



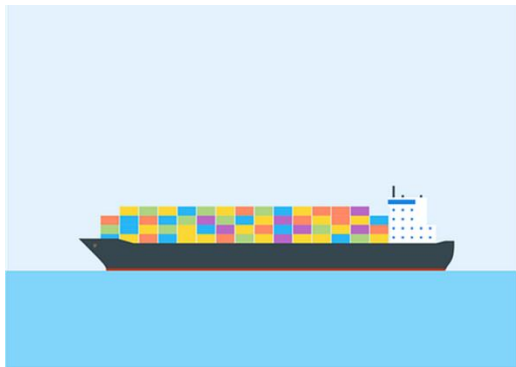
משמעות המונחים

,Shipping ,Air Freight ,Maritime Logistics ,Freight

זאב תלם

עברית היא שפה עתיקה ועם התפתחות הסחר המודרני ובמקביל לו היא גם התפתחה. אבל יש מונחים רבים הקשורים לסחר המודרני שלא מופיעים בה וחלקם גם דומה אחד למשנהו ולכן לעתים יש צורך בהסבר של מונחים שונים הקשורים לענף תפעול המסחר הבינלאומי. לכל אחד מהמונחים במאמר זה עשויות להיות הגדרות נוספות. אני העליתי את ההגדרות הנראות לי כנכונות ביותר אך אין זה אומר שהגדרות אחרות נכונות פחות.

Maritime Industry או **Maritime** הם מונחים המתייחסים לכל מה שקשור להובלה של מטענים באוקיינוסים ובימים, אוניות, ניווט של אוניות מנקודה A לנקודה B, יורדי ים, בעלות על אוניות ופעילויות קשורות אחרות.

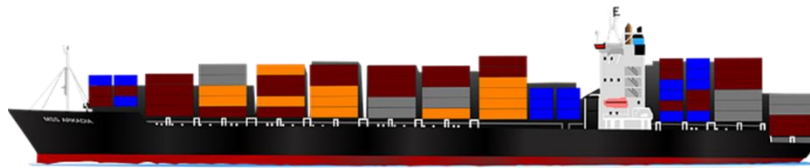


יהיה זה נכון לומר שהובלת המטענים בים הייתה ועדיין נותרה עמוד השדרה של הסחר העולמי. כיום מובלים מעל 85% מהסחר העולמי דרך הים. אם נתייחס להובלה במכולות, הרי שלפי סוכנות UNCTAD בשנת 2020, טופלו 815.6 מיליון מכולות TEU בנמלים ברחבי העולם. תפוקת נמלי המכולות העולמית ירדה ב-1.2 אחוזים בין 2019 ל-2020. הפחתה זו מתונה בהשוואה לפלחי שוק ספנות אחרים ולסך הכולל של הסחר הים. ירידה מתונה יחסית זו משקפת את חוסנו של סחר באמצעות מכולות בתוך השיבוש שנגרם על ידי מגיפת הקורונה. עובדה שאולי תפתיע היא שמירב פקידות הנמלים ב-2020 היתה בנורבגיה ואחריה סין, יפן, ארה"ב, איטליה, טורקיה, אינדונזיה, הממלכה המאוחדת, יון והולנד.



בממוצע, כיום מובלים מעל 24 מליון מכולות במעל 6000 אניות מכולה בעולם. כמובן שההובלה הימית לא מוגבלת להובלה במכולות. נכון לינואר 2021 אניות התפזרות (צובר) היוו כ-43% של הסחר הימי ומיכליות כ-29%. אניות מטען כללי היוו כ-4%.

באופן כללי חלה ב-2020 ירידה של 7.4% במסחר הבינ"ל וזאת לעומת עליה של 22.4% ב-2021.



