



Οικονομική των Μεταφορών

Ενότητα 12: Η Αγορά των Θαλάσσιων Μεταφορών

Σωκράτης Μπάσμπας

Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ



Άδειες Χρήσης

1. Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
2. Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης» έχει χρηματοδοτήσει μόνο την αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



Περιεχόμενα ενότητας (1/2)

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.
2. Σύντομη στατιστική επισκόπηση της θαλάσσιας μεταφοράς στην Ευρώπη.
3. Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα.
4. Φορτία μεταφερόμενα δια θαλάσσης.
5. Το μέσο μεταφοράς.
6. Πλοία χύδην ξηρού φορτίου.



Περιεχόμενα ενότητας (2/2)

7. Πλοία χύδην υγρού φορτίου.
8. Πλοία γενικού φορτίου.
9. Επιβατηγά πλοία.



Σκοποί ενότητας

Η ενότητα εισάγει τον ενδιαφερόμενο/ η σε θέματα που αφορούν σε:

- i. Ιστορική εξέλιξη.
- ii. Στατιστική επισκόπηση της θαλάσσιας μεταφοράς.
- iii. Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα.
- iv. Φορτία μεταφερόμενα διά θαλάσσης.
- v. Το πλοίο.





ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΟΙΧΤΑ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΑ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ



Εισαγωγή στο Μάθημα Οικονομική των Μεταφορών

Εισαγωγικές παρατηρήσεις (1/1)

- Η θαλάσσια μεταφορά αφορά στην μετακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων μέσω της υδάτινης οδού και αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου και την κινητήρια δύναμη της παγκοσμιοποίησης.
- Περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο και πάνω από το 70% σε αξία μεταφέρεται δια θαλάσσης και διακινείται μέσω του παγκόσμιου λιμενικού συστήματος.
- Σήμερα το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς, που εξασφαλίζει την από τεχνική και οικονομική πλευρά συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων.
- Ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής, στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα.



Σύντομη στατιστική επισκόπηση της Θαλάσσιας μεταφοράς στην Ευρώπη (1/1)

- Το 74,6% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε.27 (1.627 δις τόνοι) και 36,9% του ενδοκοινοτικού εμπορίου, πραγματοποιείται δια της θαλάσσιας οδού (στοιχεία 2010).
- Η μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης ξεπερνά τα 38 δις χιλιομετρικούς επιβάτες (στοιχεία 2010)
- Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ε.Ε.27 στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς εκτιμώνται σε 8.000 ενώ πάνω από 121.000 επιχειρήσεις παρέχουν υποστηρικτικές μεταφορικές υπηρεσίες (έτος 2009).
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαϊκές εταιρείες ελέγχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου (dwt), ενώ το 1/3 των πλοίων βρίσκεται υπό Εθνική Σημαία.
- Από άποψη μεγέθους πλοίων (στοιχεία 2010) η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη (188 εκ. dwt) με δεύτερη τη Γερμανία (104,129 εκ. dwt).



Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα (1/4)

- Η μεταφορά γενικότερα αναφέρεται στις ανθρώπινες δραστηριότητες που προκύπτουν από την ανάγκη για μετακίνηση προσώπων, αγαθών και πληροφοριών μεταξύ δύο χωρικά διαφορετικών σημείων.
- Σπάνια προκύπτει αυθόρμητα καθώς δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά είναι απόρροια της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας.
- Η ζήτηση για μεταφορά είναι κυρίως παράγωγος και όχι πρωτογενής.
- Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα αποτελείται από ένα σύνολο στοιχείων (συστατικών) τα οποία αλληλεπιδρούν ώστε να εξασφαλίσουν τόσο τη ζήτηση για μεταφορά σε μια δεδομένη περιοχή όσο και την παραγωγή των μεταφορικών υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την ικανοποίηση της ζήτησης αυτής.
- Πρόκειται ουσιαστικά για ένα οικονομικό σύστημα που συνδυάζει τρία βασικά συστατικά στοιχεία: **τα μέσα μεταφοράς, την υποδομή και το φορτίο.**



Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα (2/4)

