

Il settore dello shipping

Il settore marittimo ed i suoi comparti

Sub-settore tramp

Aree d'affari:

- Carichi secchi
- Carichi liquidi

Sub-settore linea

Aree d'affari:

- Carichi generali
- Carichi containerizzati

Sub-settore passeggeri

Aree d'affari:

- Servizi di linea
- Servizi crocieristici

SHIPPING

Trasporto Merci

Settore dello shipping

L'impresa trampistica si occupa di trasporto di carichi alla rinfusa (liquidi o solidi).

I carichi generalmente hanno basso valore intrinseco ed ogni carico satura la portata di tutta la nave o di almeno una stiva intera.

Le navi non hanno un itinerario predefinito, ma si dirigono laddove esiste la possibilità di acquisire carico.

Le imprese trampistiche generalmente hanno una organizzazione snella, si avvalgono di agenzie terze.

Il mercato in cui operano è globale ed ha le caratteristiche di un mercato di concorrenza perfetta.

Settore dello shipping

Caratteristiche del servizio Tramp

- Servizi non regolari
- Servizi port to port
- Unica tipologia di carico trasportata
- Basso valore del carico

Attese del cliente Tramp

- Sicurezza
- Costo basso
- Affidabilità

Settore dello shipping

- L'impresa di linea si occupa in prevalenza di trasporto di merci più ricche, adeguatamente imballate che si configurano in lotti appartenenti ad uno o più caricatori.
- Esiste un itinerario prestabilito e ripetuto sistematicamente secondo una frequenza prefissata.
- Con il termine linea si intende un itinerario costituito da un insieme di porti che vengono scalati dalla nave indipendentemente dalla presenza di carico.

Settore dello shipping

- Un servizio di linea presuppone l'esistenza di certe condizioni:
 - ✓ l'utente deve avere la certezza che la nave si trovi in un certo porto ad una certa data.
 - ✓ La capacità produttiva viaggiante è definita ex-ante rispetto alla domanda.
- Per queste ragioni la struttura organizzativa di queste imprese è più complessa;
- Il mercato è più circoscritto e si configura come un mercato oligopolistico

Settore dello shipping

Caratteristiche servizi di linea

- Unitizzazione del carico
- Regolarità delle partenze
- Organizzazione delle operazioni imbarco/sbarco
- Programmazione delle capacità produttiva

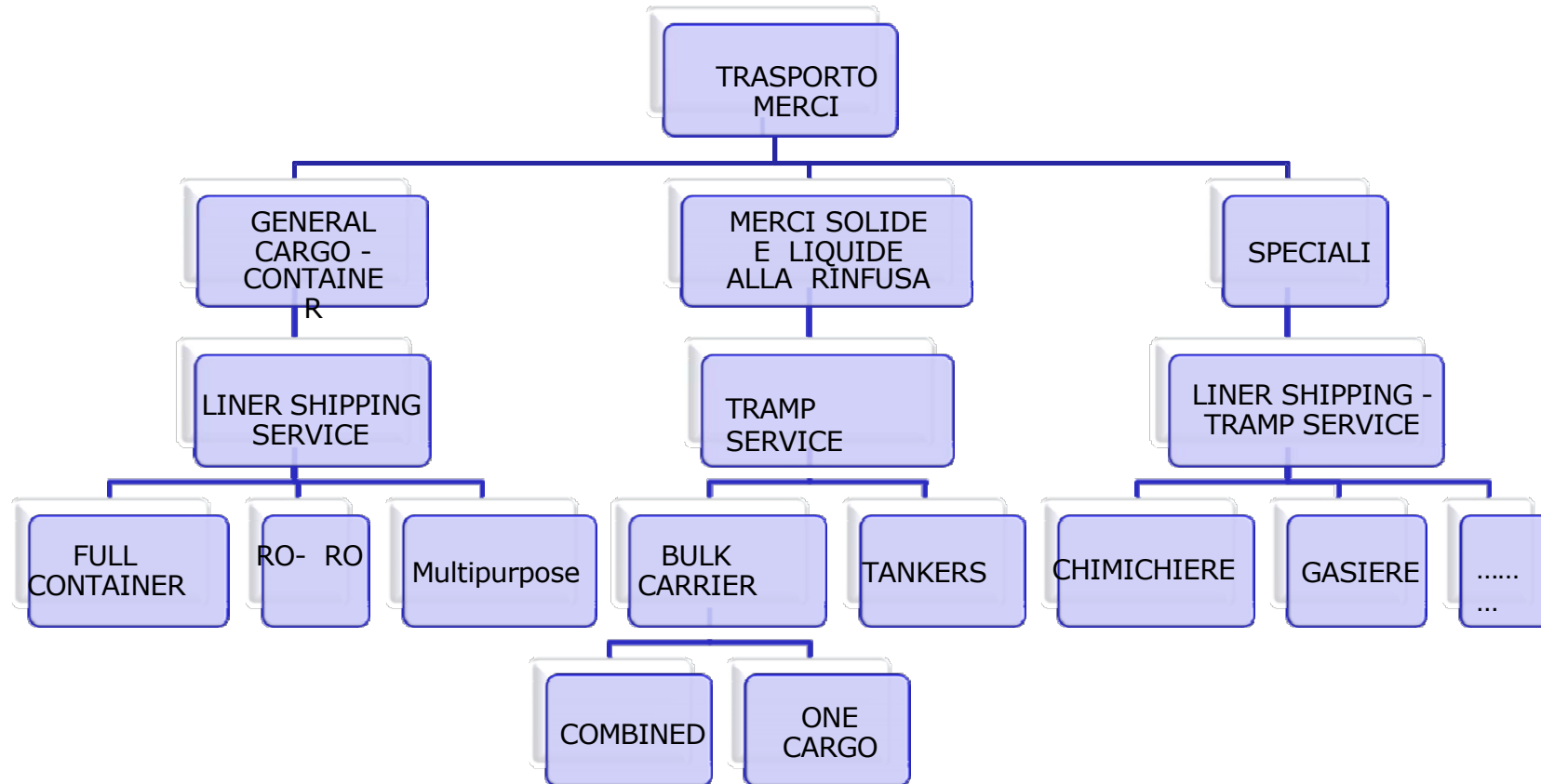
Attesa del cliente del servizio di linea

