

Центр импортозамещения Centre for Import Substitution

Судостроение – одна из крупнейших машиностроительных отраслей российской экономики, обладающая высоким научным и техническим потенциалом. Рост грузовой базы способствует развитию судостроения и вовлечению все большего числа отечественных предприятий в процесс производства судов и комплектующего оборудования.

In Russia's industrial makeup, shipbuilding constitutes a major sector with ample research and engineering potential. As the cargo database diversifies, more and more domestic businesses are getting involved in engineering and construction of ships and their components.

Локализация и развитие

Сегодня доля импортной составляющей в российских судостроительных проектах достигает 70%. К примеру, отечественные предприятия пока не освоили производство судовых главных двигателей мощностью более 10000 киловатт, радионавигационного оборудования и других комплектующих. У российских заводов нет необходимой производственной базы и опыта применения современных технологий. В то же время у промышленности есть резервы, однако их использование ограничено отраслевой разобщенностью и отсутствием единой информационной базы продукции отечественного производства. Еще одна проблема – санкционная политика в отношении России. В этих условиях задача системного импортозамещения судового комплектующего оборудования (СКО) становится особенно актуальной.

Локализация – один из эффективных способов импортозамещения. Это перенос производства или бизнес-решения в страну присутствия с определением наиболее выгодного местоположения для организации выпуска продукции. Преимущество локализации в России: низкая себестоимость (после снижения курса рубля производственные ресурсы в России стали дешевле), невысокий уровень конкуренции, близость к широкому рынку сбыта Евразийского экономического союза, высокий спрос, благоприятные условия ведения бизнеса (в виде снижения налоговых ставок и таможенных пошлин, выдачи субсидий, возможности размещения производств в особых экономических зонах).

Несмотря на то, что импортозависимость в судостроительной отрасли по-прежнему высока, можно наблюдать положительную динамику в области использования СКО отечественного производства. Например, при строительстве серии речных буксиров-толкачей проекта 32101 согласована замена главных дизель-редукторных агрегатов фирмы Cummins Inc. на дизель-редук-

торные агрегаты АО «Волжский дизель им. Маминых». При строительстве на Выборгском судостроительном заводе двух ледокольных судов обеспечения для ООО «Газпромнефть Шиппинг» проекта ARC 130A (IBSV01) использовано, в частности, следующее оборудование и материалы отечественного производства взамен импортного:

