

מערכות מקצועיות לניהול תחומי עומק – שרשרת אספקה גלובאלית על קולומבוס – ופריצת הדרך לעולם חדש

רק הנוטל סיכון – ישתה שמפניה...

... "ארכיאולוגים טוענים כי מצאו את "סנטה מריה", אניית הדגל של מגלה יבשת אמריקה כריסטופר קולומבוס,



יותר מחמש מאות שנה לאחר שטבעה באיים הקריביים. העיתון הבריטי "אינדיפנדנט" מדווח הבוקר (13 מאי 2014) כי החוקרים הודיעו כי ייתכן שמצאו את הריסותיה בקרקעית האוקיינוס האטלנטי ליד החוף הצפוני של האיטי. ראש צוות החוקרים, אמר כי כל הראיות שנאספו מצביעות על כך שמדובר **בסנטה מריה**, שהפליגה לצד שתי האניות האחרות של קולומבוס, "ניניה" ו"פינטה"... (מתוך העיתונות).

קולומבוס, יורד ים איטלקי, בן לעיר גנואה, הצליח לשכנע את איזבלה ופרננדו, מושלי ספרד, לממן מסע ימי מערבה, אשר תכליתו היתה, בעיני רוחו של קולומבוס, להגיע להודו, בהפלגה מערבה, ולהגיע לצד האחר של כדור הארץ, שלא ע"י שימוש בדרך המשי, דרך אשר סיפקה לאירופה מוצרים מסין ומהודו - דרך המשי הפכה מסוכנת שכן נשלטה בימים אלו ע"י האימפריה העות'מאנית – אשר התבססה לה כבר מ 1452 – בבירתה איסטנבול (לשעבר, קונסטנטינופול) ושלטה על מרחבי אסיה התיכונה ודרכיה.

קולומבוס ארגן צוות ובאמצעות שלוש ספינות מפרש, **סנטה מריה** (ספינת הדגל), **ניניה ופינטה**, וצוות בן 90 איש, העלה מפרש, פנה מערבה, והפליג לו (אוגוסט 1492) לכיוון מערב, וב 12 באוקטובר 1492, זיהה איש הצוות יבשה (איי בהאמה) – וקריאתו – "יבשה, יבשה" – הפציעה דרכו של העולם הישן – לעולם חדש

.....And all the rest is history



קולומבוס הפליג לאורך חופי איי הבהאמה, סיר את האיים, באוקטובר עלתה **סנטה מריה** על שרטון, והוא עם שתי ספינותיו, **ניניה ופינטה**, החל בחזרתו לספרד. קולומבוס איבד את **פינטה** בדרך, וב 15 מרץ שב לנמל פלוס בספרד, וסיים מסע בן 224 ימים – מסע מהחשובים בדברי הימים.

איזבלה ופרננדו, אשר תרמו משאבים למסע זה, עד לרגע חזרתו של קולומבוס, במשך שמונה חודשים, לא יכולים היו לדעת, להיכן הלכה השקעתם, והאם נוכל הוא זה אשר משך מהם כספים בתקוות שווא – תקוות קולוניאליות של השתלטות העולם הישן על הודו ואוצרותיה.

סנטה מריה, נינה ופינטה, ספינות מפרש, אורכן בן 16 – 19 מטרים – כאורך יכטא, לא גדולה במיוחד, כמו "נחמה 7" – יכטא בה צלחתי את מרחבי הים התיכון לקוסטולוריזו – אי קסום ליד טורקיה לפני שנתיים.

ספינות מפרש זעירות – קצת יותר גדולות מגודלה של מכולה ימית 40 רגל...

כיום, חמש מאות שנה לאחר מסע אפי זה של שלוש ספינות קטנות כקליפת האגוז, מנוהלים כ 13.4 מיליון (מיליון!!) זמני הפלגות מנמלים ימיים ברחבי העולם.

מיליוני מכולות (ליתר דיוק כ 13 מיליון מכולות בשנה) עוזבות מפעלים, משוונעות לנמלים, מונפות באמצעות גורני ענק, ומועמסות על אניות ענק – מושטות לנמלי ביניים, פעם אחת ופעמיים, נפרקות בנמלי יעד, ומובלות



ליעד חפצן, לאחר מסע, לעיתים, כמסעו של קולומבוס – חודש עד חודשיים, באמצעות ספינות ענק בעלות תפווה של למעלה 16000 מכולות 20 רגל...

על איזו בעיה בדיוק התלוננו איזבלה ופרננדו?

על שלוש ספינות בתפווה של שלוש מכולות 20 רגל?

מה עושים עם מגה – ספינה המסיעה 16,000 מכולות?

איך מזמינים – **BOOKING** – לכמות כזו של מכולות? איך עוקבים אחריהן? איך מעמיסים אותן בתפווה אופטימאלית? איך בכלל יודעים מה האלטרנטיבות רלוונטיות להשטת המכולה מנמל מקור ליעד, כאשר קיימות עשרות רבות של חב' ספנות, אלפי נתיבים ימיים, מחירים, זמני שינוע, איכויות שירות, יכולות שירות (הרי לא כול אניה יכולה להניע כול סוג מכולה)?

הרי מכולה יכולה, לבדה, לעבור בין שישה לשנים עשרה אירועים - ממשכתה ליצואן ממאגר מכולות של חברת הספנות, ועד שובה למאגר החברה במדינת היעד, שם שוב תעשה מסלול עלום, ותשרת חפצו של יצואן אחר.

