



Pakri Victory på 7000 ton dödvikt utgör bara början på SRAB:s storinvestering i produkt- och kemtankersegmentet.

SRAB Shipping:

Storsatsar på produkt- och kemtank

Om några år kommer SRAB Shipping att sysselsätta mellan sex och tio kemikalie- och produkttankfartyg i storleksklassen 7000 till 9000 dödviktton. Denna vision är starkt verklighetsförankrad eftersom rederiet redan idag har två fartyg i trafik och fyra nybyggen med ytterligare två optioner på kommande.

Det börsnoterade rederiet SRAB Shipping AB (publ) är mitt uppe i ett omfattande investeringsprogram. I december 2006 respektive september 2007 tog rederiet leverans av de nybyggda produkt- och kemikalietankfartygen Pakri Victory och Pakri Glory på 7000 dwt från Turkiet.

Ett tredje systerfartyg kommer att överlätas mot slutet av det första kvartalet 2008.

De två redan levererade fartygen är tidsbefraktade för fem år till estniska Pakri Tankers OÜ, medan det tredje fartyget kommer att långtidsbefraktas av Preem Petroleum AB. På det tredje nybygget kommer man också att installera katalytisk avgasrening, vilket även planeras för samtliga kommande nybyggen.

Allt bättre fartyg

Fokus på miljöfrågor ökar ständigt hos befektarna och SRAB vill ligga i framkant inom detta område.

– Vi har byggt upp en väldigt god relation till varvet Eregli Shipyard, som vi samarbetat med i närmare två år. Fartygen blir kvalitetsmässigt bättre och bättre hela tiden och mot den bakgrunden har vi också med vissa förbehåll tecknat kontrakt om leverans av ytterligare tre fartyg, berättar verk-

ställande direktör Rolf Hollmén vid SRAB Shipping.

De senast beställda fartygen blir på 8400 dwt och blir därmed något större än den första serien. Det första levereras i slutet av 2008 och de följande under 2009.

– Utöver detta har vi option på ytterligare två båtar i samma serie, upplyser Hollmén.

Specifikation och teknisk utrustning är dock i huvudsak desamma för de båda serierna.

– Detta är en del av vår affärsidé och strategi. Vi vill växa ganska kirurgiskt i den meningen att vi fokuserar på ett marknadssegment för fartyg i storleken 7000 till 9000 dwt, som vi tycker att har varit relativt illa tillgodosett. Många rederier har gått upp i storlek och här finns en lucka som vi vill fylla.

Hollmén tror att efterfrågan på fartyg i denna storleksklass kommer att öka i Nord-europa och på Östersjön på bekostnad av större fartyg.

Med sex till tio identiska fartyg i flottan blir vi en aktör att räkna med även om vi fortfarande är relativt små.

– Jag tror att vårt segment kommer att utvecklas väl och att befraktarna har ett ökat intresse för mindre fartyg. Många av de laster som kommer ut på marknaden i dagsläget är av storleken 6 000 till 8 000 ton. Jag tror att detta beror på att vi kommer att ha fortsatt höga oljepriser och att oljebolagen vill minska sin kapitalbindning genom att titta på mindre enhetslaster.

Kompetensen närmare

Fartygen i SRAB Shippings flotta ska också vara mer eller mindre identiska för att både tekniskt och kommersiellt kunna komplettera varandra.

– Då får man en bättre stordriftsfördel än om man opererar många olika fartygstyper, påpekar Hollmén.

De fyra första nybyggena, av vilka två alltså redan har levererats, är sysselsatta eller kommer att sysselsättas på time charter. På sikt kommer rederiet att även arbeta upp en volymkontraktbaserad trafik, contracts of affreightments.

– Vi ser att detta innebär en något utökad risk men ger samtidigt möjlighet till bättre lönsamhet. Vi är dock inte riktigt



SRAB vill med sina investeringar fylla en lucka i storlekssegmentet 7 000–9 000 ton dödvikt, berättar direktör Rolf Hollmén.

mogna för detta ännu eftersom vi inte har resurserna för att själva operera och befракta båtarna på marknaden. På sikt vill vi ha denna kompetens närmare oss och vi räknar med att kunna bygga upp eller förvärva dessa resurser.

Enligt Hollmén är rederiets målsättning att hälften av dess totala kapacitet ska vara täckt genom contracts of affreightments kring år 2010.

Ett par fartyg kommer att sysselsättas på time charter och resterande kapacitet fylls upp på spotmarknaden.

– Med sex till tio identiska fartyg i flottan blir vi en aktör att räkna med även om vi fortfarande är relativt små. Vi får möjlighet att operera på marknaden på ett helt annat sätt. Sannolikheten för att man har en båt geografiskt i position för att ta en kontraktlast är mycket större än om man jobbar med en, två eller tre båtar, förklarar Hollmén.

SRAB Shipping har norra Europa som sin marknad. Speciellt intressant tycker Hollmén att transportmönstren är på Östersjön, där bla produktkeppningarna tenderar att öka även från Ryssland och Baltikum.

Tillväxtpotential

Rederiet har gått in för fartyg med isklass 1A för att kunna befракta fartygen på Östersjön och in i Finska viken även vintertid. Även flexibilitet att transportera många olika typer av laster är viktig.

– Vi väljer att bygga flexibla fartyg som är utrustade för att transportera både oljeprodukter och kemikalier. Därför måste fartygen ha bra coating och effektiv tankrengöring och ventilation. Där har vi satsat litet mer på våra fartyg än vad som är normalt vad gäller produkttankfartyg, säger Hollmén.

Det omfattande nybyggnadsprogrammet innebär en stor investering för SRAB Shipping. Den första serien på tre fartyg kostar närmare 500 miljoner kronor och de tre nyligen beställda fartygen drygt 500 miljoner.

För investerare inom sjöfart gäller det att ha tålmod och engagera sig långsiktigt, betonar Hollmén.

– Just nu bygger SRAB Shipping substans i bolaget för att kunna generera lönsamhet framöver. Nya båtar är inga vinstmaskiner genast från början, men på sikt så kommer våra nybyggen att generera goda intäkter och vinster till bolaget.

I takt med att fartygen skrivits av och lånen amorteras ger de hela tiden bättre kassaflöde och bättre vinster. På fem eller tio års sikt är de nya fartygen en bra investering, menar Hollmén.

PÄR-HENRIK SJÖSTRÖM