



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: "ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
ΤΟΥ LNG"

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ: ΤΣΑΡΚΑΤΣΟΓΛΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ. 22120 15150

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΑΓΓΕΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΧΙΟΣ , 2023

Ευχαριστίες

Θα ήθελα θερμά να ευχαριστήσω τον καθηγητή κυρίο Βαγγέλα Γεώργιο για την πολύτιμη βοήθεια του στην προσπάθεια για την συγγραφή της παρούσας πτυχιακής εργασίας. Ακόμα ένα μεγάλο ευχαριστώ στους καθηγητές του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών όπου μέσα σε αυτά τα χρόνια που πέρασαν μας μετέδωσαν τις γνώσεις τους και μας βοήθησαν να εισέλθουμε και εμείς στον κόσμο της Ναυτιλίας αλλά και στην γραμματεία του προπτυχιακού προγράμματος σπουδών για τη άψογη συνεργασία όλα αυτά τα χρόνια.

Τέλος , θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που ήταν στο πλάι μου όλα αυτά τα χρόνια και για την εμπιστοσύνη τους και ένα μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου που ήταν εκεί

Οι επιπτώσεις της ενεργειακής κρίσης στη ναυλαγορά του Ing

Αυτή η σελίδα μένει σκόπιμα κενή

Πίνακας περιεχομένων

Πίνακας Εικόνων	6
Περίληψη	7
Abstract.....	8
Εισαγωγή	9
Αιτίες	10
Αργή ανάκαμψη της προσφοράς μετά την πανδημία.....	10
Εμπορική διαμάχη άνθρακα.....	10
Επίπτωση της κλιματικής ανωμαλίας στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	10
2022 Ρωσική εισβολή στην Ουκρανία.....	11
Άλλα προβλήματα από την πλευρά της προσφοράς	12
Παγκόσμια εφέ	12
Διατροφική κρίση του 2022	12
Ενεργειακή μετάβαση	14
Απαντήσεις	15
Θεωρία χάους: Πώς τα δεξαμενόπλοια ευδοκιμούν εν μέσω ενεργειακής κρίσης και πολέμου	22
Η χειρότερη ενεργειακή κρίση από το 1979-1980.....	23
LNG το 2023.....	25
Ο αγώνας για το ντίζελ	26
Κυρώσεις στο ρωσικό πετρέλαιο πλησιάζουν	26
Η T&E λέει ότι η ναυτιλιακή μετάβαση σε LNG είναι ανεύθυνη λόγω της ενεργειακής κρίσης.....	28
Η κρίση φυσικού αερίου προσγειώνει την αγορά φορτίου LNG στα χέρια ενεργειακών κολοσσών.....	31

Δύσκολος ο ανταγωνισμός.....	35
Συμπεράσματα.....	37
Βιβλιογραφία.....	40

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1. Τιμές φυσικού αερίου στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ 2018-2022	09
Εικόνα 2. Προτεραιότητες των ερωτηθέντων σε έρευνα της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ενεργειακής και κλιματικής κρίσης στην ΕΕ, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Κίνα και τις ΗΠΑ	12
Εικόνα 3. Τιμές λιπασμάτων 1992–2022. Η παγκόσμια επισιτιστική κρίση 2007-2008 συνέβη όταν οι τιμές των λιπασμάτων εκτοξεύτηκαν τότε.....	13
Εικόνα 4. Δείκτης τιμών τροφίμων	14
Εικόνα 6. Χώρες με βάση τα αποδεδειγμένα αποθέματα φυσικού αερίου (2018), με βάση στοιχεία από το CIA World Factbook. Το Ιράν έχει τα δεύτερα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου στον κόσμο μετά τη Ρωσία.	20
Εικόνα 7. Η γερμανική χημική εταιρεία BASF αναγκάστηκε να μειώσει την παραγωγή.....	21
Εικόνα 8. Ένα δεξαμενόπλοιο υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ρυμουλκείται προς έναν θερμοηλεκτρικό σταθμό στο Futtsu, ανατολικά του Τόκιο, Ιαπωνία, 13 Νοεμβρίου 2017	31
Εικόνα 9. Βορειοανατολική Ασία spot τιμές LNG-Ετήσια σύγκριση.....	32
Εικόνα 10. Οι αποστολές LNG των ΗΠΑ μετατοπίζονται προς την Europe	35

Περίληψη

Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να μελετήσει τις επιπτώσεις της ενεργειακής κρίσης στη ναυλαγορά του LNG. Η παρούσα μελέτη πραγματοποιήθηκε με την μέθοδο της βιβλιογραφικής ανασκόπησης. Πιο συγκεκριμένα, έγινε αναζήτηση της σύγχρονης διεθνούς βιβλιογραφίας στις βάσεις δεδομένων google scholar και science direct. Οι λέξεις κλειδιά που χρησιμοποιήθηκαν ήταν : ενεργειακή κρίση, ναυλαγορά και lng. Από τα αποτελέσματα που προέκυψαν αποκλείστηκαν μελέτες που ήταν πριν το 2021 καθώς δεν είχε εμφανιστεί ακόμα το κρίσιμο δεδομένο του πολέμου μεταξύ Ουκρανίας και Ρωσίας. Επίσης αποκλείστηκαν μελέτες που αφορούσαν την ενεργειακή κρίση και της επιπτώσεις της στο LNG αλλά δεν συσχετιζόνταν με το πεδίο της ναυλαγοράς.

Από την παρούσα μελέτη προέκυψε ότι στο γεωπολιτικό μέτωπο, ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας ήταν ένα όφελος για τα τάνκερ. Το γεωπολιτικό χάος, όπως η ενεργειακή κρίση, προσδίδει όλο και πιο υψηλά ποσοστά στην περίπτωση που δεν αλλάζουν κάποια συγκεκριμένα δεδομένα όπως η επαρκής ομαλότητα στις σχέσεις μεταξύ Κίνας-ΗΠΑ.

Οι μέσες τιμές spot για πολύ μεγάλες εταιρείες μεταφοράς αργού (δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν 2 εκατομμύρια βαρέλια αργού) είναι τώρα πάνω από 100.000 δολάρια την ημέρα

Όπως διαφαίνεται από πρόσφατες έρευνες, όσο περισσότερο σε διάφορα μέρη του κόσμου υστερούν σε ενέργεια, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για ναυτιλία για να εξισορροπηθεί η προσφορά. Αυτό είναι ωφέλιμο για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων δεδομένου ότι η προσφορά ενέργειας δεν εξαντλείται ώστε η ζήτηση των καταναλωτών και της βιομηχανίας να μην καταστραφεί από τις υψηλές τιμές.

Abstract

This paper aims to study the effects of the energy crisis on the LNG freight market. The present study was carried out using the bibliographic review method. More specifically, the contemporary international bibliography was searched in the google scholar and science direct databases. The keywords used were: energy crisis, freight market and lng. From the resulting results, studies that were before 2021 were excluded as the crucial data of the war between Ukraine and Russia had not yet appeared. Also excluded were studies that dealt with the energy crisis and its effects on LNG but were not related to the field of the freight market.

The present study found that on the geopolitical front, the Russia-Ukraine war was a boon for tankers. Geopolitical chaos, such as the energy crisis, gives increasingly high rates in the event that certain facts such as sufficient normality in China-US relations do not change.

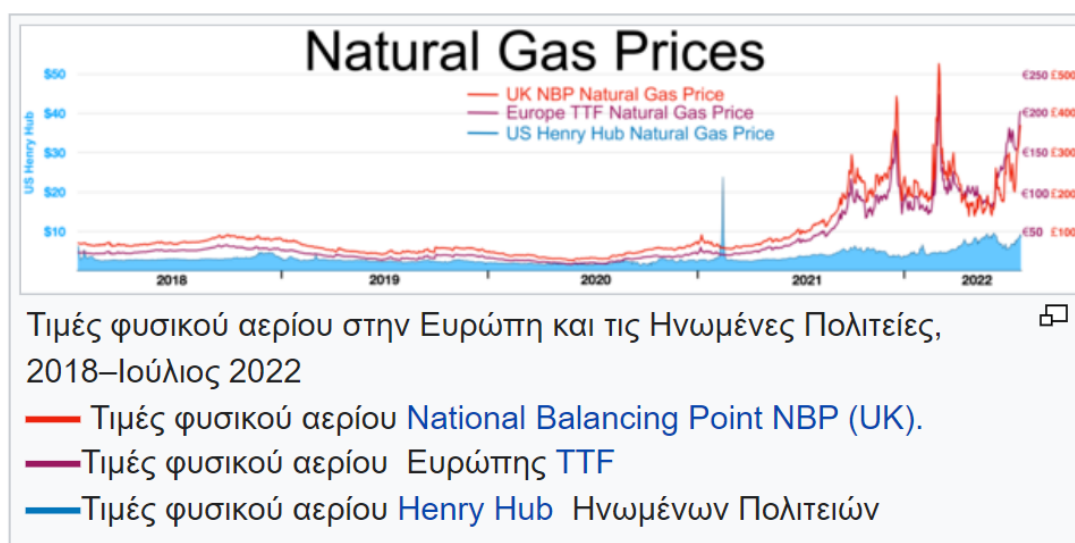
Average spot prices for very large crude carriers (tankers carrying 2 million barrels of crude) are now over \$100,000 per day

As recent research shows, the more parts of the world fall behind in energy, the greater the demand for shipping to balance supply. This is beneficial for tanker owners as the energy supply is not depleted so that consumer and industry demand is not destroyed by high prices.

Εισαγωγή

Η παγκόσμια ενεργειακή κρίση 2021–2022 ξεκίνησε στον απόηχο της πανδημίας COVID-19 το 2021, με μεγάλο μέρος του πλανήτη να αντιμετωπίζει ελλείψεις και αυξημένες τιμές στις αγορές πετρελαίου, φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας . Η κρίση προκλήθηκε από διάφορους οικονομικούς παράγοντες, ελλείψεις εργατικού δυναμικού, διαφωνίες, κλιματική αλλαγή και αργότερα επιδεινώθηκε από τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το 2022 .

Ειδικότερα, οι ελλείψεις φυσικού αερίου είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των τροφίμων και την αύξηση της χρήσης άνθρακα. Η ανταπόκριση των κυβερνήσεων σε όλο τον κόσμο στην ενεργειακή κρίση ήταν μέχρι στιγμής αποσπασματική και σε μεγάλο βαθμό αναποτελεσματική.



Εικόνα 1. Τιμές φυσικού αερίου στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ 2018-2022

Αιτίες

Αργή ανάκαμψη της προσφοράς μετά την πανδημία

Η πανδημία COVID-19 το 2019-2020 προκάλεσε ταχεία πτώση στη ζήτηση ενέργειας και αντίστοιχη μείωση της παραγωγής πετρελαίου, και παρά τον πόλεμο τιμών πετρελαίου Ρωσίας-Σαουδικής Αραβίας το 2020 , ο ΟΠΕΚ ανταποκρίθηκε αργά στην ανάκαμψη της ζήτησης υπό νέα κανονικότητα , προκαλώντας προσφορά -ανισορροπία ζήτησης. Η παγκόσμια κρίση της εφοδιαστικής αλυσίδας 2021–2022 που τόνισε περαιτέρω την παράδοση εξορυσσόμενου πετρελαίου.

