

АВТОМОБИЛИ ПОДБИРАЮТ ЦВЕТ

по прогнозам PRICEWATERHOUSECOOPERS, В 2010 ГОДУ РОССИЙСКИЕ ЗАВОДЫ ИНОСТРАННЫХ АВТОКОНЦЕРНОВ СОБЕРУТ ОКОЛО 2 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ, ЧТО СОПОСТАВИМО С ОБЩИМИ ПРОДАЖАМИ ЛЕГКОВЫХ МАШИН В РОССИИ ЗА 2006 ГОД. СТОЛЬ СЕРЬЕЗНЫЙ РОСТ АВТОСБОРКИ ПОДСТЕГИВАЕТ РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ ХИМИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ АВТОПРОМА. ВПРОЧЕМ, ПОКА КРУПНЕЙШИЕ ХИМИЧЕСКИЕ КОНЦЕРНЫ BASF, DUPONT И AKZO NOBEL ГОТОВЫ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО МАТЕРИАЛОВ, СОСТАВЛЯЮЩИХ НЕ БОЛЕЕ 1,5% КОНЕЧНОЙ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЯ. ДМИТРИЙ БЕЛИКОВ

ПОСЛЕДНЯЯ СБОРКА В середине сентября Минэкономразвития прекратит подписывать с иностранными автоконцернами соглашения о промышленной сборке. Напомним, работа в режиме промсборки дает право инвестору ввозить в Россию компоненты автомобиля по льготным таможенным ставкам (0–5%). Плата за льготы — обязательство локализовать автосборку на 30% в течение семи лет, что по сравнению, скажем, с Китаем вполне либеральное требование. Минэкономразвития уже подписало соглашения о промсборке с Renault, Ford, Nissan, Toyota, Volkswagen, General Motors, Suzuki и PSA Peugeot Citroen. До середины сентября соглашения могут быть подписаны с Mitsubishi, Hyundai и Great Wall. Кроме того, крупнейшие российские автопроизводители (АвтоВАЗ, ГАЗ и «Северсталь-авто») также получили режим промсборки под свои сборочные проекты. «Северсталь-авто» намерена собирать модели SsangYong и Fiat; ГАЗ — модели Chrysler и Dodge, причем под российскими брендами; АвтоВАЗ будет собирать модели, разработанные вместе с канадской Magna.

Большинство автопроизводителей, получивших режим промсборки, уже начали строительство автозаводов в России. Основная их часть будет сосредоточена в Санкт-Петербурге и запущена в 2009–2010 годах. Ряд производств уже работает, например заводы «Форд-Всеволожск» (г. Всеволожск) и «Автофрамос» (г. Москва), подконтрольный Renault. В 2007 году в России будет собрано порядка 450 тыс. иномарок, к 2010 году, по прогнозам Ernst & Young, объем их сборки удвоится до 1 млн. Прогноз PricewaterhouseCoopers (PwC) на 2010 год более амбициозен — 2 млн машин. Если он сбудется, то с 2010 года российские иномарки будут доминировать на российском авторынке в количественном отношении (общие продажи автомобилей к этому времени вырастут до 2,5–2,7 млн штук). В денежном выражении иномарки, собранные в России, доминируют уже сейчас: по данным PwC, за первое полугодие 2007 года их было продано на сумму \$2,8 млрд, тогда как российских автомобилей — на \$2,4 млрд.

В Минэкономразвития ожидают, что именно сейчас в Россию начнут приходить поставщики иностранных автоконцернов. По словам коммерческого директора ОАО «Северсталь-авто» Адиля Широнова, сегодня 30–35% конечной стоимости автомобиля составляют автокомпоненты, изготовленные предприятиями химпрома. Из них около 20% приходится на пластик и полимеры, 7% — на резинотехнику, 1,5% — на лаки и краски.

ПЛАСТМАССОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ Действительно, само появление АвтоВАЗа дало серьезный толчок к развитию химической промышленности СССР. По словам академика Аркадия Тихонова, советника исполнительного директора АвтоВАЗа по науке, в производстве первой модели АвтоВАЗа ВАЗ-2101 применялись пла-

ЕСЛИ ВО ВРЕМЕНА СССР ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ХИМИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ ШЛО ЗА СЧЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ НИИ И ПРЕДПРИЯТИЙ, ТО С ПОЯВЛЕНИЕМ В РОССИИ ИНОСТРАННОЙ АВТОСБОРКИ ИХ ПРОИЗВОДСТВО БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ УСИЛИЯМИ ЗАПАДНЫХ ХИМИЧЕСКИХ КОНЦЕРНОВ



ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ КРАСКА, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ СЕЙЧАС В РОССИЙСКОМ АВТОПРОМЕ, — ИМПОРТНАЯ ИЛИ ПРОИЗВЕДЕНА НА РОССИЙСКИХ ЗАВОДАХ ИНОСТРАННЫХ ХИМИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

стмассы, масла, ткани и лакокрасочные материалы, ранее не производимые в СССР. Традиционные отечественные материалы для «копейки» не подходили. «В Италию отправили на испытания лучшие отечественные автомасла, и пришел ответ, что этот материал вполне пригоден в качестве сырья для производства масла», — вспоминает господин Тихонов.

В результате, говорит он, к разработкам новых материалов для нужд АвтоВАЗа было подключено около 60 НИИ, а к их производству — около 200 предприятий. К запуску производства на АвтоВАЗе советская химическая промышленность освоила около 50% новых материалов, необходимых АвтоВАЗу, а к выходу завода на проектную мощность — около 70%. Постепенно химпром становил-

ся одним из основных поставщиков АвтоВАЗа. Если в первой модели ВАЗ-2101 применялось 26 кг пластмасс, в модели ВАЗ-2108 было использовано около 70 кг, то в «десятом» семействе — уже около 100 кг пластмасс. «Около 40 кг пластмассы в „десятом“ семействе приходится на полипропилен — относительно дешевый, простой в технологии и экологичный материал. Для сравнения: в первой модели ВАЗ-2101 его применялось не более 4 кг», — отмечает Аркадий Тихонов.

После распада СССР АвтоВАЗ остался без поставок ряда химических материалов из союзных республик, и на заводе был создан собственный исследовательский центр, который занялся их разработкой. Этот центр, по словам господина Тихонова, стал сотрудничать с Министерством про-

мышленности РФ, и в результате разработанные им материалы стали применяться не только на других предприятиях автопрома, но и в смежных отраслях промышленности.

Однако если во времена СССР освоение новых химических материалов шло за счет отечественных НИИ и предприятий, то с появлением в России иностранной автосборки их производство будет развиваться в том числе усилиями западных химических концернов. Ряд проектов уже объявлен, и большинство из них связано с локализацией в России производства кузовных покрытий, лаков и красок.

Сейчас, говорит гендиректор СП «Дюпон-Русские краски» Игорь Елфимов, значительная часть автомобильных покрытий, грунтовок, красок и лаков, исполь-

