

Миллионный заказ для Гамбургской верфи Sietas

Традиционная верфь должна модернизировать фильтрацию выхлопных газов своих судов. Кроме того, планируется выделить сегмент под строительство гигантских крейсеров. Sietas заказы нужны как воздух, чтобы пережить время до начала строительства.



Reeder Hans-Jürgen Hartmann (v.l.), Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch und Garegin Tsaturov, Eigner von Pella Sietas, am Donnerstag auf der Werft Pella Sietas in Neuenfelde.

Foto: Roland Magunia

Гамбург. Sietas снова существует. Старейшая верфь Германии, ныне называемая Pella-Sietas, получила свой первый большой заказ с момента перехода предприятия под крыло российской верфи Pella Shipyard в 2014 году.

Pella-Sietas собирается дооборудовать 3 навалочных судна, принадлежащие судовладельцу HJH Shipmanagement, нейтрализаторами отработанных газов, т.н. скрубберами.

Суда были построены еще при живой Sietas.

«Мы можем сделать все подготовительные работы для установки нейтрализаторов даже без кораблей, поскольку у нас на руках остались все необходимые технические чертежи», - заявил в четверг Фридтйоф Роде, менеджер Pella-Sietas. В присутствии сенатора по вопросам экономики г.Гамбурга Франка Хорха (беспартийный) генеральный директор Pella-Sietas Гарегин Цатуров и судовладелец Ханс-Юрген Хартманн подписали договор на достройку трех кораблей.

Работы должны начаться с конца июля. Планируется выделить порядка 3,5 млн евро на каждое судно. Кроме того, HJH Shipmanagement рассматривает возможность доукомплектации еще двух судов-навалочников. Предприниматель Х.-Ю.Хартманн использует данный вид судов для транспортировки горных пород из Норвегии для собственных нужд в торговле стройматериалами, в которой, в том числе, задействован крупнейший немецкий концерн HeidelbergCement. Корабли плывут почти исключительно в водах Северной Европы. А там, как известно, с начала 2015 года ужесточились предельные значения выбросов диоксида серы в атмосферу. Судовладельцы вынуждены подчиняться и укомплектовывать суда Северного и Балтийского морей низкосернистыми судовыми дизельными двигателями или дооборудовать их фильтрами выхлопных газов.

Рынок только-только постепенно начинает наполняться скрубберами, в то время как судовладельцам едва приходится питать надежду на то, что очередное ужесточение экологических норм будет отложено.

«Применение низкосернистых судовых дизелей удорожает ежегодное содержание нашего флота на 5-6 млн долларов», - пояснил г-н Хартманн. «Наши навалочники, в отличие от большинства контейнеровозов, находятся в долгосрочном тайм-чартере. Но мы уверены, что дооснащение наших судов фильтрами – процедура вполне окупаемая и не чрезмерно затратная».

Для Pella-Sietas полученные от HJH Shipmanagement заказы крайне важны, чтобы пережить время до начала строительства.

Также в четверг на верфи намекнули на то, что подлежат реализации планы по сотрудничеству с Meyer Werft. Еще до перехода под контроль «Пеллы», Sietas построил корпуса для судов Meyer. Теперь планируется достройка. Стоимость данного заказа не сообщается. Однако ясно, что под крылом русского инвестора процедура затянется. Сообщается, что достройка запланированного судна ледового класса откладывается с мая 2015 года на начало 2016-го. По словам генерального директора предприятия Г.Цатурова причиной тому является слабый курс рубля.

На своих производственных мощностях Pella-Sietas собирается строить суда – по слухам буксиры – для материнской компании Pella Shipyard. Для начала строительства предприятие с головным офисом в Санкт-Петербурге должно будет заключить договор с Pella-Sietas с расчетом в рублях.

К настоящему времени на Pella-Sietas работает 142 сотрудника и, согласно Г.Цатурову, к настоящему моменту подписано еще 13 трудовых договоров. К концу 2016 года коллектив разрастется до 400 человек. В конце 2011 года, основанное в 1635 году, предприятие заявило о своем банкротстве. С несколькими миллионами евро, выделенными из городского бюджета, в начале 2014 году Sietas удалось перепродать российской «Пелле».

«Я лично очень рад тому, что Sietas с этим заказом обретает новые перспективы», - сказал сенатор по вопросам экономики Гамбурга, несколько лет выступавший за спасение Sietas. «Чрезвычайно важно, чтобы Гамбург оставался крупнейшим международным центром морской отрасли экономики. Такие инновации, как оснащение кораблей экологически-чистыми технологиями должны оставаться ключевыми преимуществами на производстве».

Что касается дооснащения кораблей скрубберами, то речь идет об «улавливателе» двуокиси серы из выхлопных газов корабельных дизелей. В специальном реакторе происходит очистка выхлопного газа. Процесс чистки выборочно происходит в открытой системе рециркуляции с задействованием морской воды, либо в закрытой системе рециркуляции с задействованием растворителей. В режиме открытой системы серосодержащие отходы откачиваются в море.

Дооснащение трех навалочников HJH Shipmanagement носит характер эксперимента. До сих пор почти все, за исключением паромов и других пассажирских судов, корабли были оснащены скрубберами. Предпринимателей, специализирующихся на контейнеровозах, на фоне продолжающегося кризиса в судостроении тенденция дооснащения их крупных судов не может радовать: в зависимости от размеров судна стоимость установки систем очистки варьируется от 3 до 10 млн евро. Система, которую собирается установить Pella-Sietas на 3 судна – шведского производства Alfa Laval.

«С установками этих систем Pella-Sietas станет одним из первопроходцев в этом новом рыночном секторе», - заявил Хорх, как квалифицированный судостроитель. Строительство торговых судов почти полностью исчезло с территории Германии. Однако у наших местных верфей большое будущее в строительстве кораблей специального назначения и в проектировании высокотехнологичного, современного оборудования».