



ДОЛЯ ПЛАСТИКОВ В РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЯХ РАСТЕТ ГОД ОТ ГОДА, НО ВСЕ РАВНО ПОКА ДАЖЕ НЕ ДОГОНЯЕТ ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ В ЯПОНСКИХ, ЕВРОПЕЙСКИХ И АМЕРИКАНСКИХ МАШИНАХ

зуемых российскими автозаводами, импортируется. По его оценкам, в 2006 году в России было продано около 35 тыс. тонн этой продукции, из которых около 18 тыс. тонн пришлось на импорт. Крупнейшими импортерами покрытий, красок и лаков в Россию являются концерны PPG (Словения), Akzo Nobel (Нидерланды), BASF (Германия) и DuPont (Франция).

В январе 2006 года компания «Русские краски» и DuPont создали СП по выпуску автомобильных красок и лаков. DuPont получила в нем контрольный пакет (51% акций). Стороны не скрывали, что в перспективе рассчитывают стать поставщиками иностранных автозаводов в России. Производство на СП было запущено в марте 2006 года, в его подготовку DuPont и «Русские краски» вложили скромные \$16 млн. Однако мощности СП составили более 10 тыс. тонн красок и лаков в год, что сопоставимо с годовым потреблением этих материалов АвтоВАЗом. Директор по стратегическому развитию DuPont в Восточной Европе Холдер Шмидт пояснил, что мощности «Русских красок», на которых создано СП, не нуждаются в серьезной модернизации. Преимуществом СП, по словам Игоря Елфимова, «является использование глобальных стандартов DuPont в области качества». Кроме того, DuPont является глобальным поставщиком ряда иностранных автоконцернов, которые открывают производства в России. По сути, это дает СП гарантированный рынок сбыта.

Схожий проект запускает концерн BASF, который в этом году достроит собственный завод по выпуску красок и лаков в Павловском Посаде. Мощность завода составит 4–6 тыс. тонн в год, инвестиции в проект не раскрываются. В BASF также говорят, что производство будет ориентировано в первую очередь на будущую сборку иномарок в России. Сейчас концерн импортирует покрытия и

лакокрасочную продукцию для поставки на конвейер «Форд-Всеволожска», «Автофрамоса» и СП GM-АвтоВАЗ (Тольятти). BASF оказывает услуги так называемого chemical management, то есть не просто отгружает покрытия, краски и лаки, но организует всю технологическую цепочку окраски. Концерн поставляет автозаводам все компоненты для окраски кузова: катафорезное покрытие (нижний слой), грунтовку, красящие эмали и лаки (верхний слой). Все это ежедневно приходит со складов в Москве и Тольятти либо в 200-килограммовых бочках, либо в 25-килограммовых контейнерах и в режиме just in time подается на конвейер. BASF держит на автозаводах штат сотrudников (к примеру, на «Автофрамосе» их 25 человек), которые отвечают за прием продукции, закачку ее в трубопроводы и работу окрасочных роботов. Они контролируют процесс окраски от начала до конца. Российский завод BASF будет выпускать только лаки и краски. Катафорезное покрытие и грунтовка по-прежнему будут импортироваться из Европы.

В начале 2007 года словенская AGEP, поставщик «Автофрамоса», запустила производство антикоррозийных покрытий на собственном заводе в Коломне. По словам гендиректора AGEP Льва Безбородова, подготовка проекта началась летом 2006 года, инвестиции в него не превысили \$5 млн. Впрочем, как и в случае с «Дюпон-Русские краски», за эти деньги AGEP создала довольно крупное производство. По оценкам господина Безбородова, к моменту выхода всех иностранных автозаводов в России на полную мощность потребность в антикоррозийных покрытиях составит 14–16 тыс. тонн в год. «К этому времени мы расширим мощность своего завода в Коломне и, думаю, будем способны полностью закрыть потребность автосборки в антикоррозийных материалах», — го-

ворит Лев Безбородов. Господин Безбородов подчеркивает, что завод AGEP будет единственным производителем антикоррозийных покрытий в Центральном регионе, то есть будет расположен недалеко от Москвы и Санкт-Петербурга, где появится иностранная автосборка. Три других производства (в том числе аналогичный завод концерна Henkel ООО «Хенкель пластик автокомпоненты») расположены в Волго-Камском регионе. Впрочем, ранее один из участников проекта Henkel — самарское ОАО «Пластик» — заявлял, что «у проекта слишком долгая окупаемость» (в результате «Пластик» продал свою долю Henkel в проекте).