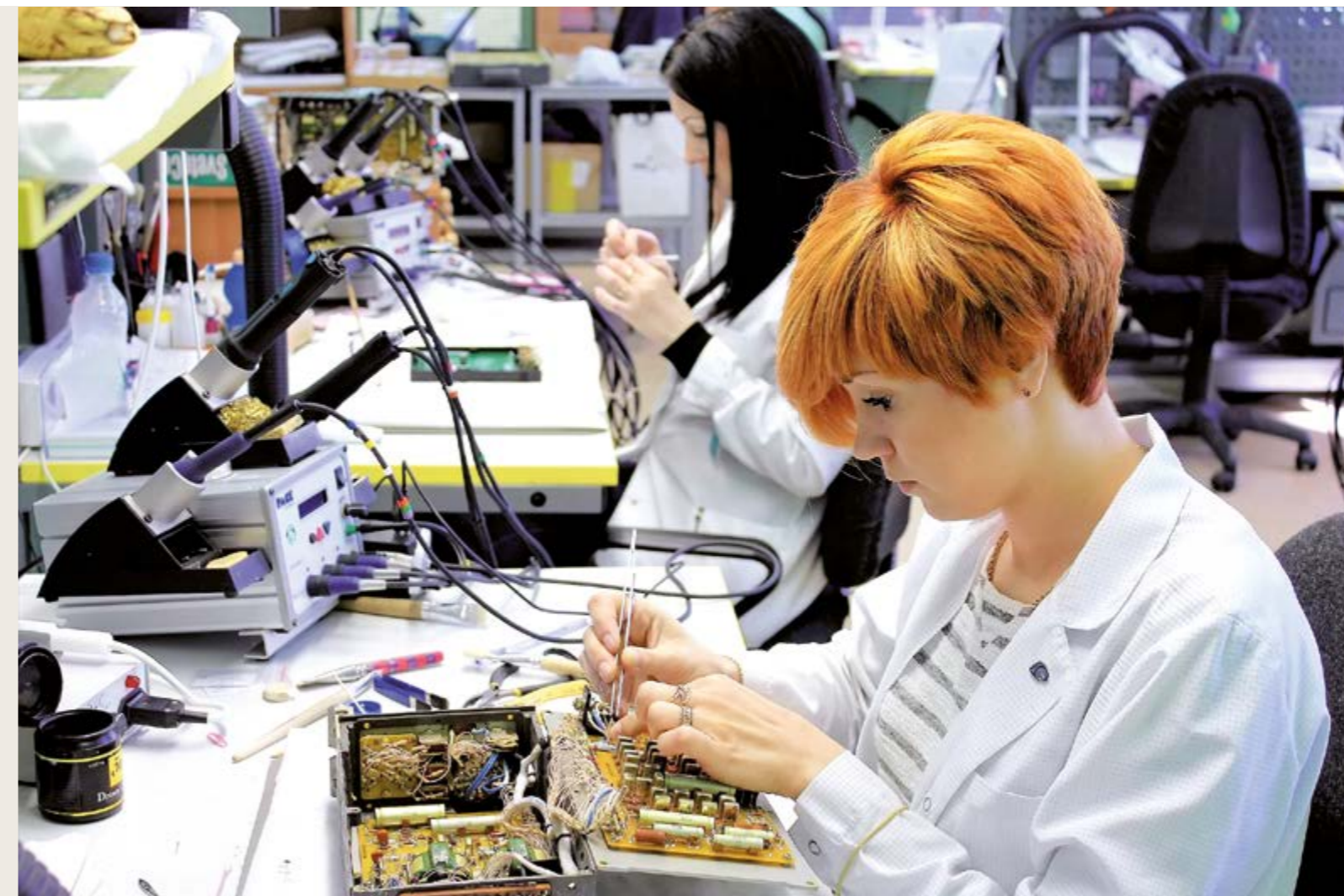
- главные и вспомогательные дизель-генераторы (ООО «Русэлпром» совместно с финской Wärtsilä);
- подруливающее устройство и гребные винты (АО «Центр судоремонта „Звездочка“»);
- электроснабжение, кабеленесущие системы (ООО «Выборгский машиностроительный завод»);
- элементы модульной зашивки судовых помещений (АО «Гесер»);
- теплообменники, охладители (ООО «Астера»);
- установка фильтрации и обеззараживания забортной воды для бассейна (ООО «НПО ЭНТ»);
- изоляция корпусных конструкций и трубопроводов (ООО «Техническая изоляция»).

В рамках программы импортозамещения расширяются цели производства: так, в городе Отрадном Ленинградской области АО «Гесер» открыло вторую очередь предприятия по выпуску судовой мебели и корабельной обшивки из композитных материалов. Новые мощности позволят заводу нарастить объемы производства на 20%. Проект получил поддержку Фонда развития промышленности в виде займа в размере 300 миллионов рублей на льготных условиях. Запуск нового производства поможет компании увеличить долю на рынке, а к 2020 году полностью вытеснить импорт в этом сегменте.

В области импортозамещения в производстве судов и морской техники тоже достигнуты успехи. В последние годы выросли объемы серийного производства грузовых судов класса «Волго-Дон макс» проектов RST27, RST54, RSD49, RSD59 и других. Ранее суда подобного типа в основном строили на верфях Китая, Турции, Украины.

Отраслевой интегратор

Внутренний спрос на суда растет, а значит, растет и потребность в качественных комплектующих. Пришло время, когда отечественная промышленность должна заявить о себе и вписаться в цепочку поставщиков судостроительных предприятий. Задача сложная, но выполнимая. Для ее реализа-



ции необходим единый центр сбора и обработки информации о возможностях отечественных предприятий, о мерах господдержки и финансовых механизмах развития производств. Поэтому было принято решение о создании на базе АО «ЦНИИ „Курс“» Центра импортозамещения и локализации судового комплектующего оборудования. Основные направления деятельности Центра:

1. Информационно-аналитическая поддержка российских и иностранных предприятий. Специалисты Центра проводят постоянный мониторинг рынка, выявляют технические и организационные проблемы отрасли, разрабатывают предложения по направлениям развития импортозамещения, готовят аналитические материалы, оказывают содействие в выстраивании производственных цепочек.

