

## Οι Έλληνες εφοπλιστές θέλουν να επωφεληθούν από την άνοδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)

2019/01/04 10:15 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Οι Έλληνες εφοπλιστές στοιχηματίζουν στη μεγάλη άνοδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου», γράφει η γερμανική Handelsblatt και προσθέτει : «Οι συνεχιστές του μεγιστάνα εφοπλιστή Ωνάση επενδύουν δισεκατομμύρια σε τάνκερ μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Ειδικοί του κλάδου προειδοποιούν για υπερπροσφορά στην ικανότητα μεταφοράς, αλλά οι Έλληνες θέλουν να είναι προετοιμασμένοι».

Η γερμανική οικονομική εφημερίδα αναφέρεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών σε LNG- τάνκερ, παρουσιάζοντας αναλυτικά στοιχεία.

Όπως αναφέρεται, δύο ημέρες πριν το τέλος του 2018, το τάνκερ **Maria Energy** του εφοπλιστικού ομίλου «Τσάκος» κατέπλευσε στο νησάκι του Πειραιά, Ρεβυθούσα, όπου βρίσκεται ο τερματικός σταθμός LNG (υγροποιημένου φυσικού αερίου), μεταφέροντας για πρώτη φορά υγροποιημένο φυσικό αέριο από το Τέξας (ΗΠΑ) στην Ελλάδα όγκου 150.000 κ.μ.

Εκτός από τον όμιλο «Τσάκος», ενδιαφέρον για LNG τάνκερ εκδηλώνεται και από άλλες ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες, όπως η **Gaslog** του Πέτρου Λιβανού, η οποία παρήγγειλε πριν τα Χριστούγεννα δύο τάνκερ στη Samsung Heavy Industries, συνολικού κόστους 378 εκατ. δολ., με ικανότητα μεταφοράς 178.000 κ.μ. Η ίδια εταιρία είχε παραγγείλει δύο ακόμα LNG τάνκερ τον Αύγουστο.

Ο Λιβανός έχει κλείσει ήδη συμβόλαια μεταφοράς LNG από το Texas, με τον αμερικανικό ενεργειακό όμιλο Cheniere, για τα τάνκερ που θα παραδοθούν το δεύτερο εξάμηνο του 2021, σύμφωνα με το δημοσίευμα.

Η Handelsblatt τονίζει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές θέλουν να επωφεληθούν από την **μεγάλη άνοδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου**.

Από τις 65 παραγγελίες LNG τάνκερ στην Άπω Ανατολή για το 2018, οι 33 προέρχονται από την Ελλάδα.

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν παραγγείλει καράβια αξίας 8,9 δισ. ευρώ το 2018 και τα 2/3 αφορούν τάνκερ μεταφοράς φυσικού αερίου.

Το αλάνθαστο ένστικτό τους για την τάση στις μεταφορές των φορτηγών πλοίων εξασφαλίζει την επιτυχία τους, γράφει η εφημερίδα . Διαθέτουν, έτσι, το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως και ελέγχουν τον 1/5 του παγκόσμιου τονάζ, όντας μπροστά από την Ιαπωνία, την Κίνα και τη Γερμανία στην κατάταξη.

## **Ο Ωνάσης διέσωσε τη γερμανική εφοπλιστική βιομηχανία**

Όπως επισημαίνεται στο δημοσίευμα, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Έλληνες εφοπλιστές Λιβανός, Νιάρχος, Λαιμός και Λάτσης κυριάρχησαν διεθνώς στη μεταφορά πετρελαίου με τα τάνκερ τους.

Εξάλλου, ο **Αριστοτέλης Ωνάσης**, «ο βασιλιάς των τάνκερ», θεωρείται ότι διέσωσε τη γερμανική εφοπλιστική βιομηχανία, με παραγγελίες, μεταπολεμικά, 18 πλοίων σε Βρέμη, Κίελο και Αμβούργο.

Η καθέλκυση του τάνκερ «Τίνα Ωνάση» το 1953 στο Αμβούργο, του μεγαλύτερου τάνκερ της εποχής, πραγματοποιήθηκε ενώπιον 100.000 θεατών.

Μέχρι στιγμής, ο «μαύρος χρυσός» ήταν ιδιαίτερα προσοδοφόρος για τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι έχουν πλέον στραφεί στη μεταφορά LNG.

Το υγροποιημένο φυσικό αέριο έχει καταστήσει πιο ευέλικτο το εμπόριο και τη μεταφορά φυσικού αερίου, διότι οι χώρες που το λαμβάνουν δεν εξαρτώνται από αγωγούς και προμηθευτές, τονίζει η Handelsblatt.

Για το 2018, η έμφαση από τους Έλληνες εφοπλιστές δόθηκε στο υγροποιημένο φυσικό αέριο. Η **Gaslog** του Π. Λιβανού διαθέτει 26 LNG τάνκερ, ενώ εννέα ακόμα βρίσκονται υπό κατασκευή.

Η **TMS Cardiff Gas** του εφοπλιστή Χρήστου Οικονόμου έχει κάνει οκτώ παραγγελίες τάνκερ σε δύο ναυπηγεία. Και ο εφοπλιστής **Βαγγέλης Μαρινάκης** έχει παραγγείλει τέσσερα LNG τάνκερ.

Επίσης, η εφοπλιστική **οικογένεια Αγγελικούση** έχει παραγγείλει δύο τάνκερ αξίας 370 εκατ. δολ. στο κορεάτικο ναυπηγείο Daewoo.

