



15 **Алюминиевой ассоциации исполнился год. Что изменилось в отрасли**

15 **Победное шествие отечественных алюминиевых колес по миру**

16 **Как захватить пятую часть европейского рынка велосипедов**

На глобальном рынке алюминия сейчас идут процессы, которые будут определять расклад сил и направления роста производства и потребления на годы вперед. И ценовые колебания — лишь вершина айсберга.

Алюминиевый привкус надежды

— рынки —

Ретроспективный анализ

С января по сентябрь текущего года производство первичного алюминия на планете, согласно информации International Aluminium Institute, выросло на 2,1%, до 20,1 млн тонн. Основной объем выпуска, как и прежде, пришелся на Китай и Северную Америку (США и Канаду). При этом в КНР производство алюминия уменьшилось на 2,7%, до 23,223 млн тонн, в Северной Америке — на 14,8%, до 3,026 млн тонн. Впрочем, в Южной Америке выпуск увеличился на 1,5%, до 1,012 млн тонн, в странах Персидского залива — на 1,2%, до 3,862 млн тонн, в Западной Европе — на 1,0%, до 2,824 млн тонн.

Ретроспективный анализ котировок алюминия на LME за последние три года демонстрирует сперва подъем с \$1,770 тыс. за 1 тонну в январе 2014 года до \$2,022 тыс. в сентябре, потом слабое проседание в октябре и вновь рост до \$2,044 тыс. в ноябре того же года с последующим снижением до \$1,482 тыс. в январе 2016 года и медленное колеблющееся повышение до \$1,731 тыс. в середине ноября.

Китайский склад

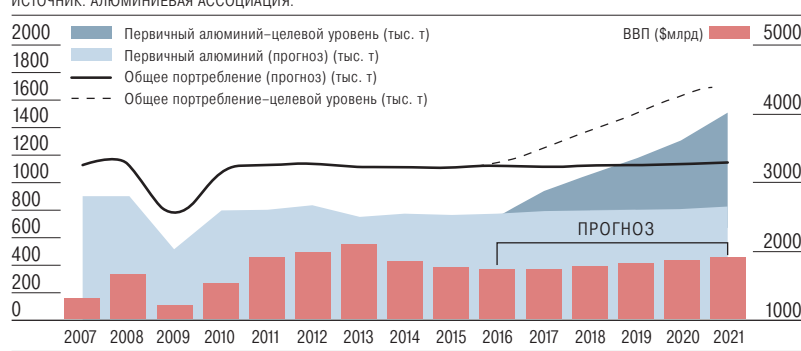
Беспкойстой составляющей противоречивый Китай: с одной стороны, его власти давно обещают обуздать производство первичного алюминия в стране. С другой стороны, китайские компании имеют амбициозные планы по увеличению выпуска этого металла. Например, Tianshan Aluminum планирует расширить мощности на 1 млн тонн, East Hope Group — на 680 тыс. тонн, а East Hope Group хочет построить завод на 500 тыс. тонн первичного алюминия в год. При этом чистый прирост мощностей с августа 2015 года по август 2016 года составил всего 0,9 млн тонн.

Китай, скорее всего, продолжит экспорт алюминиевой продукции на зарубежные рынки, благо Национальный банк КНР проводит курс на девальвацию юаня, доведя его до минимальной отметки, зафиксированной в 2008 году.

В свою очередь, незначительный рост в Китае выпуска алюминия сказывается на динамике цен, толкая их вверх. В итоге, будучи в январе 2016 года ниже \$1,5 тыс. за 1 тонну, они в первой половине ноября приблизились к отметке \$1,8 тыс., но так и не сумели ее пробить.

В США, которые являются одним из крупнейших рынков для ки-

ПРОГНОЗ ПОТРЕБЛЕНИЯ ПЕРВИЧНОГО И ВТОРИЧНОГО АЛЮМИНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТЕМПАМИ РОСТА ЭКОНОМИКИ РФ



тайской продукции, Aluminium Association попросила Комиссию по международной торговле провести как можно более глубокое расследование деятельности китайских производителей. По словам представителей ассоциации, есть убедительные доказательства поступления китайского алюминия на рынок США через третьи страны, экспорт из которых не облагается ввозными пошлинами. Например, недавно недалеко от города Сан-Хосе-Итурбиде (Мексика) был обнаружен склад, где находится порядка 1 млн тонн первичного алюминия, или примерно 6% от уровня его годового производства на планете. Стоимость хранящегося на нем металла превышает \$2 млрд. Создание склада связывают с китайским миллиардером Лю Чжонтянем, владельцем China Zhongwang Holdings. Кстати, сама China Zhongwang Holdings приобрела Aleris, производителя плоского алюминиевого проката, конкурирующего с таким грандом, как Novelis, подконтрольный Hindalco Industries (Индия).

