

Review металлургия

Передел сотрудничества

На фоне снижения внутреннего спроса на алюминий производство алюминиевых предприятий в России растет за счет переориентации на экспорт. Переломить эту тенденцию была призвана ассоциация «Объединение производителей, поставщиков и потребителей алюминия» (Алюминиевая ассоциация), которая при поддержке Минпромторга РФ с декабря 2015 года объединила крупнейшие предприятия алюминиевой отечественной отрасли. **Иван Матеров**, председатель Алюминиевой ассоциации, подводит первые итоги и намечает пути развития этой организации.

— стратегия —

— **Какие тенденции минувшего года вы бы выделили?**

— Несмотря на продолжающееся сжатие российского рынка в целом, мировой спрос на алюминий вырос. И российская алюминиевая отрасль ищет новые возможности для развития в текущих условиях. На фоне снижения внутреннего спроса производство алюминиевых предприятий растет за счет переориентации на экспорт (В 2015 году в России было произведено 3,645 млн тонн первичного алюминия, из них 80% предназначалось на экспорт—, „Ъ“). По сравнению с прошлым годом рост экспорта в 2016 году увеличился на 12–15%. При этом интерес к внешним рынкам, как правило, более высоконкурентным, заставляет отечественных производителей уделять больше внимания качеству своей продукции. Неслучайно в структуре экспорта превалирует высокотехнологичная продукция: алюминиевые прутки и плиты для машиностроения и транспортостроения, профили для светопрозрачных конструкций, алюминиевая упаковка (банка), алюминиевые колесные диски, в том числе для поставок на конвейеры автопроизводителей в Европе и так далее.

— **Есть ли у ассоциации реальные инструменты подъема спроса на алюминий внутри страны?**

— За первый год работы Алюминиевой ассоциации были созданы возможности широкого диалога внутри отрасли, произошло более реалистичное осознание общих проблем и выработаны направления поиска их решений. Совместно с Минпромторгом были подготовлены



Иван Матеров с удовлетворением отмечает, что растущий экспорт заставляет отечественных производителей расширять выпуск высокотехнологичной продукции

программа стимулирования развития отрасли и «дорожная карта» на 2017–2018 годы. Кроме того, ассоциация активно участвует в обновле-

нии стратегии развития цветной металлургии до 2030 года.

К концу первого года работы общее количество членов ассоциации превысило 50. В течение следующего года мы ожидаем, что это число удвоится. При этом к ассоциации присоединились большинство крупнейших производителей алюминиевой продукции—лидеров в своих сегментах рынка.

Ассоциация открыта для международного сотрудничества. К настоящему времени мы подписали соглашения с Китайской алюминиевой ассоциацией, Ассоциацией стран Запада, сотрудничаем с Алюминиевой ассоциацией США.

При поддержке последней, например, реализуется проект «Алюминиевая долина» по организации особой экономической зоны в Красном крае, ориентированной именно на производство алюминийевой продукции высоких переде-

лов. К проектам в рамках «Алюминиевой долины», где будет развиваться переработка высоких переделов, также высокая заинтересованность со стороны китайских инвесторов, переговоры с которыми достигли уже очень высокой стадии взаимодействия.

К сожалению, текущая нормативная база применения алюминиевых сплавов в стране устарела и требует коренной переработки. Наиболее чувствительно это для строительной отрасли. Например, в России вообще отсутствует нормативная база для применения алюминиевых сплавов при строительстве мостов, в то время как во всем мире строительство легких, быстровозводимых, красивых и долговечных мостов, наоборот, активно развивается. И разрабатанные совместно с Минпромторгом план мероприятий и «дорожная карта» как раз в значительной степени направлены на восполнение пробелов существующей нормативно-правовой базы.