2. Экспертная и организационно-методическая работа. Это сбор и систематизация информации о возможностях отечественного производства СКО, выявление потребности предприятий в научно-технической кооперации и оказание содействия в подборе технологических партнеров, проведение прогнозных исследований, анализ использования отечественного СКО. Данные услуги предоставляются как российским, так и иностранным компаниям.

3. Проектно-конструкторская работа. В рамках деятельности Центра СКО осуществляется проектирование и производство спасательных шлюпок из стеклопластика вместимостью 37 и 55 человек и шлюпбалок грузоподъемностью 7 и 9 тонн, что способствует возобновлению серийного производства подобных спасательных средств на судостроительном заводе «Море». Сегодня почти все российские судостроители используют в своих проектах спасательные шлюпки зарубежных производителей, так как отечественные предприятия предлагают шлюпки лишь малой вместимости: 6 и 16 человек. Поэтому разработка и серийное производство шлюпок большой вместимости и спускоподъемных устройств к ним будут востребованы как на внутреннем рынке, так и на внешнем.



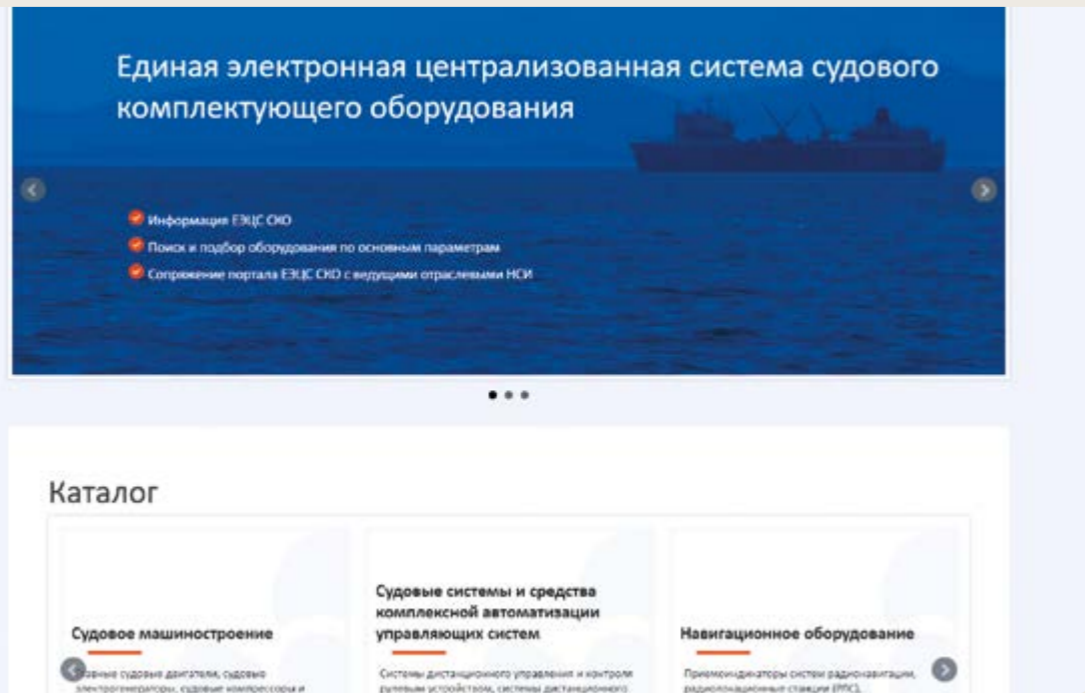
У промышленности есть резервы, однако их использование ограничено отраслевой разобщенностью и отсутствием единой информационной базы
The local industries have the potential, which, however, is restrained by the lack of integration among them and of a shared information database

SOZVEZDYE #28

тренды
trends

SOZVEZDYE #28

тренды
trends



Бета-версия портала www.c-sko.ru уже работает
Beta release of www.c-sko.ru is already in service

В дальнейшем запланировано предоставление услуг по техническому проектированию элементов судовых систем, а также проектированию, производству и комплексному обслуживанию аварийно-спасательного оборудования.