Индийский глинозем

Индия тоже стремится нарастить производство алюминия. Министерство горнодобывающей промышленности Индии попросило топ-менеджмент Nalco подготовить план ее перспективного развития для увеличения выпуска алюминия с нынешних 460 тыс. тонн до 2 млн тонн на основе переработки в полном объеме собственного глинозема вместо его вывоза за границу. Несколько лет назад у компании был такой план, но претворившийся в жизнь из-за высокой стоимости электроэнергии. Вместо этого Nalco начала сотрудничество с Ираном, поставив туда глинозем. Зато индийский рынок заполонил дешевой китайский алюминий. Несмотря на то что мощности по выпуску первичного алюминия в Индии достигают 4 млн тонн, из них выпуск примерно 1,5 млн тонн про-

стаивает на фоне роста импорта металла в страну. Сей факт заставил руководителей Nalco, Hindalco, Balco, Vedanta Resources обратиться к государственным органам с жалобами и просьбами о помощи. Правительство Индии не осталось равнодушным к их мольбам и подняло пошлины на ввоз первичного алюминия с 5% до 7,5%, тогда как на импорт алюминиевые полуфабрикатов — с 7,5% до 10%. Впрочем, недавно недалеко от города Сан-Хосе-Итурбиде (Мексика) был обнаружен склад, где находится порядка 1 млн тонн первичного алюминия, или примерно 6% от уровня его годового производства на планете. Стоимость хранящегося на нем металла превышает \$2 млрд. Создание склада связывают с китайским миллиардером Лю Чжонтянем, владельцем China Zhongwang Holdings. Кстати, сама China Zhongwang Holdings приобрела Aleris, производителя плоского алюминиевого проката, конкурирующего с таким грандом, как Novelis, подконтрольный Hindalco Industries (Индия).

Миграция капитала

В страдающих от напыва китайского импорта США главной интригой 2016 года было разделение Alcoa на две самостоятельные компании. Первая из них, сохранив историческое наименование Alcoa, занимается добычей бокситов, их переработкой в глинозем и производством первичного алюминия. Вторая же, получившая название Arconic, выпускает плоский алюминиевый прокат и в ноябре объявила о заключении долгосрочного контракта стоимостью около \$1 млрд с Airbus, касающийся поставок алюминиевых листов и плит. Его действие начнется в январе 2017 года и сделает Arconic единственным поставщиком для ряда деталей самолетов, производимых Airbus.

Менее повезло Noranda Aluminium, признавшей себя еще в феврале банкротом. Для удовлетворения требований кредиторов Noranda Aluminium сначала продала четыре прокатных предприятия производителя теплообменников Granges (Швейцария) за \$300 млн, потом — алюминиевый завод трейдерской фирме ARG International за \$13,7 млн, а затем договорилась с New Day

Aluminium о покупке ею бокситового рудника и глиноземного комбината за ничтожные \$24,4 млн в форме обеспеченных нот.

Говорить о бесперспективности рынка США было бы неразумно, иначе Hansens Aluminum (ЮАР) не планировала бы открыть экструзионный завод в штате Кентукки. Объем капитальных вложений намечено направлять на автомобильные заводы, находящиеся на территории США и Мексики. Предприятию будет иметь выгодное географическое расположение, поскольку в настоящее время наблюдается миграция автопроизводителей с севера США на юг.

В сердце Европы

Нельзя сбрасывать со счетов и Старый Свет. Корпорация Norsk Hydro (Норвегия) вела строительство на заводе Grevenbroich (Германия) дополнительной линии по выпуску алюминиевого проката, необходимого для изготовления корпусов автомобилей. В результате реализации данного проекта стоимостью €130 млн мощности Grevenbroich по производству данной продукции вырастут с 50 тыс. тонн до 200 тыс. тонн. Первая партия проката на новой линии должна быть выпущена до конца текущего года.

Также Norsk Hydro запустила на заводе Neuss новую линию, способную рециклировать до 50 тыс. тонн использованных алюминиевых банок в год. Она обошлась, прямо скажем, недешево — в €45 млн, зато Neuss расположен в самом сердце европейского рынка, потребляющего ежегодно более 30 млрд банок, или 450 тыс. тонн алюминия. С 2002 года Norsk Hydro вложила свыше €1 млрд в модернизацию предприятий, расположенных в Германии, исходя из их специализации, выпускаемой продукции и структуры заказов.

Любопытным случаем сотрудничества можно считать проект REcycled Aluminium CAR. Он реализуется автоконцерном Jaguar Land Rover совместно с корпорацией Novelis, разработавшей сплав RC5754, содержащий до 75% вторичного алюминия (она пионер в создании ряда алюминиевых сплавов серий 5xxx бххх и 7xxx для автомобильной индустрии, не считая семейства сплавов Advanz серии 7xxx). В проекте принимают участие 11 лмозаготовительных предприятий в Великобритании, которые замкну-

«Следующий год готовит нам очень серьезные вызовы»

— экспертиза —

Несмотря на слабость внутреннего рынка и непростые условия, складывающиеся в мире, российская алюминиевая отрасль находится на позитивном этапе своего развития. В этом убежден РОМАН АНДРИУШИН, директор «Русала» по сбыту на рынках России и стран СНГ.