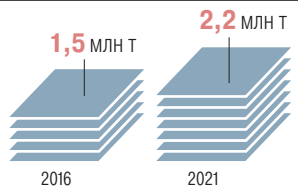
Не все происходит так быстро, как хотелось бы. Мы рассчитываем, что согласование плана мероприятий и «дорожной карты» упорядочит процесс изменений в отрасли и ускорит принятие необходимых решений. Помимо пересмотра нормативной базы необходимо также повышение эффективности тарифного регулирования, антидемпин-

АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ «ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, ПОСТАВЩИКОВ И ПОТРЕБИТЕЛЕЙ АЛЮМИНИЯ»

ИСТОЧНИК: АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ.

ЦЕЛЬ АССОЦИАЦИИ:

УВЕЛИЧИТЬ ВНУТРЕННИЙ РЫНОК С 1,5 МЛН ТОНН АЛЮМИНЕМЫХ ИЗДЕЛИЙ В 2016 ГОДУ ДО 2,2 МЛН ТОНН К 2021 ГОДУ



НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

ЦЕЛЕВОЙ ПРИРОСТ ОБЪЕМОМ ИЗДЕЛИЙ ИЗ АЛЮМИНИЯ К 2021 ГОДУ



говых расследований, создание новых механизмов сертификации и лицензирования профилей и дисков, облегчение доступа к финансированию инвестиционных проектов отрасли и оборотного капитала при экспорте.

— **Какова мировая конъюнктура на рынке алюминия?**

— Мировой алюминиевый рынок в 2016 году вернулся к дефициту: впервые за долгий период объем спроса хоть ненамного, но превысил предложение. В ближайшие годы не ожидается нового роста производственных мощностей, поэтому и следующие несколько лет, скорее всего, рынок будет оставаться дефицитным, что будет компенсироваться накопленными запасами. В целом это позитивная ситуация, которая приведет к стабилизации мировых цен на алюминий.

— **Какая продукция сейчас в тренде?**

— Рост популярности алюминия, который можно наблюдать в последнее время, связан с повышением внимания к экологии, ростом интереса к полностью перерабатывае-

мым материалам, а также долговечностью алюминиевых конструкций при отсутствии необходимости дополнительных вложений на протяжении жизненного цикла.

Главным локомотивом развития потребления является транспортостроение. Так, более легкие алюминиевые конструкции позволяют увеличить скорость и грузоподъемность транспортных средств и срок их эксплуатации наряду со снижением расхода топлива и объемов вредных выбросов. Это касается всех видов транспорта: и авиа, и железнодорожного, и автомобильного.

Широкие возможности у применения алюминиевых конструкций в строительстве, где немаловажное значение также имеют экологичность, ресурсная экономика и долговечность материалов. И этим свойства алюминия как конструкционного материала не исчерпываются, поэтому уже в ближайшем будущем стоит ожидать появления новых сплавов и композитных материалов на его основе, в том числе в виде порошков для аддитивных технологий.

Записал Дмитрий Смирнов

Легче стали

— тенденция —

Детализация
Активнее всего процесс «алюминизации» авто проходил в части замены штампованных стальных дисков алюминиевыми. Современные легкосплавные алюминиевые диски имеют ряд достоинств помимо дизайна: меньший вес автомобиля, геометрическая точность, обеспечение плавности хода автомобиля, улучшенный теплоотвод от тормозной системы. Поначалу российский рынок алюминиевых дисков заполнил импорт, в частности из Китая — крупнейшего в мире производителя алюминия. За счет политики экспансии своей продукции на зарубежные рынки и низких цен китайские диски и сегодня занимают большой сегмент российского рынка. Однако популярность алюминиевых дисков стала стимулом появления современных предприятий по производству колесных дисков и в России. Сегодня такие российские компании, как ООО КиК, ООО ЛМЗ СКАД, ООО «Азов-ТЭК», являются предприятиями полного цикла: от переработки сырья до выпуска готового продукта — и не просто не уступают зарубежным производителям по качеству своей продукции, но и поставляют часть ее на экспорт в Европу.

Если говорить о безопасности, то здесь также алюминий показал свое превосходство: он гасит удар лучше и эффективнее, чем сталь. Поэтому автопроизводители уже сравнительно давно используют алюминий для изготовления бамперов. Кстати, производители революционного автомобиля Tesla также предпочли алюминий традиционной стали. Уже сейчас эти автомобили состоят почти на 70% из алюминия, и в дальнейшем этот уровень планируется довести до 100%. Исследования по безопасности показали, что деформация в алюминиевых конструкциях локализуется в компактных зонах.

