



משלוח היבול - היישר לחו"ל!

התחרות הקשה עם השוק הבין-לאומי, מחד, וחיי המדף הקצרים של התוצרת הטרייה מאידך, דורשים מאגרסקו להפגין מצוינות בלתי פוסקת בשרשרת האספקה. הכתבה הבאה מתארת היבטים ביצוא תוצרת חקלאית אל מעבר לים

אבי אובליגנהרץ

ברחבי העולם. סל המוצרים, שהחברה מייצאת הוא מגוון מאוד וכולל תוצרת טרייה, כגון: פירות, ירקות, תבלינים, פרחים, חומרי ריבוי ועוד. תוצרת זאת שווקה בשנת 2004 בהיקף שנתי של יותר מחצי מיליארד יורו.

אגף הפירות של כרמל אחראי לשיווק מינים רבים של פירות טריים לעשרות מדינות, המצויות בעיקר, באירופה ובצפון אמריקה, בהיקף ייצוא שנתי של כ-40 אלף טונות. אגף ההדרים של כרמל אחראי לשיווק זנים רבים של הדרים לעשרות מדינות, שגם מצויות בעיקר, באירופה ובצפון אמריקה. וגם בהיקף ייצוא שנתי של כ-40 אלף טונות. אגף הירקות אחראי לשיווק של יותר מ-80 מיני ירקות לעשרות מדינות, שגם הן מצויות בעיקר, באירופה ובצפון אמריקה, בהיקף ייצוא שנתי של כ-150 אלף טונות. המסחר בגידולי שורש, שביניהם: תפוחי-אדמה, בטטות, גזר, צנונית וכיו, ומסתכם ב-90-100 אלף טונות.

מטה החברה נמצא בתל-אביב ונוסף על-כך, אגרסקו מחזיקה 14 סניפים ו-5 מסופים ומרכזי הפצה בעולם. הפעילות הפיננסית מתנהלת באמצעות תוכנת ERP - לניהול משאבי הארגון של חברת אורקל. תוכנה זאת תומכת גם במכירות, במלאי, בניהול שרשרת אספקה ובשאר פעילויות החברה. לאגרסקו יש מערכת מפותחת של אמצעי תובלה ושל לוגיסטיקה מהמובילים בעולם עד לדלת הקוח בחו"ל. אמצעי תובלה אלה כוללים, בין היתר, תובלה ימית שאחראית לשניוע של כ-300 אלף טונות בשנה ותובלה אווירית, שבאמצעותה משוועים כ-50 אלף טונות בשנה.

התובלה הימית מתבצעת באמצעות אוניות קירור חכורות ומהירות - המילה האחרונה בתחום הספנות המודרנית - המפליגות מישראל במועדים תכופים ליעדים קבועים. האוניות הן בעלות חדרי קירור והקפאה ממוחשבים עם יסות טמפרטורות, על-לפי דרישת הקונה והמוצר. המאפשר את יעילותו של

עם כל הכבוד לתעשייה בכלל ולתעשיית ההיי-טק בפרט, ישראל הייתה מעצמה חקלאית מאז ומתמיד, ודי אם נזכיר בקשר לכך את "תפוזי יפו" - סמלה המסחרי של המדינה בשנותיה הראשונות. חברת "אגרסקו" (Agrexco), המציינת את יום הולדתה ה-50 בימים אלה, מפצה מאז היווסדה את התוצרת החקלאית של ישראל אל מעבר לים.

אגרסקו, הנמצאת בבעלות הממשלה (50%), תנובה (25%) ומועצת הייצור (25%), הוקמה בשנת 1956. בשנת 1989 - על-אף שהופרט הייצוא החקלאי, הרי שאגרסקו, הודות לגודלה, למוניטין, לקשריה ולניסיונה - נותרה החברה המובילה את הייצוא החקלאי של ישראל עם נתח שוק של 60%. החברה משווקת את מוצריה, תחת המותג המוביל "כרמל", לעשרות יעדים





האספקה יש תפקיד מכריע גם כאן, שכן הוא מייעל את כל תהליך המעבר מן השדה למדף בחו"ל, ודואג כל הזמן לקצר את המרחק בין הגורמים שניצבים בקצות השרשרת. מרגע הגעת הספינה לנמל היעד באירופה, למוצרים יש חלון זמן של כארבעה ימים להימכר ללקוחות, שלדברי לובינסקי, זהו פרק זמן סביר בהחלט.

