ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Chief Operating Officer της Contships Management

10% **του εν ενεργεία στόλθυ καλύπτουν τα επίπεδα του βιβλίου παραγγελιών feeder containerships**

Στον **Αντώνη Τσιπλάκη**
atsimplakis@naftemporiki.gr

Με τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς ουσιαστικά δημιουργείται μια «τεχνητή» έλλειψη χωρητικότητας, τονίζει, εταξύ άλλων στη «Ν», ο COO της Contships, Άγγελος Τυρογαλάς.

«Εξαιρετικά θετικές οι προοπτικές για τα feeder containerships»

Ευοίωνες συνθήκες στην αγορά διαμορφώνουν η υψηλή ζήτηση και η χαμηλή προσφορά

Σε καλές θάλασσες αναπτύσσονται τα τελευταία επτά με οκτώ χρόνια τα feeder containerships. Μια κατηγορία πλοίων που είναι απαραίτητη για να φτάσει ένα προϊόν στον τελικό καταναλωτή.

Όπως περιγράφει στη «Ν» ο κ. Άγγελος Τυρογαλάς, Chief Operating Officer (COO) της Contships Management, που διαχειρίζεται στόλο 42 feeder containerships, τα πλοία αυτά «είναι ένας πολύ σημαντικός κρίκος στην αλυσίδα των logistics. Καθώς τα mother ships, τα μεγάλα δηλαδή containerships εγκαταλείπουν όλο και περισσότερο (τα μεγαλύτερα έχουν φτάσει τα 24.000 κυβικά σήμερα), πάντα θα υπάρχει η ανάγκη να φτάσει το προϊόν στο τελικό λιμάνι-προορισμό».

Παράλληλα, και το βιβλίο παραγγελιών για πλοία του συγκεκριμένου τύπου είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα (όλις 10%). «Αυτά είναι δύο στοιχεία που καταδεικνύουν τη δυναμική του κλάδου για τα επόμενα χρόνια, υψηλή ζήτηση λόγω των αναδικών χαρακτηριστικών των feeders και χαμηλή -σε σχέση με άλλους τύπους πλοίων- προσφορά στην αγορά», σημειώνει χαρακτηριστικά και συμπληρώνει ότι με τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς ουσιαστικά δημιουργείται μια «τεχνητή» έλλειψη χωρητικότητας. «Θεωρούμε έτσι ότι οι προοπτικές στα feeder είναι εξαιρετικά θετικές», υπογραμίζει ο κ. Τυρογαλάς.

Ποιες είναι οι ιδιαιτερότητες των πλοίων feeder, κ. Τυρογαλά;

«Στην Contships διαπιστώνουμε ότι τα containers feeder εξυπηρετούν συνήθως τις δύο άκρες του ναυτιλιακού εφοδιαστικού κύκλου. Όλοι ξέρουμε ότι τα μεγάλα mother ship αποπλέουν, για παράδειγμα, από Σαγκάη και πιάνουν Πειραιά για να παραδώσουν το φορτίο τους. Όπως, ο Πειραιάς είναι κυρίως διαμετακομιστικό λιμάνι. Τα containers που αφορούν την εσωτερική αγορά της χώρας είναι λίγα. Τα περισσότερα προορίζονται για γειτονικές χώρες και μικρότερα λιμάνια. Και εδώ αναλαμβάνουν τα feeder, να εταφέρουν δηλαδή το διαμετακομιστικό φορτίο από τα terminals του Πειραιά στον τελικό του προορισμό, στα χέρια του αγοραστή.

Το ίδιο ισχύει και για την άλλη πλευρά της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στο λιμάνι της Σαγκάης π.χ. δεν φορτώνονται containers με προϊόντα που παράγονται όνο σε εργοστάσια της περιοχής αλλά και από άλλες περιοχές της Κίνας. Σε πολλές περιπτώσεις λοιπόν, τα containers αυτά φτάνουν στη Σαγκάη επίσης με πλοία τύπου feeder, από γειτονικά μικρότερα λιμάνια είτε εντός είτε εκτός Κίνας.

Τα feeder είναι πλοία που χαρακτηρίζονται από ευελιξία και έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μικρότερα σε έγεθος και υποδομές λιμάνια, ενώ πορούν να εταφέρουν και containers ψυγεία σε εγάλο ποσοστό της εταφορικής τους ικανότητας. Αρκετά από αυτά επίσης διαθέτουν και δικούς τους γερανούς (κρένια), ώστε να πορούν να λειτουργήσουν σε λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίς υποδομές φορτοεκφόρτωσης. Διαθέτουν επίσης και bow thrusters, που βοηθούν στη σωστή, ασφαλή και γρήγορη πλοήγηση του πλοίου έσα σε μικρό λιμάνι χωρίς βοήθεια ρυμουλκού».

