

**διάλυση**

Ρότα για τα διαλυτήρια του Μπαγκλαντές έβαλε το bulk carrier «Anangel Solidarity» μεταφορικής ικανότητας 161.643 dwt και έτους ναυπήγησης το 1993, το οποίο ανήκει στην Anangel Maritime το ομίλου Αγγελικούση. Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο **Lion Shipbrokers** το πλοίο πουλήθηκε «as is» σε μία τιμή 380 δολ. ανά Ιdt.

**[παραγγελίες]** Προς υλοποίηση νέα επενδυτικά σχέδια από μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

# Επένδυση στην αγορά μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου

Του Λάμπρου Καραγεώργου  
lkar@naftemporiki.gr

**Ν**έα επενδυτικά σχέδια για την περαιτέρω επέκτασή τους στην αγορά μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι έτοιμες να θέσουν προς υλοποίηση μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, όπως είναι η GasLog του Πίτερ Λιβανού και η Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου. Η GasLog εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο, που δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers), προτίθεται να ασκήσει οψιόν που έχει με τα ναυπηγεία της κορεατικής Samsung για την παραγγελία και ναυπήγηση επιπλέον έξι LNG carriers. Η οψιόν λήγει στις 31 Μαρτίου και η GasLog θα την ασκήσει.

Από την άλλη πλευρά η TEN, επίσης εισηγμένη στο NYSE, που δραστηριοποιείται πρωτίστως στα δεξαμενόπλοια, έχει τα τελευταία χρόνια επεκταθεί και στα LNG Carriers με ένα πλοίο εν λειτουργία και άλλο ένα υπό ναυπήγηση. Σύμφωνα με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας Νίκο Τσάκο, η TEN σκοπεύει μέχρι το 2020 να έχει ένα στόλο από πέντε ή έξι LNG Carriers.

Οι επενδύσεις στον συγκε-



Οι μακροπρόθεσμες προοπτικές του εμπορίου LNG χαρακτηρίζονται θετικές, στον βαθμό που νέα επενδυτικά έργα για παραγωγή και διάθεση LNG δημιουργούνται σε ΗΠΑ, Αυστραλία και αλλού.

κριμένο τομέα θεωρούνται αποδοτικές, καθώς οι μακροπρόθεσμες προοπτικές του εμπορίου LNG χαρακτηρίζονται θετικές, στον βαθμό που νέα επενδυτικά έργα για παραγωγή και διάθεση LNG δημιουργούνται σε ΗΠΑ, Αυστραλία και αλλού. Η GasLog εκτιμά ότι 123,7 εκατ. τόνοι ετησίως θα είναι η παραγωγική δυναμικότητα LNG που θα προστεθεί στο μέλλον και καθιστούν θετικές τις προσδοκίες για την ανάπτυξη του εμπορίου. Στην ίδια εκτίμηση καταλήγουν και τα στελέχη της TEN, καθώς όπως σημειώνει ο chief operating officer της εταιρείας Γιώργος Σαρόγλου, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές στο LNG shipping είναι πολύ θετικές.

Ολοι οι ασχολούμενοι, ωστόσο, με τη συγκεκριμένη αγορά διαβλέπουν και κάποιες πρόσκαιρες δυσκολίες. Αυτό, σύμφωνα με τον κ. Σαρόγλου, οφείλεται στην καθυστέρηση που παρατηρείται στην ανάπτυξη κάποιων LNG terminals, η λειτουργία των οποίων μετατίθεται για μετά το 2017. Αποτέλεσμα της καθυστέρησης αυτής είναι τα LNG Carriers που είναι υπό ναυπήγηση και έχουν συμβόλαια ναύλων συνδεδεμένα με τα συγκεκριμένα projects, αν δεν καθυστερήσει η ναυπήγηση τους, θα μπουουν στη spot αγορά και θα πιέσουν τους ναύλους.

## Η GasLog

Σε ό,τι αφορά την GasLog θα πρέ-

πει να σημειωθεί πως με την άσκηση της οψιόν για τη ναυπήγηση των έξι επιπλέον LNG Carriers θα έχει σε εξέλιξη ένα επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 15 πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου, εκ των οποίων τα 13 στη Samsung και τα δύο στη Hyundai.