- Frequenza
- Disponibilità di spazio
- Fiducia
- Qualità
- Servizi aggiunti
- Valore

I clienti dell'impresa di trasporto

- Il caricatore
- Lo spedizioniere
- Il destinatario

Settore dello shipping



General cargo , merci (principalmente prodotti finiti e semilavorati) che necessitano di una qualche forma di imballaggio (container, pallets, etc.) e quasi esclusivamente trasportate con navi che svolgono regolare servizio di linea.

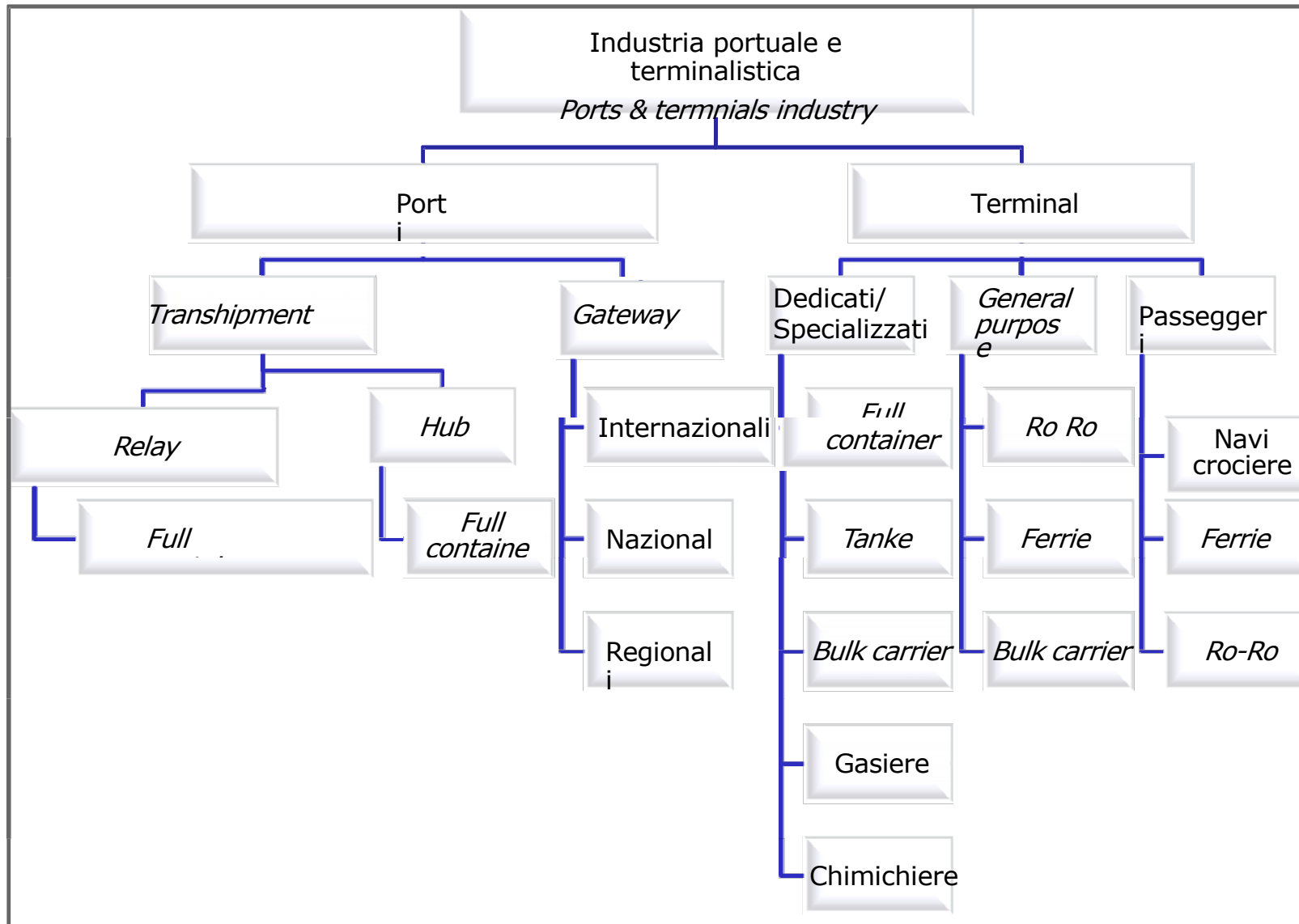
Tra le navi principalmente utilizzate si menzionano:

