



# Contships: Η μεγαλύτερη private feeder εταιρεία

Η ναυτιλιακή που άλλαξε τα μερίδια του ελληνικού εφοπλισμού στα containerships - Μεταφέρει 1,7 εκατ. TEUs τον χρόνο

Του **Αντώνη Τσιμπλάκη**  
atsimplakis@naftemporiki.gr

**ΑΠΟ ΤΟ 2015**, μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, η Contships Management, του Νικόλα Δ. Πατέρα, πέτυχε να γίνει η μεγαλύτερη ανεξάρτητη εταιρεία διαχείρισης containerships τύπου feeder, μεταφορικής ικανότητας από 800 έως 1.500 TEUs, στον κόσμο.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 έφερε μεγάλες ανακατατάξεις και στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Ειδικά στον τομέα των containerships, όπου μέχρι τότε ο ελληνικός εφοπλισμός είχε πολύ περιορισμένη παρουσία συγκριτικά με άλλους τομείς, όπως είναι τα τάνκερ και τα bulk carriers.

Η μεγάλη οικονομική κρίση «αδυνάτισε» πολλές ναυτιλιακές εταιρείες από χώρες με μεγάλη παρουσία στον συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλίας, όπως η Γερμανία, και έδωσε το έναυσμα για μεγάλες επενδύσεις και σε αυτό τον κλάδο από την ελληνική ναυτιλία. Σήμερα έχει φτάσει να ελέγχει πάνω από το 6% της παγκόσμιας χωρητικότητας, παρά το γεγονός ότι η χώρα μας δεν διαθέτει εταιρείες τακτικών γραμμών.

Πίσω στο 2015, μια από τις πλέον παραδοσιακές ελληνικές ναυτικές οικογένειες, η οικογένεια Πατέρα από τις ξακουστές Οινούσους, αποφασίζει να επενδύσει σε έναν κλάδο που είναι ζωτικής σημασίας για τη σωστή λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα container feeders που μεταφέρουν από 800 μέχρι 1.500 «κουτιά» και τα οποία έχουν τη δυνατότητα να πάνε ακόμα και στα πιο δύσκολα λιμάνια.

Η Contships ιδρύεται το 2015, αγοράζει 58 πλοία μέσα σε 5 χρόνια, και ξεκινάει το ταξίδι της. Μέσα σε λίγα χρόνια, με αγορές αλλά και



Τα container feeders του Νικόλα Πατέρα μεταφέρουν από 800 μέχρι 1.500 «κουτιά» και μπορούν να προσεγγίζουν και στα πιο δύσκολα λιμάνια.

## Μια ιστορία που ξεκίνησε με ιστιοφόρα το 1870

**Η ΝΑΥΤΙΚΗ** ιστορία της οικογένειας Πατέρα ξεκίνησε με την επένδυση σε ιστιοφόρα το 1870. Στη συνέχεια επεκτάθηκε σε ατμόπλοια, καθώς και πλοία γενικού φορτίου και μεταφορικής χύδην ξηρού φορτίου. Η Contships έχει αγοράσει μέχρι σήμερα 58

feeders και σήμερα διαχειρίζεται 46 πλοία που καλύπτουν το πρώτο αλλά και το τελευταίο μίλι της αλυσίδας εφοδιασμού στο πλαίσιο του συστήματος hub-and-spoke.

Ο στόλος της προσεγγίζει σε λιμάνια 4.800 φορές και μετα-

φέρει ετησίως 1,7 εκατ. TEUs, ενώ απασχολεί 1.000 ναυτικούς και 125 στελέχη στη στεριά. Η εταιρεία συνεργάζεται σταθερά με τους κορυφαίους ναυλωτές στον κόσμο, όπως είναι οι εταιρείες τακτικών γραμμών MSC, Maersk Line, CMA-CGM, COSCO, Hapag

Lloyd και ONE. Τα πλοία της εταιρείας δραστηριοποιούνται επί του παρόντος στην Καραϊβική, στην Άπω Ανατολή, στην Αυστραλασία, στη Δυτική και Ανατολική Αφρική, στη Βόρεια Ευρώπη και στη Μεσόγειο.

[SID:21695203]

46

feeder container-ships μετράει σήμερα ο στόλος της Contships Management.

σωστές πωλήσεις αυξάνει διαρκώς τον στόλο της, ο οποίος μετράει σήμερα 46 feeder containerships μεταφορικής ικανότητας από 800 μέχρι 1.500 TEUs. Αριθμός που την κατατάσσει στην πρώτη θέση παγκοσμίως ως private ανεξάρτητη εταιρεία στον συγκεκριμένο τύπο πλοίων.

Ο Όμιλος Πατέρα και η Contships στηρίζουν σταθερά τη ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη της PPA-COSCO

Shipping στην Ελλάδα, με επισκευές περισσότερων των 23 πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από τότε που η COSCO ανέλαβε τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ στον Πειραιά, φέρνοντας με τον τρόπο αυτό περαιτέρω συνάλλαγμα στον τόπο. Για τον λόγο αυτό, η Contships και συγκεκριμένα ο κ. Νικόλας Πατέρας, βραβεύτηκε από την PPA-COSCO Shipping. Επισημαίνεται ότι η εταιρεία έχει εκφράσει την πρόθεσή της να συνεχίσει να πραγματοποιεί τους

δεξαμενισμούς των πλοίων στις εγκαταστάσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης που είναι υπό τη διαχείριση του ΟΛΠ - COSCO.

### Οι κανονισμοί

Η εταιρεία έχει εκφράσει και τον προβληματισμό της για τις επιπτώσεις που θα έχει στον συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλίας ο δείκτης έντασης άνθρακα που καθιερώθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Ο κανονισμός του IMO για την ένταση του άνθρακα θέτει

τα πλοία feeder σε μειονεκτική θέση, καθώς σχεδόν όλα τα ταξίδια είναι μικρότερα των 3 ημερών, σε συνδυασμό με τις μεγάλες παραμονές στα λιμάνια, σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εκτελούν τα μακρινά ταξίδια με συγκριτικά σύντομες παραμονές στα λιμάνια. Η βαθμολογία του CII αξιολογεί τις εργασίες που εκτελούνται κατά τη διάρκεια του πλοίου και όχι κατά την παραμονή του στο λιμάνι.