- Για τη λειτουργία των μεταφορικών μέσων απαιτούνται σταθερές εγκαταστάσεις δηλαδή υποδομές που αφορούν στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και σε τερματικούς σταθμούς (λιμάνια).
- Οι τερματικοί σταθμοί αποτελούν τους χώρους εκείνους απ' όπου τα μέσα μεταφοράς ξεκινούν ή ολοκληρώνουν τη διαδρομή τους.
- Στους χώρους αυτούς γίνεται η φόρτωση/εκφόρτωση και μεταφόρτωση των εμπορευμάτων και η επιβίβαση/αποβίβαση και μεταβίβαση των επιβατών σε άλλα μέσα.
- Αναφορικά με τα εμπορεύματα, στους τερματικούς σταθμούς δύναται να εκτελούνται και άλλες δραστηριότητες όπως είναι η αποθήκευση και στοιβασία των εμπορευμάτων.



Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα (3/4)

- Οι υποδομές αποτελούν σταθερά κεφαλαιουχικά αγαθά, που συνήθως αφορούν μεγάλες σε μέγεθος και κόστος επενδύσεις και χρηματοδοτούνται σε μεγάλο βαθμό από το κράτος.
- Ο Hirschman (1958) χαρακτηρίζει τη μεταφορική υποδομή ως “κοινωνικό κεφάλαιο” σε αντίθεση με το “άμεσα παραγωγικό κεφάλαιο”, το οποίο χρησιμοποιείται άμεσα από τις επιχειρήσεις για να παράγουν αγαθά και υπηρεσίες.
- Τα μεταφορικά μέσα και η υποδομή τους διαμορφώνουν τη βάση της διακίνησης (traffic), δηλαδή της μετακίνησης των μέσων μεταφοράς κατά μήκος της μεταφορικής υποδομής.



Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα (4/4)

- Η μεταφορά (transportation) είναι αποτέλεσμα της ανθρώπινης δραστηριότητας, δεν υφίσταται από μόνη της αλλά εξαρτάται από το φορτίο που πρέπει να μεταφερθεί, το οποίο μπορεί να αφορά σε επιβάτες και σε εμπορεύματα.
- Οι Gudmundsson και Hojer στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης τονίζουν τον κοινωνικό χαρακτήρα του μεταφορικού συστήματος και εστιάζουν σε τρία πρόσθετα συστατικά αυτού, **την ενέργεια κίνησης, τους χειριστές των μεταφορικών μέσων και το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης της μεταφοράς.**
- Οι Lakshmanan και Anderson αναγνωρίζουν δύο πρόσθετα συστατικά του μεταφορικού συστήματος, **την άυλη υποδομή που επηρεάζει τη χρήση των οχημάτων και της φυσικής υποδομής και την τεχνολογία στο χώρο της πληροφόρησης.**



Φορτία μεταφερόμενα δια θαλάσσης (1/2)

- Τα φορτία που μεταφέρονται δια θαλάσσης δεν έχουν όλα τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά ούτε και τις ίδιες ευκαιρίες για χρήση.
- Κατά τη μεταφορά τους μέσω των θαλασσίων οδών κάποια από αυτά μπορεί να απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες φορτωεκφόρτωσης και μεταφοράς γεγονός που έχει οδηγήσει στην κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων.
- Τα κύρια φορτία που διακινούνται μέσω θαλάσσης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες ως εξής:
 - Χύδην φορτία (Bulk cargo), τα οποία αναφέρονται σε ξηρά ή υγρά φορτία τα οποία δεν είναι συσκευασμένα όπως τα ορυκτά (πετρέλαιο, άνθρακας, σιδηρομεταλλεύματα, βωξίτης) και τα δημητριακά.
 - Συσκευασμένα χύδην φορτία (Break bulk), τα οποία αφορούν σε γενικά φορτία τα οποία έχουν συσκευαστεί με κάποιον τρόπο όπως για παράδειγμα με τη χρήση σάκων, δοχείων, παλετών, εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.