Εμπορική διαμάχη άνθρακα

Τον Δεκέμβριο του 2020, μετά από μήνες περιορισμών, η Κίνα μπλόκαρε πλήρως τις εισαγωγές άνθρακα από την Αυστραλία , η οποία ήταν η μεγαλύτερη πηγή εισαγόμενου άνθρακα της Κίνας. [1]

Επίπτωση της κλιματικής ανωμαλίας στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Το 2021, η χειρότερη ξηρασία της Βραζιλίας σε σχεδόν έναν αιώνα απείλησε την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας. [3] Η Βραζιλία βασίζεται στην υδροηλεκτρική ενέργεια για τα δύο τρίτα της ηλεκτρικής της ενέργειας. [5]

Η Euractiv ανέφερε ότι ο Ευρωπαίος Επίτροπος για τη Δράση για το Κλίμα Φρανς Τίμερμανς είπε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο Στρασβούργο ότι «περίπου το ένα πέμπτο» της αύξησης της τιμής της ενέργειας «μπορεί να αποδοθεί στην αύξηση της τιμής του CO₂ στην αγορά άνθρακα της ΕΕ». [6]

Το 2022, το πιο ξηρό καλοκαίρι της Ευρώπης τα τελευταία 500 χρόνια είχε σοβαρές συνέπειες για την παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας και τα

συστήματα ψύξης των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής. [7] Σύμφωνα με τους NewYorkTimes , η ξηρασία «μείωσε την υδροηλεκτρική ενέργεια στη Νορβηγία, απείλησε τους πυρηνικούς αντιδραστήρες στη Γαλλία και περιόρισε τη μεταφορά άνθρακα στη Γερμανία». [10] Ξηρασίες ρεκόρ στην Κίνα και την Καλιφόρνια απείλησαν επίσης την παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας. [11]

2022 Ρωσική εισβολή στην Ουκρανία

Η Ρωσία είναι κορυφαίος παραγωγός και εξαγωγέας πετρελαίου και φυσικού αερίου. Το 2020, ήταν ο τρίτος μεγαλύτερος παραγωγός πετρελαίου στον κόσμο, πίσω από τις ΗΠΑ και τη Σαουδική Αραβία, με το 60% των εξαγωγών πετρελαίου της να πηγαίνουν στην Ευρώπη. [14]

Η ρωσική στρατιωτική συσσώρευση εκτός Ουκρανίας και η επακόλουθη εισβολή απείλησαν τον ενεργειακό εφοδιασμό από τη Ρωσία στην Ευρώπη . [16] Οι διεθνείς κυρώσεις εισήχθησαν μετά την προσάρτηση της Κριμαίας από τη Ρωσία το 2014, και στη συνέχεια έγιναν αυστηρότεροι μετά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία τον Φεβρουάριο του 2022. Η πιστοποίηση του νέου αγωγού NordStream 2 ανεστάλη αργότερα.

Η Ρωσία είχε ήδη αρνηθεί να αυξήσει τις εξαγωγές στην Ευρώπη πριν από την εισβολή της, και το κράτος αντέδρασε στις ευρωπαϊκές κυρώσεις μειώνοντας τις παραδόσεις φυσικού αερίου στη Γερμανία μέσω του αγωγού NordStream 1 , το οποίο σταμάτησε πλήρως στις αρχές Σεπτεμβρίου, αν και οι αγωγοί συνέχισαν να περιέχουν φυσικό αέριο. Διαρροές αερίου στα τέλη Σεπτεμβρίου είχαν ως αποτέλεσμα οι σωλήνες να μην λειτουργούν. Αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO δήλωσαν ότι οι διαρροές προκλήθηκαν από δολιοφθορά, αλλά δεν κατονόμασαν το υπεύθυνο μέρος. Άλλοι αγωγοί, όπως ο αγωγός Druzhba , συνέχισαν σε μεγάλο βαθμό να λειτουργούν.

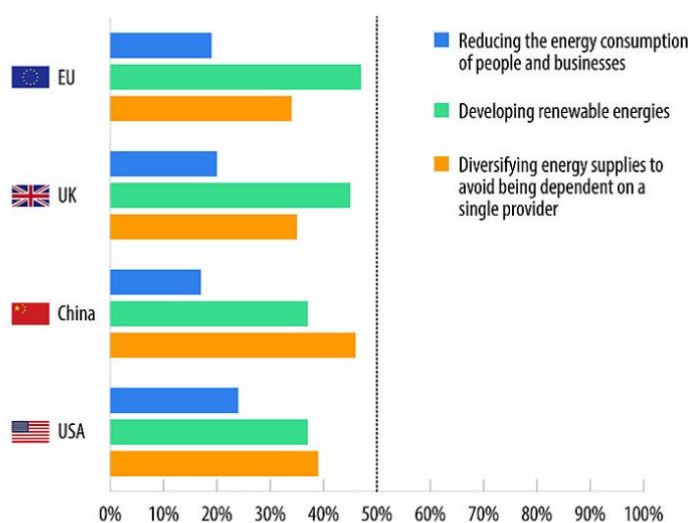
Άλλα προβλήματα από την πλευρά της προσφοράς

Τον Οκτώβριο του 2022, ο ΟΠΕΚ + μείωσε την παραγωγή πετρελαίου κατά δύο εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Ο ΟΠΕΚ + ισχυρίστηκε ότι προσπαθεί να αποτρέψει την αστάθεια των τιμών, αν και ορισμένοι αναλυτές πιστεύουν ότι στόχος είναι να αυξηθούν οι τιμές του πετρελαίου, οι οποίες είχαν μειωθεί τους προηγούμενους μήνες. [23] Το υπουργείο Εξωτερικών της Σαουδικής Αραβίας δήλωσε ότι η απόφαση του ΟΠΕΚ+ ήταν «καθαρά οικονομική» και ελήφθη ομόφωνα από όλα τα μέλη του ομίλου ετερογενών δραστηριοτήτων. [24]

EIB Climate Survey



Priorities to address the energy and climate crisis



Source: BVA for the EIB

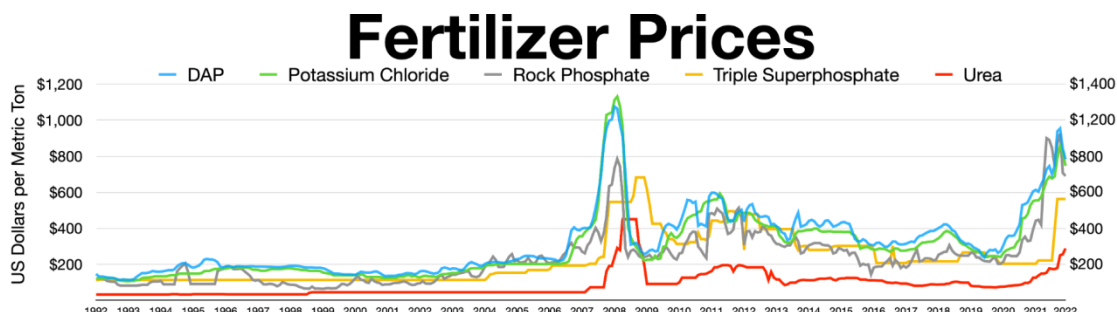
Εικόνα 2. Προτεραιότητες των ερωτηθέντων σε έρευνα της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ενεργειακής και κλιματικής κρίσης στην ΕΕ, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Κίνα και τις ΗΠΑ

Παγκόσμια εφέ

Διατροφική κρίση του 2022

Το φυσικό αέριο είναι ένα σημαντικό βασικό συστατικό για την παραγωγή λιπασμάτων. Η ανάπτυξη συνθετικού αζωτούχου λιπάσματος έχει υποστηρίξει σημαντικά την παγκόσμια πληθυσμιακή αύξηση — έχει υπολογιστεί ότι

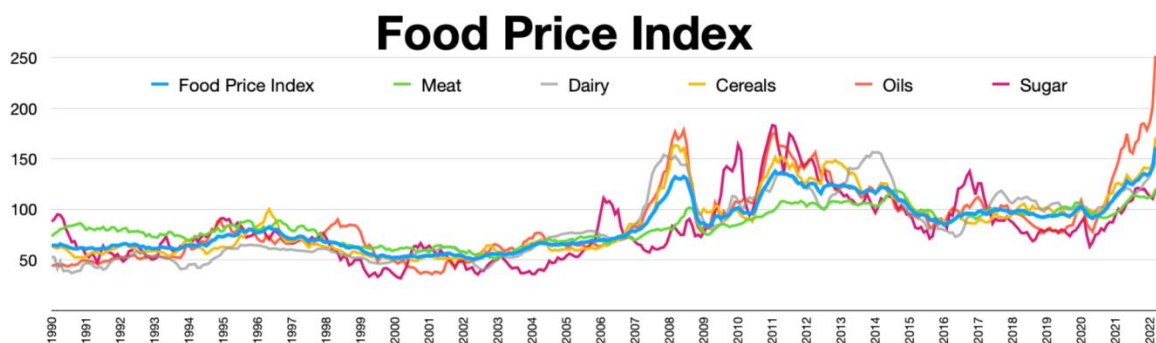
σχεδόν ο μισός παγκόσμιος πληθυσμός τρέφεται επί του παρόντος ως αποτέλεσμα της χρήσης συνθετικών αζωτούχων λιπασμάτων. [6]



Εικόνα 3. Τιμές λιπασμάτων 1992–2022. Η παγκόσμια επισιτιστική κρίση 2007-2008 συνέβη όταν οι τιμές των λιπασμάτων εκτοξεύτηκαν τότε.

Οι αυξανόμενες τιμές της ενέργειας αυξάνουν το γεωργικό κόστος, συμβάλλοντας στην αύξηση των τιμών των τροφίμων παγκοσμίως. [2] Η γεωργία και η βιομηχανία τροφίμων χρησιμοποιούν ενέργεια για διάφορους σκοπούς. Η άμεση χρήση ενέργειας περιλαμβάνει ηλεκτρική ενέργεια για αυτοματοποιημένη άρδευση νερού, κατανάλωση καυσίμου για γεωργικά μηχανήματα και ενέργεια που απαιτείται σε διάφορα στάδια επεξεργασίας, συσκευασίας, μεταφοράς και διανομής τροφίμων. Η χρήση φυτοφαρμάκων και ορυκτών λιπασμάτων έχει ως αποτέλεσμα μεγάλες ποσότητες έμμεσης κατανάλωσης ενέργειας, με αυτές τις εισροές να είναι ιδιαίτερα ενεργοβόρες για την παραγωγή τους. [7]

Ενώ το μερίδιο ποικίλλει σημαντικά μεταξύ περιοχών – ανάλογα με παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες και οι τύποι καλλιεργειών – το άμεσο και μη άμεσο ενεργειακό κόστος μπορεί να αντιπροσωπεύει το 40% έως 50% του συνολικού μεταβλητού κόστους καλλιέργειας σε προηγμένες οικονομίες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες. Οι υψηλότερες τιμές ενέργειας και λιπασμάτων επομένως αναπόφευκτα μεταφράζονται σε υψηλότερο κόστος παραγωγής και τελικά σε υψηλότερες τιμές των τροφίμων. [20]



