

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

Операторы мультимодальных перевозок, не оперирующие морскими судами (Non-vessel operating common carriers - NVO-MTO): Кроме морских перевозчиков существуют и другие транспортные операторы, которые могут осуществлять доставку грузов "от двери до двери", используя при этом более одного вида транспорта. Помимо заключения субподряда с внутренними и воздушными перевозчиками они могут также подписать договор с морскими перевозчиками, т. е. сами они не будут обладать или оперировать судами, которые осуществляют морскую перевозку, поэтому их называют "операторами мультимодальных перевозок, не оперирующими морскими судами (Non vessel operating MTO - NVO-MTO)" или "перевозчиками, не оперирующими морскими судами (Not-vessel operating common carriers - NVOCC)". Эти компании выдают собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика. Они публикуют свои собственные тарифы на перевозку, но не оперируют судами. Они оптом фрахтуют слоты у морских линейных перевозчиков (и у других видов перевозчиков), а затем продают их грузовладельцам в розницу и зарабатывают на разнице между этими ценами. Для мелкопартионных отправок они могут консолидировать грузы, с тем чтобы обеспечить для таких отправок более низкие тарифы, чем те, которые могут быть получены непосредственно от перевозчика. Пользуясь услугами этих компаний, мелкие грузовладельцы могут получить льготные тарифы на транспортировку, которых они не смогли бы добиться, действуя самостоятельно.

Операторы мультимодальных перевозок, не оперирующие морскими судами, часто владеют только одним видом транспорта, например грузовыми автомобилями, и в более редких случаях - самолетами и железными дорогами. Однако, следует отметить, что в большинстве случаев эти транспортные средства являются их собственностью только на одном конце маршрута.

Еще один тип операторов - это те, которые не владеют никаким видом транспорта. К этой категории относятся экспедиторы, таможенные брокеры и даже, в редких случаях, операторы складских помещений или стивидорных компаний, когда они выдают свои собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика за груз (т. е. являются принципалами). Эти операторы должны заключать договоры со всеми видами транспорта. Поскольку они не владеют судами, то их также считают операторами мультимодальных перевозок, не оперирующими морскими судами. Некоторые ведущие экспедиторы имеют такой же оборот, как крупнейшие операторы мультимодальных перевозок, оперирующие морскими судами, однако не вся их деятельность попадает под определение "мультимодальные перевозки".

Еще один тип операторов, который очень похож на предыдущий, представляет собой компании, образованные с единой целью - обеспечивать услуги мультимодальных перевозок. Так как они не обладают судами, то их также называют операторами мультимодальных перевозок, не оперирующими морскими судами.

Это тип операторов в будущем может составить конкуренцию доминирующему положению операторов мультимодальных перевозок, оперирующих морскими судами, и представить развивающимся странам и странам с переходной экономикой большие возможности участия в мультимодальных перевозках. Не прибегая к инвестициям в различные виды транспортных средств (возможно за исключением тех, которые используются для перевозки на короткие расстояния), они могут в любой момент выбрать экономичный и эффективный вид транспорта или комбинацию различных видов транспорта, соответствующую нуждам потребителей. Таким образом, данный тип операторов полностью концентрируется на потребностях своих клиентов. Подобная деятельность требует эффективной организации и надежных партнеров, с которыми можно сотрудничать в выполнении данной работы. Такие операторы должны контролировать значительный объем грузов, чтобы заключать договоры на конкурентных условиях с морским, автомобильным, железнодорожным или воздушным транспортом, а также со складскими и стивидорными компаниями. Без значительных объемов груза они не смогут регулярно обеспечивать перевозки на конкурентных условиях. Но обладая этими объемами, такие операторы в большинстве случаев могут достичь этой цели быстрее, чем операторы мультимодальных перевозок, оперирующие морскими судами, или другие типы операторов.

Совет грузоотправителей: Эти национальные организации обычно создаются пользователями транспортных услуг или "грузовладельцами". Их роль и сфера деятельности могут значительно отличаться в разных странах, но все они объединены идеей создания эффективного и адекватного транспортного рынка. Термин "совет грузоотправителей" в основном относится к организациям, занимающимся международными морскими перевозками, хотя некоторые советы уделяют все больше внимания наземным и иногда воздушным перевозкам. Основной целью советов грузоотправителей является объединение грузоотправителей в интересах усиления их позиции в переговорах для получения адекватных и эффективных услуг по минимальным ценам. Другая цель - это дать возможность судовладельцам, правительственным организациям и руководству портов общаться с грузоотправителями и узнавать точку зрения грузоотправителей по различным вопросам из авторитетного источника.

Таможенный склад: Это складское помещение под попечением таможни. Владелец груза не может заниматься производством на территории склада, а также сортировать, маркировать, ремонтировать или списывать товары. Таможенная оценка и классификация груза требуются немедленно после его поступления на таможенный склад. Пошлины должны оплачиваться сразу по выпуску груза для реализации. Таможенные правила полностью действуют. Все зарубежные товары подпадают под юрисдикцию других властей, а не только таможенной администрации. Держать товары на складе можно только в течение ограниченного периода времени. Для товаров, предназначенных для внутреннего потребления, разрешается хранение, чистка и переупаковка. В некоторых случаях под контролем таможни и за счет владельца можно производить сортировку груза.