Долевое присутствие

— На первый взгляд будущее глобальной и российской алюминиевой индустрии не дает оснований для позитивных ожиданий: цены находятся на минимумах. Тем не менее производители убеждены в грядущем росте спроса на алюминий. В чем секрет такого позитива?

— Очевидно, что алюминиевый рынок увеличивает свою емкость за счет расширения спроса на крылатый металл в тех отраслях, где он ранее использовался в гораздо меньшей степени. Главным драйвером увеличения потребления алюминия является автомобилестроение, доля которого в структуре глобального спроса составляет почти 30%: на него приходится половина всего ежегодного мирового прироста потребления алюминия.

По нашим оценкам, в следующем году емкость глобального алюминиевого рынка может расширяться на 5,5%, почти до 60 млн тонн. Ключевым двигателем будет, как и прежде, Китай с долей потребления 50%. Тем не менее за последние годы процветают себя и другие страны-лидеры, специализирующиеся на производстве первичного алюминия. — Россия, Ближний Восток, их пытаются догнать Индия, а также регионы, играющие значительную роль в потреблении металла: Юго-Восточная Азия, в основном Япония и Южная Корея, США, Европа.

Налицо международное разделение труда: выпуск продукции с высокой добавленной стоимостью осуществляется в развитых странах, поставщиками же первичного алюминия и его сплавов стали развивающиеся страны и страны с конкурентными преимуществами по себестоимости производства сырья. Особое место занимает Китай, который является как крупнейшим производителем, так и крупнейшим потребителем первичного алюминия, и крупнейшим мировым поставщиком алюминиевых полуфабрикатов.

Совершенно очевидно, что «Русал» — крупнейший игрок на мировом алюминиевом рынке благодаря низким издержкам, базирующимся

на гидроэнергетике. Впрочем наш отечественный алюминий в прямом смысле слова экологически чистый.

Очень важно, что «Русал» видит себя глобальным игроком и позиционируется как один из основных источников новых технологий выпуска алюминия и сплавов, особенно сложных по приговлению и составу, например содержащих скандий. Подобные сплавы обеспечивают изготавливаемой из них продукции улучшенные эксплуатационные свойства. Данные факторы, в свою очередь, находят отражение в сбыте «Русала»: порядка 50% продаж приходится на рынок Европы, еще 15% — на Северную Америку, более 20% — на Юго-Восточную Азию.

Тем не менее «Русал», как национальный производитель, считает для себя приоритетным именно рынок России и стран СНГ.

Реальные продажи

Безусловно, сжатие спроса на отечественном рынке сильно ударило по российским производителям алюминиевых изделий, и в наибольшей степени — по производителям алюминиевых профилей и кабельной продукции. Но благодаря активной позиции «Русала», его огромной проектной работе с участниками рынка, с Министерством промышленности и торговли России и другими ведомствами удалось не только смягчить падение потребления, но даже увеличить поставки алюминия на внутренний и зарубежные рынки.

И сегодня «Русал» уверенно наращивает поставки. Мы прогнозируем, что по итогам нынешнего года наши продажи алюминия на рынок России и стран СНГ поднимутся на 5%, до 800 тыс. тонн, причем 50% придется на сплавы с исключительными характеристиками.

Так, в 2016 году мы освоили серийное производство алюминий-циркониевой катанки, используемой для изготовления высокотемпературных проводов линий электропередачи, которые будут широко востребованы в жарких регионах. Приступили к поставкам катанки из алюминиевых сплавов 8-й серии, применяемой для производства кабелей для внутренней проводки зданий (кстати, широко распространенных в применении, например, в Китае и США). Освоили производство новых твердых сплавов для производства автокомпонентов.

Все это дает нам основания для дальнейшего роста и развития наших компетенций в области глубокой переработки алюминия.

Профиль роста

— индикаторы —

Чтобы сохранить, а главное, преумножить внутренний рынок, отечественные алюминиевые компании принимают меры для выпуска действительно современной и востребованной продукции из алюминия. Пока что доля импортной алюмосодержащей продукции удручающе велика — до трети российского рынка. По факту потребление алюминия является одним из показателей развития высокотехнологичных отраслей и состояния экономики в целом.

Долевой потенциал

За последние 20 лет мировое потребление алюминия увеличилось в 2,6 раза, а в России и странах СНГ — сократилось на треть. По итогам 2015 года мировой рынок первичного алюминия вырос на 5,8%, рынок же РФ и СНГ сократился на 8,5% и составляет чуть более 1% мирового потребления. При этом рынок России и СНГ не только остается стагнирующим, но и его удельный вес в мировом потреблении имеет тенденцию к сокращению до 0,8–0,9%. В то же время мировое потребление первичного алюминия, согласно отраслевым прогнозам, будет расти в среднем на 5–6% ежегодно до 2020 года. Наиболее быстрые темпы роста показывают развивающиеся страны: Китай, Индия и страны Ближнего Востока. Из развитых стран наибольшую динамику роста потребления этого металла показывают США.