Γιατί μια ναυτιλιακή εταιρεία, και ιδιαίτερα μια παραδοσιακή ελληνική, να επιλέσει σε αυτό τον κλάδο;

«Τα containerships όπως και τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια, εξυπηρετούν τους δικούς τους τομείς του θαλάσσιου εμπορίου. Τα containers feeder είναι ένας πολύ σημαντικός κρίκος στην αλυσίδα των Logistics. Καθώς τα mother ships, τα μεγάλα δηλαδή containerships, μεγαλώνουν όλο και περισσότερο (τα μεγαλύτερα έχουν φτάσει τα 24.000 κυβικά σήμερα), πάντα θα υπάρχει η ανάγκη να φτάσει το προϊόν στα τελικό λιμάνι-προορισμό. Λιμάνια που στη μεγάλη τους πλειονότητα δεν πορούν να εξυπηρετήσουν τα μεγάλα πλοία.

Παράλληλα, το order book είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα (όλις 10%) του εν ενεργεία στόλου, ενώ στα containerships συνολικά έχει φτάσει το 25% σήμερα. Αυτά είναι δύο στοιχεία που καταδεικνύουν τη δυναμική του κλάδου για τα επόμενα χρόνια, υψηλή ζήτηση λόγω των αναδικών χαρακτηριστικών των feeder και χαμηλή -σε σχέση με άλλους τύπους πλοίων- προσφορά στην αγορά.

Θεωρούμε έτσι ότι οι προοπτικές στα feeder είναι εξαιρετικά θετικές».

Ποια είναι τα κοινά και ποιες οι διαφορές της αγοράς των feeder containerships σε σχέση με τα μεγαλύτερα πλοία του κλάδου;

«Κοινή είναι η ανάγκη όλα τα πλοία να εκτελούν τα δρομολόγιά τους σε ακριβή χρόνο χωρίς καθυστερήσεις, ώστε το τελικό προϊόν να φτάνει στο σωστό χρόνο είτε στο εργοστάσιο που το χρειάζεται είτε στον τελικό καταναλωτή. Η μεγάλη διαφορά από πλευράς operation με τα μεγαλύτερα πλοία είναι ο αριθμός των λιμανιών που πιάνουν κάθε φορά και ο χρόνος στον οποίο παραμένουν σε αυτά. Ενδεικτικά, ένα από τα μεγάλα πλοία θα πιάσει σε διάστημα τριών εβδομάδων σε 4 λιμάνια, ενώ ένα round trip 7 ημερών ενός feeder καλύπτει τουλάχιστον 4 λιμάνια. Κάθε δεύτερη έρα βρίσκεται σε λιμάνι».

Σε επίπεδο στόλου, σε αυτά τα μεγέθη υπάρχει επάρκεια;

«Εξαιτίας των τεράστιων προβλημάτων που έχουν δημιουργήσει στην εφοδιαστική αλυσίδα οι επιπτώσεις της πανδημίας, δεν υπάρχει container πλοίο αναύλωτο παγκοσμίως. Ακόμα και αν η κατάσταση εξομαλυνθεί σταδιακά, η πλειονότητα των πλοίων στην αγορά είναι ναυλωμένη έχρι και το τέλος του 2023. Με αυτή την έννοια δεν αναμένεται να αντιπροσωπεύσουν ως κλάδος ζητήματα επάρκειας.

Παράλληλα, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, που έρχονται σπρώχνουν όλο το κομάτι του Logistics να μειώσει τις εκπομπές αερίων ρύπων, θα έχουν ως αποτέλεσμα να μειώσουν ταχύτητα τα πλοία. Με τον τρόπο αυτό ουσιαστικά δημιουργείται μια "τεχνητή" έλλειψη χωρητικότητας, αφού μικρότερη ταχύτητα σημαίνει εγαλύτερος χρόνος ταξιδιών, άρα ανάγκη για περισσότερα πλοία, για να καλυφθούν οι χρόνοι και οι ανάγκες της αγοράς».

Όσον αφορά την αγορά, τα containerships τα δύο τελευταία χρόνια έχουν εκμεταλλευτεί την πρωτοφανή έκρηξη των ναύλων, έπειτα από μια πολύ δύσκολη δεκαετία. Η εικόνα είναι όμοια και στα feeder ή οι αρχές που διέπουν τη συγκεκριμένη αγορά διαφέρουν;

«Η εικόνα είναι ίδια, τα feeder ακολουθούν την υπόλοιπη αγορά όσον αφορά τους ναύλους. Παρ' όλα αυτά για να είμαστε σαφείς, η μεγάλη έκρηξη δεν εξισορροπεί την επένδυση που έχει κάνει κάποιος που μπήκε στην αγορά πριν από 10 ή περισσότερα χρόνια. πλαδή, με δύο χρόνια πολύ καλά δεν σβήνει το αρνητικό πρόσημο που είχε ο κλάδος την προηγούμενη δεκαετία. Η Contships στάθηκε τυχερή, διότι ο κ. Νικόλας Πατέρας επένδυσε στον κλάδο μετά τα έσα της αρνητικής δεκαετίας (2015-2020), αγοράζοντας 50 πλοία από Γερμανούς πλοιοκτήτες».