Εικόνα 4. Δείκτης τιμών τροφίμων

Ενεργειακή μετάβαση

Εκτός από τις πληθωριστικές πιέσεις, η ενεργειακή κρίση του 2021/2022 αύξησε επίσης τη χρήση άνθρακα στην παραγωγή ενέργειας παγκοσμίως. Η χρήση άνθρακα στην Ευρώπη έχει ήδη αυξηθεί κατά 14% το 2021 και αναμένεται να αυξηθεί κατά 7% το 2022. Η άνοδος των τιμών του φυσικού αερίου έχει κάνει τον άνθρακα πιο ανταγωνιστικό σε πολλές αγορές και ορισμένα έθνη έχουν καταφύγει στον άνθρακα ως υποκατάστατο της πιθανής κατανομής της ενέργειας τον χειμώνα 2022/2023. Με την αύξηση της ζήτησης άνθρακα στην Ασία και αλλού, η παγκόσμια κατανάλωση άνθρακα προβλέπεται να αυξηθεί ξανά κατά 0,7% το 2022 σε 8 δισεκατομμύρια τόνους. [11]

Η καύση άνθρακα ή προϊόντων πετρελαίου εκπέμπει σημαντικά υψηλότερες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα και ατμοσφαιρικούς ρύπους σε σύγκριση με το φυσικό αέριο. Η επιστροφή στον άνθρακα επιβραδύνει τη μετάβαση σε πιο πράσινες και πιο βιώσιμες πηγές ενέργειας. Τόσο οι Ηνωμένες Πολιτείες όσο και η Ρωσία είναι οι κορυφαίοι εξαγωγείς φυσικού αερίου και άνθρακα. [9]

Η Ευρώπη ήταν ιστορικά ηγετική σε σχέση με την παγκόσμια πολιτική για το κλίμα, δεσμευόμενη να μειώσει τις εκπομπές σε τουλάχιστον 55% κάτω από τα επίπεδα του 1990 τα επόμενα 8 χρόνια. Αλλά οι κυρώσεις στη Ρωσία

συνθλίβουν τις παγκόσμιες προμήθειες ορυκτών καυσίμων με δραστικές αυξήσεις τιμών. Η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022 κινδυνεύει να αποκαλύψει σκληρή δουλειά δεκαετιών για τη μείωση των εκπομπών στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Μετά από μια μακρά περίοδο αισιόδοξων προβλέψεων για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα της Ευρώπης, οι κυβερνήσεις εκεί δεν κρατούν τίποτα μακριά από το τραπέζι, συμπεριλαμβανομένης της επαναλειτουργίας σταθμών παραγωγής ενέργειας με άνθρακα ή της αύξησης των εισαγωγών πετρελαίου, καθώς και της παράτασης της σταδιακής κατάργησης της πυρηνικής ενέργειας. [21]

Απαντήσεις

Συνολικά, η απάντηση σε αυτήν την αυξανόμενη κρίση ήταν η επιστροφή στον άνθρακα και άλλες ρυπογόνες πηγές ενέργειας, η επιδότηση των τιμών, η χαλάρωση των φόρων για το φυσικό αέριο ή ακόμη και η μείωση της τιμής των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Αυτές οι βραχυπρόθεσμες λύσεις μειώνουν τους λογαριασμούς ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά πηγαίνουν ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση από ό,τι χρειάζεται για να αποτραπεί η αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5 μοίρες, αυξάνοντας την πιθανότητα μιας κλιματικής αποκάλυψης. [22]

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει στραφεί στο Κατάρ για να επιδιώξει μια μακροπρόθεσμη συμφωνία φυσικού αερίου για να διασφαλίσει τη σταθερή προμήθεια υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στο Ηνωμένο Βασίλειο. [24] Ο Πρωθυπουργός Μπόρις Τζόνσον ζήτησε βοήθεια από τον Σείχη Ταμίμ μπιν Χαμάντ Αλ Θάνι, τον Εμίρη του Κατάρ, κατά τη διάρκεια συνάντησης στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ τον Σεπτέμβριο του 2021. [15] [36] Η ΕΕ ανέστειλε μια αντιμονοπωλιακή έρευνα για την QatarEnergy τον Φεβρουάριο του 2022 [7]

Τον Οκτώβριο του 2021, η αμερικανική παραγωγός VentureGlobal LNG υπέγραψε τρεις μακροπρόθεσμες συμφωνίες προμήθειας με την κρατική

Sinorec της Κίνας για την προμήθεια υγροποιημένου φυσικού αερίου. Οι εισαγωγές φυσικού αερίου των ΗΠΑ από την Κίνα θα υπερδιπλασιαστούν. [8]

Στις 28 Οκτωβρίου 2021, οι τιμές του φυσικού αερίου στην Ευρώπη μειώθηκαν κατά τουλάχιστον 12% αφού η Gazprom ανακοίνωσε ότι θα αυξήσει τις προμήθειες στην Ευρώπη μετά την πλήρωση των ρωσικών εγχώριων αποθηκευτικών χώρων περίπου στις 8 Νοεμβρίου. Η Νορβηγία είχε αυξήσει την παραγωγή φυσικού αερίου και οι χαμηλότερες τιμές άνθρακα στην Κίνα βοήθησαν επίσης στη μείωση των τιμών του φυσικού αερίου. [39] [10]

Ο Ούγγρος πρωθυπουργός Βίκτορ Όρμπαν κατηγόρησε την άνοδο ρεκόρ των τιμών της ενέργειας στα σχέδια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Πράσινη Συμφωνία . [11] Το Politico ανέφερε ότι «Παρά τον αντίκτυπο των υψηλών τιμών της ενέργειας, ο [Επίτροπος Ενέργειας της ΕΕ] Kadri Simson επέμεινε ότι δεν υπάρχουν σχέδια για οπισθοδρόμηση στην Πράσινη Συμφωνία του μπλοκ, η οποία στοχεύει να καταστήσει την ΕΕ ουδέτερη για το κλίμα έως το 2050». [12] Μιλώντας στη σύνοδο κορυφής για το κλίμα COP26 στη Γλασκώβη, ο Τσέχος πρωθυπουργός Μπάμπις κατήγγειλε την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [13] λέγοντας ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή "Συνεχίζει να προτείνει επικίνδυνες πολιτικές όπως η απαγόρευση των εύφλεκτων κινητήρων το 2035 ή τα δικαιώματα άνθρακα για τις μεταφορές και την ατομική στέγαση. Λόγω ακατάλληλης νομοθεσίας και κερδοσκοπίας, η τιμή των δικαιωμάτων εκπομπών έχει ξεφύγει από τον έλεγχο, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας ." [4]

Χώρες βάσει αποδεδειγμένων αποθεμάτων φυσικού αερίου (2018), με βάση τα δεδομένα από το Παγκόσμιο Βιβλίο Πληροφοριών της CIA . Το Ιράν έχει τα δεύτερα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου στον κόσμο μετά τη Ρωσία.

Ο σύμβουλος εθνικής ασφάλειας του προέδρου των ΗΠΑ Τζο Μπάιντεν , Τζέικ Σάλιβαν , εξέδωσε μια δήλωση καλώντας τον ΟΠΕΚ + να ενισχύσει την παραγωγή πετρελαίου για να «αντισταθμίσει τις προηγούμενες περικοπές παραγωγής που επέβαλε ο ΟΠΕΚ+ κατά τη διάρκεια της πανδημίας μέχρι το 2022». [15]

Στις 28 Σεπτεμβρίου 2021, ο Σάλιβαν συναντήθηκε στη Σαουδική Αραβία με τον Σαουδάραβα διάδοχο πρίγκιπα Μοχάμεντ μπιν Σαλμάν για να συζητήσουν τις υψηλές τιμές του πετρελαίου . [16] Η τιμή του πετρελαίου ήταν περίπου 80 δολάρια ΗΠΑ τον Οκτώβριο του 2021, η υψηλότερη από το 2014.

Οι ΗΠΑ παρέδωσαν 16 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα LNG στην Ευρώπη τον Ιανουάριο του 2022 και 6 δισεκατομμύρια τον Φεβρουάριο. [19]

Ο Ιρανός υπουργός Πετρελαίου Τζαβάντ Οουτζί δήλωσε ότι εάν αρθούν οι κυρώσεις υπό την ηγεσία των ΗΠΑ στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου του Ιράν, το Ιράν θα έχει κάθε ικανότητα να αντιμετωπίσει την παγκόσμια ενεργειακή κρίση. [10] Η κυβέρνηση Μπάιντεν πείστηκε για πιθανές συμφωνίες πετρελαίου με τη Σαουδική Αραβία, τη Βενεζουέλα και το Ιράν που θα τους ανάγκαζαν να αυξήσουν την παραγωγή πετρελαίου τους .

Ο υπουργός Ενέργειας του Κατάρ Saad Sheridaal-Kaabi δήλωσε ότι "υπάρχει τεράστια ζήτηση από όλους τους πελάτες μας και δυστυχώς δεν μπορούμε να καλύψουμε όλους. Δυστυχώς, κατά την άποψή μου, αυτό οφείλεται στο ότι η αγορά δεν επενδύει αρκετά στο [αέριο] βιομηχανία." [13]

Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν δήλωσε ότι "η Ευρώπη σήμερα εξαρτάται υπερβολικά από το φυσικό αέριο και εξαρτάται υπερβολικά από τις εισαγωγές φυσικού αερίου. Η απάντηση έχει να κάνει με τη διαφοροποίηση των προμηθευτών μας ... και, κυρίως, με την επιτάχυνση της μετάβασης στην καθαρή ενέργεια". [11]

Ο Ευρωπαίος Επίτροπος για τη Δράση για το Κλίμα, Φρανς Τίμερμανς , πρότεινε «η καλύτερη απάντηση σε αυτό το πρόβλημα σήμερα είναι να μειώσουμε την εξάρτησή μας από τα ορυκτά καύσιμα». [16]

Στα τέλη Οκτωβρίου 2021, ο Ρώσος πρεσβευτής Andrei Kelin αρνήθηκε ότι η Ρωσία παρακρατεί τις προμήθειες φυσικού αερίου για πολιτικούς λόγους. Σύμφωνα με τον πρέσβη, η παράδοση φυσικού αερίου μέσω της Ουκρανίας έχει αυξηθεί έως και 15% για τον Νοέμβριο του 2021, αλλά δεν ήταν σαφές εάν αυτή η αύξηση θα είχε άμεσο αντίκτυπο στον εφοδιασμό φυσικού αερίου στην Ευρώπη. Επιπλέον, αυτή η αύξηση στην παράδοση φυσικού αερίου

παρεμποδίστηκε από την έλλειψη εκσυγχρονισμού των ουκρανικών αγωγών φυσικού αερίου, σύμφωνα με την πηγή. [7]

Ο Γερμανός καγκελάριος Όλαφ Σολτς ανακοίνωσε τα σχέδια για την κατασκευή δύο νέων τερματικών σταθμών LNG. [19] Ο υπουργός Οικονομίας Ρόμπερτ Χάμπεκ είπε ότι η Γερμανία κατέληξε σε μια μακροπρόθεσμη ενεργειακή συνεργασία με το Κατάρ , [10] έναν από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς υδροποιημένου φυσικού αερίου στον κόσμο. [11] Ο Χάμπεκ είπε ότι η Γερμανία σχεδιάζει να τερματίσει τις εισαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου μέχρι τα μέσα του 2024. [2] Τον Μάιο του 2022, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε και ενέκρινε μερική απαγόρευση των εισαγωγών πετρελαίου από τη Ρωσία , [4] μέρος της οικονομικής απάντησης στη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία. [5] Στις 18 Μαΐου 2022, η Ευρωπαϊκή Ένωση δημοσίευσε σχέδια για τον τερματισμό της εξάρτησής της από το ρωσικό πετρέλαιο, φυσικό αέριο και άνθρακα έως το 2027. [6]