Air Freight הוא מונח הבא לציין הובלה אווירית. ניתן להגדיר הובלה אווירית כהובלת באוויר של מטענים, למעט דואר, כבודה ונוסעים. שתי האפשרויות העיקריות להובלה אווירית הן באמצעות מטוסי מטען ייעודיים ובאמצעות מטוסים מעורבים של נוסעים ומטענים. מבחינת משקל, מובל כיום באוויר כ-1% של המטענים אך מבחינת ערך, מובלים כ-35%. לכאורה, נראה מהנתונים הללו שכדאי להוביל מטענים באוויר רק כאשר מדובר במטענים יקרים. אך זה לא מדויק בכלל. להובלה האווירית יתרונות רבים, גם כשאר מובילים מטענים לאו דווקא בעלי ערך גבוה. להלן חלק מיתרונות ההובלה האווירית:

- כדאיות הובלת משלוחים קטנים – הובלה של משלוחים קטנים ביים אינה כדאית כלל ולכן משלוחים כאלה כדאי יותר להוביל באוויר.
- הובלה אווירית כדאית במקרה של מטענים מתכלים או מטענים שהזמן מהווה פקטור לגביהם כמו מוצרים עונתיים שמחייבים עמידה במועדי אספקה ספציפיים.
- עלות הון - סחורות בעלות ערך גבוה צורכות כמויות גדולות של הון ומטילות על בעליהם עלויות ריבית גבוהות. לפיכך, החיסכון בזמן שהושג באמצעות מטען אווירי שווה יותר כאשר סחורות בעלות ערך גבוה.
- מלאי ועלותו - מכיוון שפעולות מטענים אוויריות יכולות להציע את היתרון של אספקה מחודשת מהירה וקבועה, ניתן להפחית רמות מלאי.
- בשנים האחרונות התפתח מאד שוק ההובלה באמצעות חברות בלדרות (Courier Companies) המציעות שירותי הובלה מהירים ביותר, בד"כ מביתו של היצואן עד ביתו של היבואן.



פרמטר חשוב (שלווקה בחשבון חלק מהפרמטרים לעיל) בשיקול דרך ההובלה הוא עלות ניצול הזדמנות (Opportunity Cost). מונח זה מגדיר שיקול כלכלי לפיו העלות הריאלית של כל החלטה כלכלית שווה למעשה לעלות הריאלית של ביצוע האפשרות האלטרנטיבית אשר עמדה בפני מקבלי ההחלטות ואשר לא בוצעה.

במלים אחרות, שיקולים בעד רכישת שרותי הובלה אווירית לעומת הובלה ימית הזולה יותר יכולים להביא לרווחיות גדולה הרבה יותר מעלות הרכישה. לעתים ניצול הזדמנות מחייב השקעה נוספת המאפשרת את רתימתה להגדלת הרווחים. הדבר בא לידי ביטוי בשווקים זמניים כמו שוק חג המולד. במקרים כאלה יש להשתמש בהובלה מהירה ככל הניתן וזאת למרות הוצאות ההובלה הגבוהות יותר. הוצאות אלה הן חסרות משמעות בהשוואה לרווחים הפוטנציאליים אם המשלוח מגיע ליעדו בזמן.

Shipping Business ניתן להגדרה כפעולת הובלת מטען מנקודה א' לנקודה באמצעות אמצעי של תובלה בינלאומית. בהובלה ימית, מדובר על סוגים שונים של אוניות כמו אוניות צובר יבש ורטוב, אוניות להובלת מטען כללי, אוניות קירור, אוניות גלנוע (RO/RO), אוניות מכולה ועוד. בהובלה אווירית מדובר על מטוסי מטען ומטוסים אשר באמצעותם מובלים מטענים ונוסעים.

האוניות מופעלות על ידי קווי ספנות למטרות רווח מסחרי. הרבה מהאוניות נמצאות בבעלות קווי הספנות המפעילים אותן והרבה מהן מוחכרות על ידי קווי הספנות מבעלי הספינות. בנוסף לאוניות המפעילות קוי הפלגה סדירים, קיים גם שירות אוניות נווד (Tramp Ships) שהן בעיקר אוניות חכורות שלא מציעות לוח הפלגות מסודר.