Алюминиевый вагон-хоппер, созданный «Арконик Россия» совместно с «РМ Рейл» и ОК «Русал», — это, конечно, прорыв для российских железных дорог, поскольку в Европе и США алюминий давно один из основных конструктивных материалов для производства железнодорожного транспорта

И российский рынок алюминия и алюминиевой продукции продолжает сжиматься: по итогам 2016 года ожидается падение на 3,5%, до уровня 1,4 млн тонн. Однако на фоне такого существенного падения спроса на алюминий в промышленности и в внутреннем рынке предполагается, что производство будет немного расти за счет экспортных поставок, прежде всего плоского проката и экструзии. По итогам года ожидается, что прирост составит 15%. По мнению экспертов компании «Русал», при сегодняшних темпах роста российской экономики потребление алюминия будет весьма скромным — рост не более 2–3% в год, что сопоставимо с показателями 2008–2012 годов и гораздо ниже среднего мирового потребления.

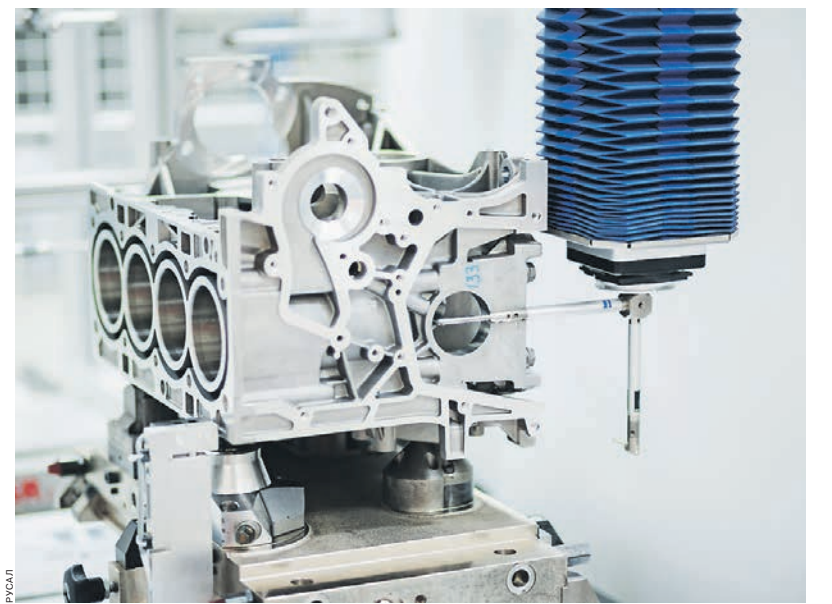
Легче стали

— тенденция —

Сегодня на транспортную сферу приходится наибольшая часть мирового потребления алюминия — около 27%. В ближайшие годы эта цифра будет только расти. Но если в авиации алюминий составляет 75–80% массы самолета, то в автотропе он лишь начинает всерьез теснить традиционную сталь. Российские металлурги надеются повысить уровень потребления алюминия в России за счет увеличения выпуска не только колесных дисков, но и кузовных деталей и комплектующих для двигателя.

Борьба с весом

В 2014 году мировые автопроизводители (без учета китайского автопрома) потребили почти 3 млн тонн алюминия. Согласно прогнозам, к 2020 году эта цифра может вырасти почти до 4,5 млн тонн. По подсчетам экспертов, каждый килограмм алюминия, использованный при изготовлении автомобиля, позволяет снизить его общую массу примерно на 1 кг. Поэтому сегодня конструкторские бюро работают над тем, чтобы перевести на алюминий как можно большее количество деталей машины: колесные диски, бамперы, блоки цилиндров двигателя, детали подвески, корпуса трансмиссий, детали кузова — капоты, двери, рамы. По некоторым прогнозам, среднее содержание алюминия в одном автомобиле может достигнуть через несколько лет 250 кг (с сегодняшних 150 кг).



Двигатель для автомобиля Ford, произведенный в России из российского же алюминия

прокат, хорошо обкатанных технологий обработки стали и так далее.

После того как вступили в действие достаточно жесткие требования по защите окружающей среды, обострилась проблема эффективного использования топлива и снижения выбросов CO2. При этом сделать это необходимо не в ущерб техническим характеристикам автомобиля (скорости и динамике разгона) или безопасности, которая много значит для потенциальных покупателей. В итоге автомобилестроители вынуждены были всерьез задуматься о снижении веса машин. И сегодня интерес автопрома начал все более активно смещаться в сторону алюминия.

