

זאב תלם

**המדריך לשרשרת
הלוגיסטית מבית
היצואן לבית היבואן**



המדריך להלן מכיל מידע כללי בלבד ולא בא כיעוץ מקצועי

**על זאב תלם לא תחול שום אחריות עקיפה או
ישירה בגין טעויות ו/או נזק כתוצאה משימוש
בחומר המובא במאמר זה.**

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ
או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק
ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם



יצואן ו/או יבואן, בבואם לטפל בתפעול היצוא נפגשים בגופים שונים. ה"מפגשים" הללו מתחילים במפעלו של היצואן ומסתיימים בביתן של היבואן. על מנת לבצע את עיסקת הסחר בצורה הטובה והנכונה ביותר, על היצואן והיבואן להכיר במידת האפשר את כל הגופים אשר מטפלים במשלוח – אלה הגופים אשר מרכיבים את השרשרת הלוגיסטית. אי היכרותם את החוליות המרכיבות את השרשרת יכולות לגרום לנזקים שונים – אם לנזקים פיסיים למטען ואם לנזקים אחרים כמו איחורים בזמן ההספקה, תשלומי מסים גבוהים, איחורים עקב אי עמידה בדרישות יבוא של מדינות מסוימות ועוד.

יש בעסקאות בהן רוב החוליות קשורות ליצואן ובעסקאות אחרות רוב החוליות קשורות ליבואן דווקא. החוליות בשרשרת הלוגיסטית יכולות גם להיות שונות במכירה של מוצרים שונים. השרשרת המוצגת להלן היא לא השרשרת המלאה. מאידך מופיעות בה רוב החוליות אשר היצואן והיבואן יפגשו בבואם לבצע עסקת סחר בינלאומי. כמובן שהשרשרת להלן אופיינית ליצואן ויבואן ישראלים. ייתכן ובמדינות אחרות היא תהיה שונה.

המדריך להלן מבוסס על פרק מתוך ספרי יבוא יצוא וסחר בינלאומי שיצא לאור בהוצאת המכללה העסקית ליד לשכת המסחר ת"א

היצואן/היצרן

- תפקידו העיקרי של היצרן בשרשרת ההובלה הוא ייצור הטובין המיועדים ליצוא ואספקתם. היצרן צריך לספק את המטען בהתאם לחוזה המכר, ו/או בהתאם להזמנת היבואן כאשר המטען ארוז באריזה המותאמת ליצוא, בהתאם לשיטת ההובלה הבינ"ל שנבחרה..
- על היצרן לוודא שהמוצרים המיוצרים על ידו עומדים בכל התקנים והדרישות הממשלתיות הנדרשות לצורך יצוא הטובין והיבוא שלהם למדינת היעד.
- תפקידו של היצרן כולל ככנה של המסמכים המסחריים הנדרשים לצורך ביצוע היצוא. מדובר בעיקר על החשבון ורשימת האריזה.

חסמים אפשריים

- חוסר האפשרות, מסיבות שונות לעמוד בזמני האספקה עליהם התחייב (לא תמיד באשמתו).
- האפשרות שהמוצרים לא יעמדו בדרישות הממלכתיות הדרושות לצורך ביצוע היצוא
- לא יהיה מקום בטיסה או לחילופין לא יהיה מקום בהפלגה המיועדת. ייתכן גם שלא תהיה חברת ספנות מתאימה אשר לוח הפלגותיה יתאים לביצוע היצוא. ייתכן, במקרה של צורך בציוד מיוחד שלא יהיה ציוד כזה בנמצא.

המוביל היבשתי (הפנים ארצי)

- תפקידו של המוביל הפנים-ארצי הוא להוביל את המטען מהיצואן עד לנמל היצוא.
- עליו לדאוג לכיסוי ביטוחי מספיק בעת העברת המטען.



- על המוביל הפנים-ארצי לדאוג לקיומה של תעודת אחסנה מתאימה מסוכן המכס וזאת על מנת שיוכל להכניס את המטען לנמל.
- עליו להיות מסוגל להוביל את המטענים במועד הרצוי ליצואן ובכלי ההובלה הנדרש (אם יש צורך במשאית עם מנוף – צריך שזו תהיה זמינה בקריאה קצרה מראש; אם יש צורך בסבלים יהיה עליו להיות מסוגל לספק סבלים, וכו').