Στις 13 Ιουλίου 2022, το Κρεμλίνο εξέφρασε την ελπίδα ότι μια επίσκεψη του Προέδρου Μπάιντεν στη Σαουδική Αραβία για την ενίσχυση της παραγωγής πετρελαίου του ΟΠΕΚ δεν θα ενθάρρυνε εκεί αντιρωσικά αισθήματα. Η Ρωσία είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας πετρελαίου και φυσικού αερίου μετά τη Σαουδική Αραβία και απολαμβάνει μια πολύτιμη συνεργασία με την αραβική χώρα στο πλαίσιο του ομίλου ΟΠΕΚ. Όμως, στα σημερινά επίπεδα, οι μεγάλοι παραγωγοί του Κόλπου έχουν ελάχιστα να διαθέσουν και η Ρωσία κατηγορεί τις διεθνείς κυρώσεις για υψηλότερες τιμές ενέργειας σε όλο τον κόσμο. [27]

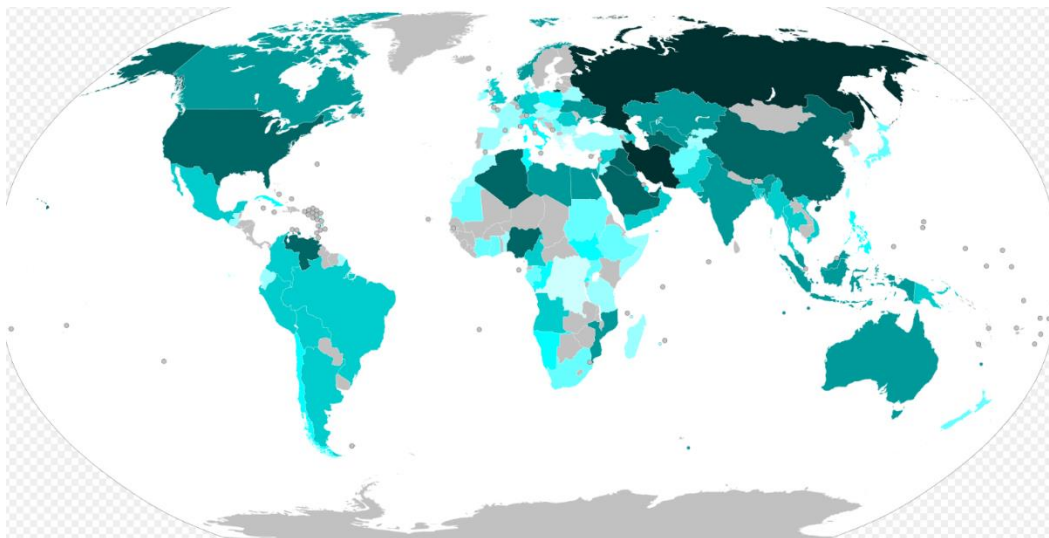
Από τη σύνοδο του G7 του Ιουνίου 2022, κυκλοφορούσαν σχέδια για περιορισμό της τιμής των ρωσικών ενεργειακών εμπορευμάτων , όπως είχε προτείνει αρχικά η υπουργός Οικονομικών των ΗΠΑ Janet Yellen και η πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ursula von der Leyen , προκειμένου να μειωθούν τα επίπεδα τιμών για τα δυτικά έθνη και να στερηθεί η Ρωσία από τα κέρδη του.

Αφού οι υπουργοί Οικονομικών της G7 εξέφρασαν την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν ανώτατο όριο τιμών, ένας εκπρόσωπος του Κρεμλίνου απάντησε, «οι εταιρείες που επιβάλλουν ανώτατο όριο τιμών δεν θα είναι

μεταξύ των αποδεκτών του ρωσικού πετρελαίου». Οι ενεργειακοί αναλυτές εξέφρασαν επίσης σκεπτικισμό ότι ένα ανώτατο όριο τιμών θα ήταν ρεαλιστικό επειδή ο συνασπισμός "δεν είναι αρκετά ευρύς". ΟΠΕΚ+αποκάλεσε το σχέδιο «παράλογο». Πιθανότατα οι ΗΠΑ και η ΕΕ θα προσπαθήσουν να ακολουθήσουν το σχέδιο περιορίζοντας την πρόσβαση της Ρωσίας στις δυτικές ασφαλιστικές υπηρεσίες. [28]

Τον Ιούνιο του 2022, η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών συμφώνησε να επιτρέψει στην ιταλική εταιρεία Eni και στην ισπανική εταιρεία Repsol να εισάγουν πετρέλαιο από τη Βενεζουέλα στην Ευρώπη για να αντικαταστήσουν τις εισαγωγές πετρελαίου από τη Ρωσία. [19] Ο Γάλλος υπουργός Οικονομικών Bruno Le Maire είπε ότι η Γαλλία διαπραγματεύτηκε με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα για να αντικαταστήσει ορισμένες ρωσικές εισαγωγές πετρελαίου. [19]

Επιπλέον, στις 15 Ιουνίου 2022, το Ισραήλ, η Αίγυπτος και η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέγραψαν μια τριμερή συμφωνία για την αύξηση των πωλήσεων φυσικού αερίου σε ευρωπαϊκές χώρες που αναζητούν εναλλακτικές πηγές για να μειώσουν την εξάρτησή τους από τον ρωσικό ενεργειακό εφοδιασμό. [10] Τον Ιούλιο του 2022, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψε συμφωνία με το Αζερμπαϊτζάν για την αύξηση των εισαγωγών φυσικού αερίου. [11]



Εικόνα 5. Χώρες με βάση τα αποδεδειγμένα αποθέματα φυσικού αερίου (2018), με βάση στοιχεία από το CIAWorldFactbook. Το Ιράν έχει τα δεύτερα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου στον κόσμο μετά τη Ρωσία.

Στις 29 Σεπτεμβρίου 2022, η Γερμανία παρουσίασε ένα σχέδιο 200 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη της βιομηχανίας και των νοικοκυριών. [12] Ο Γερμανός υπουργός Οικονομίας Ρόμπερτ Χάμπτεκ παραπονέθηκε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες και άλλες «φιλικές» χώρες προμηθευτές φυσικού αερίου επωφελήθηκαν από τον πόλεμο της Ουκρανίας με «αστρονομικές τιμές». Κάλεσε για περισσότερη αλληλεγγύη από τις ΗΠΑ για να βοηθήσουν τους ενεργειακούς συμμάχους στην Ευρώπη. [13] Ο Γάλλος Πρόεδρος Εμανουέλ Μακρόν επέκρινε τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Νορβηγία και άλλες «φιλικές» χώρες προμηθευτές φυσικού αερίου για τις εξαιρετικά υψηλές τιμές των προμηθειών τους, λέγοντας ότι οι Ευρωπαίοι «πληρώνουν τέσσερις φορές περισσότερο από την τιμή που πουλάτε στη βιομηχανία σας. δεν είναι ακριβώς το νόημα της φιλίας».

Οι επιπτώσεις της ενεργειακής κρίσης στη ναυλαγορά του Ing



Εικόνα 6. Η γερμανική χημική εταιρεία BASF αναγκάστηκε να μειώσει την παραγωγή

Θεωρία χάους: Πώς τα δεξαμενόπλοια ευδοκιμούν εν μέσω ενεργειακής κρίσης και πολέμου

Οι παγκόσμιες κρίσεις και το γεωπολιτικό χάος είναι κακό για τις περισσότερες επιχειρήσεις. Όχι τόσο σε βιομηχανίες όπως η άμυνα και η ναυτιλία ενέργειας. Σε συνέδρια ναυτιλίας εμπορευμάτων σε ταραγμένους καιρούς και θα παρατηρείται το πόσο ανοδικό είναι όλο αυτό το πρόβλημα για τους ναύλους.[6]

Η εστίαση στο Φόρουμ Χρηματοδότησης Πλοίων της Νέας Υόρκης της Marine Money ήταν η επιδείνωση της παγκόσμιας ενεργειακής κρίσης, ο πόλεμος στην Ουκρανία, οι επικείμενες κυρώσεις στη Ρωσία, η εξελισσόμενη κατάσταση στην Κίνα — και το πόσο εκπληκτικές είναι οι προοπτικές για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό, διυλισμένο πετρέλαιο και υγροποιημένο φυσικό αέριο.

Το ευνοϊκότερο σημείο για τους ναύλους είναι όταν οι διαταραχές είναι αρκετά σοβαρές ώστε η ανελαστική χωρητικότητα των πλοίων να υπολείπεται της ζήτησης, αλλά όχι τόσο σοβαρή ώστε η ζήτηση να καταστραφεί και η παγκόσμια οικονομία να λιώσει.[1]

«Στην αγορά αρέσει το χάος και οι εξάρσεις», δήλωσε ο BartKelleher, CFO της Ardmore Shipping (NYSE: ASC).

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Scorpio Tankers (NYSE: STNG), RobertBugbee, «Το πραγματικό πρόβλημα δεν έχει καν ξεκινήσει ακόμα. Το άγχος δεν έχει καν αρχίσει να μπαίνει στην αγορά προϊόντων-δεξαμενόπλοιων.

«Αυτό για το οποίο ανησυχούμε και είμαι σίγουρος ότι ανησυχούν και κάποιοι από τους άλλους ανθρώπους εδώ είναι ότι αυτό γίνεται πολύ καλό», είπε ο Bugbee. «Αυτό μπορεί να γίνει τρελό. Δεν μπορούμε να κάνουμε τα

μαθηματικά τώρα για να λάβουμε την απαιτούμενη [μελλοντική] ζήτηση για προϊόντα που να ταιριάζουν με τα πλοία που μπορούν να τα μεταφέρουν».

Στο γεωπολιτικό μέτωπο, ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας ήταν ένα όφελος για τα τάνκερ. Ένας συντονιστής ρώτησε ένα πάνελ δεξαμενόπλοιων: «Έχετε κάποια ανησυχία στον ορίζοντα — ίσως ο [Ρώσος Πρόεδρος Βλαντιμίρ] Πούτιν να παραχωρήσει;»[19]

Αλλά το γεωπολιτικό χάος, όπως η ενεργειακή κρίση, αναφέρεται ότι είναι καλό για τα ποσοστά μόνο εάν δεν πάει πολύ μακριά. Οι συμμετέχοντες στη ναυτιλία LNG προειδοποίησαν για τρομερές συνέπειες σε περίπτωση πολέμου Κίνας-ΗΠΑ.

"Αν συμβεί αυτό, είμαστε όλοι σε δύσκολη θέση", δήλωσε ο OysteinKalleklev, Διευθύνων Σύμβουλος της Flex LNG (NYSE: FLNG). «Σχεδόν δεν αξίζει καν να ανησυχείς γιατί οι συνέπειες είναι τόσο μεγάλες. Η Ρωσία και η Ουκρανία θα έμοιαζαν με ένα μικρό χτύπημα στο δρόμο σε σύγκριση με αυτό που θα συνέβαινε. Θα πάθατε ένα ενεργειακό σοκ όπως δεν το είχατε ξαναδεί. Ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία θα σταματούσε. Θα ήταν σαν τη Μεγάλη Ύφεση».[20]

Η χειρότερη ενεργειακή κρίση από το 1979-1980

Οι μέσες τιμές spot για πολύ μεγάλες εταιρείες μεταφοράς αργού (δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν 2 εκατομμύρια βαρέλια αργού) είναι τώρα πάνω από 100.000 δολάρια την ημέρα. Ο Bugbee είπε ότι ένα από τα δεξαμενόπλοια προϊόντων του Scorpio μόλις είχε κλείσει με 98.000 \$ την ημέρα. Οι μέσες τιμές spot για πλοία μεταφοράς LNG τριών καυσίμων με κινητήρα ντίζελ είναι πλέον πάνω από 450.000 \$ την ημέρα.