Review металлургия

«Следующий год готовит нам очень серьезные вызовы»

— экспертиза —

Следующий год готовит нам очень серьезные вызовы, потому что совокупность проектов и инициатив «Русала», участников рынка и Ассоциации алюминиевой промышленности должна способствовать выходу наших продаж на уровень докризисного 2007 года: мы рассчитываем продать на территории стран СНГ порядка 850–900 тыс. тонн алюминиевой продукции с увеличением доли сплавов до 55%.

По нашему мнению, основными секторами роста потребления станут производство алюминиевого проката вследствие увеличения экспорта и энергетический комплекс благодаря успешной квалификации отечественной кабельной продукции в странах ЕС.

Сильно пострадавшие от кризиса строительный комплекс и автомобильная индустрия, показавшие многократное падение в предыдущие годы, во второй половине 2016 года демонстрируют рост и, с нашей точки зрения, в 2017 году покажут позитивную и устойчивую динамику развития.

Отмечу, что стратегия развития российских производителей алюминиевых профилей, проката, штамповок, литья, кабелей в ближайшие несколько лет будет ориентирована на расширение экспортных продаж в страны дальнего зарубежья, чему в немалой степени способствует девальвация рубля. Соответственно, главным вызовом для них будет обеспечение более высокого качества продукции, которое позволит им конвертировать существующие конкурентные преимущества по затратам в реальные продажи за границей, начиная от Европейского союза и Северной Америки и заканчивая Азией.

Успех заложен в 2016 году, и мы уже констатируем существенный рост экспорта алюминиевых профилей, а также прокатной продукции — как для производства упаковочных материалов, так и технологической продукции для машиностроения, а также очевидную тенденцию экспортных продаж алюминиевых автокомпонентов, прежде всего легкосплавных колесных дисков. В 2017 году мы рассчитываем на ускорение роста поставок кабельной продукции: мы уже видим приток экспорта этих продуктов, однако пока его объемы достаточно невелики.

Текущий курс рубля позволяет и нам, и нашим клиентам конкурировать на всех рынках, включая китайский. По сути, для нас открыт необъятный глобальный рынок, с лихвой компенсирующий ограничения в потреблении алюминия России. При этом «Русал» неуклонно увеличивает долю поставок и на внутренний рынок — в общей структуре реализации с 20% до 25% — и намерен нарастить ее еще больше, доведя до 50%, о чем я заявляю совершенно открыто. Это не легкая задача, но она выполнима, и в ее решении нам хорошо помогает созданная при нашем непосредственном участии Ассоциация алюминиевой промышленности, которая служит наглядным примером эффективного сотрудничества объединения частных компаний и государственной власти в лице Министерства промышленности и торговли России.

Мы с нашими коллегами из Алюминиевой ассоциации сумели наладить конструк-



Роман Андросич ясно представляет, что и как нужно сделать, чтобы в 2018 году продать на российском рынке 1 млн тонн алюминиевой продукции

тивный диалог с правительством России, федеральными органами государственной власти, составили «дорожную карту» на базе межведомственной комиссии, созданной специально для развития отечественного алюминиевого рынка.

Разделение на уровни

— Как и из чего сейчас складывается цена на алюминий и почему она сейчас столь низкая?

— Как известно из любого учебника по экономике, цена на товар формируется спросом и предложением. Соответственно, текущий уровень мировых цен на алюминий отражает фактическое состояние дел в глобальной алюминиевой отрасли. Большой объем предложения металла на рынке сильно давит на цены, но при этом растущий спрос и затраты на производство алюминия дают основания полагать, что в среднесрочной перспективе алюминий будет дорожать. И это является насущной повесткой для многих производителей первичного алюминия, отличающихся слишком высокими затратами. Так, Европа значительно сократила мощности по выпуску первичного алюминия, в США они практически полностью прекратили свое существование, за исключением небольшого числа заводов.

Иными словами, происходит масштабная перестройка мировой алюминиевой отрасли, когда одни государства производят первичный алюминий и его сплавы, другие делают из них полуфабрикаты, третьи — конечные изделия. Исключение — Китай, который является одновременно крупнейшим на планете производителем и потребителем первичного алюминия.

Тем не менее текущий низкий уровень мировых цен дает дополнительный стимул для расширения применения алюминия в самых различных отраслях промышленности и строительства.

— Каково место на глобальном рынке российского алюминия и какова его степень влияния на происходящие на нем тенденции?

— «Русал», будучи единственным производителем первичного алюминия в России, занимает порядка 8% от его суммарного выпуска на планете. Если же исключить из не-

го Китай, то доля «Русала» окажется равной приблизительно 12%. То есть «Русал» остается крупнейшим производителем первичного алюминия за пределами Китая.

В то же время наша работа строится по рыночным принципам, и, будучи представленными на всех региональных рынках, мы стараемся увеличить в продажах долю продукции с добавленной стоимостью. Это важнейшая стратегическая цель «Русала», поскольку, получая наши сплавы, потребители могут сами запускать их в производство готовых изделий без дополнительных переделов.

