

---

## Να σταματήσει ο «πόλεμος της χωρητικότητας» ζητά η MSC

---

2017/06/05 20:55 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

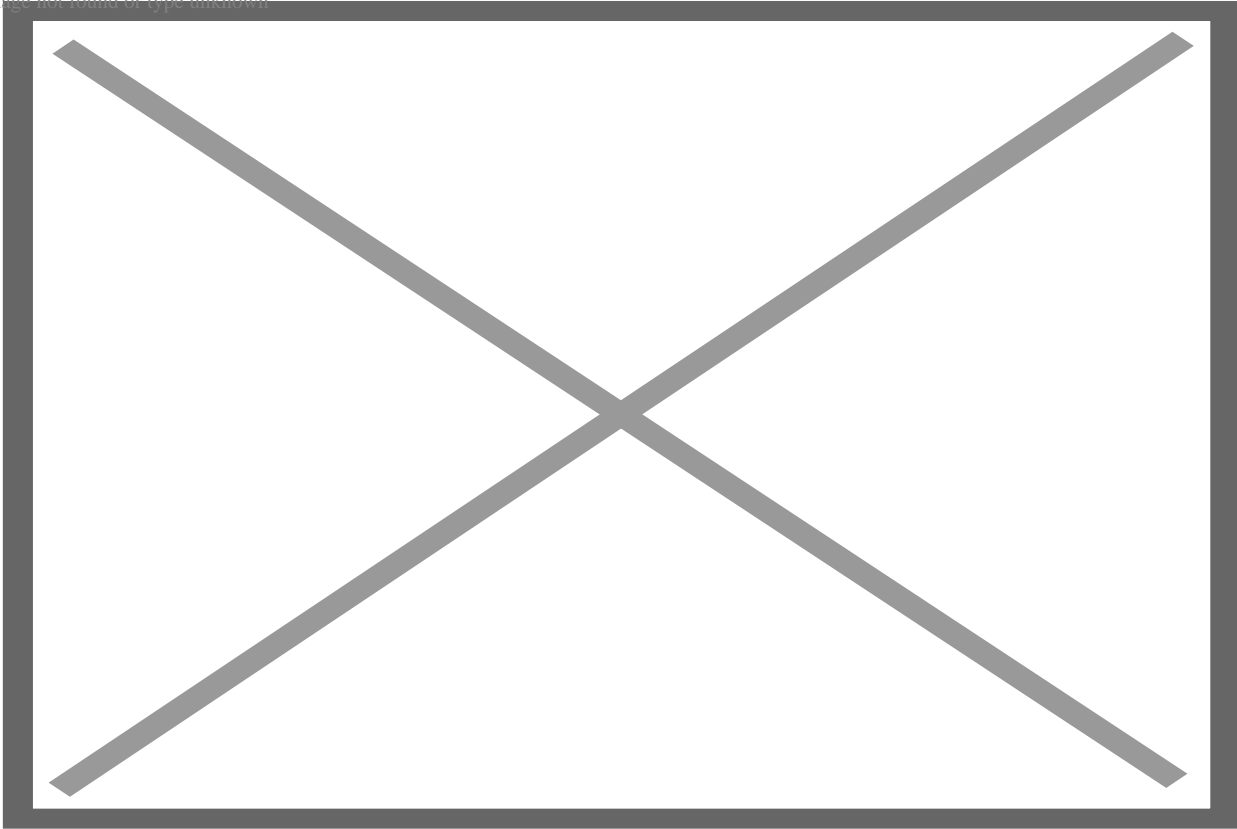
Να σταματήσει ο «πόλεμος της χωρητικότητας» στα containerships προτείνει ο διευθύνων σύμβουλος της Mediterranean Shipping Company, Diego Aronte.

Ο ισχυρός άντρας της δεύτερης μεγαλύτερης ναυτιλιακής εταιρείας τακτικών γραμμών στον κόσμο, η οποία «τρέχει» και ένα τεράστιο ναυπηγικό πρόγραμμα για 22 πλοία, ορισμένα εκ των οποίων είναι μεγαλύτερα των 20.000 teu το καθένα, σημειώνει ότι δεν θεωρεί λογικό να κατασκευαστούν containerships μεγαλύτερης χωρητικότητας από τα 20.000 teu.

**«Αν τα 20.000 teu είναι το όριο; Ας το ελπίσουμε»**, σημειώνει ο κ. Aronte και προσθέτει ότι «δεν είναι τεχνικό το ζήτημα, αλλά οτιδήποτε πάνω από αυτή τη χωρητικότητα θα είναι εφιάλτης. Κάθε φορά που χτίζουμε μεγαλύτερα πλοία, προκειμένου να πετύχουμε οικονομίες κλίμακας, καταστρέφουμε τις αξίες των μικρότερων σε χωρητικότητα πλοίων».