Наконец, в начале июля концерн Akzo Nobel ввел в эксплуатацию собственный завод порошковых покрытий в подмосковном Орехово-Зуеве. Инвестиции в проект составили €13 млн. Гендиректор подразделения порошковых покрытий Akzo Nobel Роб Моленар пояснил, что одним из потребителей завода также станет автопром. Порошковые покрытия — это не содержащие растворителей краски для нанесения на металлические и другие поверхности, которыми покрывают, в частности, радиаторы и трубы автомобилей. Сейчас на заводе две производственные линии, еще две будут запущены к середине 2008 года.

ДОЖЕЧЬ ДО КОНЦА Помимо запуска производств покрытий, лаков и красок иностранные концерны локализируют в России выпуск автомобильных катализаторов (компонентов, снижающих выбросы автомобилем вредных веществ в атмосферу). В этой области заявлены два проекта, однако эксперты говорят, что это только начало. По словам гендиректора Национальной ассоциации производителей автокомпонентов НАПАК Михаила Блохина, Россия наряду с ЮАР является крупнейшим в мире

поставщиком палладия и платины — сырья для производства катализаторов. При этом сами катализаторы в России вообще не производятся. Их выпуск был просто не нужен, поскольку действующие стандарты токсичности автомобильного выхлопа позволяли обходиться и без них. На «иномарки», собираемые на российских заводах Ford и Renault, устанавливаются импортные катализаторы.

В 2006 году британская Johnson Matthey заявила о намерении организовать выпуск катализаторов на Красноярском заводе цветных металлов (КЗЦМ). КЗЦМ был выбран производственной площадкой как поставщик сырья (он является одним из крупнейших в России переработчиков платиноидов). Кроме того, КЗЦМ не первый год сотрудничает с Johnson Matthey: с марта 2004 года завод изготавливает каталитические сетки по лицензии британцев. Мощность завода Johnson Matthey составит 1 млн катализаторов в год, инвестиции в создание производства оцениваются в \$30 млн. Запуск производства запланирован на конец 2007 года, а на полную мощность предприятие выйдет к 2010 году (то есть к моменту выхода на полную мощность большинства западных автозаводов в России). Ежегодный объем сбыта завода Johnson Matthey оценивается в \$75 млн.

В середине марта 2007 года стало известно о планах концерна BASF по созданию производства катализаторов в России. Концерн намерен построить собственный завод «гринфилд» в Красногорском районе Московской области, его мощность составит 2 млн штук в год. Стоимость проекта оценивается в \$30–40 млн. BASF будет выпускать катализаторы по лицензии компании Engelhard, которую поглотил в 2006 году. Запуск производства запланирован на 2008 год. Пока неизвестно, кто станет поставщиком сырья для BASF (в самом концерне проект не комментируют, подтверждая лишь намерения создать производство). Однако Михаил Блохин уверен, что проблем с сырьем в России у завода BASF не возникнет. Он не исключает, что российские заводы Johnson Matthey и BASF, имеющие доступ к сырьевой базе, смогут работать на экспорт.

Таким образом, большинство объявленных проектов касается производства кузовных покрытий, лаков и красок — продукции, составляющей не более 1,5% конечной стоимости автомобиля. Полимеры и пластик, на которые приходится до 20% стоимости машины, пока локализируются менее активно. Имеется в виду не пластик в его традиционном понимании, из которого «льют» панели приборной обивки дверей и прочие детали салона, а так называемые инженерные пластмассы — материал, устойчивый к ударам и высоким температурам, который используется главным образом для отливки сложных компонентов подкапотного пространства. Российским автопромом инженерные пластмассы не были широко востребованы (их рынок сбыта оценивается всего в 15 тыс. тонн), поэтому их производство в России практически отсутствует. Между тем, говорит господин Блохин, «замена металлических автокомпонентов на пластмассовые — общемировая тенденция в автопроме, и Россия тоже пойдет по этому пути». Адиль Ширинов из «Северсталь-авто» отмечает, что сырье для производства инженерных пластмасс способен выпускать, к примеру, «Нижекамскнефтехим».

Господин Ширинов уверен, что производство инженерных пластмасс будет развиваться вслед за ростом автосборки в России. По мнению Михаила Блохина, это произойдет «в последнюю очередь», потому что технологии их выпуска можно отнести к хай-теку и ответственность перед потребителем компонентов из таких пластмасс достаточно высока. Пока же иностранные химические концерны импортируют инженерные пластмассы для изготовления автокомпонентов российскими поставщиками. Как говорят в BASF, одним из проектов концерна была разработка деталей из инженерных пластмасс для новой «Волги». ■

ЕСЛИ В МОДЕЛИ ВАЗ-2101 ПРИМЕНЯЛОСЬ 26 КГ ПЛАСТМАСС, ТО В МОДЕЛИ ВАЗ-2108 БЫЛО ИСПОЛЬЗОВАНО ОКОЛО 70 КГ, В «ДЕСЯТОМ» СЕМЕЙСТВЕ — УЖЕ ОКОЛО 100 КГ ПЛАСТМАСС