



➔ LASKARIDIS SHIPPING

Δύο νεότευκτα μεθανόλης στα σκαριά

Νεότευκτα «methanol-ready» αγόρασε η εταιρεία του Πάνου Λασκαρίδη, αναβαθμίζοντας τη θέση της στην πράσινη ναυτιλία και ενισχύοντας αντίστοιχες επενδυτικές πρωτοβουλίες της αδελφής Lavinia

Μεθοδικά ξεδιπλώνει τη στρατηγική της προχωρώντας σε σημαντικές επενδύσεις σε νέους και παραδοσιακούς τομείς δραστηριοποίησης η Laskaridis Shipping, συμπεριλαμβανομένης της οικογένειας του Πάνου Λασκαρίδη. Η τελευταία της κίνηση, σύμφωνα με δημο-

σίευμα της Tradewinds και τη βάση δεδομένων του ναυλομετρικού οίκου Clarksons, αφορά την αγορά δύο υπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων τύπου MR2, διπλού καυσίμου με δυνατότητα χρήσης μεθανόλης. Η χωρητικότητα του καθενός είναι 50.000 dwt, ενώ η παράδοσή τους από το κινεζικό ναυ-

πηγείο Zhoushan Changhong προγραμματίζεται για τον Οκτώβριο του 2025 και τον Απρίλιο του 2026, αντίστοιχα. Αρχικός αγοραστής του νεότευκτου ζεύγους ήταν η Pro Tanker, ναυτιλιακός βραχίονας του ναυπηγείου, ενώ η τιμή της αγοράς από τον Έλληνα εφοπλιστή δεν έχει γίνει γνωστή.



Ο Πάνος Λασκαρίδης, διευθύνων σύμβουλος των εταιρειών Laskaridis Shipping και Lavinia Bulk

Όπως αναφέρουν αναλυτές, η επένδυση σηματοδοτεί την πρόθεση του Ομίλου να ενισχύσει τη θέση του στην πράσινη ναυτιλία, καθώς τα νέα πλοία ανήκουν στην κατηγορία IMO 2/3, με δυνατότητα μεταφοράς χημικών φορτίων και πετρελαϊκών παραγώγων, ενώ εξοπλίζονται με σύγχρονες μηχανές χαμηλής κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων και σφραγίδα «methanol-ready», όπως επιτάσσουν οι στόχοι μείωσης εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Ήδη η αδελφή εταιρεία Lavinia ελέγχει ένα secondhand MR2 δεξαμενόπλοιο και άλλα μικρότερης κλίμακας, που εν μέρει καλύπτουν τις ανάγκες του στόλου της για καύσιμα στον Νότιο Ατλαντικό, ωστόσο είναι η πρώτη φορά που ο Όμιλος προβαίνει σε μια τέτοια αγορά. Η επιλογή του τεχνολογικά προηγμένου σχεδίου SDARI Whale CT50 αποδει-

κνύει ότι τίθενται τα θεμέλια για σοβαρή ανάπτυξη στον τομέα. Στην ίδια προσπάθεια εντάσσεται και η προ διετίας συνεργασία της Lavinia με τον Γαλλικό Νηογνώμονα Bureau Veritas σε πιλοτικό πρόγραμμα για την εφαρμο-

γή συστήματος κυψελών καυσίμου σε ultramax bulkler χωρητικότητας 64.000 dwt. Μάλιστα, τον περασμένο Μάιο ανακοινώθηκε η επέκταση του συστήματος σε ακόμη οκτώ πλοία. Επί του παρόντος, η εταιρεία έχει

υπό ναυπήγηση επτά kamsar-max συμβατικού καυσίμου –τέσσερα στο ναυπηγείο Qingdao Yangfan και τρία στην Cosco Shipping Heavy Industry στο Γιανγκζού– που θα παραδοθούν μεταξύ 2025 και 2027. ■

➔ CAPITAL CLEAN ENERGY CARRIERS

9 δισ. σε πέντε χρόνια για πλοία LNG

Τα χαρτιά της βιώσιμης ανάπτυξης για την Capital Clean Energy Carriers άνοιξε ο διευθύνων σύμβουλος Γεράσιμος Καλογηράτος στο 4ο OT Forum με τίτλο «Ένα νέο παραγωγικό πρότυπο-Ελλάδα 2030», που διοργάνωσε ο Οικονομικός Ταχυδρόμος στις 2-3 Δεκεμβρίου. Στο πλαίσιο αυτό, υπογράμμισε την αναγκαιότητα να αυξηθεί η χρήση των εναλλακτικών καυσίμων, φέρνοντας ως παράδειγμα την Capital: «Είμαστε μπροστά στην υιοθέτηση του LNG ως καυσίμου, το οποίο μειώνει τους ρύπους κατά 25%, καθώς και άλλων τεχνολογιών». Ακόμη, αναφέρθηκε στον «πρωτοπόρο στόλο» που ελέγχει η εταιρεία, ο οποίος αποτελείται από 18 πλοία LNG, άλλα δέκα μεταφορές LPG και αμμωνίας, που μπορεί να είναι μπλε ή πράσινη, και τέσσερα για τη μεταφορά υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα. «Θα χρειαστούμε κι άλλα τέτοια πλοία στο μέλλον», κατέληξε. Σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις της τελευταίας πενταετίας, ύψους 9 δισ. δολαρίων, είπε ότι δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στη ναυπήγηση πλοίων LNG ή δεξαμενόπλοιων με πρόωση LNG, τονίζοντας ότι πρόκειται για το εναλλακτικό καύσιμο που υποστηρίζεται από το θεσμικό πλαίσιο και τις υποδομές. Ο κ. Καλογηράτος αναφέρθηκε και στο «ελληνικό supply chain», αλυσίδα συνεργασίας ανάμεσα στην ελληνική ναυτι-



Ο Γεράσιμος Καλογηράτος, διευθύνων σύμβουλος της CCEC

λία και τη βιομηχανία για τη μεταφορά και αποθήκευση διοξειδίου του άνθρακα, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία στις εταιρείες TITAN, Motor Oil και Ελληνικά Πετρέλαια, ενώ πρόσθεσε: «Χρειάζεται στήριξη από την Ε.Ε. Επί της ουσίας, μεταφέρουμε απορρίμματα για να μειώσουμε το παγκόσμιο αποτύπωμα άνθρακα». Τόνισε, μάλιστα, πως η εταιρεία επιδιώκει να έχει ρόλο στο εμπόριο ενέργειας, το οποίο έρχεται στο προσκήνιο λόγω απανθρακοποίησης: «Η χρήση του υδρογόνου ως καυσίμου, η χρήση της αμμωνίας, η δέσμευση άνθρακα και η μεταφορά για αποθήκευση αναδεικνύουν τον σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας. Εμείς πρέπει να μεταφέρουμε αυτά τα φορτία από εκεί που παράγονται εκεί που τα χρειάζονται».

Για το μείζον ζήτημα του net zero, σχολίασε πως οι εξελίξεις θα εξαρτηθούν από το κανονιστικό πλαίσιο: «Οι επενδύσεις γίνονται προκειμένου να έχουμε αποδόσεις. Δεν μπορούν να πληρώνουν μόνο οι φορολογούμενοι και λίγες εταιρείες. Οι παγκόσμιες αγορές άνθρακα θα πρέπει να βοηθήσουν και να επωμιστούν το κόστος.

Απομένουν πολλά βήματα ακόμη». Τέλος, αναφέρθηκε και στη σημαντική συνεισφορά των τραπεζών και του Χρηματιστηρίου Αθηνών για τη χρηματοδότηση του κλάδου. ■