חסמים אפשריים

- חוסר תקשורת עם סוכן המכס ועל כן בעיות בקבלת תעודות משיכה ו/או תעודות אחסנה.
- חוסר בציוד מתאים לצורך בצוע ההובלה.

נמל היצוא

- תפקידו של נמל היצוא הוא להיות נקודת ממשק בין כלי ההובלה – המטוס או האנייה - למערכות הלוגיסטיות המשרתות את מגזרי המסחר והייצור הפועלים בו ובנוסף, להציע שטחי אחסון נאותים ולתפעל את כל הציוד הנדרש לצורך קבלת מטענים וניטולם.
- הכשרת שטח וציוד מתאים (בנמלים הימיים אף שטחים בעורף הנמל) לצורך אחסנתם הבטוחה והנכונה של טובין כולל טובין מיוחדים (כמו סידורי כספת למטענים יקרים, מחסני קירור, מחסנים מיוחדים לסחורה רדיואקטיבית וכיוצ"ב).

חסמים אפשריים

- חוסר הבנה של הצרכים האסטרטגיים של הלקוחות. הנמל שלא נמלא בקשר יום יומי עם הלקוח הסופי (היצואן) אלא יותר עם נותני השירותים – חב' ספנות ותעופה, חברות שילוח בינ"ל, סוכני מכס - לא מודע תמיד לצרכים האמיתיים של צבור היצואנים.
- במצבים שונים (כמו שביתה או עומס – במיוחד עומס עונתי – לקראת חגים וכד'), חוסר היכולת לתפקד בצורה רגילה ולתת שירות הולם.

מסוף עורפי ביצוא – הובלה ימית

- זהה לתפקידם של הנמלים ביצוא וביבוא, אבל המסוף מטפל במטעני מכולות בלבד. הן מכולות מלאות (חלק זה במסופים ידוע כ-CY) והן כחלקי מכולות (חלק זה במסופים ידוע כ-CFS).
- קליטת מטענים חלקיים (שאינם ממלאים מכולה ימית מלאה) והמכלתם לתוך מכולות.

חסמים אפשריים

- חוסר היכולת לתפקד בשעת עומס הנובע משביתות / עיצומים בנמלים

סוכן המכס ביצוא

- לבצע הליך מכס ביצוא. המשמעות המעשית של הליך המכס ביצוא, בישראל הליך שבסופו מקבל היצואן רשימון יצוא מסוכן המכס.
- לבצע כל מה שקשור להכנה ליצוא במיוחד מבחינת מסמכים:

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם



- להכין מסר תעודת אחסנה ולשדרו לנמל
- לסייע בידי היצואן בהכנת תעודות/הצהרות מקור מתאימות .
- להודיע ליצואן אם יש צורך ברישוי ממלכתי כלשהו (עמידה בחוקיות היצוא).
- במקרה של בדיקת מכס - להיות בעת הבדיקה.
- לעתים - הזמנת הובלה פנים-ארצית.
- לעתים (במקרה של עבודה ללא משלח בינ"ל, במיוחד במטענים גדולים) - הזמנת מקום בחברת הספנות/תעופה.
- לעתים קרובות – תשלום (בשמו של היצואן) של האגרות והמסים הממלכתיים - מס רציף, דמי אחסנה, אגרות ממשלתיות וכיוצ"ב.

חסמים אפשריים

- בעיות בתקשורת עם הגופים השונים. לדוגמא: איחורים בביצוע ההובלה היבשתית עקב תאום לא נכון של כלי הובלה.
- הכנה לא נכונה של מסמכים, אם בעקבות הצהרות לא נכונות של היצרן ואם בעקבות חוסר מקצועיות.

המכס ביצוא

- לפקח על בצוע יצוא כחוק ואם יש צורך ברישוי ממלכתי כלשהו - לדאוג שהיצוא לא יתבצע ללא רישוי זה.
- לבצע בדיקות אקראיות ויזומות של מטעני היצוא.