Με την παραγγελία αυτή, τα LNG τάνκερ της οικογένειας ανέρχονται στα 37 συνολικά, με τα 27 να βρίσκονται ήδη σε χρήση και τα 10 υπό κατασκευή. Ο εφοπλιστικός όμιλος Αγγελικούσης κατέχει την πρώτη θέση, ελέγχοντας 125 πλοία με ικανότητα μεταφοράς 24 εκατ. τόνους νεκρού βάρους (DWT), όπως αναφέρεται.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχουν μόνο ανακαλύψει την τάση για τα LNG τάνκερ νωρίτερα από τους ανταγωνιστές τους, αλλά έχουν επηρεάσει και το σχεδιασμό τους.

Πρόσφατα παραδόθηκε στην **Dynagas** το τάνκερ «Boris Solokon» μήκους 214 μέτρων και ικανότητας μεταφοράς 45.000 κ.μ. LNG.

Το τάνκερ αυτό έχει την ιδιαιτερότητα ότι μπορεί να πλεύσει στην Αρκτική – σπάζοντας πάγο πάχους 1,80 μ.- πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί όλο το χρόνο να προσεγγίζει την Χερσόνησο Τζαμάλ στην Αρκτική και να μεταφέρει από εκεί φυσικό αέριο σε όλο τον κόσμο.

Σύμφωνα με την Handelsblatt, οι Έλληνες εφοπλιστές περιμένουν καλές αποδόσεις από τις επενδύσεις τους σε LNG τάνκερ. Καθώς η ζήτηση αυξάνεται, οι τιμές charter αυξάνονται ταυτόχρονα.

Κατάρ, ΗΠΑ, Αίγυπτος, Αλγερία και Αυστραλία βασίζονται στο LNG για τις εξαγωγές τους σε φυσικό αέριο. Οι μεγαλύτερες χώρες-αποδέκτες είναι η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα και η Κίνα. Η Κίνα, συγκεκριμένα, εισήγαγε τους 11 μήνες του 2018 48 εκ. τόνους LNG- αύξηση 44% σε σύγκριση με πέρυσι.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, **βρίσκονται 100 τάνκερ υπό κατασκευή** και πολλοί ειδικοί προειδοποιούν ήδη για υπερπροσφορά. Για το λόγο αυτό, οι Γερμανοί εφοπλιστές είναι επιφυλακτικοί στο θέμα των παραγγελιών. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές το βλέπουν διαφορετικά.

Στις αρχές του 2020, πράγματι θα υπάρξει υπερπροσφορά, σύμφωνα με ειδικούς στον Πειραιά, αλλά με την περαιτέρω ανάπτυξη του παγκόσμιου δικτύου τερματικών σταθμών, από το 2023 η ζήτηση θα αυξηθεί σημαντικά και οι εφοπλιστές του Πειραιά θέλουν να είναι προετοιμασμένοι.

Το LNG αντιστοιχεί σήμερα στο 10% της παγκόσμιας κατανάλωσης φυσικού αερίου, αλλά από το 2035 θα αντιστοιχεί στο μισό της παγκόσμιας μεταφοράς φυσικού αερίου, σύμφωνα με εκτίμηση της BP.

Για χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, οι οποίες διαθέτουν καλό δίκτυο αγωγών και σύνδεση με χώρες παραγωγούς, όπως η Γερμανία με τον αγωγό Nord Stream, το σχετικά ακριβό LNG ίσως δεν παίζει μεγάλο ρόλο μέχρι στιγμής.

Η Γερμανία, άλλωστε, δεν διαθέτει τερματικό σταθμό LNG, αν και ο Τπ. Οικονομίας Πέτερ Αλτμπίερ έχει εκφραστεί υπέρ της κατασκευής μιας τέτοιας υποδομής. Οι ΗΠΑ, από την πλευρά τους, πιέζουν τη Γερμανία να κάνει άνοιγμα στο LNG.

Μελλοντικά, δεν θα μπορέσει να αποφύγει τη δημιουργία δικών της τερματικών

σταθμών, καθώς το LNG θα αποκτήσει όλο και μεγαλύτερη σημασία στην εμπορική ναυτιλία με στόχο την αντικατάσταση του ρυπογόνου πετρελαίου. Το «Aida Nova» είναι το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που χρησιμοποιεί ως καύσιμο LNG αντί diesel.

Για τις περιφερειακές χώρες, όπως η Ελλάδα, το LNG αποκτά μεγαλύτερη σημασία. Εκτός από τον ήδη εν ενεργεία τερματικό σταθμό της Ρεβυθούσας, στην **Αλεξανδρούπολη** βρίσκεται υπό κατασκευή νέος τερματικός σταθμός LNG. Ο σταθμός αυτός θα μπορούσε να συντελέσει στην ανεξαρτησία των χωρών της Αν. Ευρώπης από το ρωσικό φυσικό αέριο.

Για το λόγο αυτό, το έργο προωθείται από την ΕΕ και στηρίζεται πολιτικά από τις ΗΠΑ. Η Βουλγαρία έχει ήδη εκφράσει σχετικό ενδιαφέρον. Εξάλλου, στο εν λόγω εγχείρημα συμμετέχει με ποσοστό 20% η εταιρεία Gaslog του Π. Λιβανού.

Ο εφοπλιστής μπορεί να αναμένει διπλά κέρδη σε στεριά και θάλασσα με την αναμενόμενη άνοδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου, καταλήγει το δημοσίευμα της Handelsblatt.