Я уверен, что европейский и азиатский рынки останутся для «Русала» ключевыми в силу географической близости при безусловной стратегической приоритетности внутреннего рынка России.

Моя личная мечта и мечта моей команды — продать 1 млн тонн алюминиевой продукции на российском рынке в 2018 году. И мы знаем, как это достичь.

— Можно ли назвать Россию законодателем на мировом алюминиевом рынке?

— Конечно. Инициатива «Русала» в отношении производства «зеленого» алюминия положительно воспринята во всем мире, и сейчас мы с глобальными лидерами фактически перепозиционируем понимание конечного продукта в сторону экологичности сырья.

В любом продукте все важно: и люди, и технологии, и сырье, причем сегодня — именно чистота последнего, так как производство любого вида сырья влияет на окружающую природную среду.

Так, глава компании Tesla Илон Маск, говоря об экологичности электромобилей, не обращает внимания на факт загрязнения природы в процессе их производства. В настоящее время Илон Маск хочет построить гигантский завод в Китае, а вот лучше было бы разместить в России, чтобы он получал наш экологически чистый алюминий, произведенный на основе гидроэнергии, и тогда он будет абсолютно честен с обществом и рынком, говоря, что электромобиль экологически чистый. Если же применять китайский алюминий, то электромобиль не будет экологичным, поскольку для выпуска этого металла в КНР используется электроэнергия, получаемая за счет сжигания угля, при котором в атмосферу выбрасывается огромное количество загрязняющих веществ.

За «зеленым» алюминием будущее — России не стоит игнорировать...

Перспективная тема

— В каких новых отраслях используется, а главное, предполагается использовать алюминий?

— Прежде всего железнодорожное машиностроение. Мы успешно реализовали совместно с Alcoa (Arconic) и «РМ Рейл» проект создания алюминиевого вагона-хоппера — это минераловоз, не имеющий аналогов в России. Теперь же мы начали проекты разработки полувагона, цистерны и рефрижератора из алюминиевых сплавов.

Еще одно перспективное направление — строительство алюминиевых мостов. Удивительно, что в России на сегодняшний день существует только один алюминиевый мост — Коломенский в Санкт-Петербурге, возведен-

ный в 1968–1969 годах, хотя такие мосты могли бы пригодиться во всех регионах, в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке.

Нам очень интересна тематика экологичной энергетики, и мы работаем по теме алюминий-ионной батареи: мы уверены, что у нее большие перспективы.

— Не секрет, что на отечественном рынке полно контрафактной алюминиевой продукции. Для каких сегментов рынка характерен контрафакт?

— Нас очень беспокоит широкое применение контрафактных кабелей, которые, собственно, и вызывают пожары в домах. В подобных кабелях сечение не соответствует принятым в России нормативам: попросту говоря, оно меньше, чем положено, поэтому такие кабели не выдерживают напряжения в сетях. Недаром Алюминиевая ассоциация и ассоциация «Электрокабель» подписали декларацию «Честная позиция», направленную на снижение количества подобной продукции на рынке.

Аналогичная ситуация с китайскими дисками автомобильных колес, имеющими более тонкие обода и ступицы, чем российские, и изготавливаемыми из смеси первичного и вторичного алюминия, хотя должны делаться только из первичного. Хотя они дешевле, они вызвали уже немало аварий на бескрайних просторах России. Считаю, что создание механизмов независимой объективной экспертизы позволит решить проблемы с безопасностью применения алюминиевой продукции, как отечественного производства, так и импортной.

Немало вопросов возникает по алюминиевой фольге. Мы не только крупнейший ее производитель в России, но и экспортер. Наша фольга конкурентоспособна в Европе, однако в прошлом году Европейская комиссия поставила барьер на ввоз российской фольги, хотя никакие экономические предпосылки для этого не было. Между тем на российский рынок импортируется китайская фольга отнюдь не лучшего качества: ею завалены магазины не только в столице, но и других городах.

Первый прошел

— Если говорить об итогах первого года работы Алюминиевой ассоциации, оправдались ли возложенные на нее ожидания? По каким направлениям развивается ее работа, каких результатов удалось достичь?

— Да, оправдались в полной мере. На сегодняшний день в ее состав входит несколько десятков отечественных предприятий, производящих прокат, профили и другие виды алюминиевой продукции.

Создано несколько рабочих групп, которые занимаются проблемами расширения применения алюминия в профильных секторах, например в строительстве, машиностроении, упаковочной отрасли, даже в выпуске посуды.

— То есть вы ожидаете в ближайшие годы рост спроса на алюминиевую продукцию?

— Мы не просто ожидаем, мы в этом уверены и будем ему всячески способствовать. И все у нас получится!