עשרת חברות הספנות (להובלת מכולות) הגדולות ביותר⁽²⁾, נכון לכתיבת שורות אלה הן:

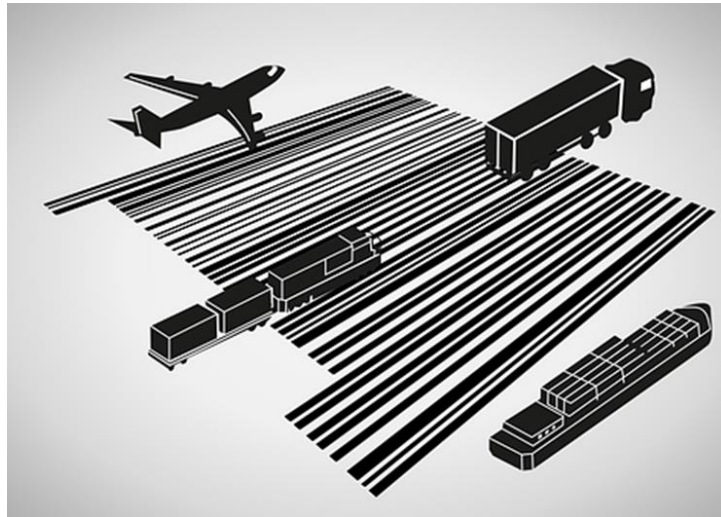
1. AP Moller-Maersk Group
2. Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)
3. China COSCO
4. CMA CGM Group
5. Hapag-Lloyd
6. ONE (Ocean Network Express)
7. Evergreen Marine Corporation
8. Yang Ming Marine Transport Corporation
9. Pacific International Lines (PIL)
10. Hyundai Merchant Marine



עשרת חברות התעופה הגדולות ביותר ⁽³⁾ (להובלת מטענים) נכון לכתיבת שורות אלה הן:

1. Federal Express
2. United Parcel Service (UPS)
3. Qatar Airways
4. Emirates
5. Cathay Pacific Airways
6. Korean Air
7. Cargolux
8. Turkish Airlines
9. China Southern Airlines
10. China Airlines

על העוסקים ב- Shipping Business לדעת לתכנון ולזהות את נתיבי הסחר הרווחיים ביותר ברחבי העולם, נפח המטען הזמין בקווים אלו, מספר הספינות/הפלגות/מטוסים/טיסות שיש להעסיק בקווים אלו, הנמלים שאליהם שירות זה חייב להתקיים על מנת למקסם את העסקים. כמו"כ עליהם לקחת בחשבון את זמן ההפלגה/טיסה בין היעדים השונים, העלות להפלגה/טיסה כולל עלויות תפעול, עלויות נמל, עלויות דלק, כוח האדם הנדרש וכו'.





Freight הוא מונח המתייחס למטענים המובלים באמצעות קווי הספנות באמצעות האוניות העובדות בתעשייה הימית (maritime Industry ע"ע לעיל) הנכללות בתעשייה הימית או באמצעות מטוסים המבצעים הובלה אווירית (Air Freight – ע"ע לעיל).

מעניין לציין שרבים העוסקים בהובלה אווירית מתייחסים למילה freight כאל "כסף" והתייחסות הזו לא מדויקת בכלל. ניתן להגדיר freight במילים פשוטות, כמונח אשר מתייחס למטען הנישא על ידי מוביל (אונייה, מטוס, משאית, רכבת) בתמורה לרווח מסחרי.

מילון Cambridge Dictionary מגדיר freight כ:

goods, but not passengers, that are carried from one place to another, by ship, aircraft, train, or truck, or the system of transporting these goods...

ולכן נהוג לכנות הובלה מטענים בים כ-Sea Freight (לא Sea Transport) ובאוויר Air Freight (ולא Air Transport).