- navi full containers, specializzate esclusivamente in trasporto di container;
- ro – ro , che trasportano principalmente merci e tra le merci i container trasportati su gomma, e passeggeri;
- navi multipurpose, cioè navi che possono avere carichi imballati in maniera diversa, container e che possono avere anche stive dedicate a merci alla rinfusa.

Bulk, merci solide e liquide alla rinfusa. Le navi dedicate al trasporto bulk:

- rinfuse solide, principalmente dry bulk, che possono essere utilizzate per una sola tipologia di merce
- navi miste (combined) che possono trasportare più tipologie di merce (merce alla rinfusa in alcune stive e imballata in altre).
- Alcune navi a tipologia mista (OBO) che sono progettate per trasportare contemporaneamente minerali ferrosi, altre rinfuse e petrolio.
- Navi dedicate alle rinfuse liquide, petrolio e prodotti, sono essenzialmente le navi cisterna (tanker)

Settore dello shipping



Settore dello shipping

In base all'organizzazione logistica del trasporto di merci i porti possono essere distinti in:

1) *transshipment* interessa principalmente il trasporto di container e fa riferimento al trasferimento da

✓ nave *mother* a nave *feeder*, porti *relay* (es. Algesiras in Spagna)

✓ tra navi *mother* su rotte diverse, porti *hub* (es. Gioia Tauro in Italia)

2) *porti gateway* sono porti capolinea

Il porto è per natura punto d'arrivo e di partenza di merci e persone in origine o destinazione; ovvio quindi che detenga un potere di gravitazione e che da questo derivi l'organizzazione urbana e territoriale che caratterizza la città adiacente e la regione di riferimento ad esso. La crescita delle attività portuali dà luogo e forma l'organizzazione del territorio, contraddistinta soprattutto dall'integrazione fra i servizi offerti dall'assetto urbano e la domanda di prestazioni mercantili generata dalle aree industriali circumportuali.

