

## PRESS CLIPPING SHEET

<b>PUBLICATION:</b>	Al Borsa
<b>DATE:</b>	15-May-2016
<b>COUNTRY:</b>	Egypt
<b>CIRCULATION:</b>	120,000
<b>TITLE:</b>	International shipping sector turning to natural gas as ship fuel
<b>PAGE:</b>	Back Page
<b>ARTICLE TYPE:</b>	Competitors' News
<b>REPORTER:</b>	Rahma Abdel Aziz

# قطاع الشحن العالمي يتحول لاستخدام الغاز الطبيعي كوقود للسفن

وأوضح «ولند» من «دي إن في»، أن الحجة الاقتصادية ليست كافية بما يكفي للكثيرين من ملاك السفن للقيام بمثل هذه الاستثمارات، مضيفاً أن كثيرين منهم سيكتفون بموتورين في خياراتهم المستقبلية عندما يرون هذا التحول نحو الغاز الطبيعي المسال.

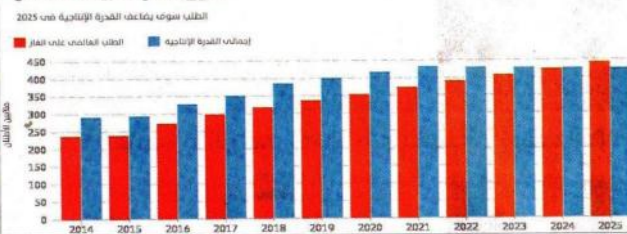
وتركز شركات فطر للغاز، وشل، وميرسك، بشكل أساسي حالياً على اختيار مواقع التزويد بالغاز في الشرق الأوسط. وتوجد محطة سعة 7.8 مليون طن سنوياً تمتلكها شل، وفطر للغاز، ستوفر الغاز الطبيعي المسال، في الوقت الذي تخطط فيه الشركات الثلاث لتقديم الوقود للسفن التجارية بحلول 2020.

واستخدم قطاع الملاحة البحرية حوالي 70 ألف طن من الغاز الطبيعي المسال في 2013، ومن المتوقع أن ينمو الطلب إلى 10 ملايين طن بحلول 2020.

وقال «لوران ويتماز» المدير في «شل» إن فطر في وضع يسمحها القدرة على جعل العالم يتوسع في استخدام الغاز الطبيعي المسال مشيخاً أن وجود «ميرسك» و«شل» بجانبها يعني أن هذا الأمر يمكن أن يتحقق.

رحمة عبدالعزيز

سوق الغاز الطبيعي المسال



مشروعات التزويد في روتردام، وستغافورة، والصين.

كما تبحث الإمارات خيارات توفير الغاز الطبيعي المسال كوقود بحري، وارتفعت أسعار الغاز المسال لأعلى مستوى في 2014، ثم تراجعت بنسبة 680 منذ أن ظهرت إمدادات جديدة من مشروعات في أستراليا والولايات المتحدة.

أن تشرع في خطة الـ 2.3 مليار دولار، وأن تكون جزءاً من هذه المبادرات والشروعات.

وتسبب نقص محطات التزويد بالغاز الطبيعي المسال والمعرض للقليل حتى 2014، في تقييد شعبية الغاز المسال بالنسبة للسفن. وتمتلك شمال أوروبا وبعض المناطق في الولايات المتحدة البنية التحتية اللازمة للتزويد بالوقود، ويجري تنفيذ

حظر عالمي على الوقود الذي يحتوي على كبريت بنسبة تتجاوز 0.5%. ويحتوي نوع الوقود الذي تستهلكه معظم السفن الحالية على كبريت بنسبة 3% تقريباً.

وقال «مينج» من شركة الملاحة العربية المتحدة، والأكبر في الشرق الأوسط، «نحن نعلم أن التخطّيات البينية قادمة، لذا وجدنا من المنطقي

الطبيعي المسال، في الوقت الذي تشدد فيه المنظمة البحرية الدولية، التابعة للأمم المتحدة، القيود على نسب الكبريت في الوقود.

وقال جون هينج، المدير التنفيذي لشركة الملاحة العربية المتحدة، «إن استخدام الغاز الطبيعي المسال على نطاق عالمي في قطاع الشحن، قد يحدث خلال العامين القادمين، مشيخاً أن بعض السفن تعمل بالغاز الطبيعي في بعض المناطق بأوروبا وأمريكا.

ولا يزال استخدام الغاز الطبيعي المسال يتضاعف الشحن في مرحلة الازدهار، إذ يعتمد قطاع الملاحة البحرية على الشحنات القائمة على البترول، وتوقع شركة «سانفور» مسمى بيرستاتين أن تستهلك السفن 2.5% من الإنتاج العالمي للغاز الطبيعي المسال بنهاية العقد الحالي.

وقال مارتين وولد، مستشار بريش في شركة «دي إن في جي إل» التي تمنح شهادات السلامة للسفن، إنه من بين الأسطول العالمي البالغ 50 ألف سفينة، تعمل 77 سفينة فقط بالغاز المسال، وهناك طلبات على 85 سفينة أخرى.

وقالت «بيرستاتين»، إن أسطول السفن العاملة بالغاز الطبيعي سيضاعف 5 مرات بحلول 2020 إلى 360 سفينة.

وتقود التخطّيات الجديدة هذا التحول، وتخطط المنظمة البحرية الدولية بحلول يناير 2020 لفرض

تعتبر شركات الشحن من «مولر ميرسك» وحتى شركة الملاحة العربية المتحدة، استخدام الغاز الطبيعي المسال لتشغيل سفنها والحد من التلوث، وخلق سوق جديد للوقود الأكثر نظافة.

ووافقت شركة «ميرسك»، صاحبة أكبر أسطول سفن شحن في العالم، في فبراير الماضي على العمل مع شركتي فطر للغاز المسال، «ديوال والتل» و«شل» لاستخدام الغاز الطبيعي المسال كوقود بحري.

كما وقعت شركة الملاحة العربية المتحدة اتفاقاً مشابهاً مع «شل» وقطر جاز، في 17 أبريل الماضي، بعد استثمارها 2.3 مليار دولار منذ 2014، في السفن التي يمكن أن تعمل بالغاز الطبيعي.

وأوضحت وكالة أنباء «بلومبرج»، أن إيجاد عملاء جدد في السوق الفارق بالمعروض يعد أولوية لفطر، التي تصدر نحو ثلث الغاز المسال في العالم، ولشركة «شل» الأكبر في تداول الغاز الطبيعي المسال.

وتوقعت شركة «سانفور» مسمى بيرستاتين أنه، كواً للاستثمارات الحالية، أن يرتفع إجمالي القدرة الإنتاجية السنوية لتنجي الغاز المسال بنسبة 445% عند 423 مليون طن متري بحلول 2025، ما سيدفع العرض لتجاوز الطلب مدة لا تقل عن 7 سنوات.

وأصبحت شركات الشحن أكثر اهتماماً بالغاز