חסמים אפשריים

- שינויים בנהלים להם לא תמיד מודע ציבור היצואנים.
- עיכובים היכולים להיווצר עקב בדיקות והעלולים ליצוא איחור בהטענת המטען על כלי ההובלה הבינ"ל.

המשלח הבינלאומי במדינת היצוא

- הכנה של כל מסמכי ההובלה הבינלאומית - אם שטרי מטען שלהם ("פנימיים"), אם של חברות תעופה ואם קבלה על הטובין (FCR). במקרה של הובלה ימית - מתן הוראות לחברת הספנות לגבי הכנת שטר המטען.
- תכנון ההובלה בצורה הטובה ביותר.
- הזמנת מקום אצל המוביל הבינלאומי.
- בצוע של איחוד מטענים באוויר (consolidation) ובים (groupage).
- בצוע מעקב סדיר של הובלת המטען ובמידת הצורך הגשת אישור על מסירת המטען ביעד (POD).

- קשר עם הגורמים השונים כמו סוכן המכס (לצורך תאום ההובלה וקבלת המטען), עם חברות ההובלה הבינ"ל (להזמנת מקום, בדיקת זמינות נפח הובלה פנוי ועוד).
- במקרה של משלוח תחת שיטות תשלום בנקאיות, במיוחד אשראי דוקומנטרי – הכנת מסמכים בהתאם לשיטת התשלום.
- ביצוע של הובלה משולבת.

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם

**חסמים אפשריים**

- בעיות בקבלת נפח הובלה מתאים בחברות להובלה בינ"ל.
- הכנה לא נאותה של מסמכים (יכול להיות קריטי בחלק משיטות התשלום הבנקאיות).
- בעיות הקשורות לאיחור בהעברת מסמכים למדינת היבוא.
- אי מילוי הוראות היצואן ועקב כך משלוח בדרך לא רצויה, שחרור מטען ללא קבלת אישור על תמורת הטובין, גביה לא נכונה של דמי ההובלה וכיוצ"ב.

המוביל הבינ"ל (חברת הספנות/תעופה)

- מנוי סוכנים מטעמה (אם משלחים בינ"ל או סוכני מטען כללי - GSA בהובלה אווירית, ואם סוכני או סוכנויות אניות בהובלה ימית).
- תכנון לזמינות של ציוד רגיל ומיוחד (מכולות, משטחי מטוס וכיוצ"ב) בנמלים.
- קשר עם הנמל. אחסון מכולות ריקות ותאום הוצאתן מהנמל.
- ביצוע בפועל של ההובלה תוך עמידה בתנאי האמנות השונות הקשורות להובלה הבינ"ל.
- הנפקה של מסמכי ההובלה.
- במקרה של הובלה משולבת ולצורך כך להיות בקשר עם מובילים פנים-ארציים.
- פרסום של לוחות הפלגה/טיסה סדירים ככל האפשר.
- קשר שוטף עם משלחים בינ"ל וסוכני מכס לצורך קבלת הזמנות וביצוע נאות של ההובלה.

חסמים אפשריים

- בעיות בנמלים (בעיקר מדובר על שביתות).
- אי עמידה בלוחות הפלגה/טיסה המפורסמים.
- אי עמידה בהבטחות לגבי נפח הובלה קיים, גודל אניות/מטוסים, שירות וכיוצ"ב. כתוצאה מכך עלולים להישאר מטענים מאחור ולא לעלות על הפלגה/הטיסה.

נמל היבוא

- זהה לתפקידו של נמל היצוא (ראה/י לעיל) ובנוסף:
- קליטה מהירה של מטענים והנפקת איתורים מתאימים.
 - סיוע ככל האפשר לאיתור מטענים במקרה של מטעני חוסר/יתר או אובדן במחסני הנמל.
 - סיוע במקרה של טענות מסחריות (כמו שקילה מחדש).

חסמים אפשריים

- כמו בנמל היצוא ובנוסף:
- עיכובים בקליטת מטענים והנפקת איתורים.
 - בעיות במציאת מטענים ו/או שיוכם במקרה של חוסר/נוזק.