Одна из ключевых задач Центра СКО – формирование единой электронной централизованной системы судового комплектующего оборудования (ЕЭЦС СКО), которая содержит информацию об отечественных производителях и технических характеристиках продукции. Среди источников информации: государственные целевые программы, сведения от органов власти, новостные разделы отраслевых изданий, научно-техническая и информационная база ЦНИИ «Курс», информация от предприятий, отраслевые совещания, конференции, форумы, выставки.

Запущен интернет-портал www.c-sko.ru, его полная версия начнет работу в третьем квартале 2018 года. Уже сегодня на сайте доступны такие сервисы, как личный кабинет пользователя, отраслевой форум, поиск по параметрам и подбор аналогов оборудования, перечень мер поддержки. В будущем функционал будет расширен, появится возможность получить подробную информацию о конкретных изделиях (включая документацию и 3D-модели). Запланирована интеграция портала с отраслевыми системами управления нормативно-справочной информацией, что позволит включить в круг пользователей производителей и поставщиков комплектующих и материалов, проектировщиков и судовладельцев, службы закупок судостроительных и судоремонтных компаний.

Центр импортозамещения и локализации судового комплектующего оборудования может стать отраслевым интегратором, обеспечивающим взаимодействие между всеми участниками процесса строительства судов, что будет способствовать развитию производственной кооперации и снижению издержек.

Россия является привлекательной площадкой для зарубежных инвестиций и локализации производства. Чтобы реализовать имеющийся потенциал, необходим комплексный подход, предполагающий сотрудничество государства, бизнеса (в том числе иностранного) и научно-исследовательских институтов. Такой подход позволит выстроить оптимальную программу развития отрасли.

Local content and growth

Today, the content of imported products in the Russian shipbuilding projects is as high as 70%. Among technologies and components yet to be mastered by Russia are, for instance, 10,000 kW main engines and radio navigation aids. The Russian yards have neither adequate production capacity nor experience of operating cutting-edge technologies. At the same time, the local industries have the potential, which, however, is restrained by the lack of integration among them and of a shared information database that would list all the products being produced domestically. What also aggravates the problem is the sanctions that are being imposed on Russia. In this context, to the foreground comes the strategy of import substitution to reduce imports on the domestic ship components market.

One way of reducing the imports is by increasing the local manufacturing content. By this we mean shifting the production, or a business solution, to a country of operation and, to be more exact, to a location most suitable as a manufacturing site. The benefits of localizing the production in Russia include low cost price (the recent decline in the rouble has led to cheaper operation in Russia of manufacturing resources); low level of competition; proximity to wider markets of the Eurasian Economic Union; high demand; and favourable business climate (tax incentives, reduced customs duties, availability of subsidies and opportunities to set up production in special economic zones).

Even though shipbuilding remains highly dependent on imports, a certain level of progress has been achieved towards manufacturing some of the ships components domestically. To give you an example, it was agreed that the main diesel geared units by Cummins Inc. for a series of push tugboats (project 32101) be replaced with those by Mamins Volga Diesel Plant. As another example, the two ice-reinforced ARC 130A (IBSV01) supply vessels ordered by Gazpromneft Shipping from Vyborg Shipyard, with the following domestically produced components:

- main and auxiliary diesel-driven generators (by Ruselprom in cooperation with Finland's Wärtsilä);
- thruster and propeller screw (by Zvyozdochka Ship Repair Centre);
- electric supply and cable-support systems (by Vyborg Machine Engineering Plant);
- shipboard spaces cladding modules (by Geser);
- heat exchangers and chillers (by Astera);

- outside water decontamination and filtration plant (pool water) (by NPO ENT);
- hull structures and pipelines insulation (by Tekhnicheskaya Izolyatsiya).

