
Οι εφοπλιστές κάνουν ματ στη σκακιέρα της ενέργειας

2017/01/08 12:42 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Τον νέο ρόλο που επιζητά η ελληνική ναυτιλία στο νέο σκηνικό του παγκόσμιου ενεργειακού εμπορίου που διαμορφώνεται τα τελευταία χρόνια, μαρτυρά η διαρκής ενίσχυση του ελληνικού στόλου με πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, όπως και η **είσοδος ελληνικών ομίλων στον κλάδο των πλωτών σταθμών αεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου γνωστών ως FSRU (Floating Storage and Re-Gasification Unit).**

Ηδη, η Gaslog συμφερόντων του εφοπλιστή Πήτερ Λιβανού και η Maran Gas του Γιάννη Αγγελικούση δρομολόγησαν την απόκτηση FSRU τις τελευταίες λίγες ημέρες.

Αίσθηση προκάλεσε στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και ο πρόσφατος «γάμος» των ομίλων Λιβανού και Κοπελούζου για το project LNG στην Αλεξανδρούπολη.

Στην πρώτη 20άδα των μεγαλύτερων ανεξάρτητων πλοιοκτητών στόλου μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου περιλαμβάνονται και ονόματα Ελλήνων.

Στην πρώτη θέση της λίστας των εφοπλιστών που επενδύουν σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι ο ναυτιλιακός όμιλος του εφοπλιστή **Γιάννη Αγγελικούση, διαθέτοντας 33 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου,** η αξία ναυπήγησης των οποίων υπερβαίνει τα 6,5 δισεκατομμύρια δολάρια.



Κατά

πόδας ακολουθεί η εταιρεία Gaslog του **Πήτερ Λιβανού με 27 τέτοια πλοία**, ενώ η εταιρεία **Dynagas του Γιώργου Προκοπίου**, διαθέτοντας ήδη στόλο που περιλαμβάνει 10 πλοία LNG, έχει υπογράψει με τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία συμφωνία για τη ναυπήγηση 5 πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Ακολουθεί με 5 πλοία η Cardiff Gas συμφερόντων του **Γιώργου Οικονόμου** και η Thenamaris του **Κωνσταντίνου Μαρτίνου** με άλλα τρία τέτοιου τύπου πλοία. Δύο LNG carriers διαθέτει και ο όμιλος Τσάκου, που πρόσφατα συνέστησε κοινοπραξία με την κορεατική Hyundai, την Tsakos Hyundai Shipmanagement, που θα αποτελέσει τη διαχειρίστρια των δύο αυτών πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί από τη ναυπηγική γιάρδα του κορεατικού ομίλου. Επίσης, δύο υπό ναυπήγηση πλοία LNG έχει και ο όμιλος Χανδρή.

Το χαρτοφυλάκιο των Ελλήνων εφοπλιστών

Οι ελληνικοί εφοπλιστικοί όμιλοι ελέγχουν 87 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, όταν ο παγκόσμιος στόλος αριθμεί συνολικά 532. Ελέγχουν παράλληλα περισσότερο από το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας LNG.

Σημειώνεται πως ένα νεότευκτο τέτοιο πλοίο μεταφοράς LNG (174,000 m³) αποτιμάται σήμερα από τον ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons στα 197 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το αντίστοιχο κόστος για ένα ανάλογης χωρητικότητας FSRU τοποθετείται στα 230 εκατομμύρια.

Μεγαλύτερους, αλλά όχι νεότερους, στόλους διαθέτουν η Ιαπωνία, που αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους διεθνώς εισαγωγείς LNG, και το Κατάρ, που βρίσκεται ανάμεσα στους πιο σημαντικούς παραγωγούς LNG.