Беседавал Борис Александров

Алюминиевый привкус надежды

— рынки —

Статистика выпуска

В государствах Центральной и Восточной Европы, к которым International Aluminium Institute относит Россию, производство первичного алюминия упало на 4,6%, до 2,978 млн тонн. Наша Федеральная служба государственной статистики не столь открыта, как International Aluminium Institute, и поэтому данных в тоннаже не публикует. Она лишь показывает в своих материалах, что за девять месяцев текущего года выпуск первичного алюминия в России увеличился на 1,5%, сплавов на его основе — на 11,3%. Производство алюминиевых прутков и профилей выросло на 2,5%, плит, листов, полос и лент — на 12,3%, однако выпуск алюминиевой фольги уменьшился на 11,5%.

Россия продолжает оставаться в зоне деятельности Arconic. В августе входящий в его состав «Арконик СМЗ» (группе — «Алюко СМЗ») и Самарский металлургический завод) и корпорация «ВМПО-Ависма» объявили о начале операционной деятельности совместного предприятия «АлТи Фордж», объединяющего их возможности в производстве крупногабаритных штамповок для авиации.

На «Алюминий Металлург Рус» (AMP, ранее «Алюко Металлург Рус» и БКМПО) идет интенсивная модернизация технологических мощностей, одновременно предприятие наращивает продажи, увеличивая в них долю экспортных поставок. AMP фокусирует усилия на том, чтобы превратиться в предприятие, занимающее ключевую нишу в выпуске высококачественной продукции для динамично развивающихся отраслей.

«Русал» в своем пресс-релизе, посвященном итогам деятельности в январе—сентябре текущего года, сообщил, что расширил выпуск алюминия на 1,1%, до 2,755 млн тонн. Реализация же первичного алюминия и алюминиевых сплавов поднялась на 4,9%, до 2,896 млн тонн. Практически все предприятия «Русала» не снизили производство. Братский алюминиевый завод сохранил выпуск первичного алюминия практически на неизменном уровне, сделав 752 тыс. тонн металла. Аналогичным образом сложилась ситуация на Саяногорском алюминиевом заводе, изготовившем 395 тыс. тонн. Иркутский алюминиевый завод увеличил производство на 1,2%, до 310 тыс. тонн, Красноярский — на 1,6%, до 768 тыс. тонн, Хакасский — на 1,6%, до 219 тыс. тонн, Новокузнецкий — на 2,2%, до 159 тыс. тонн, Надвоицкий — на 3,7%, до 9 тыс. тонн, Кандалакшский — на 2,7%, до 51 тыс. тонн.

Емкость отечественного рынка алюминиевой продукции в 2016 году сократилась из-за снижения спроса (особенно в строительном комплексе и автотроме). В то же время конъюнктура на внутреннем рынке России немного наладилась. На грядущий 2017 год многие возлагают надежды, ожидая улучшения ситуации, но понимая, что быстрый подъем уровня потребления не предвидится.

Борис Александров

Навести мосты

— конструкции —

На сегодня в России есть только один алюминиевый мост, построенный еще в прошлом веке в Петербурге. Поставить на поток строительство мостов из алюминия сейчас нельзя из-за отсутствия документально-правовой базы. Но потребность в них сумасшедшая: речь может идти о новом направлении в алюминиевой отрасли, учитывая, что 15% всех отечественных мостов находится в неудовлетворительном состоянии.

Эксперименты с дорожными несущими конструкциями из алюминия начались в 30-х годах прошлого столетия, а первый в мире полностью алюминиевый мост был построен вблизи города Массена в американском штате Нью-Йорк в 1946 году. Примерно в это же время такие мосты начали активно строить и в разных городах Европы, однако затем этот металл на несколько десятилетий потерял свою популярность у строителей и инженеров.

В 1990-х годах интерес к алюминию и его сплавам в Соединенных Штатах, Японии и Европе возгорелся с новой силой. На алюминиевые конструкции были заменены десятки обветшавших мостов и настилов. В Европе из 250 тыс. пешеходных мостов около 50% алюминиевых. В США доля применения алюминиевых плит при реконструкции автомобильных и пешеходных мостов составляет до 18%. Большая потребность в модернизации инфраструктуры отмечается и в России. В настоящее время в федеральной сети автомобильных дорог эксплуатируется 5645 мостов и путепроводов общей протяженностью 347,1 км, из которых в неудовлетворительном состоянии находятся 15% мостов и 20% мостов не соответствуют современным требованиям по грузоподъемности.

Почему бы при их реконструкции или замене не использовать алюминий? Ведь опытным путем доказано, что по сравнению со стальными алю-



Почти полвека стоит Коломенский мост в Санкт-Петербурге, первый и пока единственный алюминиевый мост в России

миниевые мосты в пять раз легче, на 20% дешевле, не требуют антикоррозионного покрытия, отличаются коротким сроком монтажа пролетного строения (две-четыре недели), а также обладают высокой доходной утилизацией. Важно отметить, что начальная стоимость алюминиевых конструкций может конкурировать со стальными, тогда как анализ полного жизненного цикла обычно показывает

преимущество применения алюминиевых конструкций за счет меньших затрат на техническое обслуживание и более длительного срока службы. Алюминий и его сплавы (например, с магнием, медью, хромом и марганцем) легко переносят сверхнизкие температуры, прессыются, позволяя получить профиль любой формы.