Όσο περισσότερο σε διάφορα μέρη του κόσμου υστερούν σε ενέργεια, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για ναυτιλία για να εξισορροπηθεί η προσφορά. Αυτό είναι καλό για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων — έως ότου η προσφορά ενέργειας εξαντληθεί και η ζήτηση των καταναλωτών και της βιομηχανίας

καταστραφεί από τις υψηλές τιμές.«Τώρα έχουμε τη χειρότερη ενεργειακή κρίση από το 1979-1980», δήλωσε ο Francisco Blanch, επικεφαλής παγκόσμιων εμπορευμάτων στην Bank of America Securities.[21]

«Τότε, είχαμε μια παγκόσμια κρίση πετρελαίου. Σήμερα, έχουμε μια κρίση στις αγορές φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Ως επί το πλείστον, είναι τοπικές τιμές. Όπως θέλουν να λένε οι άνθρωποι στην οικονομική γλώσσα, είναι μια «παγκόσμια» κρίση. Έπληξε την Κίνα πριν από ενάμιση χρόνο και την Ευρώπη πριν από ένα χρόνο. Και δυστυχώς, νομίζω ότι κατευθύνεται κατευθείαν στις βορειοανατολικές ΗΠΑ».

Οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας στη Νέα Αγγλία εξαρτώνται από το LNG. Οι τιμές των εισαγωγών έχουν εκτοξευθεί λόγω της αιτούμενης από τον πόλεμο ζήτησης στην Ευρώπη. Επιπλέον, πολλοί κάτοικοι της Νέας Αγγλίας χρησιμοποιούν πετρέλαιο θέρμανσης. «Τα βορειοανατολικά αποθέματα πετρελαίου θέρμανσης είναι τα χαμηλότερα που έχουν σημειωθεί ποτέ φέτος τον χειμώνα», δήλωσε ο Blanch. «Το μόνο που μπορούν να κάνουν τώρα είναι πρώτα να πληρώσουν και δεύτερον να προσευχηθούν για ζεστό καιρό».[25]

Σε παγκόσμιο επίπεδο, είπε, τα κυβερνητικά στρατηγικά αποθέματα πετρελαίου είναι τα χαμηλότερα από ποτέ και η εμπορική αποθήκευση είναι επίσης χαμηλή. Η παραγωγή εφεδρικού πετρελαίου είναι περιορισμένη. «Όταν δεν έχετε αποθέματα και δεν έχετε πλεονάζουσα χωρητικότητα, οποιαδήποτε σταδιακή ανοδική μεταβολή της ζήτησης πρέπει να καλύπτεται απλώς από υψηλότερες τιμές και χαμηλότερη ζήτηση. Πρέπει να περιορίσετε τη ζήτηση», είπε.[9]

LNG το 2023

Οι χώρες υποβάλλουν προσφορές η μία εναντίον της άλλης για προμήθειες LNG και πετρελαϊκών προϊόντων. Οι χαμένοι πλειοδότες στερούνται ενέργειας. Ο πλοιοκτήτης που μεταφέρει φορτίο κερδίζει με κάθε τρόπο, παρέχοντας μια ζωτικής σημασίας υπηρεσία για τους τελικούς καταναλωτές (και για τους φορτωτές φορτίου, οι οποίοι επωφελούνται ακόμη και όταν πληρώνουν συχνά υπερβολικά φορτία).[16]

Ο GordonShearer, ανώτερος σύμβουλος ανάπτυξης έργων στην Poten&Partners, δήλωσε: «Η Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές έβαλαν μεγάλα στοιχήματα ότι θα μπορούσαν να αγοράσουν LNG σε τιμές spot και έχουν αναλάβει το κύριο βάρος αυτής της μεταβολής των τιμών που οδηγούσε η Ευρώπη. Είδαμε καταστροφή ζήτησης και μπλακ άουτ στο Πακιστάν και το Μπαγκλαντές και τα φορτία να απομακρύνονται από την Ινδία».

Ο ανταγωνισμός για προμήθειες LNG θα ενταθεί ακόμη περισσότερο το επόμενο έτος. Σύμφωνα με τον JasonFeer, παγκόσμιο επικεφαλής επιχειρηματικής ευφυΐας στην Poten&Partners, η Ευρώπη μπόρεσε να γεμίσει τα αποθέματά της αυτό το χειμώνα «επειδή διοχέτευε αέριο από τη Ρωσία για τέσσερις έως πέντε μήνες» εκτός από τις εισαγωγές LNG. Επιπλέον, δεν αντιμετώπισαν τόσο μεγάλο ανταγωνισμό από την Κίνα, όπου οι εισαγωγές μειώθηκαν κατά 20%.[3]

«Το θέμα για την Ευρώπη θα είναι το επόμενο έτος», είπε ο Feer.

Η Ευρώπη δεν θα λάβει αέριο από τον ρωσικό αγωγό το 2023 και η κινεζική αγορά LNG πιθανότατα θα ανακάμψει. Η Blanch σημείωσε επίσης ότι υπάρχει σημαντικά μεγαλύτερη ικανότητα επαναεριοποίησης (εισαγωγή LNG) που θα τεθεί σε λειτουργία το επόμενο έτος σε σύγκριση με την ικανότητα υγροποίησης (εξαγωγή LNG). «Έτσι, θα έχουμε περισσότερα στόματα να ταΐσουμε, αλλά δεν έχουμε πραγματικά την ποσότητα υγρού αερίου για να ταΐσουμε αυτά τα στόματα», είπε. «Αυτό θα δημιουργήσει περισσότερες

ευκαιρίες arbitrage και μεγαλύτερες αποστάσεις ταξιδιού, και ως εκ τούτου πολύ σταθερές τιμές LNG [ναυτιλίας]».

Ο αγώνας για το ντίζελ

Ο ίδιος ανταγωνισμός για πόρους επικρατεί στις αγορές ντίζελ και στις αγορές ραφιναρισμένων προϊόντων γενικότερα.

«Το μεγάλο ερώτημα είναι: Έχουμε τα ραφιναρισμένα προϊόντα για να αντιμετωπίσουμε το [μεταπανδημικό] άνοιγμα της παγκόσμιας οικονομίας; Νομίζω ότι η απάντηση είναι όχι, γιατί έχουμε υποεπενδύσει σε μεγάλο βαθμό στα διυλιστήρια», δήλωσε ο Blanch.[4]

Σύμφωνα με τον ArthurRichier, επικεφαλής στρατηγικών συνεργασιών στη Vortexa, «Ο κόσμος χρειάζεται ντίζελ και έχουμε πολύ έλλειψη ντίζελ. Η Ευρώπη αφαιρεί μεγάλο μέρος αυτού του ντίζελ από άλλες οικονομίες, ειδικά από τη Λατινική Αμερική. Η Ευρώπη έχει τα μετρητά για να ξεπεράσει τους αγοραστές στη Λατινική Αμερική».

Ο αγώνας για το ντίζελ οδηγεί σε συνέπειες και σε άλλες αγορές εξευγενισμένων προϊόντων.[5]

«Επειδή οι αγορές ντίζελ είναι εξαιρετικά σφιχτές, τα διυλιστήρια έχουν προσαρμόσει τις αποδόσεις τους για να κάνουν πολύ λιγότερη νάφθα και βενζίνη», δήλωσε ο Richier. «Ορισμένες από αυτές τις συναλλαγές, όπως το εμπόριο βενζίνης στη λεκάνη του Ατλαντικού και το εμπόριο νάφθας που κατευθύνεται ανατολικά [προς την Ασία], έχουν υποφέρει».

Κυρώσεις στο ρωσικό πετρέλαιο πλησιάζουν

Η ενεργειακή κρίση που προκαλείται από τις ελλείψεις επενδύσεις έχει επιδεινωθεί από τον πόλεμο. Η σύγκρουση είχε ήδη σημαντικές επιπτώσεις στις αγορές αργού πετρελαίου, προϊόντων και LNG, ενισχύοντας τα επιτόκια.

Πρόκειται να έχει ακόμη μεγαλύτερη επίδραση καθώς οι κυρώσεις δημιουργούν ένα εντελώς νέο επίπεδο χάους. Από τις 5 Δεκεμβρίου, η ΕΕ δεν θα εισάγει πλέον θαλάσσιο ρωσικό αργό. Η ναυτιλιακή ασφάλεια του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ δεν θα είναι πλέον διαθέσιμη για εξαγωγές ρωσικού αργού, εκτός εάν η τιμή του πετρελαίου είναι χαμηλότερη από τα ανώτατα όρια τιμών της G-7 και της ΕΕ. Οι ίδιοι περιορισμοί θα ισχύουν για τα ρωσικά προϊόντα από τις 5 Φεβρουαρίου.[17]

Οι εισαγωγές αντικατάστασης της ΕΕ θα διανύσουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις, αυξάνοντας τη ζήτηση δεξαμενόπλοιων μετρούμενη σε τόνο-μίλια (όγκοι πολλαπλασιασμένοι με την απόσταση). Το ερώτημα είναι πόσο ανοδική θα αντισταθμιστεί από την πτώση από τους χαμηλότερους όγκους ρωσικών εξαγωγών.[7]

«Θα χάνουμε περίπου ένα εκατομμύριο βαρέλια αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου [την ημέρα] καθώς αυτές οι κυρώσεις θα μειωθούν», προέβλεψε ο Blanch. «Γιατί κάποιος επέλεξε αυτές τις ημερομηνίες [κυρώσεων] στη μέση του χειμώνα δεν έχω ιδέα. Δεν είμαι σίγουρος ότι οι πολιτικοί κατάλαβαν τι έκαναν».

Ο Richier εκτίμησε ότι 2 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως «θα αποσυρθούν από την αγορά τον επόμενο χρόνο από τη Ρωσία τόσο για λόγους επιμελητείας όσο και για λόγους κυρώσεων».[10]

Η Ρωσία θα είναι σε θέση να μεταφέρει ένα μέρος του αργού της σε «σκιώδη δεξαμενόπλοια», πλοία ασφαλισμένα μέσω μη δυτικών ασφαλιστικών εταιρειών που δεν δραστηριοποιούνται σε δολάρια ΗΠΑ. Αλλά η διαθεσιμότητα δεξαμενόπλοιων σκιωδών προϊόντων για τη μεταφορά ρωσικού ντίζελ θα είναι πολύ πιο περιορισμένη.