בשנה שעברה, אגרקסקו חנכה מחסן טרנזיט להכנת התוצרת להובלה אווירית, בקרבת שדה התעופה בלוד - מקום, שבו נפרקות האריות שמגיעות מבתי האריזה ונערכים: בדיקה ביטחונית, זיהוי, שקילה, מיון האריות ומשטוח על-פי יעדי המשלוח, וכן נערכות אחסנת ביניים בעת הצורך, בנייה על משטחים אוויריים, שקילה והעמסה על משאיות היוצאות לנתביג. חברת רסנר מהנדסים תכננה את המקום על בסיס תחזית של היקף הפעילות ביום שיא באופק התכנון. לפני המתכננים ניצבו האתגרים הבאים: עבודה בקצבים גבוהים; טיפול בתפוקה של מאות משטחים, בתוך מספר שעות; פריקה בו-זמנית של אריות ממשאיות שונות, תוך מיון מידי של האריות ליעדים שונים; השלמת תהליך רציף לטיפול בתוצרת - מפריקת אריזה ממשאית נכנסת ועד העמסת משטח אווירי על משאית יוצאת; טיפול באריות שמשקלן מגיע עד 120 ק"ג; וטיפול במשטחים אוויריים שמשקלם עד 7 טונות; ושמירה על רציפות שרשרת הקירור - לכל אורך שלבי תהליך האספקה.

מערך הקליטה של התוצרת, הנתונה באריות קרטון, מאפשר לפרוק בו-זמנית שתי משאיות באמצעות מתקני פריקה ייעודיים, המוצבים על רמפת מתכת, ולבצע מיון ראשוני של התוצרת. זאת, באמצעות בחירת מסלול השינוע, המיועד לאריזה נתונה, אל אחד מתוך שלושה קווי מסועים. לאורכו של כל קו מסוע מתבצעים: בדיקה ביטחונית, זיהוי ושקילה, מיון האריות ומשטוח על-פי יעד המשלוח.



מערך האספקה השוטף ואת מהימנותו. אשתקד הושקו שתי ספינות הדגל של החברה, כאשר בכל אחת מהן יש יותר מ-4,200 משטחי תוצרת חקלאית טרייה, ונוסף על-כך, 2,800 משטחי תוצרת, המובלים במכולות קירור ומאוחסנים ב-18 חדרים בבטן האונייה. האוניות, שכיום מקצרות את מסלול שיוטן מארבעה ימים לשלושה ימים, ניחנות גם ביכולת גבוהה של טעינה ושל פריקה, ומאפשרות שמירה על שרשרת הקירור בקצב גבוה פי ארבעה מבעבר. זאת, באמצעות מערכת מעליות ועגורנים מהירים ומתוחכמים.

אשר לתובלה האווירית, הרי לכרמל יש נפח מטען אווירי מובטח, ועדיפות בהקצאת נפחים נוספים בעת הצורך. חלק הארי של התוצרת המוטסת מובל במטוסי מטען למסופי השינוע באמסטרדם, בלונדון ובניו-יורק. נוסף על-כך, אגרקסקו מנצלת טיסות נוסעים להטסת תוצרת לכל היעדים האפשריים.

