ترتيبات النقل البحري

نادرًا ما تكون سفن الشحن البحري مملوكة أو مؤجرة بالكامل من قبل وكالات فردية تستخدمها أيضًا لأغراض الشحن الخاصة بها فقط. يستلزم الحجم الإجمالي والتكلفة والوقت والطبيعة العامة للشحن البحري أنه لا يمكن لأي كيان بمفرده، سوى ممن لديهم أحجام ضخمة ومنتظمة من البضائع، استخدام سفينة بأكملها في وقت واحد. لتدارك ذلك، يتم ترتيب غالبية البضائع البحرية من خلال وكلاء الشحن، ويتم التفاوض بشأنها على أساس ميناء التحميل (POL)/ميناء التفريغ (POD) وحجم الشحنة ونوعها واحتياجات المناولة الخاصة. يجب على شركات الشحن التي ترسل أي بضائع عبر البحر الاتصال بوكلاء الشحن لتحديد الطريقة الصحيحة لنقل حمولتهم من مكان إلى آخر.

بالنسبة إلى الشحن البحري، توجد طرق ملاحية معروفة تستخدم العديد من السفن المعروفة باسم "ممرات الشحن"، لا سيما بين الموانئ كبيرة الحجم. بين ممرات الشحن هذه، يوجد أيضًا ما يُعرف باسم "خطوط الشحن" أو أساطيل سفن الشحن المملوكة للقطاع الخاص وتديرها شركة أو اتحاد. بالإضافة إلى خطوط الشحن، توجد أيضًا مجموعة متنوعة من الأساطيل التجارية الصغيرة والسفن الفردية التي تعمل بموجب عقود لنقل البضائع.

نظرًا إلى العدد الهائل من الشاحنين الفرديين الذين قد يرسلون البضائع على متن سفينة واحدة، فمن غير المرجح أن تغادر أي سفينة واحدة وتصل إلى الوجهة المحددة التي يحددها الشاحن. تستخدم البضائع المشحونة عبر سفينة النقل البحري في كثير من الأحيان خدمة إعادة الشحن، حيث يتم تفريغها وإعادة تحميلها على سفينتين أو أكثر أثناء الطريق، والبقاء في ميناء آمن بين التحميلات أثناء انتظار السفينة المناسبة المتجهة إلى الوجهة الصحيحة. يتم عمل روابط خدمة الشحن العابر من قبل السماسرة وكلاء الشحن بالنيابة عن الشاحن، ولا يتدخل الشاحنون عادة في توجيهه، بل يشتركون في البضائع في الوجهة النهائية فحسب.

النقل بالحاويات /المواد السائبة - الطريقة المفضلة للشحن عبر البحر هي استخدام وحدات النقل بالحاويات. تتناسب حاويات الشحن، من خلال هيكلها الموحد، مع مجموعة واسعة من سفن الشحن البحري. عادة ما يتم إغلاق الحاويات في ميناء التحميل، وبالتالي يمكن التبديل بين السفن والموانئ المتعددة أثناء الطريق مع أقل حد لمخاطر العبث أو السرقة. بشكل عام، يجب أن يسعى الشاحنون إلى زيادة شحناتهم من خلال محاولة الوصول إلى عدد كامل من الحاويات إما الحاويات بحجم 20 قدمًا (TEU) أو 40 قدمًا (FEU). قد تضطر الأحمال التي لا تصل إلى حمولة الحاوية الكاملة (FCL) إلى الانتظار حتى تكتمل حمولة الحاوية، وإلا فقد يتعين على الشاحنين الاعتماد على ما يُعرف باسم "الدمج"، أو مشاركة حاوية واحدة مع أحد الشاحنين الآخرين أو أكثر. قد تتطلب الحمولة الأقل من حمولة حاوية (LCL) التي تستخدم الدمج الانتظار للعثور على شاحن يذهب إلى الوجهة النهائية ذاتها. لا يسمح الدمج بتسليم الحاويات غير المفتوحة بالكامل إلى مرفق المرسل إليه حيث سيتعين تفكيك البضائع وفصلها في الميناء، ما يزيد من فرص فقدان أو السرقة.

يمكن كذلك نقل العناصر الخاصة، مثل المولدات والمركبات التي لا يمكن وضعها في حاوية أو حاويات مناولة خاصة، مثل الحاويات المبردة (العربات المبردة) باستخدام سفينتين أو أكثر. بالنسبة إلى العناصر كبيرة الحجم أو الضخمة، قد يتم شحنها أيضًا بالقطعة، ولكن قد يكون هناك عدد أقل من السفن المتاحة مع مساحة التخزين المناسبة التي تتجه إلى المواقع الصحيحة، ما قد يؤدي إلى زيادة التكاليف وإبطاء عملية الشحن بأكملها.

مشاركات تأجير السفن المخصصة - في بعض الأحيان، ستحتاج وكالة أو منظمة إلى الاستحواذ الكامل على سفينة لرحلة واحدة أو لفترة طويلة من الوقت. تخضع مشاركات تأجير السفن الخاصة بالسفينة هذه لهيكل تعاقد يُعرف باسم "مشاركة تأجير السفن". عند التجهيز لمشاركة تأجير السفن، يقوم مالك السفينة بتوفير السفينة كمورد مخصص جنبًا إلى جنب مع الطاقم، وعادة ما يوفر تكلفة الوقود والصيانة، على الرغم من تحديد تفاصيل التجهيز في العقد. قد تتضمن أمثلة مشاركات تأجير السفن المخصصة للمساعدة الإنسانية ما يلي:

- تأجير سفينة ناقلة للبضائع السائبة بأكملها من موقع إلى آخر
- تأجير سفينة شحن على المدى الطويل لتوفير خدمة شحن منتظمة للمواقع التي لا يخدمها السوق التجاري
- تأجير سفن الركاب على المدى الطويل لأغراض خاصة (قوارب المستشفيات وقوارب الإنقاذ، إلخ)