Один килограмм пишем — два в уме

Для изготовления кузова алюминий первыми начали применять производители премиальных марок. После того как в 1994 году состоялся дебют Audi A8 с полностью алюминиевым кузовом, к экспериментам с алюминием присоединились и другие люксовые бренды — BMW, Mercedes-Benz, Porsche, Land Rover, Jaguar.

Кузов из алюминиевых сплавов имеет одно очень важное преимущество перед другими материалами, которые также рассматривались автопроизводителями в качестве альтернативы стали, например карбонем. Алюминиевый кузов может быть полностью переработан (в отличие от карбона, к тому же более энергозатратного). То есть при обработке поставляемого на завод алюминиевого проката все неизбежные в теплорессе отходы и обрезки отправляются на переработку. В конце жизненного цикла машины при утилизации практически весь алюминий может быть использован заново. Дело в том, что он имеет меньшую температуру плавления, чем у стали, поэтому его легко извлечь даже из сложных композиционных деталей, чтобы использовать повторно. Выгода для автопроизводителя здесь в том, что чем больше он будет выпускать автомобилей с алюминиевыми кузовами, тем меньше ему придется закупать новый материал для производства. В идеале некоторые производства могут даже перейти к полностью замкнутой системе с минимальными закупками нового сырья. Такой цикл может оказаться не только менее затратным, но и более экологичным.

Знаковым событием мирового автопрома стало начало в 2014 году производства из алюминия автомобиля массового спроса Ford-150, который оставался самым популярным в США пикапом на протяжении 38 лет. Благодаря переходу на алюминий этот любимец американской публики стал легче своего предшественника на 315 кг. Это позволило значительно снизить расход топлива, выхолп

CO2, а также увеличить грузоподъемность и улучшить динамику разгона и торможения. При этом автомобиль получил самый высокий рейтинг надежности NHTSA — пять звезд вместо четырех в предыдущей модели.

Блоки, головки, поршни

В России также началась «алюминизация» производимых в стране автомобилей. С прошлого года компания «Русал» начала поставки алюминиевых сплавов на завод «Форд Соллерс» в Елабуге для серийного производства деталей автомобильных двигателей. Перед началом поставок алюминиевые сплавы «Русала» успешно прошли квалификационные испытания для серийного производства компонентов двигателя Ford. Блок цилиндров, головка блока цилиндров, крышка коренных подшипников для локализованного двигателя Ford производятся из алюминия «Русала» литейным заводом «РосАлит/ЗМЗ» (г. Заволжье), а двигательные поршни — Костромским заводом автокомпонентов (г. Кострома), производством радиаторов локализовано в Нижнем Новгороде.

Кроме компонентов двигателя российские сплавы также используются для локального производства колесных дисков для всего модельного ряда автомобилей Ford в России. Выпуск колесных дисков для российских моделей Ford запущен на ЛМЗ СКАД (г. Дивногоorsk). В 2008 году этому предприятию присвоен статус приоритетного поставщика Ford Motor Company Q1.

Алюминиевые сплавы для «Форд Соллерс» производятся на Новокузнецком алюминиевом заводе.

В «Русале» развитие внутреннего рынка и импортозамещение изделий из алюминия называют приоритетным направлением стратегии компании. Помимо этого компания совместно с партнерами ведет работу по созданию новых автомобильных сплавов и производству алюминиево-циркониевой катанки для автомобильных жгутов.

Константин Анохин

«РЕЦЕПТ СПЛАВА МЫ ДЕРЖИМ В СТРОЖАЙШЕМ СЕКРЕТЕ»

Производимые российской компанией СКАД легкосплавные колесные алюминиевые диски являются конкурентоспособной продукцией не только на российском, но и европейском рынке. Рецепт успеха компании генеральный директор ИДРИС ЗАКРИЕВ описывает как сочетание новейших технологий и высочайшего контроля качества.