התחרות הקשה עם השוק הבין-לאומי, מחד, וחיי המדף הקצרים של התוצרת הטרייה מאידך, דורשים מאגרקסקו להפגין מצוינות בלתי פוסקת בשרשרת האספקה. השרשרת מתחילה מן המגדל, שמדווח באמצעות המחשב לחברה, שהתוצרת מוכנה. לאחר שהתוצרת נארזת וכל משטח מסומן במדבקה, המהווה את תעודת הזיהוי שלו, הם נאספים מביתו של המגדל ומובלים באמצעות טרנזיטים לנקודות ריכוז אזוריות. בכל טרנזיט מתבצעת קבלת התוצרת, הכוללת: משטוח, הקלדת נתונים וביקורת, כדי לחסוך בעלויות של הובלת תוצרת פגומה. בצורה כזאת אפשר לעקוב, באמצעות מערכת WMS, אחרי כל משטח בזמן האספקה. התחנה הבאה היא המסוף הימי בנמל אשדוד, או תחנת המעבר של אגרקסקו בנמל תעופה בן-גוריון, ומכאן הסחורה יוצאת ליעדים שונים ברחבי תבל. מיד עם הגעת התוצרת למסופים הימיים והאוויריים (בנמלי היעד) היא משוונעת במהירות למחסני הקונים באמצעות צי משאיות קירור מיוחדות, המובילות תוצרת טרייה.



"מאחר שמדובר בסחורה בעלת חיי מדף קצרים כאמור לעיל, הרי שהאתגר העיקרי הוא להביאה במהירות המרבית ובשלמות אל היעד. כיוון שהרווחיות בהובלה ימית היא גבוהה, התמקדנו בבניית שרשרת קירור מלאה בין השדה לאונייה, שבה הסחורה מיטלטלת במשך 3-4 ימים, לעומת יום אחד בלבד במטוסי", אומר יעקב (ינקול) לובינסקי, מנהל אגף התובלה והלוגיסטיקה באגרקסקו. בצורה כזאת, אגרקסקו הוזילה באורח ניכר את הובלת התוצרת החקלאית ואת שיווקה, אולם עדיין התחרות הולכת ומתחזקת, ובמיוחד בשוק האירופי. אגרקסקו מתחרה בשוק זה עם מגדלים מקומיים, ובעיקר, מספרד ומהולנד, שמשנעים את תוצרתם באמצעי תחבורה יבשתיים.

"כיוון שקשה מאוד להתחרות בעולם, כאשר אתה נמצא בפיגור של מספר ימים מול המתחרים, אנחנו מתמקדים בתוצרת טרייה בעלת ערך מוסף גבוה, הנותנת לך תשואה גבוהה, כמו: תבלינים טריים, מלונים, פלפלים, עגבניות צירי ואחרים, ומצד שני, אנו מתמקדים בהארכת חיי המדף של המוצרים - אם בקירור ואם באריות חדשניות שאנחנו מפתחים". לניהול שרשרת

מערכות קירור שהותקנו במקום מאפשרות שמירה ובקרה על תנאי הסביבה, הנדרשים לטיפול בתוצרת חקלאית. גם המשאיות, שמשמשות להובלת התוצרת אל המחסן וממנו, מצוידות במערכות קירור, לשמור על שרשרת קירור לכל אורך תהליך השינוע. אחסנת משטחים, בעת הצורך, נעשית באחד מחדרי הקירור, או בחלל האולם הראשי, שמקורר לטמפרטורה של 12 מעלות, בהתאם לסוג התוצרת. תוצרת, שמגיעה בטמפרטורה גבוהה מן הנדרש, מוכנסת לטיפול בחדר הקירור המהיר.

למרות המהפכה הטכנולוגית, שהתרחשה לקראת סוף המאה ה-20 והשינויים שהתחוללו בשרשרת האספקה, לובינסקי סבור, שמדובר בשינויים קטנים בלבד. "בסופו של דבר, אנחנו עדיין מייצאים את הסחורה בים ובאוויר. נכון שהעולם התקדם, הספינות מהירות יותר מאשר קודם, וכך גם המטוסים שהם מהירים ומשוכללים, העסק נעשה מעניין יותר ומהיר יותר. אבל העיקרון הוא אותו עיקרון, מה גם שנושא התובלה הפך להיות סבוך ויקר יותר מאשר בעבר, עלות הדלק היא גבוהה יותר מאשר קודם ולעומת זאת, כלי התובלה נעשו יעילים יותר בהשוואה ליעילותם לפני 20 שנה. גם הדרישות של הלוקוחות בארץ ובח"ל מאיתנו הן גבוהות הרבה יותר מאשר קודם. התחרות החריפה, אבל הבסיס נשאר זהה, אם כי כל העבודה נעשית בצורה ממוכנת יותר מאשר בעבר. הודות למהפכת המחשוב, הנושא של הדיוק ושל העקיבות אחר המטען השתפר לאין ערוך".