Expanding under the import substitution program are entire productions. One of them is Geser which launched, in the town of Otradnoye, Leningrad Oblast, its phase 2 production premises to manufacture ship furniture and plating made of composite materials. The increase in Geser's manufacturing capacity has led to a 20% increase in its output. This expansion project was granted by the Industrial Development Fund a RUR 300 mln loan on favorable terms. The newly launched production premises are expected to increase Geser's market share and have, by 2020, all imports in this segment substituted with domestic counterparts.

As to the progress of import substitution in marine engineering, a certain level of success was achieved, too. There has recently been an increase in series manufacture of Volga-Don Max freighters (projects RST27, RST54, RSD49, RSD59 and others). Previously, ships of this type were built primarily by Chinese, Turkish and Ukrainian yards.

Integration agent

The domestic demand in ships is rising. And so is the demand in quality components. The time has come for the domestic industries to position themselves as full-fledged members of the shipbuilding sector's supply chain, a task which is complex but not unattainable. Achieving it requires a shared data collection and processing center – the one to shed more light on the potential of domestic industries and on the available governmental support and funding mechanisms. Therefore, the decision has been made to set up, at Kurs Central Research Institute, the Centre for Import Substitution and Local Content in Manufacturing of Ship Components. Its core activity portfolios encompass:

1. Information analysis support for Russian and overseas businesses. The experts at the Centre are constantly monitoring the market situation, identifying technical and organizational gaps, coming up with proposals for import substitution, preparing analytics and assisting in the processes to build lines of production.

2. Expert counselling and guidance. This line of services involves systematization of the data on the potential for domestic manufacturing of ship components; identification of the industries' need in engineering cooperation; selection of engineering partners; predictive research; and domestic ship components performance and utilization analysis. These services are available to Russian and overseas companies.

3. Design engineering. Among the activity lines of the Centre are engineering and manufacture of 37- and 55-passenger, glass-reinforced plastic life boats, and 7- and 9-ton capacity boat davits. This work is designed to restart the batch production of similar life-saving equipment at More Shipyard. Today, almost all of the Russian shipyards are equipping their contract orders with life boats by overseas manufacturers, as the capac-

ity of the domestically manufactured ones is limited to 6 and 16 people only. As a consequence, there will be a demand on the domestic and outside markets for the batch production of larger capacity life boats.

The Centre is planning to diversify its of services portfolio by engaging in the engineering of marine systems and in the manufacturing and integrative servicing of search-and-rescue equipment.

One of the Centre's core tasks is to create a shared centralized ship components database that would contain the details of domestic manufacturers and their product specifications. This database would be compiled using such sources of information as target programs; public authorities; news from trade press; research and engineering database maintained by Kurs Central Research Institute; industry players; sector-specific meetings, conferences, forums, and expos.

Work is in process to construct web portal www.c-sko.ru, expected to be fully functioning in the third quarter of 2018. Available already now are user account service, dedicated forum, parameter search, equipment selection, and governmental support. Later, the portal will feature an extended range of functions and provide detailed information (inclusive of documentation and 3D models) on specific items. Once the web portal is integrated with reference guidelines management systems, its user community will include component manufacturers, material suppliers, design engineers, and procurement units at ship building and repairing yards.

The Centre for Import Substitution and Local Content in Manufacturing of Ship Components stands every chance of becoming an integration agent to tune up the cooperation between all the players involved in marine engineering, thereby facilitating partnerships and cost-efficiency.

Russia does look attractive as an investee with promising local manufacturing content. Making this content a reality requires a multi-faceted approach – the one relying on collaboration between government, business community (including overseas businesses), and research institutes. It is this approach that the development plan for the shipbuilding industry should build on.

Несмотря на то, что импортозависимость в судостроительной отрасли по-прежнему высока, можно наблюдать положительную динамику в области использования СКО отечественного производства. Even though shipbuilding remains highly dependent on imports, a certain level of progress has been achieved towards manufacturing some of the ships components domestically

MADE IN RUSSIA