● *Литейно-механический завод СКАД выпускает литые алюминиевые колесные диски с 2004 года. На сегодняшний день годовой объем производства составляет более 1 млн колес в год, в 2017 году выпуск прогнозируется на уровне 1,5 млн колес. СКАД — единственная российская компания, осуществляющая поставки литых алюминиевых колес на авторемонтные заводы в Европу. С 2008 года СКАД обладает статусом приоритетного поставщика Ford Motor Company Q1, что позволяет осуществлять поставки на конвейеры не только России, но и Европы. Среди производителей литых колесных дисков в России СКАД — единственный обладатель действующего сертификата Q1. Сейчас диски под брендом SKAD можно встретить более чем в 20 странах. Среди них: Германия, Испания, Швеция, Нидерланды, Великобритания, Португалия, Австрия, Дания, Панама, а также Республика Беларусь, Казахстан, Украина и др. В ближайших планах — США, Норвегия и Финляндия. Доля экспорта в общем объеме выпускаемой продукции составляет порядка 40%. Ряд автопроизводителей, а именно: Mitsubishi, Peugeot, Citroen, Volkswagen и Toyota, номинировали СКАД в качестве поставщика колесных дисков на свои сборочные конвейеры и сервисные сети в России.*

— **В чем преимущества ваших алюминиевых колес перед остальными?**

— На данный момент на рынке существует три вида колес: штампованные стальные, штампованные алюминиевые и литые алюминиевые. Наша компания производит литые алюминиевые колеса для легковых автомобилей. Преимущества литых колес перед штампованными стальными — это легкий вес, долговечность и качество, а перед штампованными алюминиевыми — стоимость и разнообразие дизайнов. При производстве дисков SKAD мы используем самую передовую технологию — литье под низким давлением. Одно из главных преимуществ — стабильная структура металла, что увеличивает прочность колеса в сравнении с аналогами на 20%. Также специалисты нашей компании разработали технологию «Кольчуга», суть которой заключается в усиленной защите колеса от деформации. В сплав добавляются специальные упрочняющие элементы, что делает диск более прочным. Но уникальный рецепт сплава мы держим в строжайшем секрете. Наши диски SKAD сопоставимы с европейскими по качеству и с азиатскими по сто-



Идрис Закриев гордится тем, что его компания закрывает запросы практически всех категорий автолюбителей

имости. Диски европейских брендов дороже нашей продукции, а качество азиатских зачастую намного ниже.

Требования, предъявляемые российскими органами сертификации, намного жестче азиатских (за исключением Японии). В свою очередь, продукция СКАД сертифицирована по российским и европейским стандартам.

Качество дисков SKAD также подтверждено и зарубежными сертификатами. Колеса, предназначенные для экспорта в Европу, прошли независимую экспертизу немецкой компании TÜV SÜD. Это позволило получить допуски на эксплуатацию АВЕ, которые выдает Министерство транспорта Германии. Это значит, что такие колеса разрешены к эксплуатации в Германии и других странах Западной Европы и США. Стоит отметить, что все колеса изготавливаются на одном оборудовании с использованием одних и тех же технологий — иными словами, колеса, изготовленные для экспорта, не отличаются по качеству от колес, произведенных для российского рынка.

— **Ваши преимущества перед другими российскими производителями?**

— В России не так много производителей алюминиевых колес. Наша продукция покрывает потребности российских автомобилистов. Среди нашего ассортимента можно встретить не только диски на самые популярные в нашей стране авто, но и подобрать их и для более редких. Ассортиментная линейка включает в себя диски диаметром от 13 до 20 дюймов, а это свыше 100 дизайнерских решений, 13 цветовых вариантов, более 3 тыс. типоразмеров.

— **Насколько большую роль в выборе колес потребителем играет их качество? Или он отдает предпочтение продукции по более низкой цене?**

— На сегодняшний день большинство автолюбителей взвешивает свое решение исходя из принципа «цена-качество». Наша продукция как раз попадает в категорию разумных покупок. Исследования показывают три основных критерия выбора потребителей: дизайн, цена, качество. И у каждой аудитории решающий фактор свой. Например, для более молодых потребителей важен дизайн, для семейных людей — качество.