ניתן לומר שבהובלה ימית, כ-29.8% מהמטענים הובלו באמצעות אוניות צובר רטוב (מיכליות) בעוד שכ-70.2% הובלו באמצעות אוניות צובר יבש, מיכליות ואוניות מטען כללי. כפי שצויין כבר לעיל, בהובלה אווירית מובלים מטענים בשווי של כ-6 טריליון דולר המהווים כ-35% מסך המטענים המובלים בעולם.





Logistics הוא מונח המוגדר בויקיפדיה כ "הימצאות הפריט הנכון בכמות הנכונה, בזמן הנכון, במקום הנכון, בעבור המחיר הנכון, במצב הנכון ללקוח הנכון" במלים אחרות, לוגיסטיקה היא העברת ציוד ומידע בין נקודות מוצא לנקודות יעד, לשם מילוי דרישות הלקוחות. לוגיסטיקה לשם העברת מטענים וסחורות במגזר האזרחי-עסקי נקראת בעברית שילוח (ולפעמים "שילוח מטענים"), ובמקרה של העברת מטענים בין מדינות - שילוח בינלאומי.

המונח לוגיסטיקה מקורו בצבא והוא שימש בתחילה להגדרת תנועת כוחות וציוד בתחומי הפעילות הצבאית השונים.

תהליך הלוגיסטיקה מתחיל למעשה לפני ביצוע המשלוח בפועל שכן הוא כולל דיונים, מו"מ והחלטה על לוחות הזמנים של המשלוח המתאימים הן לקונה והן למוכר. לאחר שהנ"ל ניקבע והוחלט, ספק שירותי הלוגיסטיקה צריך להחליט על השיטה הטובה ביותר להעביר את המטען מדלת המוכר לדלת הקונה – זאת כמובן בתיאום עם המוכר והקונה.

לספק שירותי לוגיסטיקה (LSP – Logistics Services Provider) צריכה להיות המומחיות לבחור את הפתרון הטוב ביותר לתנועת המטען. לכל אמצעי הובלה יש מאפיינים משלו ויש לבחור את אמצעי הובלה המתאים ביותר. הובלה אווירית עשויה להיות מהירה יותר מאשר הובלה ימית, אבל הרבה יותר יקרה. הובלה ברכבת עשויה להציע זמני מעבר ולוחות זמנים אמינים יותר מאשר הובלה במשאיות והיא גם טובה יותר לאיכות הסביבה. הובלה במשאיות היא בעלת יכולת להציע שירותים מדלת המוכר לדלת הקונה ונחשבת להסכנונית יחסית. ספק שירותי לוגיסטיקה טוב אמור לדעת כיצד לשלב בין אמצעי ההובלה השונים ובאילו מהם לבחור.

גופים העוסקים בשירותי לוגיסטיקה הם (בין השאר) משלחים בינלאומיים.

ניתן לקבוע כי התכנון, היישום והביצוע של ההיבטים השונים הכרוכים בתנועת מטענים כגון חומרים, שירותים, מידע, שילוח, תיעוד, תזמון, מעקב ואספקה הוא התפקיד העיקרי של הלוגיסטיקה.





Supply Chain – מונח הידוע כשרשרת אספקה. ההגדרה למונח זה בויקיפדיה היא: מערכת מתואמת של ארגונים, אנשים, פעילויות, מידע ומשאבים המעורבים באספקת מוצר או שירות מהספק עד ללקוח. פעילויות שרשרת אספקה הופכות חומר גלם ורכיבים למוצר מוגמר המסופק ללקוח הקצה, ובסופו של דבר עד לפינוי הסופי (Disposal) המסמל את גמר מחזור החיים של המוצר.