מכולה אחת, יכולה להכיל ערך סחורה של אלפים ועד מאות אלפי דולרים, ויתרה מזאת, פריטים הנחוצים למימוש קווי ייצור, אשר מותנים באותם פריטים הטמונים בביטנה.

Alphaliner - 2012 Top 30

(Operated fleets as per September 5, 2012)

| Rank | Operator | Teu | Share |
|------|----------------------------------|-----------|-------|
| 1 | APM-Maersk | 2,616,413 | 15.7% |
| 2 | Mediterranean Shg Co | 2,185,806 | 13.1% |
| 3 | CMA CGM Group | 1,350,785 | 8.1% |
| 4 | COSCO Container L. | 716,331 | 4.3% |
| 5 | Evergreen Line | 699,333 | 4.2% |
| 6 | Hapag-Lloyd | 635,233 | 3.8% |
| 7 | APL | 596,224 | 3.6% |
| 8 | CSCCL | 573,077 | 3.4% |
| 9 | Hanjin Shipping | 562,223 | 3.4% |
| 10 | MOL | 511,018 | 3.1% |
| 11 | OOCL | 430,079 | 2.6% |
| 12 | Hamburg Süd Group | 421,786 | 2.5% |
| 13 | NYK Line | 410,221 | 2.5% |
| 14 | Hyundai M.M. | 366,797 | 2.2% |
| 15 | K Line | 351,405 | 2.1% |
| 16 | Yang Ming Marine Transport Corp. | 343,022 | 2.1% |
| 17 | Zim | 328,865 | 2.0% |
| 18 | PIL (Pacific Int. Line) | 296,803 | 1.8% |
| 19 | UASC | 270,746 | 1.6% |
| 20 | CSAV Group | 260,805 | 1.6% |
| 21 | Wan Hai Lines | 190,401 | 1.1% |
| 22 | X-Press Feeders Group | 89,097 | 0.5% |
| 23 | TS Lines | 86,552 | 0.5% |
| 24 | HDS Lines | 86,320 | 0.5% |
| 25 | SITC | 56,951 | 0.3% |
| 26 | NileDutch | 55,530 | 0.3% |
| 27 | RCL (Regional Container L.) | 52,949 | 0.3% |
| 28 | KMTC | 51,826 | 0.3% |
| 29 | Grimaldi (Napoli) | 42,435 | 0.3% |
| 30 | CCNI | 41,105 | 0.2% |

SOURCE: ALPHALINER

למה מתכוונים במושג TRACE & TRACK – מושג שנולד איפשרו לפני 15 שנה, ואנשים שונים מעניקים למושג זה משמעויות שונות, וערכים שונים (מן הסתם)?

ועל שאלות אלו ועל יכולות מדהימות, על מבחנים ופיתרונות שטחיים, ועל עומקן של מחשבות אדם... בכתבה הבאה.

מעקב על מכולה, במחזור חייה – או הרוטציה שלה, הוא תכלית ניהול מלאי בתהליך של חברות הספנות (בקרר ציוד), אשר, כאמור לעיל, מנהלות תנועת מכולות של כ 13 מיליון מכולות בשנה, לפחות על פי דוח מ 2012, ולגבי שלושים חברות ספנות מהגדולות בעולם (עדיין ישנן עוד כ 90 נוספות פעילות...) – ראו להלן.

טוב, הרואים למרחוק, כבר זיהו את הבעיות שהועלו לעיל כבר לפני יותר מעשר שנים.

אם יצליחו, אמרו, לאור התפתחות תשתיות אינטרנט, לאור התגבשות פורמאליזציה והקמת תקנים לזיהוי ערים ונמלים, למיתוג וזיהוי אניות בצורה חד-חד ערכית (ראו ערך IMO או MMSI), לזיהוי חברות ספנות (ראו ערך SCAC), לזיהוי סוגי מכולות ואריזות (ראו ערך UN/EDIFACT), הקמת תקני פרוטוקולים והעברת נתונים (ANSI או EDIFACT), לזיהוי בעלי עניין כיצואנים, יבואנים, משלחים, חבי הובלה, מפעילי נמלים ונמלים עורפיים, רכבות, אסדות ועוד עוד - אזי, האנושות, בחתירתה לשליטה טוטאלית – תניח תשתיות לשקיפות באיזור מהעתיקים שקיימים – תנועה של שורות בנתיבי הסחר הימיים.

אם תוסיפו לכך יכולת GPS המעבירה בזמן אמת, בתקשורת לוויינית מיקום האניות, ולאור תקן ה AIS – זיהוי בין ספינות לבינן ולתחנות חוף, המאפשר דיווח על שם אניה, תנועתה, יעד הביניים אליה היא חותרת, ומטענה – הרי ניתן להניח הנחת עבודה – שאיזבלה ופרננדו לא היו יכולים לחלום אותה - שליטה כמעט טוטאלית במצב הנכסים שלהם מרגע הרמת העוגן בנמל פלוס לה פרונטרה, ספרד – ועד חזרתו של קולומבוס אליו חודשים לאחר מכן.

כיצד עושים זאת? מהם הכלים אשר עומדים כיום, לאחר יותר מעשור שלם של ניסויים, שיפורים, הנחת תקנים, חתירה עמוקה ועקשנית למטרה?

מה ניתן היום להשיג?