מערכות קירור שהותקנו במקום מאפשרות שמירה ובקרה על תנאי הסביבה, הנדרשים לטיפול בתוצרת חקלאית. גם המשאיות, שמשמשות להובלת התוצרת אל המחסן וממנו, מצוידות במערכות קירור, לשמור על שרשרת קירור לכל אורך תהליך השינוע

בתוך שנים אחדות צפוי להיכנס, ביתר שאת, שבב ה-RFID, שיספר במידה ניכרת את כל נושא הניטור אחר התוצרת החקלאית ברחבי העולם. לובינסקי סבור, שהדבר יחולל נפלאות מבחינת אגרסקו יחד עם התקדמות מהפכת המחשוב. אולם עם זאת, להערכתו, שרשרת האספקה לא תהיה שונה



במהותה, בעתיד הנראה לעין: "כל עוד אנחנו לא שולטים בייצור ותלויים במגדלים, וכל עוד המיקום הגיאוגרפי ואמצעי התובלה לא ישתנו, הרי מבחינתנו לא יחולו שינויים מהפכניים. מובן שהתפעול והמלאי ישודרגו, הכמויות יהיו מדויקות יותר מאשר בעבר. וכך גם השירות יהיה טוב יותר, ההובלה תתקצר במקצת ובהתאם, חיי המדף יתארכו. עם זאת, אלה אינם שינויים מסיביים, שישנו מקצה אל קצה את תפיסת שרשרת האספקה שלנו".



שוב ושוב מתוארות בתקשורת מצוקות החקלאים והפשרת קרקעות חקלאיות לטובת הנדל"ן, דבר שמן הסתם גורם לרובנו לחשוב, שהחקלאות היא עולם הולך ונעלם. לפיכך, השאלה המתבקשת ללובינסקי היא מה יהיה על אגרסקו? "מה פתאום? איזה הולך ואיזה נעלם", הוא מתרעם. "בשנתיים האחרונות הייצוא החקלאי גדל ב-30%, ולכן צריך להפריד בין מצוקת כוח-האדם והקשיים של החקלאים לבין העובדה, שהחקלאות רחוקה מלמצות את הפוטנציאל שלה. אפשר להכפיל את היצוא, אם ינקטו הצעדים הדרושים ואולי יותר, כי נתת בפנינו שוק ענק ליצוא במזרח אירופה כולל רוסיה חבל יהיה, אם לא ננצל שוק צומח של 350 מיליון צרכנים חדשים, שרמת החיים שלהם נמצאת בצמיחה מתמדת." ■

מי היא אגרסקו?

בשנת 2004 שיווקה החברה יותר מ-330 אלף טונות של תוצרת חקלאית טרייה. סל המוצרים הורכב כך: ירקות - 49%, פרחים - 24%, פירות - 11%, פרי הדר - 6%, צמחים וחומרי ריבוי - 6%, ומוצרים כלליים ומזון מעובד - 4%. המחזור השנתי של החברה הסתכם בשנת 2004, בכ-540 מיליון יורו. לאגרסקו יש סניפים בערים: לונדון, פרנקפורט, מדריד, מילנו, פריז,

רוטרדם, וינה, ציריך, ניו-יורק ועוד, כמו גם סוכנויות במזרח אירופה, באמריקה הלטינית, באפריקה ובמזרח הרחוק. המותג כרמל כבר הפך מזמן להיות שם נרדף לאיכות מעולה בשווקים מבוססים אלה. אגרסקו משווקת 85% מתוצרתה בשוקי מערב אירופה. החברה מספקת גם שירותי שיווק והפצה לספקים בחו"ל, ובכך היא משלימה את היצע המוצרים שהיא מייצאת מישראל.