שרשרת האספקה כוללת רשת של ספקים, הובלות, מחסנים, מרכזי הפצה, קווי שילוח, ספקי שירותים לוגיסטיים, כולם עובדים יחד מיצירת המוצר ומכירתו ועד לאספקתו. ניהול שרשרת האספקה עשוי להיות כרוך בפיתוח מוצרים, מיקור, ייצור, לוגיסטיקה, וכל המערכת הנדרשת לתיאום ואספקת פעילויות אלו.

שרשרת אספקה יכולה לכלול מספר תהליכים שונים. על פי רוב, השרשרת מתחילה ונגמרת אצל הלקוח.

להלן מבנה לדוגמא של שרשרת אספקה פשוטה:

קונה (לקוח) שולח הזמנה למוכר (ספק), הזמנה הכוללת רשימה של מוצרים ותנאים בהם הוא מבקש לרכוש את המטען.

אם לספק יש מוצרים במלאי הוא יכול לשלוח אותם מיידית. אם לא אז בהתבסס על ההזמנה, הוא יעבור לשלב התכנון. הספק יצור תוכנית ייצור (אם יש צורך לייצר את המוצרים) או תוכנית מיקור (אם הספק מאתר את המוצר ולא מייצר אותו)

בשלב זה יתבצע תהליך הרכש שכמובן עוקב אחר תהליך התכנון בו הספק יצטרך לרכוש את חומרי הגלם (במקרה שהוא מייצר את המוצר) או לאתר/לרכוש את המוצר עצמו ממקום אחר.

התהליך הבא יהיה תהליך הייצור (במקרה שמעורב ייצור).

לאחר מכן מתבצע התהליך הקשור למלאי שיכלול את קבלת הסחורה מהספקים השונים במחסן הספקים, אחסונו וניטור המלאי. התהליך כולל גם אריזה מתאימה של המטען בהתאם לסוג העסק. שלב זה יכול להיות תחילתו התהליך הלוגיסטי

תהליך ההובלה

תהליך קבלת המטען על ידי הלקוח.



ניתן לומר ששרשרת ההספקה בנויה משלושה אלמנטים עיקריים:

- אלמנט ראשון מתייחס לפעילויות הדרושות לצורך הזגת חומרי גלם
- אלמנט שני הוא התהליך בו נהפך חומר הגלם למוצר הנדרש
- אלמנט שלישי זה האלמנט הלוגיסטי במסגרתו מתבצעת אספקת המוצרים ללקוחות.



Trade - סחר. ההגדרה הפשוטה ביותר ל"סחר" היא החלפה של סחורה תמורת סחורה או תמורת דבר מה אחר שווה ערך. חשיבותו העצומה של הסחר הבינלאומי עולה מאז הופעתו ועד ימינו, בין השאר בזכות פיתוח מערכת הפיננסים, הביטוח, הבנקאות הבינלאומית, פיתוח התעשייה בעולם וכמובן פיתוח נרחב של ההובלה הבינלאומית. כמו כן חשוב לציין את החברות הגלובליות הבינלאומיות שהחלו לקום בעיקר במאה השנים האחרונות.

הסיבה העיקרית לקיום סחר בינלאומי היא חוסר יכולתן של מדינות לקיים משטר משק סגור (אוטארקי) שבו המדינה מספקת את כל צורכיה המשקיים מבלי להזדקק לסחר חליפין עם ארצות אחרות.

כיום אין למדינות ברירה אלא לייבא מצד אחד את שאינן יכולות או את שלא כדאי להן לייצר – ומן הצד האחר למכור למדינות אחרות את עודפי תוצרתן.

אפשר לקבוע כי בעולם קיים סחר בינלאומי בשל חלוקה לא שווה של אמצעי הייצור בין מדינות העולם. חלוקה זו יצרה במדינות שונות בעיה קריטית הנקראת מחסור. כמעט לכל מדינה יש מחסור בלפחות אמצעי ייצור אחד – חומרי גלם, קרקע, הון או כוח עבודה ועל כן היא נאלצת לסחור בהם עם מדינות אחרות. אך האילוץ איננו הגורם היחיד המניע את הסחר הבינלאומי. גורם נוסף הוא היתרון היחסי המושג באמצעות עליונות המדינה במוצר מסוים – אופי העובדים, זמינות חומרי גלם, תנאי אקלים ועוד.