Αύξηση 1,5% ετησίως

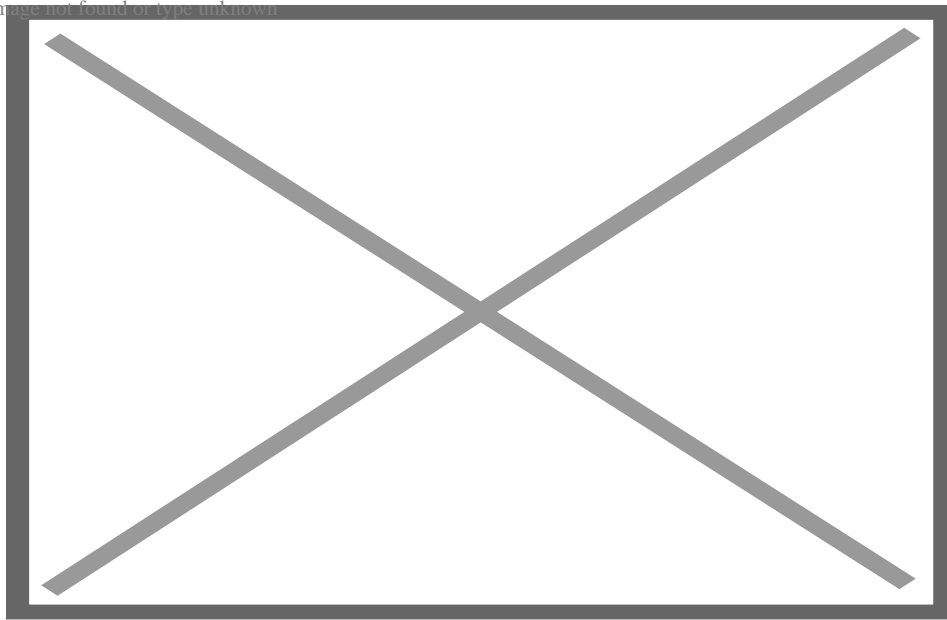
Το φυσικό αέριο εμφανίζει τις καλύτερες προοπτικές από όλα τα ορυκτά καύσιμα, καθώς η ζήτησή του θα αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 1,5% μέχρι το 2040, σύμφωνα με την International Energy Agency.

Η συνολική κατανάλωση υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) αυξάνεται σημαντικά σε όλον τον πλανήτη, πλην της Ιαπωνίας όπου παρατηρείται μείωση, καθώς αξιοποιείται εκ νέου η πυρηνική ενέργεια. Η Κίνα -όπου η κατανάλωση αερίου αναμένεται να αυξηθεί περισσότερο από 400 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα- και η Μέση Ανατολή είναι οι μεγαλύτερες ανά τον κόσμο αναπτυσσόμενες αγορές φυσικού αερίου.

Η μεταρρύθμιση του ενεργειακού εμπορίου

Η μεταρρύθμιση του ενεργειακού εμπορίου που αναμένεται σε χώρες όπως οι ΗΠΑ - σύμφωνα με αναλυτές- σε συνδυασμό με ορισμένα νέα project που έχουν αρχίσει να παράγουν φυσικό αέριο από το 2016, φέρνει το **υγροποιημένο φυσικό αέριο στο προσκήνιο και αποκτά μεγαλύτερη δυναμική.**

Σήμερα η Ευρώπη, χωρίς να διαθέτει επαρκείς εγχώριες πηγές υδρογονανθράκων, είναι σε μεγάλο βαθμό ενεργειακά εξαρτημένη από τις εισαγωγές φυσικού αερίου από τη Ρωσία.



Μάλιστα, για κάποιες

χώρες όπως η Πολωνία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία, η Βουλγαρία, η Φινλανδία, η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία, η ρωσική Gazprom είναι ο μοναδικός πάροχος.

Η δε Γερμανία, που αποτελεί τον μεγαλύτερο καταναλωτή ρωσικού αερίου στην Ευρώπη, εισάγει το 35% του φυσικού αερίου που χρειάζεται από την Gazprom.

Η βασική πηγή υδρογονανθράκων βρίσκεται κυρίως στη Νορβηγία που καλύπτει το 1/5 των αναγκών της Ευρώπης σε φυσικό αέριο, ενώ για τη Ρωσία η ευρωπαϊκή αγορά είναι η μεγαλύτερη και η πλέον επικερδής.

Το ένα τρίτο περίπου των εξαγωγών, που αντιστοιχεί στο 50% των ετήσιων ρωσικών εξαγωγών, διοχετεύεται στην Ευρώπη. Ωστόσο, οι κινήσεις στην ενεργειακή σκακιέρα του πλανήτη θα διαμορφώσουν τα επόμενα χρόνια νέες ισορροπίες που θα αλλάξουν δραματικά τον χάρτη του παγκόσμιου ενεργειακού εμπορίου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι ΗΠΑ που από εισαγωγέας θα μετεξελιχθεί σε καθαρό εξαγωγέα φυσικού αερίου έως το τέλος της δεκαετίας.

Η εισηγμένη στο αμερικανικό Χρηματιστήριο εταιρεία Gaslog του Πήτερ Λιβανού, μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο με πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου, απέκτησε το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της ελληνικής εταιρείας Gastrade, που αναπτύσσει στη θαλάσσια περιοχή της Αλεξανδρούπολης έναν υπεράκτιο πλωτό σταθμό υποδοχής, προσωρινής αποθήκευσης και αεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), φιλοδοξώντας να αποτελέσει μια εναλλακτική πύλη εισόδου φυσικού αερίου στις αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης.

