

מערכות מקצועיות לניהול תחומי עומק – שרשרת אספקה גלובאלית

TRIPLE-E – ושליטה ב SEVEN SEAS

מרקו פולו – מגלן – קולומבוס – ואסקו דה גמה – פרנסיס דרייק – תומס קוק... - מורשת מגלי עולם

בכתבתנו הקודמת העלנו סיפור אפי – מסע מערבה של ימאי חלוץ – בן העיר גנואה – כריסטופר קולומבוס – אשר נפעם מסיפוריו של מרקו פולו (1254 – 1324) – 150 שנה קודם לתקופתו. מרקו פולו, הצטרף לדודו, ויחד עימו



היה אחד האירופאים הראשונים שהילך לאורך דרך המשי, הגיע לסין, ביקר את השליט המונגולי קובלאי חאן (נכדו של גינגיס חאן), ואף ערך סיורים בהודו וטיבט. סיפור מסעותיו מסופר בספר "תיאורו של העולם" או "מסעותיו של מרקו פולו".

סיפורים אלו, עוררו את קולומבוס, ובשנת 1492 שיכנע את איזבלה ופרננדו, שליטי ספרד, לאחר כיבוש גרנדה, וסילוק המוסלמים מאדמת ספרד, להניע משלחת ספינות להודו – בהפלגה מערבה, כך האמין, במהלך סובב עולם.

מסע זה, שמומן, בין השאר, מכספי אנוסים יהודים (!), איפשר לקולומבוס להוכיח לעולם את חזונו. עוד בתקופתו, ואסקו דה גמה, במימון פורטוגזי, מוליך ספינות, מפליג דרומה לאורך אפריקה, כף התקווה הטובה, ומגיע להודו ממערב, ואילו עוד כמה עשרות שנים נוקפות ואז חוצה מגלן, במימון חצר המלוכה הספרדי, את האוקיאנוס האטלנטי, מקיף את אמריקה הדרומית (מיצרי מגלן) והגיע להודו ממזרח, דרך האוקיאנוס השקט – יורדי ים אמיצים, בעלי חזון ונחישות מדהימים.

מגלי עולם אלו ואחריהם – במאות ה 17 העיזו וסללו, סיכנו ומיפו את העולם החדש, האמריקות, קנדה, ניו זילנד (גימס קוק) ואוסטרליה – מפות אשר רק עד לאחרונה (שנות ה 90 של המאה העשרים!) שימשו את צי הסוחר.

חתירת האנושות לסקרנות וגילוי, כיבוש וחיפוש אחר אוצרות טבע, סללה את הדרך הארוכה, אשר כיום, באלפי מסלולים, נחצים פעם אחר פעם ע"י ציי סוחר המסיעים על סיפונם מיליוני מכולות ימיות, וצוברי מטען – מקצה עולם ועד קצהו.

ההתפתחות הטכנולוגית התחילה עוד מימי תלמי (אסטרונום – המאה השניה לספירה) - אשר בנה את המודל הגיאוצנטרי – דהיינו – העולם במרכז העולם וכוכבי השבת סובבים אותו, תזה שהחזיקה מעמד ואומצה ע"י הכנסייה, עד הגעתם של קופרניקוס וגליליאו גליליי ואמרתו האינטרגאלאקטית, לאחר זעמה של הכנסייה שניתך בו :

... "EPPUR SI MOUVE" – ובכל זאת נוע תנוע... – אמר – על הארץ - אשר סובבת את השמש ולא ההיפך.

חקירות אלו ואחרות - נטעו את יסודות המודל ההליוצנטרי – עליו מבוססת האסטרונומיה המודרנית, אסטרונומיה, אשר יחד עם תקשורת העוברת במסעות מסין ומונגוליה, מארצות ערב, חכמי המזרח לאירופה, הלך ושוב – איפשרו את התפתחותה של המחשבה והסינרגיה האנושית – דבר מופלא כלעצמו.

מאוחר יותר אנו מוצאים את גיימס קוק הבריטי, בספינת הוד מלכותה אנדוור, מאתר את ניו זילנד בשנת 1770 ואת "יטרה אוסטרליס" – חופיה של אוסטרליה, ועל שמה זה של ספינת הדגל שלו, נקראה מעבורת החלל, 220 שנה לאחר מכן – כאשר עלתה זו למסלולים חלליים לביצוע משימות תיקון בטלסקופ האבל ותחנת החלל הבינלאומית.... עוד מסלולי כיבוש של האנושות, הפעם לכיוון הגאלקסיה.

על הטכנולוגיה במאה העשרים ואחת – TRILPE-E CLASS

נחזור לים...

גילויים אלו תוך ההתפתחות הטכנולוגית אשר הובילה לפיתוח הסקסטנט – מכשיר ניווט ימי (הומצא בתחילת המאה השמונה עשרה), יחד עם המצפן (כבר מתועד מהמאה ה-13) – אפשרו מסעותיהם של חלוצים אמיצים – יורדי ים – אשר סיכנו חייהם – ותוצרי תגליותיהם – איפשרו לאנושות לבנות, בסופו של יום 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 – 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....