Φορτία μεταφερόμενα δια θαλάσσης (2/2)

- Ιδιαίτερη κατηγορία φορτίων είναι τα ειδικά φορτία, τα οποία έχουν πολύ συγκεκριμένα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά τη μεταφορά τους και για το λόγο αυτό απαιτούν τη χρήση πλοίων ειδικής κατασκευής.
- Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων φορτίων είναι τα υγραέρια και τα φορτία που κατά τη μεταφορά τους απαιτούν ειδικές θερμοκρασίες.
- Σύμφωνα με εκτιμήσεις το 2012, η θαλάσσια μεταφορά ξεπέρασε σε παγκόσμιο επίπεδο τα 44.000δισ τονομύλια με βασικό μεταφερόμενο φορτίο τις πρώτες ύλες.
- Οριακή αύξηση έχει παρατηρηθεί στην περίπτωση του πετρελαίου (από 4.500 έως 4.600 ναυτικά μίλια) ενώ μειώθηκε ελαφρά για άλλα ξηρά φορτία (από 3.100 σε 2.900 ναυτικά μίλια).
- Στο εμπόριο βασικών χύδην φορτίων όπως είναι ο άνθρακας και το σιδηρομετάλλευμα παρατηρείται μια σημαντική αύξηση της απόστασης ταξιδιού (από 4.600 σε 5.400 ναυτικά μίλια), κυρίως λόγω των νέων μεγάλων κέντρων κατανάλωσης όπως είναι η Κίνα.



Το μέσο μεταφοράς (1/5)

- Κάθε φορτίο λόγω της φύσεως του και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του είναι ξεχωριστό.
- Επομένως, προκύπτει η ανάγκη για συγκεκριμένη αντιμετώπιση του κάθε φορτίου όχι μόνο κατά τη μεταφορά του αλλά και κατά τη φορτοεκφόρτωση του.
- Από τεχνικής άποψης πλοίο καλείται κάθε κοίλο σώμα (σκάφος) το οποίο έχει την ικανότητα πλεύσης σε θαλάσσιες, ποτάμιες, λιμναίες οδούς με ή χωρίς αυτοδύναμη πρόωση (πλοϊμότητα) και έχει συγκεκριμένο ναυτιλιακό σκοπό, ο οποίος προκύπτει από τον τύπο του πλοίου.



Το μέσο μεταφοράς (2/5)

- Βάσει του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) ως πλοίο νοείται κάθε σκάφος, οποιασδήποτε χωρητικότητας το οποίο κινείται στο νερό και έχει οποιοδήποτε σκοπό. Οποιαδήποτε κατασκευή επιπλέει και βρίσκεται προσδεμένη σε σταθερό σημείο διατελώντας βοηθητικό έργο καλείται βοηθητικό ναυπήγημα.
- Τα πλοία, με κριτήριο το μέγεθός των, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:
 - **Handy και Handymax.** Παραδοσιακά φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου , το Handy και οι πιο πρόσφατοι Handymax τύποι είναι πλοία με λιγότερο από 60.000 dwt . Κυρίως μεταφέρουν δημητριακά και τα μικρά χύδην φορτία συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων σιδήρου και χάλυβα, των δασικών προϊόντων και λιπασμάτων. Τα πλοία είναι κατάλληλα για τους μικρούς λιμένες και τις λίμνες.



Το μέσο μεταφοράς (3/5)

- Τα πλοία, με κριτήριο το μέγεθός των, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:
 - **Panamax** : Αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο μέγεθος για τη διέλευση από τη διώρυγα του Παναμά. Το μήκος περιορίζεται στα 275 μέτρα και το πλάτος σε λίγο περισσότερο από 32 μέτρα . Το μέσο μέγεθος ενός τέτοιου πλοίου είναι περίπου 65.000 dwt. Μεταφέρουν κυρίως άνθρακα, σιτηρά, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, δασικών προϊόντων και λιπασμάτων.
 - **Capesize** : Αναφέρεται σε πλοία που δεν μπορούν να χρησιμοποιούν τα κανάλια του Παναμά ή του Σουέζ λόγω του μεγέθους τους. Τα πλοία αυτά εξυπηρετούν τερματικά βαθέν υδάτων για το χειρισμό πρώτων υλών, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα . Διέρχονται από το Cape Horn (Νότια Αμερική) ή το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (Νότια Αφρική) . Το μέγεθός τους κυμαίνεται μεταξύ 80.000 και 175.000 dwt.