Οι ελληνικοί εφοπλιστικοί όμιλοι ελέγχουν 87 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, όταν ο παγκόσμιος στόλος αριθμεί συνολικά 532. Ελέγχουν παράλληλα περισσότερο από το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας LNG.

Το έργο θα εγκατασταθεί 17,6 χλμ. νοτιοδυτικά του λιμένα της Αλεξανδρούπολης και θα έχει αποθηκευτικούς χώρους 170.000 κυβικών μέτρων και δυνατότητα παροχής φυσικού αερίου 6,1 δισ. κυβικών μέτρων ετησίως.

Η πλωτή μονάδα θα συνδέεται με το Εθνικό Σύστημα Φυσικού Αερίου με αγωγό μήκους 28 χλμ. και μέσω του αγωγού αυτού το αεριοποιημένο LNG θα προωθείται στις αγορές τόσο της Ελλάδας όσο και της ευρύτερης περιφέρειας και ειδικότερα της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Σερβίας, της Ουγγαρίας, αλλά και της Ουκρανίας. Συνδυάζεται με τον διασυνδετήριο αγωγό Ελλάδας-Βουλγαρίας (IGB), αλλά και με τον αγωγό TAP.

Για τους λόγους αυτούς προσελκύει το ενδιαφέρον μεγάλων νέων διεθνών προμηθευτών LNG, όπως οι ΗΠΑ, η Κύπρος, το Ισραήλ, αλλά και υφιστάμενων όπως το Κατάρ, η Αίγυπτος και η Αλγερία, αλλά και μεγάλων εταιρειών εμπορίας LNG.

Πλωτή μονάδα

Όσον αφορά τις κινήσεις των άλλων Ελλήνων παιχτών στην αγορά των LNG, η Maran Gas Maritime του ομίλου Αγγελικούση τοποθέτησε παραγγελία ναυπήγησης κατασκευής πλωτής μονάδας αποθήκευσης και επαναεριοποίησης FSRU 173.400 κυβικών μέτρων, στα ναυπηγεία Daewoo, βάζοντας πόδι στην αγορά των πλωτών σταθμών, που αποτελεί το νέο μεγάλο στοίχημα της βιομηχανίας μεταφοράς του υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Η σύμβαση της Maran Gas με την DSME περιλαμβάνει και την επιλογή για την κατασκευή δύο ακόμη δεξαμενόπλοιων μεταφοράς LNG.

Μια εταιρεία διαχείρισης πλοίων με έδρα στην Ελλάδα δημιούργησε από κοινού ο όμιλος Τσάκου σε συνεργασία με τον όμιλο της Hyundai. **Το όνομα της νέας εταιρείας είναι «Tsakos Hyundai Shipmanagement»** και αποτελεί ένα ακόμη βήμα στην επίτευξη του στρατηγικού στόχου που έχει θέσει η TEN του Νίκου Τσάκου, να ενισχύσει σημαντικά τον στόλο των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου τα επόμενα χρόνια.

Η Tsakos Hyundai Shipmanagement θα αναλάβει την τεχνική διαχείριση των δύο πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου που ανήκουν ήδη στον όμιλο και

ειδικότερα στην εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία Tsakos Energy Navigation (TEN), τα οποία απασχολούνται με μακροχρόνιες ναυλώσεις.

Τα πλοία είναι το μεταφορικής ικανότητας 149.700 κυβικών μέτρων «Neo Energy», το οποίο ναυπηγήθηκε το 2007 και είναι ναυλωμένο σε κινεζικό όμιλο για τους επόμενους 18 μήνες ως πλωτή μονάδα αποθήκευσης LNG, και το «Maria Energy», το οποίο ναυπηγήθηκε το 2016 και ναυλώθηκε στην Cheniere Energy μέχρι τα μέσα του 2018.

Η συμμαχία με τη Hyundai έγινε καθώς τα δύο LNG Carriers έχουν κατασκευαστεί στα ναυπηγεία της νοτιοκορεατικής εταιρείας, ενώ και τα πληρώματα είναι από τη Νότιο Κορέα.

Παράλληλα και μέχρι να αυξηθεί ο αριθμός των LNG Carriers που θα περιλαμβάνονται στον στόλο του ελληνικού ομίλου, η Tsakos Hyundai Shipmanagement μπορεί να αναλάβει την τεχνική διαχείριση ορισμένων δεξαμενόπλοιων της TEN.

Πρόσφατα σε δηλώσεις του ο «καπετάνιος» της TEN, Νίκος Τσάκος, επανέλαβε τον στόχο της εταιρείας για δημιουργία στόλου που αποτελείται από 12 πλοία LNG carriers μέσα στην επόμενη πενταετία.

Κώστας Νάνος,

«Έθνος της Κυριακής»