

ПОКУПАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ

«Газпром» поддерживает российское машиностроение

В конце июня состоялась рабочая поездка в Санкт-Петербург делегации ОАО «Газпром» во главе с заместителем Председателя Правления компании **Александром Ананенковым**. В ходе визита был изучен потенциал отечественных предприятий по выпуску необходимого корпорации оборудования, а также проведены совещания, посвященные перспективам производства газоперекачивающих агрегатов (ГПА) и возможностям судостроительной отрасли.

Производство ГПА

Газотранспортная система (ГТС) «Газпрома» включает в себя 281 компрессорную станцию, на которых эксплуатируется более 4 тыс. ГПА суммарной мощностью свыше 47,5 тыс. МВт. Разумеется, часть оборудования уже устарела и выработала свой ресурс: так, в период с 2007-го по 2010 год должны быть модернизированы и заменены 500 агрегатов. Кроме того, ГТС постоянно развивается, впереди введение в строй ямальных месторождений и реализация других масштабных проектов. Напомним, что на сегодняшний день самые современные агрегаты, эксплуатируемые «Газпромом», имеют мощность 25 МВт. Но уже сейчас необходимы ГПА на 32 МВт (ГПА-32). Наиболее перспективным агрегатом такого рода является

«Ладога». Сборка данной газотурбинной установки осуществляется по лицензии итальянской фирмы-производителя Nuovo Pignone на базовом предприятии ЗАО «Росэлектропром Холдинг» — Невском заводе, который в ходе рабочей поездки в Санкт-Петербург посетила делегация «Газпрома». Корпорации понадобятся порядка 200 ГПА-32, но перейти к чисто российскому производству всех комплектующих удастся не ранее чем через 3–4 года.

На прошедшем в здании «Росэлектропром Холдинга» заседании было отмечено, что на сегодняшний день промышленность России находится в затишном кризисе, который усугубляется общемировым финансовым спадом. Тяжелое машиностроение и особенно станко-

строение в России требуют вдумчивого, планомерного и весьма затратного восстановления. В первую очередь необходимо отказаться от закупки у иностранных производителей тех комплектующих, которые способны производить отечественные предприятия. Поскольку за 20 лет реформ закрылись многие заводы, то невозможно добиться полного импортозамещения, и, следовательно, наиболее прагматичным решением, как в случае с «Ладогой», является приобретение технологий у зарубежных партнеров. «Единое, что следует покупать, — это технологии, чтобы внедрять их в отечественной промышленности», — подчеркнул Александр Ананенков. Существующие российские разработки ГПА мощностью 32 МВт («Урал», ГТНД-32) не могут быть внедрены в производство в ближайшее время, тем более что их характеристики не дают этим аппаратам решающих преимуществ перед «Ладогой». В сентябре-октябре 2009 года состоится заводская приемка этого газоперекачивающего агрегата, а отгрузка первых двух ГПА-32 газотранспортным компаниям «Газпрома» намечена на четвертый квартал.

Освоение шельфа

Делегация «Газпрома» посетила такие судостроительные предприятия, как

«Северная верфь», Балтийский завод, «Адмиралтейские верфи» и Выборгский судостроительный завод, поставляющие продукцию для нужд корпорации, в частности, для транспортировки сжиженного (СПГ) и сжатого природного газа, а также для освоения арктического шельфа. Так, на Выборгском заводе строятся полупогружные буровые установки «Полярная звезда» и «Северное сияние», которые будут использоваться при освоении Штокмановского газоконденсатного месторождения. Напомним, что в сентябре 2005 года была принята Программа работ ОАО «Газпром» по освоению ресурсов углеводородов на шельфе Российской Федерации до 2030 года. Начальные суммарные ресурсы углеводородов континентального шельфа России составляют около 100 млрд т условного топлива, более 80% которых — газ. Наиболее перспективными районами добычи являются шельф Баренцева, Карского, Печорского и Каспийского морей, акватории Обской и Тазовской губ, шельф Охотского моря, в том числе шельф острова Сахалин и Западной Камчатки.