Το μέσο μεταφοράς (4/5)

- Τα πλοία, με κριτήριο το μέγεθός των, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:
 - **VLOC / ULOC : Very Large Ore Carrier / Ultra Large Ore Carrier** . Μια ειδική κατηγορία μεταφοράς χύδην φορτίου πάνω από 200.000 dwt για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος . Τα μεγαλύτερα πλοία του ULOC πάνω από 300.000 dwt, μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα μεταξύ της Βραζιλίας και τις παγκόσμιες αγορές (κυρίως στην Ευρώπη και την Ασία). Λόγω του μεγέθους τους, υπάρχει μόνο ένας σχετικά μικρός αριθμός λιμένων σε όλο τον κόσμο με την υποδομή για να τα φιλοξενήσει.
 - **Aframax** : Ένα δεξαμενόπλοιο κανονικού μεγέθους μεταξύ των 75.000 και των 115.000 dwt . Το μεγαλύτερο μέγεθος των δεξαμενόπλοιων στο AFRA (Average Freight Rate Assessment) σύστημα δεξαμενόπλοιων.
 - **Suezmax** : Αυτό το πρότυπο, το οποίο αντιπροσωπεύει τους περιορισμούς της Διώρυγας του Σουέζ, έχει εξελιχθεί. Πριν από το 1967, η Διώρυγα του Σουέζ θα μπορούσε να φιλοξενήσει μόνο δεξαμενόπλοια με μέγιστο αριθμό 80.000 dwt . Το κανάλι έκλεισε το 1967 έως και το 1975 , λόγω διενέξεων. Μόλις ξανάνοιξε το 1975 η ικανότητα του Suezmax έγινε 150.000 dwt.



Το μέσο μεταφοράς (5/5)

- Τα πλοία, με κριτήριο το μέγεθός των, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:
 - **VLCC (Very Large Crude Carriers):** 150.000 έως 320.000 dwt σε μέγεθος. Χρησιμοποιούνται σε λιμάνια που έχουν περιορισμούς στο βάθος, κυρίως γύρω από τη Μεσόγειο, τη Δυτική Αφρική και τη Βόρεια Θάλασσα.
 - **ULCC (Ultra Large Crude Carriers):** 320.000 σε 550.000 dwt σε μέγεθος. Χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου σε μακρινές αποστάσεις από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη, την Αμερική και την Ανατολική Ασία, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας ή το Στενό της Μαλάκα.
- Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά εξυπηρετείται από περίπου 104.300 εμπορικά πλοία, γεγονός που μεταφράζεται σε συνολική χωρητικότητα που ξεπερνά το 1,5 δις dwt σύμφωνα με στοιχεία του 2012.



Πλοία χύδην ξηρού φορτίου (1/2)

- Σε αυτή την κατηγορία, ανήκουν τα Bulk Carriers, τα οποία είναι πλοία μεταφοράς γενικά χύδην ξηρών φορτίων.
- Τα Bulk carriers είναι πλοία στα οποία το φορτίο είναι ομοιογενές, ενώ μεταφέρεται σε μεγάλες ποσότητες χύμα και όχι συσκευασμένο.
- Ο τύπος αυτού του πλοίου είναι ένας από τους τρεις κυρίαρχους, μαζί με τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Ανάλογα με το είδος του χύδην φορτίου που μεταφέρεται, τα Bulk Carriers μπορεί να είναι π.χ. **Bulk Sugar Carrier** (πλοίο μεταφοράς χύδην ζάχαρης), **Bulk Cement Carrier** (πλοίο μεταφοράς χύδην τσιμέντου), **Bulk Salt Carrier** (πλοίο μεταφοράς χύδην αλατιού), **Bulk Bauxite Carrier** (πλοίο μεταφοράς βωξίτη), κ.ο.κ.



