

Аспекты морских перевозок

Морские грузовые суда очень редко находятся в собственности или полной аренде у отдельных организаций, которые также используют их исключительно для собственных целей морских перевозок. Общий размер, стоимость, время и общий характер морского фрахта требуют, чтобы ни одна организация, кроме обрабатывающих крупные и регулярные объемы груза, не могла использовать все судно одновременно. В качестве средства решения этой проблемы подавляющее большинство морских грузов организовано через экспедиторов и согласовывается на основе порта загрузки (POL) / порта доставки (POD), размера груза, типа и особых потребностей в обработке. Грузоотправители, отправляющие любые грузы морским транспортом, должны поддерживать связь со своими экспедиторами, с тем чтобы определить правильный способ перевозки своего груза из одного места в другое.

В морском судоходстве существуют хорошо известные маршруты с интенсивным движением, которыми пользуются многие суда. Они известны как «судоходные пути», особенно между портами с высокой интенсивностью движения. Между этими судоходными путями также существуют так называемые «судоходные линии» или флоты морских судов, находящихся в частной собственности и управлении компанией или консорциумом. Помимо судоходных линий, существуют также различные небольшие торговые флоты и отдельные суда, которые работают по контракту на перевозку грузов.

В связи с большим числом отдельных грузоотправителей, которые могут отправлять груз на одном судне, крайне маловероятно, что какое-либо одно судно будет отправляться и прибывать в точное место назначения, указанное грузоотправителем. К грузам, отправляемым морскими судами, часто применяются услуги перевалки. Грузы выгружаются и перегружаются на два или более судов в пути, оставаясь в безопасном порту между погрузками, в ожидании, когда нужное судно отправится в соответствующий пункт назначения. Связи в рамках перевалочных услуг разрабатываются брокерами и экспедиторами от имени грузоотправителя, и грузоотправители обычно не участвуют в маршрутизации, занимаясь грузом только в конечном пункте назначения.

Контейнеризация / сыпучие предметы – предпочтительным способом транспортировки по морю является использование контейнеризированных грузов. Транспортные контейнеры, благодаря своей стандартизированной конструкции, подходят для широкого спектра морских грузовых судов. Контейнеры, как правило, печатаются в порту погрузки, и, соответственно, могут перегружаться с одного судна на другое и перевозиться из одного порта в другой с минимальным риском вскрытия или кражи в пути следования. Как правило, грузоотправителям следует стремиться к максимальному увеличению объема своих грузов, стараясь использовать целое число контейнеров: 20-футовых (TEU) или 40-футовых (FEU). При загрузке партий груза менее полного объема контейнера (FCL), возможно, придется ждать, пока не будет доступна полная загрузка контейнера, в противном случае грузоотправителям придется прибегнуть к так называемой «консолидации», или совместному использованию одного контейнера с одним или несколькими другими грузоотправителями. При использовании консолидации партий грузов, меньших грузоподъемности контейнера (LCL), может потребоваться ожидание в поиске другого грузоотправителя (одного или нескольких), отправляющих грузы в тот же конечный пункт назначения, что и вы. Консолидация также не позволяет доставлять полностью невскрытые контейнеры на объект получателя, так как груз придется разбирать и сортировать в порту, что увеличивает вероятность утери или кражи.

Специальные предметы, такие как генераторы, транспортные средства, которые не могут поместиться в контейнер, или специальные контейнеры для обработки, такие как рефрижераторные контейнеры (рефрижераторы), также могут быть перегружены с использованием двух или более судов. Что касается негабаритных или громоздких предметов, то они также могут доставляться поштучно, но при этом может быть меньше доступных судов с необходимыми местами для хранения, направляющихся в соответствующие пункты, что может привести к увеличению стоимости и замедлению всего процесса доставки.

Выделенные чартеры – иногда агентству или организации необходимо получить в полное владение судно на один рейс или на длительный период времени. Такие чартеры для конкретных судов регулируются контрактной структурой, известной как «чартер-партия». В

соглашении в рамках «чартер-партии» судовладелец предоставляет судно в качестве выделенного ресурса вместе с экипажем и, как правило, и обычно оплачивает расходы на топливо и техническое обслуживание, при этом особые условия соглашения определяются в контракте. Примеры специальных чартеров в рамках гуманитарной помощи могут включать:

- Аренда целого сухогруза для перевозки сыпучего зерна из одного места в другое.
- Долгосрочная аренда грузового судна для обеспечения регулярных грузовых перевозок в места, не обслуживаемые коммерческим рынком.
- Долгосрочная аренда пассажирских судов специального назначения (санитарные катера, спасательные катера и т. д.)