> **Όσο θα υπάρχει ανάγκη μεταφοράς τελικών προϊόντων (καταναλωτικά αγαθά), τη «δουλειά» θα την κάνουν τα containerships.**

Όσον αφορά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, πόσο επηρεάζουν οι νέοι κανονισμοί, όπως το CII (Carbon Intensity Indicator), τη λειτουργία αυτού του τύπου των πλοίων; Ανάλογα και για το σύστημα με πορείας ρύπων.

«Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί που έρχονται κατά κύριο λόγο αφορούν δυο το είς. Ο πρώτος είναι το πράσινο καύσιμο του έλλοντος. Μόνο που σήμερα κανένας δεν πορεί να πει με βεβαιότητα ποιο θα είναι αυτό, άρα και να επενδύσει η βιομηχανία σε αυτό. Το ρίσκο αλλά και το κόστος μιας τέτοιας επένδυσης είναι πολύ υψηλά, χωρίς οι αρμόδιοι να έχουν ξεκαθαρίσει το τοπίο για το καύσιμο του έλλοντος αλλά και για τις υποδομές που αυτό θα χρειαστεί σε όλα τα λιμάνια και τα πλάτη του πλανήτη.

Σε σχέση με τον κανονισμό του CII, που τίθεται σε ισχύ το 2023 και είναι ο κανονισμός που μετράει την ένταση του άνθρακα που εκπέμπουν τα πλοία, για τα feeder έχει ένα καλό στόχο. Νομίζω πάρα έχουν στα λιμάνια όσο το δυνατό λιγότερο γίνεται. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, θα πρέπει οι λιμενικές υποδομές ές να είναι τέτοιες ώστε να πορούν να εξυπηρετήσουν έσα στα χρονοδιαγράμματα που θέτουν οι κανονισμοί τα πλοία. Σε συνδυασμό με το πλάνο του ναυλωτή. Φυσικά, χρειάζεται βελτίωση στα πλάνα από τους εγάλους Liners (ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών), που διαχειρίζονται τα mega containerships, ώστε να συμπίπτουν με τα round trips των feeder.

Όσον αφορά το Σύστημα Εμπορίας Ρύπων έχει ξεκαθαριστεί από την Ε.Ε. ότι η ευθύνη και το κόστος καταβολής των δικαιωμάτων αφορούν τους ναυλωτές και όχι τους πλοιοκτήτες.

Θεωρούμε ότι οι νέοι κανονισμοί θα επιφέρουν αλλαγές στη εταφορική αλυσίδα. Αλλά όσο θα υπάρχει ανάγκη εταφοράς τελικών προϊόντων (καταναλωτικά αγαθά) τη "δουλειά" θα την κάνουν τα containerships, τα οποία έχουν και ένα σαφώς πολύ καλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα σε σχέση με τις οδικές εταφορές».

Αγορές ή ναυπηγήσεις αυτή την περίοδο όσον αφορά το επενδυτικό κομάτι - και γιατί;

«Και οι δύο επιλογές αυτή την περίοδο έχουν ενδιαφέρον. Αγορά γιατί σε μια "καλή αγορά", όπως είναι στα containerships την τελευταία διετία, το πλοίο το παραλαμβάνεις άμεσα και πορείς να εκμεταλλευτείς γρήγορα τη θετική ναυλαγορά. Από την άλλη πλευρά, οι νέες ναυπηγήσεις έχουν αυτή την περίοδο το πλεονέκτημα του μικρότερου, κατ' αναλογία, κόστους. Εάν πούμε ότι ένα νεότευκτο feeder, με κύκλο ζωής τα 25 χρόνια, κοστίζει για να το παραγγείλεις 25 εκατ. δολάρια, η αγορά ενός μεταχειρισμένου 15ετίας ένα - ντι 18 εκατ. δολαρίων είναι σαφώς πιο ακριβή. Επιπλέον, με μια καινούργια ναυπήγηση απολαμβάνεις καινούργιες τεχνολογίες». *[SID:15424697]*

> **Τα feeder containerships διαθέτουν ευελιξία και έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μικρότερα λιμάνια.**