Πλοία χύδην ξηρού φορτίου (2/2)

- Το μεγαλύτερα πλοία χύδην ξηρού φορτίου κυμαίνονται σε μέγεθος στα 400,000 dwt.
- Το μέσο μέγεθός τους διαμορφώνεται από 100,000 dwt και 150,000 dwt.
- Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πλοίο Berge Stahl με 365.000dwt και τα πλοία Valemax της Βραζιλιάνικης εταιρίας εξόρυξης Vale που φτάνουν τους 400.000 dwt.
- Συνολικά, το μέγεθος των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου που κυκλοφορεί ξεπερνά τα 620εκ.dwt.
- Η κατασκευή των Bulk Carriers τα τελευταία χρόνια περιλαμβάνει διπλό περίβλημα (double-hull), σύμφωνα δηλαδή με τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα νεοναυπηγηθέντα δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 dwt.



Πλοία χύδην υγρού φορτίου (1/3)

- Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα δεξαμενόπλοια (Oil Tankers), των οποίων τα μεγέθη ξεκινούν από μερικούς τόνους, και κυμαίνονται ανάλογα με τη χρήση για την οποία προορίζονται.
- Τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια καλούνται Ultra Large Crude Carriers (ULCC) τα οποία φτάνουν σε μέγεθος τους 500.00 dwt, ενώ το μέσο μέγεθός του κυμαίνεται μεταξύ των 250.000 dwt – 350.000 dwt.
- Στο παγκόσμιο εμπόριο δραστηριοποιούνται δεξαμενόπλοια που ξεπερνούν σε μέγεθος τα 500 εκ. dwt, ένα μέρος των οποίων χρησιμοποιείται για την μεταφορά πετρελαιοειδών και ένα μέρος για την αποθήκευσή τους, ως αποθηκευτική δηλαδή εγκατάσταση.



Πλοία χύδην υγρού φορτίου (2/3)

- Με τα δεξαμενόπλοια, μεταφέρεται ένα μεγάλο εύρος προϊόντων, όπως είναι για παράδειγμα το πετρέλαιο και τα παράγωγά του, φυσικό αέριο, χημικά, οξέα, καύσιμα και πολλά άλλα.
- Ανάλογα λοιπόν με το φορτίο, μπορούμε να διακρίνουμε πολλούς τύπους δεξαμενοπλοίων, όπως είναι οι παρακάτω:
 - Water Tanker (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς νερού).
 - Chemical Tanker (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών).
 - Bunkering Tanker (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς καυσίμων).
 - Ammonia Tanker (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αμμωνίας).
 - Wine Tanker (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς κρασιού).



Πλοία χύδην υγρού φορτίου (3/3)

- Εκτός από τις παραπάνω μορφές δεξαμενοπλοίων, τα οποία μεταφέρουν αμιγώς υγρά προϊόντα, υπάρχουν και δεξαμενόπλοια τα οποία είναι σχεδιασμένα κάτω από ειδικές προδιαγραφές έτσι ώστε να μεταφέρουν αέρια σε υγροποιημένη μορφή, όπως είναι τα προϊόντα υδρογονανθράκων.
- Τέτοια είναι τα L.N.G. Carrier (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου) και τα L.P.G. Carrier (Πλοίο μεταφοράς αερίων παραγώγων πετρελαίου).



Πλοία γενικού φορτίου (1/4)

- Τα πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) είναι κατάλληλα διαμορφωμένα, έτσι ώστε να μεταφέρουν φορτία σε μοναδοποιημένη μορφή και μάλιστα, όπως είναι ευρέως διαδεδομένη, σε containers (η μορφή αυτή μοναδοποίησης είναι γνωστή ως containerization).
- Μερικοί τύποι πλοίων γενικού φορτίου, είναι οι παρακάτω :
 - Container Ship (κλασικός τύπος πλοίου μεταφοράς container).
 - Pallet Ship (παλλετοφόρο πλοίο).
 - Cargo Liner (πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου, που δρομολογείται σε τακτικές γραμμές).
 - Container Liner (κλασικός τύπος containership, που δρομολογείται σε τακτικές γραμμές).
 - Vehicle Carrier (πλοίο μεταφοράς οχημάτων).