Ο κ. Aronte, στέλνοντας μήνυμα στους ανταγωνιστές του και δικαιολογώντας το τεράστιο ναυπηγικό πρόγραμμα που έτρεξε η MSC, σημείωσε ότι δεν ήταν αυτοί που προχώρησαν πρώτοι σε παραγγελίες τόσο μεγάλων πλοίων.

Σημειώνεται ότι ο πρώτος ναυτιλιακός όμιλος που προχώρησε σε παραγγελίες πολύ μεγάλων πλοίων ήταν οι «συνεργάτες» της MSC στη 2M, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών στον κόσμο, η Maersk.



Σχολιάζοντας μάλιστα τις εξελίξεις σε μια άλλη εταιρεία, τη γερμανική Rickmers, που είναι στα πρόθυρα της πτώχευσης και πουλάει τον στόλο της, ανέφερε ότι αυτό είναι αποτέλεσμα των παραγγελιών για νέα πλοία που κατέθεσαν Γερμανοί πλοιοκτήτες, θέλοντας να κερδοσκοπήσουν και όχι με βάση τις ανάγκες της αγοράς.

Σχολιάζοντας το μέγεθος του στόλου της MSC, πάντως, **ανέφερε ότι θεωρεί ότι έχει υπεραρκετή χωρητικότητα**, προκειμένου να διαθέσει στην αγορά και σημείωσε ότι η εταιρεία δεν σχεδιάζει να συνεχίσει να επεκτείνεται σε αυτή τη φάση.

### **Οι εκτιμήσεις για εφέτος**

«Είμαστε πολύ μακριά από εκεί που θα έπρεπε να είμαστε», σχολίασε ο κ. Aronte αναφορικά με την πορεία των ναύλων, αλλά προσέθεσε ότι ο κλάδος βλέπει πια «φως στο τούνελ».

Τις εκτιμήσεις του επιβεβαιώνει η Drewry, η οποία υπολογίζει ότι, στο τέλος της χρονιάς, οι εταιρείες θα καταγράψουν λειτουργικά κέρδη 1,5 δισ. δολ.

Η γνωστή εταιρεία ναυτιλιακών αναλύσεων επισημαίνει ότι οι αρχικές εκτιμήσεις έδειχναν λειτουργική κερδοφορία για τον κλάδο, το πρώτο τρίμηνο του 2017, αλλά προσθέτει ότι η ανάκαμψη ξεκίνησε τελικά από το δεύτερο τρίμηνο της χρονιάς.

«Ως εκ τούτου, παρά την απογοητευτική αρχή για το 2017, δεν βλέπουμε κανέναν λόγο να υποβαθμίσουμε την εκτίμηση για τα κέρδη της χρονιάς. Αντίθετα, κατά πάσα

πιθανότητα θα την αναβαθμίσουμε», σημείωσε η Drewry και πρόσθεσε:

«Οι liners **θα πρέπει να περιμένουν λίγο περισσότερο από όσο αναμέναμε για να επιστρέψουν στην κερδοφορία**, αλλά όλες οι ενδείξεις αναφέρουν ότι αυτό θα συμβεί με τα αποτελέσματα εξαμήνου».

### **Τα μεγάλα πλοία**

Στον στόλο της Orient Overseas Container Line ανήκει το μεγαλύτερο containership στον κόσμο αυτή τη στιγμή. Παρέλαβε το χωρητικότητας 21.413 teu «OOCL Hong Kong», το οποίο αντικατοπτρίζει το πέρασμα της εταιρείας στη νέα εποχή, όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Chee-chen Tung.

Πρόκειται για ένα πλοίο μήκους 400 μέτρων, το οποίο είναι το τρίτο στον κόσμο άνω των 20.000 teu αυτή τη στιγμή.

Έχουν προηγηθεί τα «Madrid Maersk» των 20.600 teu τον προηγούμενο Απρίλιο και το «MOL Triumph» των 20.170 teu τον προηγούμενο Μάρτιο.

Από τα Triple E της Maersk των 18.340 teu το καθένα το 2013, σύμφωνα με τα στοιχεία της Alphaliner, έχουν παραδοθεί μέχρι σήμερα 54 Ultra Large Containerships, ενώ ακόμα 51 θα παραδοθούν στις ναυτιλιακές εταιρείες τα επόμενα δύο χρόνια.

Πλοία αυτού του μεγέθους διαχειρίζονται οι Maersk, MSC, OOCL, MOL, UASC, Cosco, CMA CGM και Evergreen.

### **Αναδημοσίευση από την «Ναυτεμπορική»**