הלכה חברת מארסק הדנית – MAERSK – ואספה ניסיון אנושי בלתי נתפש – ניסיון אשר כולו ממוקד – לתועלת האנושות – בהסעת סחורות בין יבשות – בנתיבי הים – ניסיון אנושי אשר קופל במושג נאה ומעורר הערצה – TRIPLE-E CLASS – בניית דור חדש לצי סוחר – אשר אמנתו מושתתת על שלושה עיקרים:

– "Economy of scale, Energy efficient, Environmentally improved"

דהיינו:

- **יתרון לגודל** - (לגודל!?! אורך הספינה 400 מטרים – רק המדחף – קוטרו כעשרה מטרים...)
- **יעילות בניצול האנרגיה** – ספינות ראשונות אשר מעלות את פליטת הגזים ממנועי הדיזל הענקיים שלהן, ומובילות אותה כדחף משנה – לכיוון המדחף, ולא לארובה.
- **ידידות לסביבה** – הספינה משאירה פחות חתימה פחמנית לכל מכולה שעל סיפונה.

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?

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.

לדוגמא – משלוח אחד: המכיל במקרה רק מכולה אחת – מנסה להגיע מחיפה, ישראל, לסאן אנטוניו, צ'ילה.

הנה תכנית המסע – כפי שהיינו רוצים לנהל – בכל הפלגה והפלגה. הרי ימי וואסקו דה גמה חלפו להם, מגה ספינה שעל סיפונה 18,000 מכולות, אמורה להיות מתוכננת, כמו מעבורת החלל אנדוור, המסיעה את האבל – טלסקופ שדה החלל העמוק לנקודת GPS גאלאקטית – ממנה יוכל לאתר חורים שחורים וכוכבי פולסאר:

TRANSPORT PLAN DETAILS
MOVE TYPE Port, Ramp or CY to Port, Ramp or CY
MAIN CARRIAGE 1 Transport Mode: Maritime Transport / Conveyance Type: OCEAN VESSEL / Carrier SCAC: SEJJ Vessel: NEXOE MAERSK / Country: DK / Lloyd's Code: 9220885 / Voyage: 1416 Start Location: HAIFA (ILHFA) / Estimated Departure Date: 19-Jun-2014 22:00 End Location: ALGECIRAS (ESALG) / Estimated Arrival Date: 28-Jun-2014 08:00
MAIN CARRIAGE 2 Transport Mode: Maritime Transport / Conveyance Type: OCEAN VESSEL / Carrier SCAC: MAEU Vessel: JOHANNES MAERSK / Country: DK / Lloyd's Code: 9215189 / Voyage: 1407 Start Location: ALGECIRAS (ESALG) / Estimated Departure Date: 02-Jul-2014 02:00 End Location: BUENAVENTURA (COBUN) / Estimated Arrival Date: 20-Jul-2014 21:00
MAIN CARRIAGE 3 Transport Mode: Maritime Transport / Conveyance Type: OCEAN VESSEL / Carrier SCAC: MAEU Vessel: MARY / Country: MH / Lloyd's Code: 9635664 / Voyage: 1409 Start Location: BUENAVENTURA (COBUN) / Estimated Departure Date: 24-Jul-2014 12:00 End Location: SAN ANTONIO (CLSAI) / Estimated Arrival Date: 01-Aug-2014 23:00

כמה עדכונים מתבצעים על מסע אחד? וזה בתנאי שישנה רק מכולה אחת.

מה קורה אם ישנן מספר מכולות, ואלוהים עוזר לנו, ואף אחת לא נשארת באלג'סיראס, ספרד.

האם יש לקוראינו איזה מושג קלוש, לגבי כמות האירועים שעוברת מכולה בודדה אחת? - במקרה זה – חמישה אירועים, (בינתיים...) ועדיין מדובר רק בשני נמלים ימיים, להלן:

Event	Date	Time (24h)	City	Loc Code	Vessel	Voyage	Status
Unloaded from vessel	14-JUN-2014	14:18	ALGECIRAS, SPAIN	ESALG	NEXOE MAERSK	1416	Loaded
Vessel arrival	14-JUN-2014	11:42	ALGECIRAS, SPAIN	ESALG	NEXOE MAERSK	1416	Loaded
Vessel load	23-MAY-2014	14:00	HAIFA, ISRAEL	ILHFA	NEXOE MAERSK	1416	Loaded
Vessel departure	23-MAY-2014	14:00	HAIFA, ISRAEL	ILHFA	NEXOE MAERSK	1416	Loaded
Gated in	20-MAY-2014	12:00	HAIFA, ISRAEL	ILHFA	NEXOE MAERSK	1416	Loaded

כעת, 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 ממוציאה 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!

? QUO VADIS

איך התמודדה חב' מארסק מול אתגר זה? מה עשו האחרות? האם הלכה האנושות ואימצה פתרונות הוליסטיים שישפרו את השליטה והתנועה במטען, לאחר ניסיון מצטבר מימי כריסטופר קולומבוס ופרנסיס דרייק? האם ממשיכים אנשי הייצוא לפעול, כאילו לא נחתנו על הירח וכאילו ימי הטלקס והפאקס עדיין פולטים עדכונים Voyages למכביר, או עדכונים במייל – כאילו מיילים מסירים דאגת אנוש ממכולה מעלה עובש באיי הבהאמס? ועל כך בכתבתנו הבאה.