Πλοία γενικού φορτίου (2/4)

- Μερικοί τύποι πλοίων γενικού φορτίου, είναι οι παρακάτω :
 - Vehicle Carrier (πλοίο μεταφοράς οχημάτων).
 - Container Dock Ship (πλοίο container για ντόκο).
 - Fish Carrier (πλοίο μεταφοράς ψαριών).
 - Refrigerated Vessel (κλασικό πλοίο ψυγείο, μεταφοράς παντός φορτίου).
 - Ro-Ro Ships (πλοία φορτοεκφόρτωσης με σύστημα roll-on, roll-off).
 - Lo-Lo Ships (πλοία φορτοεκφόρτωσης με σύστημα Lift-on, Lift-off).



Πλοία γενικού φορτίου (3/4)

- Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαφοροποιούνται από τα λοιπά πλοία αυτής της κατηγορίας διότι χρησιμοποιούν εμπορευματοκιβώτια διαφόρων μεγεθών με κυρίαρχα εκείνα μήκους 20 ποδιών (ή 6.09μ) και 40 ποδιών (ή 12.18μ) για την φορτοεκφόρτωση και μεταφορά φορτίων.
- Τα εμπορευματοκιβώτια 20 ποδιών, τα οποία καλούνται “a Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)” αποτελούν την βασική μονάδα μέτρησης των εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα το μέγεθος των πλοίων και του φορτίου να μετράτε σε TEU.
- Τα πλοία των 40 ποδιών μήκος (= 2 TEU) αποτελούν το πιο συχνό μέγεθος εμπορευματοκιβωτίων σήμερα.



Πλοία γενικού φορτίου (4/4)

- Η μοναδοποίηση των εμπορευμάτων είχε σαν κύριο στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς, την ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και τέλος, τον περιορισμό της καταστροφής των, που συντελείτο τόσο κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους, όσο και της φορτοεκφόρτωσής τους.
- Τα πλεονεκτήματα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία ενώ αρχικά να μεταφέρουν έως 1.000 TEU (1960) σταδιακά αύξησαν το μέγεθος τους και σήμερα δύνανται να μεταφέρουν έως και 14.500 TEU (**Post New Panamax Ships**), ενώ από το 2013 και μετά αναμένεται να κυκλοφορήσουν πλοία μεταφοράς 18.000 TEU (Triple E class).
- Σύμφωνα με την UNCTAD το 2012 κυκλοφόρησαν 5012 πλοία με συνολική χωρητικότητα 15.406.610 TEU.



Επιβατηγά πλοία (1/2)

- Τα επιβατηγά πλοία, αφορούν βέβαια τις μετακινήσεις ανθρώπων, οι οποίες συνήθως οφείλονται κυρίως σε λόγους αναψυχής, και επαγγελματικούς. Οι τύποι αυτών των πλοίων διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που εκτελούν, όπως για παράδειγμα :
 - Passenger Vessel (Επιβατηγό πλοίο).
 - Cruise Liner (Κρουαζιερόπλοιο γραμμής).
 - Passenger liner (Επιβατηγό πλοίο γραμμής).
 - Coasters (Ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία) κ.α.



Επιβατηγά πλοία (2/2)

- Τα επιβατηγά πλοία εξυπηρετούν μικρές σχετικά αποστάσεις ενώ τα κρουαζιερόπλοια μεταφέρουν επιβάτες σε μεγαλύτερες αποστάσεις για λόγους αναψυχής με το ταξίδι να διαρκεί συνήθως περισσότερες ημέρες.
- Τα πρώτα είναι μικρότερα και γρηγορότερα πλοία ενώ τα κρουαζιερόπλοια είναι πλοία μεγάλης χωρητικότητας και παρέχουν μεγάλο εύρος υπηρεσιών.
- Το 2011 περίπου 19εκ. επιβάτες μεταφέρθηκαν με κρουαζιερόπλοια, με τις μεγαλύτερες αγορές να είναι εκείνες της Μεσογείου (καλοκαιρινοί μήνες) και της Καραϊβικής (χειμερινοί μήνες).



Βιβλιογραφία

Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Γ Έκδοση, ISBN: 978-960-9356-81-7, Αθήνα 2013.





Τέλος Ενότητας

Επεξεργασία: Ευστάθιος Μπουχουράς
Θεσσαλονίκη, Εαρινό Εξάμηνο 2013-2014



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