«Με καθαρές εξαγωγές [προϊόντων], είναι μια πολύ, πολύ διαφορετική ιστορία», προειδοποίησε ο Richier. «Είτε συμφωνηθεί το ανώτατο όριο της τιμής του πετρελαίου είτε όχι, η Ρωσία θα αντιμετωπίσει ένα φυσικό ζήτημα υλικοτεχνικής υποστήριξης για να μετακινήσει αυτά τα φορτία. Απλώς δεν θα υπάρχουν αρκετά πλοία για να μεταφέρουν αυτά τα ρωσικά βαρέλια».[12]

Η T&E λέει ότι η ναυτιλιακή μετάβαση σε LNG είναι ανεύθυνη λόγω της ενεργειακής κρίσης

Η Ευρωπαϊκή MKO Transport & Environment (T&E) ανανέωσε τις προσπάθειές της να σταματήσει την περαιτέρω υιοθέτηση του υδροποιημένου φυσικού αερίου ως καυσίμου πλοίων, χαρακτηρίζοντας τη μετάβαση της βιομηχανίας στο LNG «ανεύθυνη σε περιόδους ενεργειακής κρίσης». Η περιβαλλοντική ομάδα που ασκεί εδώ και καιρό επικριτική για τη ρύπανση με μεθάνιο από το LNG εξέδωσε μια νέα έκθεση αναφέροντας τον ανταγωνισμό από τη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς η Ευρώπη αγωνίζεται να επιτύχει ενεργειακή ανεξαρτησία. [4]

«Με τις προμήθειες φυσικού αερίου τόσο περιορισμένες και τις τιμές τόσο υψηλές, απλά δεν υπάρχει καμία δικαιολογία για τις ναυτιλιακές εταιρείες να στραφούν στο φυσικό αέριο. Δεν είναι καν καλό για το κλίμα», δήλωσε η Constance Dijkstra, εκστρατεύτρια LNG στην T&E. «Η ΕΕ θα πρέπει να εγκαταλείψει τα σχέδια για την προώθηση του ορυκτού αερίου στη ναυτιλία και να προωθήσει τα πράσινα καύσιμα με βάση το υδρογόνο». [10]

Σύμφωνα με την T&E, η ναυτιλιακή βιομηχανία και πολλοί ευρωπαίοι πολιτικοί πιέζουν για το LNG ως μια καθαρή εναλλακτική λύση στα παραδοσιακά καύσιμα. Επισημαίνουν ότι οι μεταφορές LNG ήταν οι πρώτοι που υιοθέτησαν την πηγή καυσίμου και αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μερίδιο των πλοίων που κινούνται με LNG. Ωστόσο, αντιμετωπίζουν πιέσεις από τις ρυθμιστικές αρχές και την κοινή γνώμη, άλλοι τύποι πλοίων δελεάζονται από την επιλογή αερίου. [11]

Αυτό λένε ότι συμβαίνει την ίδια στιγμή που η Ευρώπη βιώνει μια ενεργειακή κρίση με τις τιμές που εκτοξεύονται στα ύψη και τη δυνατότητα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε πλήρη διακοπή των εξαγωγών ρωσικού φυσικού αερίου, διαταράσσοντας τον εφοδιασμό με φυσικό αέριο και επηρεάζοντας την ικανότητα των ανθρώπων να θερμαίνουν τα σπίτια τους. Αναφέρουν την ταχεία ανάπτυξη των πλοίων με καύσιμα LNG σημειώνοντας ότι το 2018 κατασκευάστηκαν μόνο επτά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων LNG,

αλλά ότι ο αριθμός έχει υπερδιπλασιαστεί το 2022 με 171 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων LNG κατόπιν παραγγελίας. [16]

Σήμερα, η T&E λέει ότι 923 πλοία μπορούν να τροφοδοτηθούν με υγροποιημένο φυσικό αέριο και 534 πλοία που κινούνται με LNG είναι κατά παραγγελία σε όλο τον κόσμο. Στη νέα τους μελέτη, προβλέπουν ότι μέχρι το 2030 η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρώπης θα χρειάζεται πάνω από 6,3 εκατομμύρια μετρικούς τόνους LNG για να τροφοδοτήσει τον αυξανόμενο στόλο των πλοίων που κινούνται με φυσικό αέριο. Η T&E λέει ότι ισοδυναμεί με αρκετό αέριο για την τροφοδοσία επτά εκατομμυρίων σπιτιών, αρκετό για να θερμάνει όλα τα σπίτια στο Βέλγιο ή τη Σουηδία. [17]

«Αυτό θα αυξήσει μόνο την εξάρτηση της Ευρώπης από τα ορυκτά καύσιμα, λέει ο Dijkstra. «Καθώς οικογένειες σε όλη την Ευρώπη αγωνίζονται να πληρώσουν τους λογαριασμούς ενέργειας, η ναυτιλιακή βιομηχανία αναζητά νέους τρόπους για να καίει φυσικό αέριο. Μέχρι το 2030 σχεδόν το ένα τέταρτο της ναυτιλίας της Ευρώπης θα μπορούσε να λειτουργεί με LNG σε μια εποχή που θα έπρεπε να μειώσουμε την εξάρτησή μας από ορυκτά καύσιμα. Αυτό δεν επιτρέπεται να συμβεί».

Η T&E λέει ότι οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής της Ευρώπης θα πρέπει να ανησυχούν για τον αντίκτυπο που θα έχει στην ενεργειακή ασφάλεια η μετάβαση στη ναυτιλία που κινείται με LNG. Έχουν πει από καιρό ότι η χρήση του LNG ως καυσίμου πλοίων είναι πιο επιβλαβής λόγω της απελευθέρωσης άκαυτου μεθανίου στην ατμόσφαιρα. Η T&E υποστηρίζει ότι περίπου το 80 τοις εκατό του LNG της Ευρώπης που χρησιμοποιείται από τα πλοία σήμερα είναι χειρότερο για το κλίμα από τα καύσιμα που αντικαθιστά λόγω της απελευθέρωσης του ισχυρού αερίου μεθανίου. [18]

Η αποτροπή της απορρόφησης φυσικού αερίου στη ναυτιλία πρέπει να γίνει τώρα, λέει η T&E, προτού όλα τα τμήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας πέσουν στην παγίδα του φυσικού αερίου. Καλούν την ΕΕ να προχωρήσει με την πρόταση FuelEU Maritime και να επιταχύνει τη μετάβαση στα καύσιμα με βάση το υδρογόνο.[21]

Η ομάδα αναγνώρισε την έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο των στόχων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την πρώτη εντολή για τα πράσινα καύσιμα. Η T&E χαρακτήρισε τα βήματα του κοινοβουλίου την «αρχή του τέλους για τα ορυκτά καύσιμα στη ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρώπης».[19]

Η T&E είχε προτρέψει την ΕΕ να υιοθετήσει αυστηρότερους στόχους και υψηλότερη εντολή. Τώρα καλούν τα μέλη της ΕΕ να ακολουθήσουν τη θέσπιση των προτύπων, ενώ παράλληλα λαμβάνουν μέτρα για να σταματήσει τη συνεχιζόμενη υιοθέτηση φυσικού αερίου από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, μειώνοντας τον ανταγωνισμό για τη θέρμανση κατοικιών στην Ευρώπη.[15]

Η κρίση φυσικού αερίου προσγειώνει την αγορά φορτίου LNG στα χέρια ενεργειακών κολοσσών

Οι εκτοξευόμενες τιμές φορτίου LNG έχουν αποσπάσει δεκάδες μικρότερους εμπόρους, συγκεντρώνοντας την επιχείρηση στα χέρια ορισμένων διεθνών μεγάλων ενεργειακών εταιρειών και κορυφαίων παγκόσμιων εμπορικών οίκων.[11]

Αυτή η λαβή δεν αναμένεται να αμβλυθεί μέχρι το 2026, όταν θα αρχίσει να υλοποιείται περισσότερο υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και να μειώνονται οι τιμές, αυξάνοντας τις ανησυχίες για την προσφορά για τα φτωχότερα κράτη που εξαρτώνται από αυτό για την παραγωγή ενέργειας και αυξάνοντας το κόστος για τις μεγάλες οικονομίες της Ασίας.[6]



Εικόνα 7. Ένα δεξαμενόπλοιο υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ρυμουλκείται προς έναν θερμοηλεκτρικό σταθμό στο Futtsu, ανατολικά του Τόκιο, Ιαπωνία, 13 Νοεμβρίου 2017

Η παγκόσμια αγορά LNG έχει υπερδιπλασιαστεί σε μέγεθος από το 2011, εισάγοντας δεκάδες νεοεισερχόμενους και την επέκταση μικρότερων παικτών

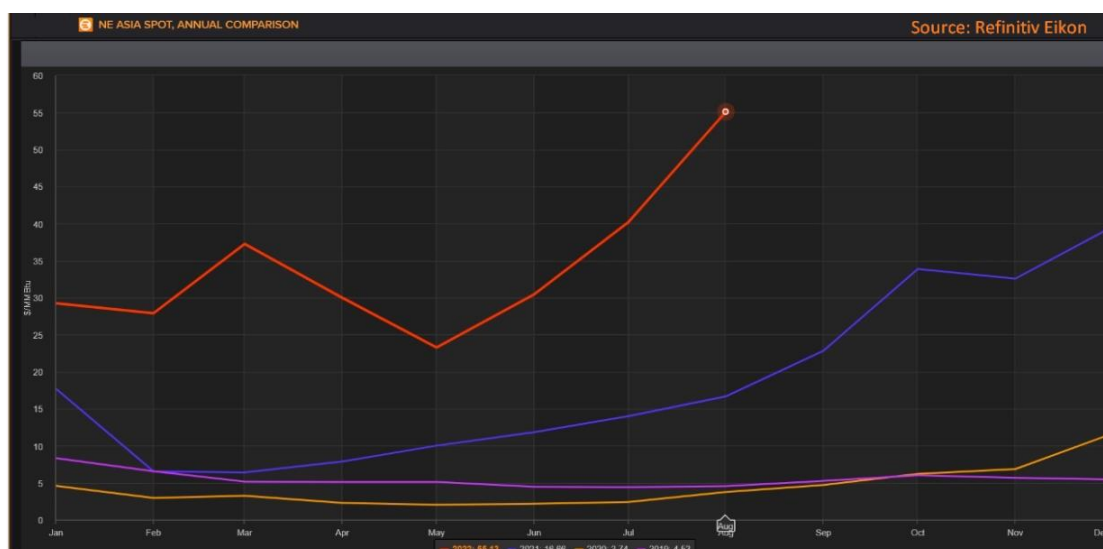
στην Ασία. Τα τελευταία χρόνια, οι μικρότεροι έμποροι αντιπροσώπευαν το 20% των εισαγωγών LNG μόνο στην Κίνα.[13]

Ωστόσο, η άνοδος των τιμών φορτίου LNG στα 175-200 εκατομμύρια δολάρια, από περίπου 15-20 εκατομμύρια δολάρια πριν από δύο χρόνια, είχε σεισμικό αντίκτυπο στη φυσική εμπορική δραστηριότητα για πολλούς μικρότερους παίκτες.[15]

Το κεφάλαιο που απαιτείται για τη διαπραγμάτευση της αγοράς εκτινάχθηκε στα ύψη αφού οι τιμές αναφοράς LNG αυξήθηκαν από χαμηλά ρεκόρ κάτω από τα \$2 ανά εκατομμύριο βρετανικές θερμικές μονάδες (mmBtu) το 2020 σε υψηλά των 57 \$ τον Αύγουστο.[22]

Τον Ιούλιο, η ιαπωνική NipponSteel Corp, ο δεύτερος μεγαλύτερος κατασκευαστής χάλυβα στον κόσμο (5401.T) , αγόρασε ένα φορτίο LNG στα 41 \$/mmBtu. Η τιμή των spot τιμών LNG ήταν 40,50 \$/mmBtu τότε.[16]

