

Організація морських перевезень

Дуже рідко морські вантажні судна перебувають у власності або повністю орендовані окремими агентствами, які також використовують їх виключно для власних транспортних цілей. Загальний розмір, вартість, час і загальний характер морських перевезень вимагають, щоб жодна компанія, окрім тих, хто має масові та регулярні обсяги вантажів, не могла використовувати ціле судно одночасно. Переважна більшість морських перевезень організовується через експедиторів і обговорюється на основі POL/POD, розміру вантажу, типу і спеціальних потреб в поводженні з вантажем. Вантажовідправники, які відправляють будь-які товари морем, повинні зв'язатися зі своїми експедиторами, щоб визначити правильний спосіб переміщення вантажу з одного місця в інше.

У морському судноплавстві існують інтенсивно використовувані і добре відомі маршрути, якими користуються багато суден, відомі як «судноплавні шляхи», особливо між портами з великим обсягом перевезень. Між цими судноплавними шляхами також існують так звані «судноплавні лінії», або флотилії суден, що перебувають у приватній власності та під управлінням компанії або консорціуму. На додаток до судноплавних ліній, існує також безліч невеликих торгових флотів і окремих суден, які працюють за контрактом на перевезення вантажів.

Через величезну кількість окремих вантажовідправників, які можуть відправляти вантажі на одному судні, вкрай мало ймовірно, що будь-яке одне судно буде відправлятися і прибувати в точний пункт призначення, вказаний вантажовідправником. Вантаж, що перевозиться морським судном, часто користується послугами перевалки, розвантажуючись і перевантажуючись на два або більше суден в дорозі, перебуваючи в безпечному порту між перевантаженнями в очікуванні потрібного судна, що прямує в потрібний пункт призначення. Маршрути перевалки розробляються брокерами та експедиторами від імені вантажовідправника, а вантажовідправники, як правило, не беруть участі в розробці маршрутів, а лише отримують вантаж у кінцевому пункті призначення.

Контейнеризація / Насипний (незатарений) вантаж – Переважним методом морських перевезень є використання контейнерних одиниць. Морські контейнери, завдяки своїй стандартизованій конструкції, підходять для широкого спектру морських вантажних суден. Контейнери, як правило, опломбовуються в порту, а тому можуть переходити з одного судна на інше і в різних портах з мінімальним ризиком несанкціонованого втручання або крадіжки. Як правило, вантажовідправники повинні прагнути максимізувати свої перевезення, намагаючись досягти цілого числа 20-футових (TEU) або 40-футових (FEU) контейнерів або контейнерів. Вантажі, менші за завантаження повного контейнера (FCL), можуть чекати, поки буде доступне повне завантаження контейнера, інакше вантажовідправникам доведеться покладатися на так звану «консолідацію», або спільне використання одного контейнера з одним або кількома іншими вантажовідправниками. При консолідації вантажів, менших за контейнерний вантаж (LCL), може знадобитися очікування, щоб знайти іншого вантажовідправника або вантажовідправників, які прямують у той самий кінцевий пункт призначення, що й вантажовідправник. Консолідація також не дозволяє доставляти повністю закриті контейнери на об'єкт одержувача, оскільки в порту вантаж потрібно буде розбивати і розділяти, що збільшує ймовірність втрати або крадіжки.

Спеціальні предмети, такі як генератори або транспортні засоби, які не можуть поміститися в контейнер, або контейнери для спеціальної обробки, такі як

рефрижераторні контейнери (рефрижератори), також можуть переміщатися за допомогою двох або більше суден. Негабаритні або великогабаритні вантажі також можуть бути відправлені поштучно, однак може бути менше доступних суден з відповідним місцем для зберігання, які прямують у потрібні місця, що може призвести до збільшення витрат і сповільнити весь процес доставки.

Виділені чартери – Іноді агентству або організації необхідно взяти у повне володіння судно на один рейс або на тривалий період часу. Ці чартери на конкретне судно регулюються договірною структурою, відомою як «чартерна партія». За договором чартерної партії судновласник надає судно як спеціальний ресурс разом з екіпажем і, як правило, покриває витрати на паливо та технічне обслуговування, хоча конкретні умови договору визначаються в контракті. Прикладами спеціалізованих чартерів для гуманітарної допомоги можуть бути такі:

- Довгостроковий лізинг суховантажу для перевезення зерна насипом з одного місця в інше
- Довгостроковий лізинг вантажного судна для забезпечення регулярних вантажних перевезень в місця, що не обслуговуються комерційним ринком
- Довгостроковий лізинг пасажирських суден спеціального призначення (госпітальні судна, рятувальні судна тощо)