



Логика



ЛОГИЧНЫЕ РЕШЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

Упаковочные компании: Компания, осуществляющая надежную упаковку груза для международных перевозок. Большинство крупных и средних компаний решают эту проблему самостоятельно. Но для более мелких грузоотправителей этот вид услуг может быть очень важным, особенно если товар хрупкий или ценный, или если климат места назначения является важным фактором. При осуществлении международных перевозок всегда нужно помнить, что товары перемещаются не только от порта к порту. Они могут покинуть место отправления в чреве реактивного самолета, а достичь места назначения на спине верблюда.

Свободная зона (СЗ): территория, на которой импортированные товары могут находиться в течение достаточно долгого времени уплаты без таможенных пошлин, акцизных сборов и налога на амортизационные отчисления. СЗ предоставляет владельцу груза свободу в выборе времени проведения таможенных формальностей. Товары могут производиться в свободной зоне без заботы об отходах производства. Пошлина взимается только с продаваемых товаров, импортируемых после окончательной сборки в СЗ. Другие налоги не взимаются, так как собственник товара может списывать не соответствующие стандарту товары, не выплачивая за них пошлину. То же относится к усушке, испарению, распылению, порче и другим потерям и т.д. Таможенная оценка и классификация товаров может быть сделана по желанию производителя либо при входе в СЗ, либо при выпуске товара на рынок. Пошлина выплачивается только при выпуске товаров на таможенную территорию. Время хранения не ограничено. Не неся дополнительных таможенных затрат, оператор может хранить, продавать, экспонировать, ликвидировать, заменять упаковку, собирать, сбывать, сортировать, отбраковывать, очищать, смешивать с зарубежными и отечественными товарами, уничтожать, маркировать и заниматься производством в пределах свободной зоны.

Экспедитор: Международные экспедиторы действуют как агенты при перевозке товаров грузоотправителей/торговцев к месту назначения зарубежом. Экспедиторы должны знать правила и законодательство зарубежных стран в отношении импорта, методы перевозки, экспортные положения и всю документацию, связанную с международной торговлей. До осуществления перевозки экспедитор должен обсудить с грузоотправителем стоимость транспортировки, портовых услуг, консульских сборов, плату за оформление документации, стоимость страхования и обработки грузов, производимой им самим, - все то, что фигурирует в конечной цене, назначаемой грузоотправителем своему потребителю. Поэтому тесное взаимодействие с экспедитором очень важно, так как все моменты должны быть учтены. Во время отправки экспедитор должен изучить аккредитив, все коммерческие счета, упаковочные листы и т.д. Экспедитор морского и воздушного транспорта обычно фрахтует место у перевозчика. В пункте назначения экспедитор может также выполнять обязанности таможенного брокера, следя за тем, чтобы экспортная документация полностью соответствовала таможенным правилам данной страны. Экспедитор направляет всю документацию грузоотправителю или оплачивающему банку (по желанию грузоотправителя). Экспедиторские компании могут представлять собой крупные мультинациональные разветвленные предприятия или мелких операторов, у которых в пользовании только стол и телефон. Мелкие компании иногда не могут обеспечить клиенту срочной отправки. С другой стороны, крупная экспедиторская фирма не всегда может уделить должное внимание каждому мелкому отправителю. Все эти тонкости следует учитывать при выборе экспедитора.

Оператор мультимодальной перевозки (ОМП): оператор мультимодальной перевозки заключает договор с грузовладельцем от своего собственного имени, является принципалом и несет ответственность за всю транспортную операцию, что оговаривается в договоре перевозки. ОМП является ПЕРЕВОЗЧИКОМ, т. к. он непосредственно берет на себя обязательство осуществить международную мультимодальную перевозку или обеспечить ее выполнение другим перевозчиком (или перевозчиками) и принимает на себя ответственность за любое повреждение или потерю груза во время транзита. Существует несколько типов ОМП. Их можно разделить на ОМП, оперирующих морскими судами, и не оперирующих морскими судами.

Операторы мультимодальных перевозок, оперирующие морскими судами (Vessel Operating Multimodal Transport Operators (VO-MTO): Традиционно судовладельцы ограничивались перевозкой груза из порта в порт, и их ответственность за груз ограничивалась временем нахождения груза на борту судна. В настоящее время их услуги распространяются на транспортировку груза по суше и даже по воздуху. Подобная комбинация видов транспорта характеризует работу операторов мультимодальных перевозок, оперирующих морскими судами. Они могут являться владельцами и других видов транспорта автомобильного, железнодорожного или воздушного, но могут и не быть таковыми. В последнем случае они заключают договоры с перевозчиками этих видов транспорта. Кроме договоров с субподрядчиками, представляющими какой-либо вид транспорта, они обычно заключают договоры также со стивидорными и складскими компаниями, а также с другими вспомогательными компаниями. Из всех ОМП, операторы, оперирующие морскими судами, являются крупнейшими, если мерой величины считать основные фонды операторов.

ООО "Логика"