בתקופת מלחמת נפוליאון באירופה בתחילת המאה ה-19 הטילה ממשלת בריטניה מסים כבדים על בעלי האניות שסחרו עם אירופה. צעד זה גרם להפרדה בעיסוקיהם של סוחרים ובעלי אניות ומאז החלה להתפתח תעשיית הספנות כענף כלכלי נפרד. במרוצת הזמן ובעקבות התפתחויות טכנולוגיות נדרשו סכומים גדולים של השקעות בענף הספנות, וזאת על מנת לספק את האוניות אשר הפכו במשך הזמן לגדולות ומתוחכמות יותר. במענה לצרכי הסחר הבינלאומי נתפלה תעשיית הספנות במשך הזמן לשלושה ענפים עיקריים: מובילי הנוזלים, מובילי מטעני התפזורת ומובילי הספנות. התוצרת התעשייתית – הם קווי הספנות.

הדבר שאיחד מלכתחילה (ומאחד עד היום) את שלושת ענפי ההובלה הנ"ל היא העובדה, שללא מטענים אין להם זכות ואפשרות קיום. אם כן ניתן לקבוע שמטרתה העיקרית של התובלה הבינלאומית לסוגיה היא לשרת את הסחר – הסחר שהפך ממקומי לבינלאומי. התובלה האווירית, היא במובן מסויים אך ורק תחכום נוסף של אמצעי ההובלה המקוריים שאיפשרו סחר בין מדינות והדברים שנאמרו לעיל לגבי הספנות נכונים בעיקרם גם לגבי ההובלה האווירית.

אף על פי שקיום הסחר קדם לאמצעי ההובלה, קיימת תלות מסויימת בין שני הענפים: הסחר הבינלאומי אינו יכול להתקיים ולהתבצע ללא אמצעי ההובלה ומצד שני לאמצעי ההובלה אין קיום ללא טובין שהסחר הבינלאומי מחייב את הובלתם. למרות התלות בין שני הענפים, ניתן לקבוע שהסחר חזק יותר מההובלה. יש לכך מספר סיבות שהעיקרית בהן הינה שהיקף הסחר מכתוב את היקף ההובלה.

נתייחס להיקף הסחר בשנה מסויימת כ-100. ענף ההובלה מסתגל לכך ומכין את כלי ההובלה המסוגלים להוביל את הכמות של 100. בשנה שניה יורד הסחר ל-50. מחצית מכלי ההובלה הופכים מיותרים וענף ההובלה נכנס לקשיים כלכליים. אם הסחר בשנה לאחר מכן (שנה ג') גדל גדל ל-150 הוא יתקשה מאד להתבצע וזאת בגלל חוסר בכלי ההובלה. עובדה זו תביא לייקור זמני של דמי ההובלה (על סמך עיקרון ההיצע והביקוש) ולדחיה בפועל של חלק מההובלה וזאת עד שיוכנס צי של כלי ההובלה המסוגל לטפל בהיקף ההובלה של 150. הצי המוגדל שכושר ההובלה שלו הוא 150, תלוי בכשרונם של הסוחרים להחזיק את רמת פעילותם על הרמה החדשה הגבוהה יותר כי אם זה לא יקרה, יחזור המצב להיות כמו בשנה ב'. מעניין לציין פה את התהליכים שקרו בשנים האחרונות בהובלה הימית, בעקבות התפרצות הקורונה.





הערות ומראי מקומות

Difference between Maritime, Shipping, Freight, Logistics and Supply Chain מאמר זה מתבסס על מאמר בשם מאמר מאת Hariesh Manaadiar	(1)
Sinay Maritime Data Solution מקור:	(2)
Air Cargo News מקור:	(3)