Το υφιστάμενο ναυπηγικό πρόγραμμα των εννιά LNG Carriers είναι αξίας 1,82 δισ. δολ. στο οποίο βέβαια θα πρέπει να προστεθεί και το περίπου 1,2 δισ. δολ. του νέου ναυπηγικού προγράμματος των έξι επιπλέον LNG Carriers.

Σημειώνεται ότι μέχρι τις 25 Μαρτίου υπολειπόταν να καταβληθεί ακόμη 1,66 δισ. δολ. από την εταιρεία στα ναυπηγεία, για

το τρέχον επενδυτικό πρόγραμμα, εκ των οποίων 239,285 εκατ. δολ. θα πρέπει να καταβληθούν εντός του τρέχοντος έτους.

Στη συνέχεια θα υπολείπεται ακόμη 1,4 δισ. δολ.

## Η TEN

Η TEN, σύμφωνα με όσα δήλωσε σε επενδυτές ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Νίκος Τσάκος σχεδιάζει να επενδύσει σε LNG Carriers αλλά και σε δεξαμενόπλοια.

Στο πλαίσιο της διαφοροποίησης του στόλου της βλέπει ένα «κενό» στα Very Large Crude Carriers (VLCC), καθώς διαθέτει μόλις ένα δεξαμενόπλοιο αυτού του μεγέθους.

Παράλληλα ο κ. Τσάκος πρόσθεσε ότι θα ήθελε μέχρι το 2020 η TEN να είχε στον στόλο της πέντε με έξι LNG Carriers, χωρίς, όπως συμπλήρωσε, να θέλει να ανταγωνιστεί με άλλους «παίκτες» στο μέγεθος του στόλου. Σε κάθε περίπτωση ο κ. Τσάκος υπογράμμισε ότι οι παραγγελίες θα γίνουν πραγματικότητα εφόσον έχουν εξασφαλιστεί οι ναυλώσεις των πλοίων. Να σημειωθεί, τέλος, ότι η TEN σχεδιάζει επέκταση και στα shuttle tankers, ενώ σκοπεύει να προχωρήσει και στην πώληση έξι τουλάχιστον δεξαμενόπλοιοιων ηλικίας μεγαλύτερης των 10 ετών.

[SID:9333599]

**[Epic Gas]**

## Πώληση δύο πλοίων

**Σ**την πώληση δύο πλοίων μεταφοράς υγραερίου (LPG Carriers) προχώρησε η Epic Gas. Η εταιρεία που έχει έδρα τη Σιγκαπούρη πούλησε τα δύο μεγαλύτερης ηλικίας και μικρότερου μεγέθους πλοία του στόλου της και συγκεκριμένα το «Epic Cebu» μεταφορικής ικανότητας 4.000 κυβικών μέτρων (κ.μ.) και έτους ναυπήγησης το 1997 και το «Cefalu» έτους ναυπήγησης το 1996 και μεταφορικής ικανότητας επίσης 4.000 κ.μ. Τα έσοδα ύψους 9 εκατ. δολ. θα διατεθούν για την αποπληρωμή δανείου. Μετά την πώληση των δύο πλοίων ο στόλος της Epic Gas αποτελείται από 36 LPG Carriers μέσου μεγέθους 5.625 κ.μ. το κάθε πλοίο και ηλικίας 8,4 έτη. Επιπλέον τρέχει ένα επενδυτικό πρόγραμμα ναυπήγησης οκτώ πλοίων, ενώ ένα ακόμη νεότευκτο αναμένεται να παραλάβει με bareboat ναύλωση.

Η Epic Gas, που ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2013 από τη συνένωση των εταιρειών Epic Shipping του ομίλου Pacific Basin και Pantheon της ελληνικών συμφερόντων Diamantis Pateras Maritime, ανακοίνωσε για τη χρήση 2014 έσοδα ύψους 117,1 εκατ. δολ. έναντι 78,3 εκατ. δολ. ένα χρόνο πριν και ζημία ύψους 23 εκατ. δολ. έναντι ζημιάς 7,7 εκατ. δολ. το 2013. [SID:9333696]