Οι τιμές υποχώρησαν πρόσφατα, αγγίζοντας τα 38 \$/mmBtu τη Δευτέρα, αλλά οι αναλυτές λένε ότι παραμένουν σε επίπεδα που μπορεί να συνδέονται με μια συνεχιζόμενη ενεργειακή κρίση.[19]



Εικόνα 8. Βορειοανατολική Ασία spot τιμές LNG-Ετήσια σύγκριση

«Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζει κάθε συμμετέχων της αγοράς αυτή τη στιγμή είναι η πίστωση», δήλωσε ο Ben Sutton, Διευθύνων Σύμβουλος της Six One Commodities, ενός έμπορου LNG με έδρα τις ΗΠΑ που έπρεπε να μειώσει τις δραστηριότητές του μετά την άνοδο των τιμών το τρίτο τρίμηνο του 2021.[23]

Η βραχυπρόθεσμη αστάθεια της αγοράς έχει αυξήσει τον κίνδυνο για τους εμπόρους, καθώς η γεωπολιτική παρά τα θεμελιώδη στοιχεία καθοδηγούν τις κινήσεις των τιμών.[18]

«Η αύξηση των τιμών φορτίου LNG, μαζί με την άνοδο της αστάθειας, έχει επιβαρύνει αρκετά τους παίκτες που λειτουργούν με μικρότερους ισολογισμούς», δήλωσε ο Tamir Druz, διευθύνων σύμβουλος της Capra Energy, μιας εταιρείας συμβούλων LNG.[24]

Στην Ασία, στέλεχος συναλλαγών είπε στο Reuters ότι ορισμένοι μικρότεροι παίκτες είχαν αφήσει τα γραφεία "αδρανή" στο εμπορικό κέντρο της Σιγκαπούρης, ενώ οι κινέζοι έμποροι δεύτερης κατηγορίας και ορισμένες κορεατικές εταιρείες μείωσαν τη δραστηριότητα λόγω της εξασφάλισης της χρηματοδότησης.[9]

«Το LNG επέστρεψε για να είναι το εμπόρευμα των πλουσίων», είπε ο Pablo Galante Escobar, Παγκόσμιος Επικεφαλής του LNG στο ενεργειακό εμπόριο Vitol, στο διεθνές συνέδριο Gastech αυτού του μήνα στο Μιλάνο.[10]

Οι συνθήκες είναι πλέον πολύ στρεβλωμένες υπέρ παικτών με μεγάλα, διαφοροποιημένα χαρτοφυλάκια και ισχυρούς ισολογισμούς όπως οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου Shell (SHEL.L) , BP (BP.L) και Total Energies μαζί με σημαντικούς εμπορικούς οίκους όπως οι Vitol, Trafigura, Gunvor και Glencore (GLEN.L) .

Η BP, η Shell, η Trafigura και η Glencore αρνήθηκαν να σχολιάσουν. Οι Total Energies, Vitol και Gunvor δεν απάντησαν αμέσως στο αίτημα του Reuters για σχολιασμό.[25]

Η Shell και η Total Energies εκτιμάται ότι έχουν ένα συνδυασμένο χαρτοφυλάκιο 110 εκατομμυρίων τόνων της σημερινής αγοράς LNG 400

εκατομμυρίων τόνων (MT), δήλωσε ο παγκόσμιος επικεφαλής επιχειρηματικής ευφυΐας στην εταιρεία συμβούλων ενέργειας και ναυτιλίας Poten&Partners, Jason Feer.[14]

Και οι δύο έχουν δημιουργήσει χαρτοφυλάκια, με τη Shell να αγοράζει την BG και την Total Energies να αναλαμβάνει τον κλάδο LNG της Engie. Και οι δύο είναι επίσης εταίροι στο North Field του Κατάρ, ένα από τα μεγαλύτερα έργα LNG.[15] Προσθέτοντας στο χαρτοφυλάκιο της Qatar Energy των 70 εκατομμυρίων τόνων και της BP, το οποίο εκτιμάται σε περίπου 30 εκατομμύρια, σημαίνει ότι τέσσερις παίκτες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ της αγοράς.[2]

Ενώ τα αυξανόμενα επιτόκια προσθέτουν στο κόστος συναλλαγών, αυτά δεν έχουν ακόμη προβληματίσει τους μεγάλους παίκτες, για τους οποίους η αυξημένη πίεση των τιμών αποτελεί γλυκό σημείο, ανέφεραν πηγές του κλάδου.

Η Shell και η Total Energies ανέφεραν κέρδη ρεκόρ, ενώ τα κέρδη ρεκόρ της Vitol για το πρώτο εξάμηνο του 2022 ξεπέρασαν τα αποτελέσματά της για ολόκληρο το 2021.[13]

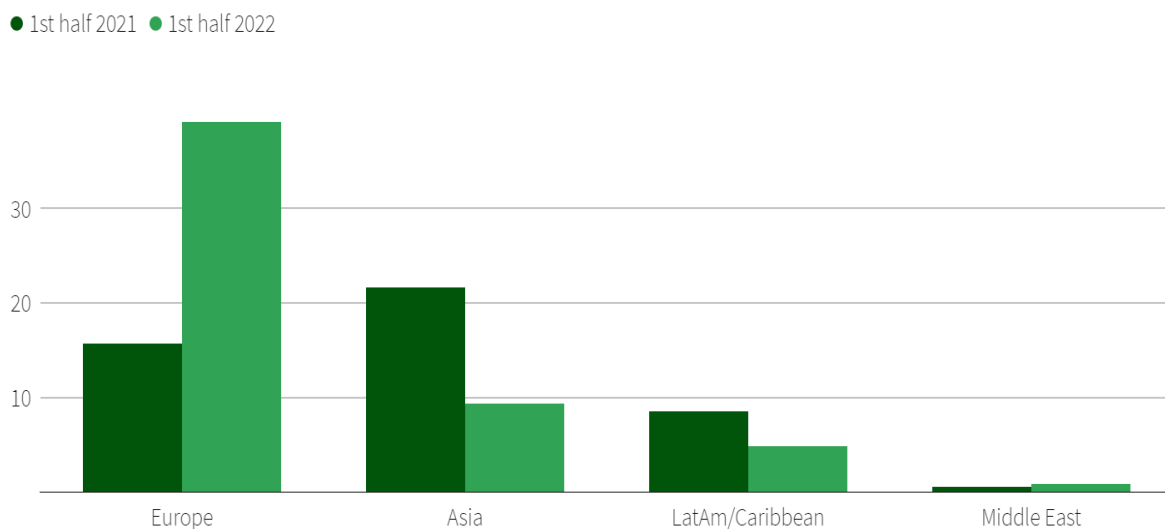
Ο Guy Broggi, ένας ανεξάρτητος σύμβουλος LNG είπε ότι η Shell και η Total Energies ήταν σημαντικοί νικητές ως συνεργάτες και εξαγοραστές στα αιγυπτιακά εργοστάσια στη Damietta και στο Idku, μαζί με την BP και την ιταλική ENI, πουλώντας LNG πολύ πάνω από την τιμή-στόχο της κυβέρνησης των 5 \$/mmbtu.[21]

Ως αγοραστές αμερικανικού LNG μέσω μακροπρόθεσμων συμβολαίων, η Shell και η Total Energies σημείωσαν επίσης τεράστια κέρδη από τη μεταπώληση φορτίων σε χαμηλές τιμές των ΗΠΑ σε ευρωπαϊκές αγορές με υψηλότερες τιμές, είπε.[26]

"Εισερχόμαστε σε αχαρτογράφητο έδαφος όσον αφορά τις αγορές LNG και ο απόηχος της τρέχουσας κρίσης με τη Ρωσία είναι δύσκολο να κατανοηθεί - όχι μόνο για το LNG. Ένα σίγουρο είναι ότι οι τιμές είναι εδώ για να παραμείνουν υψηλότερες και περισσότερο", δήλωσε ο Broggi.[11]

Δύσκολος ο ανταγωνισμός

Οι υψηλές τιμές φορτίου LNG διευρύνουν επίσης την ενεργειακή φτώχεια παγκοσμίως καθώς ορισμένα φορτία, που αρχικά προορίζονταν για φτωχότερες χώρες, καταλήγουν να εκτρέπονται σε ευρωπαϊούς αγοραστές.[5]



Εικόνα 9. Οι αποστολές LNG των ΗΠΑ μετατοπίζονται προς την Ευρώπη

Οι Ηνωμένες Πολιτείες ενίσχυσαν τις συνολικές αποστολές LNG τους τελευταίους 12 μήνες, με περισσότερα πλοία να πηγαίνουν στην Ευρώπη λόγω της ανάγκης της ηπείρου για περισσότερο φυσικό αέριο καθώς η Ρωσία περιορίζει τον εφοδιασμό.

«Το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές εμφανίζονται ως μεγάλοι χαμένοι καθώς και οι δύο είχαν στρατηγικές προμηθειών με υψηλό ποσοστό άμεσης αγοράς και έμειναν να αντιμετωπίσουν την κρίση ηλεκτρικής ενέργειας φέτος», δήλωσε ο FelixBooth, επικεφαλής του LNG στην εταιρεία ανάλυσης δεδομένων Vortexa.[27]

Τον Ιούλιο, η Pakistan LNG Limited (PLL) δεν έλαβε προσφορές σε διαγωνισμό για την εισαγωγή 10 φορτίων LNG.

Το ινδικό υπουργείο πετρελαίου έδειξε ότι η Ινδία πλήρωσε 20% περισσότερο σε ετήσια βάση για τις εισαγωγές LNG του Ιουλίου, αξίας 1,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ενώ οι μηνιαίοι όγκοι εισαγωγών μειώθηκαν περαιτέρω λόγω των υψηλών τιμών spot.[16]

«Μέχρι να κατασκευάσουμε περισσότερες υποδομές και να βάλουμε περισσότερα πλοία στο νερό... θα είναι δύσκολο να ανταγωνιστούμε τις καλά εδραιωμένες αγορές», δήλωσε ο Charlie Riedl, εκτελεστικός διευθυντής του εμπορικού ομίλου Κέντρου Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (CLNG).[17]

Η αργή ανάπτυξη του έργου και η πιθανή επιστροφή της Κίνας από περιορισμούς που σχετίζονται με τον COVID θα διατηρήσουν τις τιμές υψηλές, δήλωσε η Feer στην Poten&Partners.[18]

"Θα μπορούσε να χειροτερέψει εάν η Κίνα επιστρέψει στην αγορά με μεγάλο τρόπο. Η Κίνα βγήκε από την αγορά φέτος λόγω της χαμηλότερης ζήτησης λόγω των lockdown και της βραδύτερης οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό επέτρεψε τη ροή του όγκου στην Ευρώπη," Feer προστέθηκε.[25]

Συμπεράσματα

Από την παρούσα μελέτη, προκύπτει ότι η παγκόσμια ενεργειακή κρίση 2021–2022 ξεκίνησε με το πέρας της πανδημίας COVID-19 το 2021, με μεγάλο μέρος του πλανήτη να αντιμετωπίζει ελλείψεις και αυξημένες τιμές στις αγορές πετρελαίου, φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας . Η κρίση δημιουργήθηκε από ποικίλλους οικονομικούς παράγοντες όπως ελλείψεις εργατικού δυναμικού, διαφωνίες, κλιματική αλλαγή και αργότερα επιδεινώθηκε από τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το 2022 .