מסוף עורפי ביבוא – הובלה ימית

- זהה לתפקידים של הנמלים ביצוא וביבוא:
- קליטה מהירה של מטענים; ריקון מכולות והנפקת איתורים מתאימים.
 - סיוע ככל האפשר לאיתור מטענים במקרה של מטעני חוסר/יתר או אובדן.

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם



חסמים אפשריים

- עיכובים בקליטת מטענים והנפקת איתורים; בעיות באיתור מטענים ו/או שיוכם במקרה של חוסר/נוק.

המשלה הבינלאומי במדינת היבוא

- בצוע מעקב סדיר של הובלת המטען ובמידת הצורך הגשת אישור על מסירת המטען ביעד (POD).
- במקרה של איחוד מטענים – פיצול מטענים ליבואנים השונים.
- קשר עם הגורמים השונים כמו סוכן המכס, חברות ההובלה הבינ"ל והנמלים.

חסמים אפשריים

- פיצול לא מדוייק.
- בעיות הקשורות לאיחור בהודעה על הגעת המטען ובהעברת מסמכים.

סוכן המכס ביבוא

- סווג והערכת הטובין המיובאים.
- ביצוע הליך מכס.
- במקרה של בדיקת מכס - להיות בעת הבדיקה.
- לעתים - הזמנת הובלה פנים-ארצית ליבואן.
- תשלום (בשמו של היבואן) של האגרות והמסים הממלכתיים - אגרות רציף, דמי אחסנה, אגרות ממשלתיות, מיסי יבוא וכיוצ"ב. לעתים אף תשלום דמי ההובלה למוביל הבינ"ל וגבייתם מהיבואן.
- קשר שוטף עם כל הגופים המעורבים - מכס ונמל, חברות השילוח הבינ"ל, תעופה וספנות וכו'.
- ייעוץ שוטף בנושא תעריפים, סווג, דרישות ממלכתיות וכיוצ"ב.

חסמים אפשריים

- סווג שגוי של מוצרים ובעקבות כך תשלום לא נכון של מיסי יבוא.
- עיכוב בשחרור המטענים עקב סיבות התלויות ביבואן (חוסר במסמכים מתאימים, אי תשלום), בנמל (חוסר באיתור) בחברת השילוח הבינ"ל (איחורים בהגעת המטען) ועוד.

המכס ביבוא

- לאכוף בצוע יבוא כחוק ואם יש צורך ברישוי ממלכתי כלשהו - לדאוג שהיבוא לא יתבצע ללא רישוי זה.
- לבצע בדיקות אקראיות ויזומות של מטעני היבוא.
- לדאוג לתשלום ולגביה נכונה של מיסי היבוא.

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם



- לאכוף את המוסכם באמנות והסכמי מכס בינלאומיים.

חסמים אפשריים

- שינויים בנהלים להם לא תמיד מודע ציבור היבואנים.
- עיכובים היכולים להיווצר עקב בדיקות או עקב עיכוב בתהליך היבוא.

המוביל היבשתי (הפנים ארצי)

- תפקידו של המוביל היבשתי במדינת היבוא דומה לזה שבמדינת היצוא (אלא שבמדינת היבוא תפקידו הוא להוביל את המטען מנמל היבוא לבית היבואן). גם החסמים דומים

היבואן

- תשלום עבור הסחורה.
- השגת רשיונות או אישורים הדרושים לצורך ביצוע היבוא (ואם על היצואן להשיג אישורים אלה – סיוע בידו אל מנת להשיגם).
- תשלום מיסי היבוא, אגרות הנמלים, דמי ההובלה וכיוצ"ב.
- ניהול מלאי ורכש.
- בדיקת המטען עם קבלתו.

חסמים אפשריים

- בעיות בהספקת המטען עקב עיכובים באחת או יותר ממרכיבי השרשרת הלוגיסטית.
- תמחיר לא נכון של המוצר.
- אי השגת רישוי כנדרש.
- הפסדים כתוצאה מתכנון לקוי של מלאי.