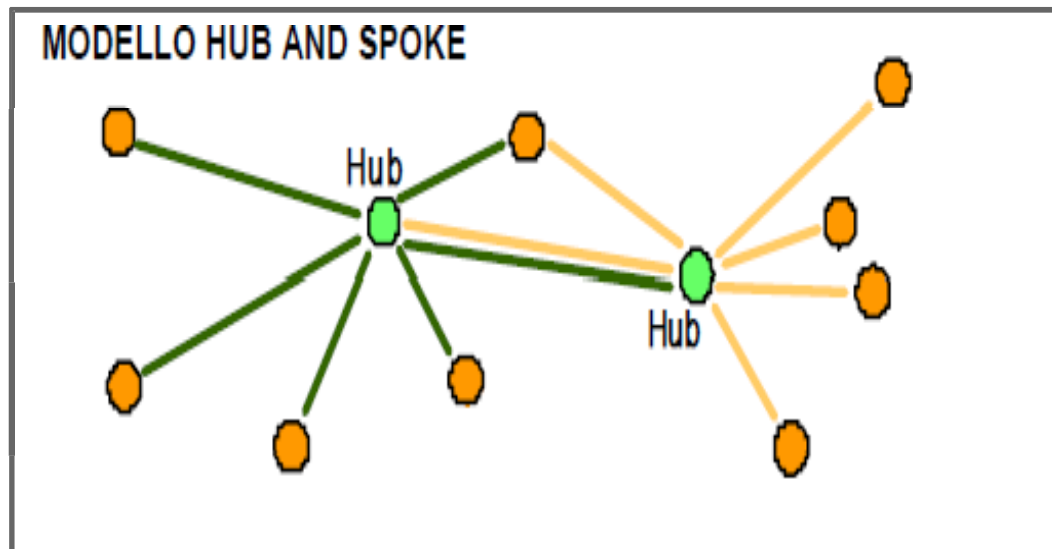
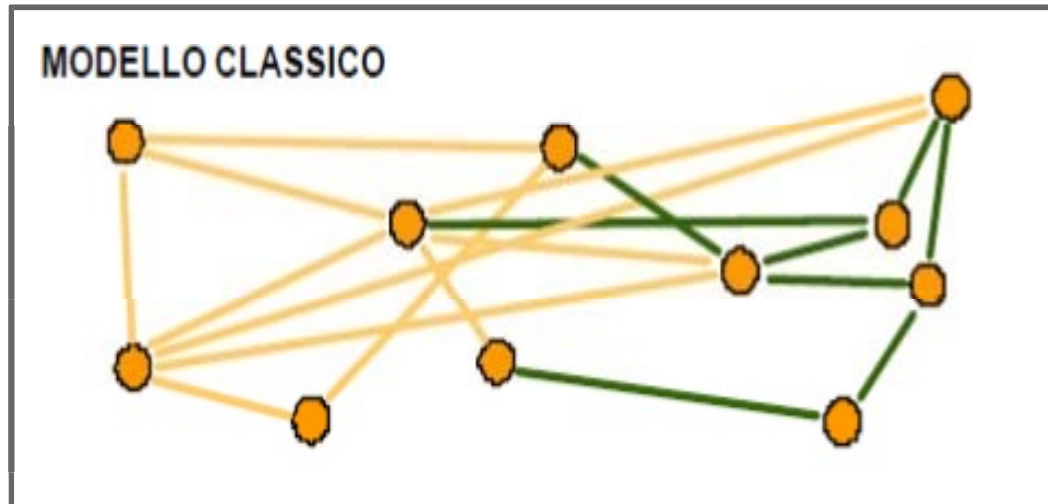
Transshipment

Il modello *hub & spoke* è un modello di sviluppo della rete di trasporto in cui un *hub* (fulcro) è un importante porto dove si concentrano la maggior parte dei traffici che provengono da porti più piccoli detti *spoke* (raggi). Nel sistema *hub & spoke*, gli *hub* intesi come centri di raccolta e distribuzione delle merci, possono essere di primo e secondo livello.

Gli *hub* di primo livello sono i principali poli logistici, situati in una favorevole posizione geografica e dotati di molteplici infrastrutture che movimentano a loro volta elevate quantità di merci. Agli *hub* primari sono collegati, mediante una struttura a raggiera, gli *hub* secondari che movimentano quantità di merci decrescenti. Gli *spoke* collegano gli *hub* primari con gli *hub* di livello inferiore ed i collegamenti con i mercati locali di destinazione.

Il modello *hub & spoke* utilizzato nel trasporto marittimo è alla base del *transshipment*

Transshipment



Transshipment

Nel modello lineare punto-punto l'istituzione di una gamma di rotte tra le coppie di destinazione prevede soste intermedie nel caso sia necessario accumulare una maggiore quantità di merci diretta verso la destinazione finale. Si sono sviluppati modelli distributivi in grado di ottimizzare la definizione delle rotte e aumentare la redditività dei servizi, riducendo il numero di porti scalati. In questo contesto, si assiste alla specializzazione di alcuni grandi porti verso il mercato del c.d. *transshipment*

Nel trasporto di *transshipment* abbiamo una grossa nave che nell'*hub* scarica tutta la merce. Questa verrà poi caricata su navi *feeder* più piccole che offrono un servizio mediante il quale la merce viene trasferita in altri porti per poi essere immessa nel traffico terrestre

Transshipment

I centri di smistamento centralizzati, i cosiddetti “transshipment hub”, risponde alla necessità degli armatori di massimizzare i carichi delle grandi navi.

Attraverso il transshipment si utilizza uno "schema di trasporto" che consiste in procedure relative al trasferimento (sbarco/reimbarco) della merce dalle navi madri, su navi di dimensioni minori definiti navi feeder.

Attività di trasbordo consente di:

- ✓ minimizzare i costi attraverso le economie di scala conseguibili con l'impiego di navi di crescente dimensione unitaria
- ✓ soddisfare la necessità di disporre di flussi di traffico sempre più adeguati ad un economico utilizzo della capacità di trasporto delle navi
- ✓ aggregazione della domanda
- ✓ ottimizzazione degli itinerari delle navi-madre
- ✓ moltiplicazione delle possibili combinazioni fra porti di origine e porti di destinazione
- ✓ sfruttamento di economie di scopo, mediante produzione congiunta di alcune tratte del servizio

Possibili domande di esame

1. Il servizio tramp
2. Il servizio di linea
3. La distinzione dei porti in base all'organizzazione logistica del trasporto
4. Il transhipment

