיעות על גבי שטר המטען הימי המקורי). בעלי האניה נושאים בכל העלויות של תפעול האניה ועל פי ההסכם המוסכם מראש – המחיר לטון/מייל ימי – מתפרסם בבורסות שונות בעולם, וניתן לבצע אומדנים לגבי עלויות צפויות של מסע.

את הכסף, סופרים במדרגות...

כמה התענוג הזה עולה, איך מחשבים אותו?

על מי יסמכו בעלי האניה, הנמצאים בארה"ב, כאשר היא עצמה נאבקת במשברי הרוח המלטמית בים האגאי?

מי ידע כמה טונות באמת נפרקו מהספינה המובילה קלינקר לתעשיית המלט בנמל אשדוד?

האם שביתה פראית של סוורי הנמל, תציל את הלקוח מלשלם דמי שהייה מיותרים לבעלי האניה?

ועל עולם החיובים, עולם הבקרה של תנועת אניות הצובר – בכתבתנו הבאה.