**[Minoan Lines]**

## Αυστηρές διαδικασίες επιβίβασης

**Π**ιο αυστηρή με τον έλεγχο ταυτοπροσωπίας γίνεται η Minoan Lines. Η ακτοπλοϊκή εταιρεία ανακοίνωσε ότι από την 1η Απριλίου 2015 θα εντατικοποιηθούν οι διαδικασίες ελέγχου ταυτοπροσωπίας όλων των επιβατών στα πλοία της, με την επίδειξη των απαραίτητων εγγράφων της ταυτότητάς τους (ταυτότητα ή άλλα δημόσια έγγραφα), κατά την επιβίβασή τους. Η συγκεκριμένη διαδικασία προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία και οι Μινωικές Γραμμές ζητούν από τους επιβάτες να συνεργαστούν. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να προσέρχονται τουλάχιστον μία ώρα πριν τον απόπλου στις γραμμές εσωτερικού και δύο ώρες πριν στις διεθνείς γραμμές για επιβίβαση στο πλοίο.

[SID:9333697]

**[BIMCO]** Προειδοποιήσεις για παράνομη δραστηριότητα και προτροπή προς τους πλοιοκτήτες για εγρήγορση

## Περισσότερος έλεγχος στις εταιρείες ασφαλείας

**Π**αράνομα μπορεί να λειτουργεί ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας (Private Maritime Security Company-PMSC) που χρησιμοποιούνται από τους πλοιοκτήτες ως αμυντικός μηχανισμός κατά των πειρατικών επιθέσεων, παραβαίνοντας τις αρχές του Guardcon, προειδοποιεί με εγκύκλιό της η BIMCO. Επισημαίνεται ότι η ναυτιλιακή οργάνωση Baltic and International Maritime Council (BIMCO) κατάρτισε ένα πρότυπο συμβόλαιο που χρησιμοποιείται ως βάση των συμφωνιών που συ-

**”** Όσοι ενοικιάζουν τα όπλα από τρίτους χωρίς να έχουν τις απαιτούμενες άδειες και εξουσιοδοτήσεις από κρατικές αρχές μπορεί να παραβαίνουν την έννοια του τελικού χρήστη

νάπτουν οι πλοιοκτήτες με τις ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας. Το συμβόλαιο αυτό γνωστό ως «Guardcon» παρέχει οδηγίες σε μια σειρά από βασικά ζητήματα και καθορίζει τη σχέση μεταξύ του πλοιάρχου και του επικεφαλής της ομάδας ασφαλείας που βρίσκεται επί του πλοίου. Οι ομάδες ασφαλείας (PMSC) είναι επιφορτισμένες με το καθήκον να αποκρούσουν πειρατικές επιθέσεις και για τον λόγο αυτό φέρουν και οπλισμό.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την BIMCO ορισμένες από τις PMSC ενοικιάζουν τον οπλισμό τους από άλλες εταιρείες ασφαλείας.

Όσοι ενοικιάζουν τα όπλα από τρίτους χωρίς να έχουν τις απαιτούμενες άδειες και εξουσιοδοτήσεις από κρατικές αρχές μπορεί να παραβαίνουν την έννοια του τελικού χρήστη και τελικός να λειτουργούν παράνομα. Οι PMSC που ακολουθούν αυτή την πρακτική παραβαίνουν τις υποχρεώσεις του που περιγράφονται στο GUARDCON, επισημαίνει η BIMCO. Επίσης δυνητικά έχουν παραβιάσει τη βρετανική (UK Proceeds of Crime Act) και διεθνή νο-

μοθεσία. Η BIMCO υπογραμμίζει ότι το κίνητρο των PMSC για να ακολουθήσουν αυτή την πρακτική είναι η ανάγκη μείωσης του κόστους, ώστε να εμφανίζονται πιο ανταγωνιστικές έναντι άλλων εταιρειών του είδους. Η BIMCO προτρέπει τους πλοιοκτήτες αλλά και τους διαχειριστές πλοίων, ιδίως εκείνων με μακροπρόθεσμες συμβάσεις με PMSC, να επιδεικνύουν τη δέουσα επιμέλεια και να ελέγχουν εάν η εταιρεία ασφαλείας λειτουργεί με έγκυρες άδειες όπως ορίζεται στο άρθρο 10 του Guardcon. [SID:9333702]