На базе Балтийского завода прошло совещание, посвященное перспективам судостроительной отрасли и расширению производственных, а также конструкторских мощностей. Представителей «Газпрома» в первую очередь интересовали возможности отечественных предприятий в полной мере выполнять заказы корпорации, не опираясь на помощь зарубежных поставщиков. К сожалению, российским производителям из-за отсутствия отечественных аналогов либо из-за их низкого качества приходится использовать иностранные комплектующие, на которые приходится более 50% стоимости отечественной судостроительной продукции. По сути это означает вложение денег в экономику других стран. Импортозамещение позволит сэкономить значительные средства, что особенно актуально в условиях глобального экономического кризиса.

Александр Ананенков заметил: «Необходимо принятие государственной программы импортозамещения, которая касалась бы не только судостроителей, но также и производителей двигателей, машин, нефтяного и газового оборудования. Эта программа должна стимулировать российских производителей максимально активно заниматься модернизацией оборудования, сертификацией, внедрением и развитием передовых технологий». Вкладывать деньги нужно уже сегодня. Также на заседании была отмечена необходимость восстановления каналов информации между заказчиками, разработчиками и производителями, без которых невозможно развитие отечественной промышленности. «Современные конструкторы не знают, что им разрабатывать», — подчеркнул Александр Ананенков. Заместитель Председателя Правления предложил создать судостроительную общественную организацию по аналогии с ассоциацией трубников.

Выступающие обратили внимание собравшихся на тот факт, что всего для освоения континентального шельфа до 2020 года понадобятся более 10 буровых и технологических платформ, а в общей сложности необходимо порядка 60 судов различного назначения. Кроме того, корпорации нужно свыше 20 метановозов для транспортировки СПГ. К сожалению, в России можно строить суда вместимостью не более 155 тыс. куб. м газа, а это не соответствует современным потребностям «Газпрома», так как мировая практика показывает, что наибольшая эффективность морских перевозок СПГ достигается при вместимости танкеров более 200 тыс. куб. м. Александр Ананенков подчеркнул, что «Газпром» стремится разместить максимальное количество своих заказов у российских производителей (в частности, при проведении конкурсов они получают 15-процентное преимущество), но не в ущерб качеству. В ходе совещания было отмечено, что все заказы на сегодняшний день выполняются своевременно.

Транспорт газа

В рамках рабочей поездки в здании «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» прошло заседание Координационного комитета по вопросам производства и морской транспортировки сжиженного и сжатого природного газа. Данная отрасль является весьма перспективной — к 2030 году доля СПГ в мировом балансе газа может составить порядка 60%. Нужно войти на рынок уже сегодня, чтобы через 20 лет оказаться в числе его лидеров. На заседании обсуждалась готовность отечественных предприятий к поставкам необходимого оборудования. В сфере его производства также со всей остротой стоит проблема импортозамещения. «Газпром» готов заказывать на отечественных предприятиях не только танкерные и вспомогательные суда, но и запорную арматуру, оборудование для сжижения газа и т. д. Предприятиям стоит только наладить выпуск соответствующей продукции. Кроме того, в России нет собственной технологии производства СПГ. В связи с этим главному институту «Газпрома», ВНИИГАЗу, было поручено вплотную заняться ее разработкой.

Также в ходе заседания были рассмотрены иные возможности морской транспортировки газа. Сжатый природный газ в целом выгоднее СПГ, так как требует меньших затрат на подготовку к транспортировке и прием в пункте назначения. Весьма перспективным направлением является и транспортировка газогидратов — смеси метана с водой, замерзающей ориентировочно при минус 20 градусах по Цельсию. Почти на порядок меньшая температура, чем при производстве СПГ, и относительная простота регазификации делают этот способ заслуживающим самого пристального внимания. Но развитие всех этих направлений, а также освоение рынка будет возможно только при создании производственно-технологической базы, которая необходима уже сегодня.

Александр Фролов
Фото автора, Андрея Помяна

