

## **\*\*EXMAR POSITIEF OVER 2005, EXCALIBUR ENIGE PROBLEEM**

### **\*\*EXMAR: EXCELSIOR GOED VOOR USD 27-28 MLN JAAROMZET**

Antwerpen (TIJD-NIEUWSLIJN) - De Belgische gastankerreedery Exmar is positief gestemd voor 2005. CEO Nicolas Saverys denkt dat de markten voor LPG en ammoniak dit jaar op hun huidige hoge niveau zullen blijven. In de LNG-sector zal Exmar kunnen profiteren van de oplevering van twee nieuwe schepen, die samen voor ongeveer USD 30 miljoen bijkomende omzet zullen zorgen. Een zwarte vlek blijft de Excalibur, die sinds midden oktober werkeloos voor de kust van Singapore ligt. Saverys ziet slechts een kleine kans dat de komende zes maanden voor deze LNG-tanker emplot wordt gevonden.

Exmar nam vorige vrijdag in Zuid-Korea de Excelsior in ontvangst, 's werelds eerste LNG-tanker met een eigen hervergassingsinstallatie. De oplevering was aanvankelijk voor midden november 2004 gepland, maar liep vertraging op omdat Exmar bijkomende tests vroeg voor bepaalde uitrustingen, vooral dan voor de Energy Bridge (hervergassingsinstallatie). "De Energy Bridge moet gas kunnen pompen aan 100 bar en dat is niet niks", merkt Saverys op.

De Excelsior, die 100% eigendom is van Exmar, wordt voor 20 jaar gecharterd door Excelerate Energy uit Texas. Midden februari gaat het schip voor het eerst laden, in Maleisie, om te gaan lossen in de VS. Dat gebeurt aan een speciale terminal, een soort grote boei, in de Golf van Mexico die men momenteel aan het plaatsen is. Het vloeibare aardgas wordt aan boord van de Excelsior hervergast en door het schip zelf via een pijpleiding naar de wal gestuwd. Saverys vermoedt dat de Excelsior na deze eerste reis eerder op korte routes zal worden ingezet, zoals bv. Trinidad-Golf van Mexico. De Excelsior zal voor Exmar een bijkomende omzet opleveren van USD 27-28 miljoen op jaarbasis, stipt Saverys aan.

In april wordt een volgende LNG-tanker opgeleverd, de Excellence, die eigendom zal zijn van Excelerate maar waarvoor Exmar het management verzorgt. De omzet van deze operatie raamt Saverys op 15 à 20% van die van de Excelsior, of dus op zo'n USD 4-5,5 miljoen op jaarbasis. In oktober 2006 volgt in het kader van de overeenkomst met Excelerate de oplevering van een derde schip, dat voor 50% eigendom zal zijn van Exmar.

Concurrent Golar LNG maakte vorige week bekend USD 3 miljoen te investeren in TORP Technology, een bedrijf dat in de Golf van Mexico tegen 2008 een offshore hervergassingsterminal wil bouwen op basis van een nieuwe technologie waarbij de benodigde warmte uit het zeewater wordt gehaald. Nicolas Saverys gelooft echter niet in die technologie. "Ik zou er nog geen drie dollar voor betalen", zegt hij. Hij verwacht ook milieuprotesten omdat er grote hoeveelheden zeewater zullen worden afgekoeld. Bij de Energy Bridge stelt dergelijk probleem zich niet, omdat alle energie door het schip zelf wordt geleverd.

Voor 2005 is Saverys positief gestemd. "Wij hebben in 2004 een heel mooie kentering gehad van de LPG-markten. Het is wel niet te vergelijken met de bulkmarkten, maar wij noteren toch al bijna een half jaar marktprijzen die tot de hoogste van de laatste decennia behoren. Ik zie die trend zich zeker verderzetten." Met de nieuwe schepen ziet het er ook voor de LNG-activiteit van Exmar goed uit. Enige minpunt is de Excalibur, die zonder werk zit en waarvoor de kosten intussen doorlopen. Het schip is nu weliswaar in een pool met Golar LNG ondergebracht, maar Saverys acht de kans niet groot dat er de komende zes maanden emploi wordt gevonden. Momenteel is er op de LNG-markt een tijdelijke overcapaciteit van 8 a 10 schepen. Dat heeft niet te maken met de vraag en eigenlijk ook niet met de terminals, maar wel met een tekort aan hervergassingsinstallaties. In 2005 en de komende jaren wordt een aantal dergelijke installaties bijgebouwd, maar intussen kampen de rederijen met een overschot aan schepen.

Op middellange termijn, tot 2010, ziet Saverys een goede markt voor LNG. Daarna zou er overcapaciteit kunnen ontstaan. Momenteel wordt er immers volop scheepsbouwcapaciteit bijgecreëerd, in het bijzonder in China, wat tot een forse groei van de wereldvloot van LNG-tankers zal leiden. De vraag is echter vooral wanneer die overcapaciteit er zal komen.