— **Каковы масштабы контрафакта на российском рынке?**

— Проблемы есть. В большинстве случаев это связано с сертификацией продукции. Если у нас на каждую модель колеса есть свой сертификат, то у других один сертификат может быть на 50–60 колес. Это касается импортных колес. То есть с юридической точки зрения все хорошо — сертификат же есть, но когда в нем указано большое количество колес, это может означать одно: испытания не проводились должным образом или не проводились вовсе.

Стоимость таких колес ниже, поскольку затраты были максимально урезаны. Уровень контрафакта можно снизить за счет ужесточения контроля соответствующими надзорными органами вплоть до проверки в торговых сетях. Также важно, чтобы потребитель грамотно подходил к своему выбору. Для этого мы и проводим активную информационную политику.

— **Почему все же российский потребитель порой делает выбор в пользу серой продукции?**

— Потребитель делает такой выбор в большинстве случаев именно из-за нехватки информации либо в связи с ограниченным бюджетом. Также причиной могут быть и сами продавцы, которые пытаются получить больше прибыли: в основном маржинальность такой продукции выше.

Наша маркетинговая политика направлена сейчас именно на информирование и воспитание потребителя.

— **Как потребитель может отличить качественный колесный диск от некачественного (контрафактного)?**

— Во-первых, обращать внимание на вес диска: легкие колесные диски вряд ли могут быть надежными. Во-вторых, это стоимость продукта: современные материалы и технологии, которые используются в производстве легкосплавных колес, требуют немалых затрат. В-третьих, доверять можно производителям, чья продукция поступает на авторемонтные конвейеры, ведь если специалисты ведущих мировых автоконцернов доверяют продукции определенного производителя, то это уже говорит о многом.

— **Ваша оценка первого года работы Алюминиевой ассоциации?**

— Вступление в Алюминиевую ассоциацию позволило СКАД запустить процесс финансирования экспортных поставок, получив выгодную кредитную линию при поддержке Российского агентства по страхованию экспортных кредитов и инвестиций. Кроме того, членство в ассоциации позволяет укреплять отношения между компаниями—потребителями и производителями алюминия, налаживать эффективный диалог и формировать идейный стимул. На платформе, объединившей крупнейших игроков алюминиевого рынка, сейчас развиваются идеи защиты отечественной промышленности от демпинга и интервенций серой, небезопасной продукции. Также приоритетными вопросами обсуждений в рамках работы ассоциации остаются поддержка и развитие современных производителей, программы импортозамещения и наращивание экспортного потенциала.

Записал Константин Анохин

МОДЕЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

ИГОРЬ ЧЕФАНОВ, руководитель департамента по закупкам сырья и материалов «Форд Соллерс», с удовлетворением отмечает, что алюминиевые сплавы «Русала» успешно используются для серийного производства автомобилей Ford.

Головка блока, блок цилиндров, крышка коренных подшипников производятся из локальных первичных и вторичных сплавов алюминия литейным заводом «РосАлит/ЗМЗ» (г. Заволжье), а поршень двигателя — Костромским заводом автокомпонентов (г. Кострома) и затем поставляются на двигателестроительный завод компании «Форд Соллерс» в Елабуге. Двигатели, произведенные на заводе «Форд Соллерс»,

устанавливаются на модели Ford Focus, Fiesta и EcoSport. Для всего модельного ряда легковых автомобилей Ford в России используются колесные диски ЛМЗ СКАД (г. Дивногоorsk). В своей деятельности «Форд Соллерс» руководствуется глобальными стандартами качества и предъявляет высокие требования к деталям, поставляемым на производственные площадки. Все партнеры проходят соответствующие процедуры и получают статус поставщика. ЛКЗ СКАД и «РосАлит» были присвоены статусы приоритетных поставщиков Ford Motor Company Q1. Партнеры стремятся к дальнейшему развитию совместных проектов и рассматривают все возможные варианты сотрудничества.

Записал Константин Анохин