Πιο συγκεκριμένα, οι ελλείψεις φυσικού αερίου είχαν διπλό αποτέλεσμα: την αύξηση των τιμών των τροφίμων και την αύξηση της χρήσης άνθρακα. Η ανταπόκριση των κυβερνήσεων σε όλο τον κόσμο στην ενεργειακή κρίση ήταν μέχρι στιγμής αποσπασματική και σε μεγάλο βαθμό αναποτελεσματική.

Όπως προκύπτει από την διεθνή βιβλιογραφία, το ευνοϊκότερο σημείο για τους ναύλους είναι όταν οι διαταραχές είναι αρκετά σοβαρές ώστε η ανελαστική χωρητικότητα των πλοίων να υπολείπεται της ζήτησης, αλλά όχι τόσο σοβαρή ώστε η ζήτηση να καταστραφεί και η παγκόσμια οικονομία να καταρρεύσει. Στο γεωπολιτικό μέτωπο, ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας ήταν ένα όφελος για τα τάνκερ.

Το γεωπολιτικό χάος, όπως η ενεργειακή κρίση, αναφέρεται ότι είναι καλό για τα ποσοστά μόνο στην περίπτωση που δεν αλλάξουν κάποια συγκεκριμένα δεδομένα. Παραδείγματος χάριν, οι συμμετέχοντες στη ναυτιλία LNG έχουν προειδοποιήσει για τρομερές συνέπειες σε περίπτωση πολέμου Κίνας-ΗΠΑ.

Οι μέσες τιμές spot για πολύ μεγάλες εταιρείες μεταφοράς αργού (δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν 2 εκατομμύρια βαρέλια αργού) είναι τώρα πάνω από 100.000 δολάρια την ημέρα. Οι μέσες τιμές spot για πλοία μεταφοράς LNG τριών καυσίμων με κινητήρα ντίζελ είναι πλέον πάνω από 450.000 \$ την ημέρα.

Όπως διαφαίνεται από πρόσφατες έρευνες, όσο περισσότερο σε διάφορα μέρη του κόσμου υστερούν σε ενέργεια, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για

ναυτιλία για να εξισορροπηθεί η προσφορά. Αυτό είναι ωφέλιμο για τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων δεδομένου ότι η προσφορά ενέργειας δεν εξαντλείται ώστε η ζήτηση των καταναλωτών και της βιομηχανίας να μην καταστραφεί από τις υψηλές τιμές.

Οι χώρες υποβάλλουν προσφορές η μία στην άλλη για προμήθειες LNG και πετρελαϊκών προϊόντων. Οι χαμένοι πλειοδότες στερούνται ενέργειας. Οι πλοιοκτήτες που μεταφέρουν φορτίο κερδίζουν με κάθε τρόπο, παρέχοντας μια ζωτικής σημασίας υπηρεσία για τους τελικούς καταναλωτές. Ο ανταγωνισμός για προμήθειες LNG αναμένεται να ενταθεί ακόμη περισσότερο το επόμενο έτος όπως αναφέρουν σχετικές έρευνες.

Η Ευρώπη φαίνεται ότι δεν θα λάβει αέριο από τον ρωσικό αγωγό το 2023 και η κινεζική αγορά LNG πιθανότατα θα ανακάμψει.

Η ενεργειακή κρίση που προκαλείται από τις ελλείψεις επενδύσεις έχει επιδεινωθεί από τον πόλεμο. Η σύγκρουση είχε ήδη σημαντικές επιπτώσεις στις αγορές αργού πετρελαίου, προϊόντων και LNG, ενισχύοντας τα επιτόκια.

Πρόκειται να έχει ακόμη μεγαλύτερη επίδραση καθώς οι κυρώσεις δημιουργούν ένα εντελώς νέο επίπεδο χάους. Από τις 5 Δεκεμβρίου, η ΕΕ δεν θα εισάγει πλέον θαλάσσιο ρωσικό αργό. Η ναυτιλιακή ασφάλεια του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ δεν θα είναι πλέον διαθέσιμη για εξαγωγές ρωσικού αργού, εκτός εάν η τιμή του πετρελαίου είναι χαμηλότερη από τα ανώτατα όρια τιμών της G-7 και της ΕΕ. Οι ίδιοι περιορισμοί θα ισχύουν για τα ρωσικά προϊόντα από τις 5 Φεβρουαρίου.

Οι εισαγωγές αντικατάστασης της ΕΕ θα διανύσουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις, αυξάνοντας τη ζήτηση δεξαμενόπλοιων μετρούμενη σε τόνο-μίλια (όγκοι πολλαπλασιασμένοι με την απόσταση). Το ερώτημα είναι πόσο ανοδική θα αντισταθμιστεί από την πτώση από τους χαμηλότερους όγκους ρωσικών εξαγωγών.

Οι εκτοξευόμενες τιμές φορτίου LNG έχουν αποσπάσει δεκάδες μικρότερους εμπόρους, συγκεντρώνοντας την επιχείρηση στα χέρια ορισμένων διεθνών μεγάλων ενεργειακών εταιρειών και κορυφαίων παγκόσμιων εμπορικών οίκων.

Αυτή η κατάσταση δεν αναμένεται να βελτιωθεί μέχρι το 2026, όταν θα αρχίσει να υλοποιείται περισσότερο υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και να μειώνονται οι τιμές, αυξάνοντας τις ανησυχίες για την προσφορά για τα φτωχότερα κράτη που εξαρτώνται από αυτό για την παραγωγή ενέργειας και αυξάνοντας το κόστος για τις μεγάλες οικονομίες της Ασίας.

Βιβλιογραφία

1. Amin, S. B., & Rahman, S. (2019). LNG and LPG market development in Bangladesh. In *Energy Resources in Bangladesh* (pp. 67-71). Springer, Cham.
2. Valasai, G. D., Uqaili, M. A., Memon, H. R., Samoo, S. R., Mirjat, N. H., & Harijan, K. (2017). Overcoming electricity crisis in Pakistan: A review of sustainable electricity options. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 72, 734-745.
3. Osorio-Tejada, J. L., Llera-Sastresa, E., & Scarpellini, S. (2017). Liquefied natural gas: Could it be a reliable option for road freight transport in the EU?. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 71, 785-795.
4. vonHomeyer, I., Oberthür, S., & Dupont, C. (2022). Implementing the European green deal during the evolving energy crisis. *JCMS- JOURNAL OF COMMON MARKET STUDIES*.
5. Michail, N. A., & Melas, K. D. (2022). Geopolitical risk and the LNG-LPG trade. *Peace Economics, Peace Science and Public Policy*, 28(3), 243-265.
6. Milne, A. (2022). An economic narrative for better managing the European energy crisis. Available at SSRN.
7. Kumar, S., Kwon, H. T., Choi, K. H., Cho, J. H., Lim, W., & Moon, I. (2011). Current status and future projections of LNG demand and supplies: A global prospective. *Energy policy*, 39(7), 4097-4104.
8. Buko, J., Duda, J., & Makowski, A. (2021). Food Production Security in Times of a Long-Term Energy Shortage Crisis: The Example of Poland. *Energies*, 14(16), 4725.
9. Mahmood, A., Javaid, N., Zafar, A., Riaz, R. A., Ahmed, S., & Razzaq, S. (2014). Pakistan's overall energy potential assessment, comparison of LNG, TAPI and IPI gas projects. *Renewable and sustainable energy reviews*, 31, 182-193.
10. Wang, S., & Notteboom, T. (2011). World LNG shipping: dynamics in markets, ships and terminal projects. *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, 129-154.

11. Kumar, S., Kwon, H. T., Choi, K. H., Lim, W., Cho, J. H., Tak, K., & Moon, I. (2011). LNG: An eco-friendly cryogenic fuel for sustainable development. *Applied energy*, 88(12), 4264-4273.
12. Ruble, I., & Nader, P. (2011). Transforming shortcomings into opportunities: Can market incentives solve Lebanon's energy crisis?. *Energy policy*, 39(5), 2467-2474.
13. Chen, R., Qi, P., Hang, X., & Li, C. (2021). Evolution laws and new trends of global LNG pricing and their implications. *Natural Gas Industry B*, 8(5), 475-483.
14. Arif, M. (2017). Future of LNG in Pakistan. *Oil and Gas and Energy Law Intelligence*, 15, 4-5.
15. Shadman, S., Chin, C. M. M., Sakundarini, N., & Yap, E. H. (2021). Quantifying the impact of energy shortage on Malaysia's energy security using a system dynamics approach. In *Recent Trends in Manufacturing and Materials Towards Industry 4.0* (pp. 143-154). Springer, Singapore.
16. Li, Y., Li, W., Yu, Y., & Bao, L. (2017). Planning of LNG filling stations for road freight: a case study of Shenzhen. *Transportation research procedia*, 25, 4580-4588.
17. Berahab, R. (2022). The Energy Crisis of 2021 and its Implications for Africa. *Policy*, (1967).
18. Latif, K., Raza, M. Y., Chaudhary, G. M., & Arshad, A. (2020). Analysis of energy crisis, energy security and potential of renewable energy: Evidence from Pakistan. *Journal of Accounting and Finance in Emerging Economies*, 6(1), 167-182.
19. Baloch, M. H., Chauhdary, S. T., Ishak, D., Kaloi, G. S., Nadeem, M. H., Wattoo, W. A., ... & Hamid, H. T. (2019). Hybrid energy sources status of Pakistan: An optimal technical proposal to solve the power crises issues. *Energy Strategy Reviews*, 24, 132-153.
20. Molnar, G., Behrens, A., Egenhofer, C., & Genoese, F. (2015). *Europe's LNG Strategy in the Wider EU Gas Market*. Centre for European Policy Studies.

21. Kozłowski, A. R. (2011). Energy Crisis in the Central and Eastern Europe—Prospects for Overcoming the Impasse. *The Geopolitics of Oil and Gas. The Economy and Economics after Crisis*, 4, 309.
22. Navarro, A. D. L. V. (2012). Energy economics: concepts, issues, markets and governance. *International Journal of Energy Sector Management*.
23. Odumugbo, C. A. (2010). Natural gas utilisation in Nigeria: Challenges and opportunities. *Journal of Natural Gas Science and Engineering*, 2(6), 310-316.
24. Rehman, A., Ma, H., Radulescu, M., Sinisi, C. I., & Yousaf, Z. (2021). Energy crisis in Pakistan and economic progress: decoupling the impact of coal energy consumption in power and Brick Kilns. *Mathematics*, 9(17), 2083.
25. Yulianto, B., & Wijaya, C. (2015). Analysis of the Threats of Strategic Surprises in the Form of National Energy Crisis. *Journal of Sustainable Development Studies*, 8(2).
26. Nandy, D. (2016). Energy crisis of India: in search of new alternatives. *Journal of Business & Financial Affairs*, 5(4), 1-6.
27. Le Fevre, C. N. (2018). A review of demand prospects for LNG as a marine fuel.
28. Kessides, I. N. (2013). Chaos in power: Pakistan's electricity crisis. *Energy policy*, 55, 271-285.
29. Tran, C., Cassidy, B., Pierce, M., Wang, X., & Economides, M. J. (2011, November). International LNG prospects 2011 and beyond. In *International Petroleum Technology Conference*. OnePetro.