כאמור לעיל, שני גופים שהם חלק מהשרשרת הלוגיסטית אבל לא נמצאים במקום מסוים בהם המוסדות הבנקאיים וחברות הביטוח

המוסד הבנקאי

- להוות את המנגנון דרכו עוברים המסמכים מחד (במיוחד, כאשר שיטות התשלום הן אשראי דוקומנטרי או ומסמכים לגובינא) והתשלום מאידך.
- מימון של עסקאות ומתן ערבויות.
- טיפול באשראים דוקומנטריים למיניהם וייעוץ ליצואן לגביהם.
- ייעוץ מקצועי בנושא תשלום.



חסמים אפשריים

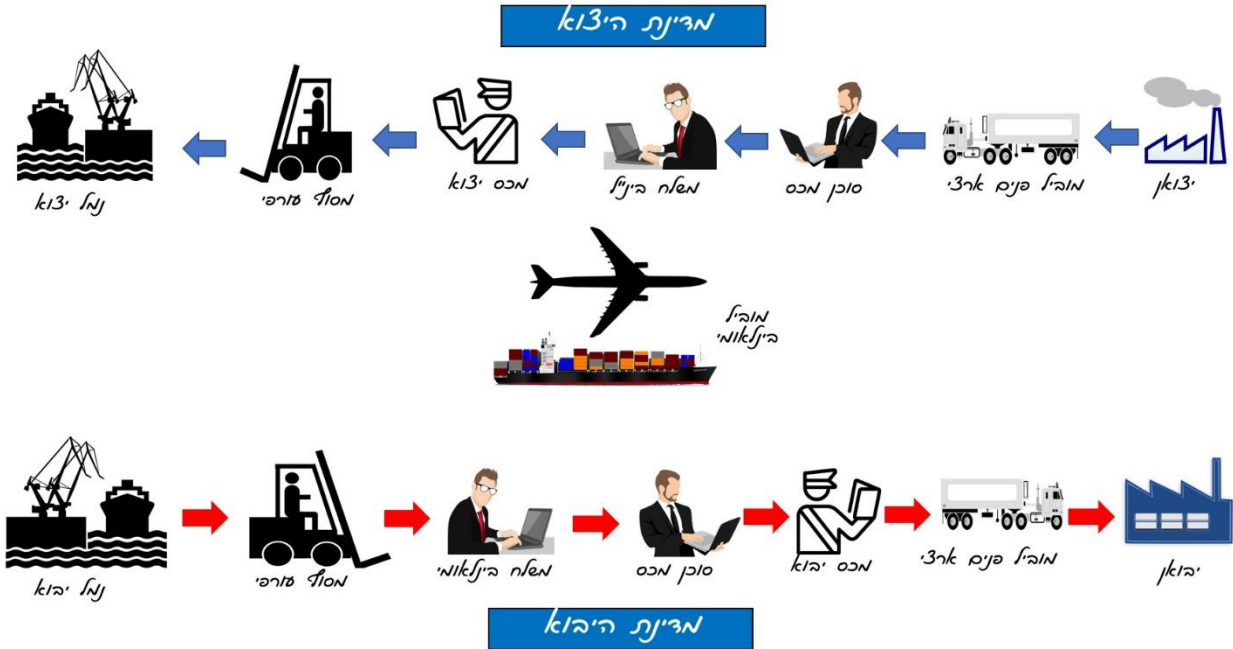
- בעיות שתשלום העלויות לצורך עקב אי שימת לב לפרטים באשראים דוקומנטריים.
- קבלת מסמכים באיחור מגורמים שונים (והעברתם באיחור לבנק היבואן - עובדה העלולה לגרום לאיחור והשהיה בשחרור המטען במדינת היבוא).

חברת הביטוח

- לבטח את המטען בצורה המקצועית ביותר בהתאם לעקרונות המקובלים בעולם הביטוח הימי.
- להנפיק כיסוי ביטוח מתאים.
- טיפול בתביעות מטעם המבוטחים.
- ייעוץ למבוטחים בדבר הסיכונים הנדרשים להיות מבוטחים.

חסמים אפשריים

- חוסר כיסוי של סיכונים שונים.
- השהיה בטיפול בתביעות.



החוליות העיקריות של השרשרת הלוגיסטית