Более функциональны алюминиевые конструкции при таких сложных видах инженерно-строительных работ, как реставрация. Это объясняется легкостью материала, а также другими его характерными свой-

ствами. Ярким примером удачной реставрации можно считать мост вблизи города Лион (Франция), в процессе перестройки которого была также увеличена переменная нагрузка на мост. Похожие реставрационные работы были проведены на мосту в городе Питтсбурге (США). Благодаря замене стальной проезжей части на алюминиевую увеличилась грузоподъемность моста без выполнения дополнительных работ по усилению конструкций.

Сравнительно небольшой вес важен и при расширении существующих мостов и путепроводов путем добавления легких конструкций. И, конечно, не последнюю роль играет цена: использование алюминиевых элементов позволяет существенно снизить стоимость возведения механизированных (например, подъемных и разводных) мостов и мостов с длинными пролетами, у которых вес конструкции является основной нагрузкой, а также уменьшить расходы на транспортировку.

Сейчас в нашей стране строительство алюминиевых мостов затруднительно в связи с отсутствием документально-правовой базы. Тема ее доработки поднималась и на круглом столе в рамках V российского инвестиционно-строительного форума «Алюминий в современном строительстве: новое качество городской среды». Так, профессор МГСУ Андрей Коргин в своем выступлении рассказал о широком применении алюминия в Европе и США при сооружении мостов, купольных перекрытий, нефтяных резервуаров и промышленных конструкций. Ученый также высказался за скорейший пересмотр ограничивающих СНиПов, которые были разработаны на базе требований 50-летней давности и не учитывают появление новых сплавов с улучшенными свойствами и факт удешевления алюминия (по сравнению с 1970-ми годами алюминий в сравнимых ценах подешевел на 30%).

По указанным выше причинам в России алюминиевый мост пока

ИЗМЕНЕНИЕ СТОИМОСТИ МОСТА ЗА СЧЕТ РАСХОДОВ НА СОДЕРЖАНИЕ ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ (ТЫС. РУБ.)

ИСТОЧНИК: АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ.



большая редкость. Существует только одно такое сооружение — Коломенский мост в Петербурге, построенный в 1969 году. Хотя ситуация улучшается: в Нижегородской области принято решение о строительстве алюминиевых пешеходных переходов. Проект получил положительное решение Госэкспертизы. Уже проведен тендер на строительство, выбраны генпродрайчик и производитель металлоконструк-

ций. Ввод в эксплуатацию запланирован на конец второго квартала 2017 года.

Есть также договоренности по возведению двух пешеходных мостов на Дальнем Востоке: на въезде во Владивосток по дороге из аэропорта и на острове Русский при подъезде к комплексу зданий Дальневосточного федерального университета.

Мария Рыбакова

ПЕРЕХОД В БУДУЩЕЕ

ОЛЬГА ХОХЛОВА, генеральный директор «Метакон-Центра», убежденный сторонник использования алюминия в строительстве и реконструкции мостов, отмечает, что на практике доказано: при пролете более 40 м алюминиевое покрытие дешевле стального уже по единовременным затратам. Если же учесть полное отсутствие эксплуатационных расходов, преимущества алюминия бесспорны.

Во-первых, это малый вес. Во-вторых, коррозионная стойкость. В отличие от стали, алюминий в большинстве случаев не требует никакого антикоррозионного покрытия и имеет эстетичный внешний вид, что исключает необходимость окраски и ее постоянного обновления. В-третьих, алюминий не имеет склонности к хрупкому разрушению при низких температурах, что делает его востребованным при строительстве в северных регионах РФ. В-четвертых, он обладает более высокой демпфирующей способностью по сравнению со сталью, что обеспечивает конструкциям из него повышенную сейсмостойкость. И наконец, алюминиевые конструкции при необходимости легко и полностью утилизируются. Применение алюминия особенно эффективно там, где требуется минимизация собственного веса конструкции, — это разводные, подвесные мосты и т. п. Пешеходные мосты из алюминиевых сплавов отличаются легкостью и надежностью в эксплуатации. Время, необходимое для их монтажа, — два-три часа. В Германии, Канаде, США давно и широко ведется строительство пешеходных мостов из алюминиевых сплавов: их количество исчисляется тысячами. Пролеты таких мостов — до 48 м, и это не предел. Уже с 1950–1960-х годов возводятся также автодорожные и даже железнодорожные мосты с несущими конструкциями из алюминия. Замена старого стального или железобетонного мостового полотна на алюминиевое — основной метод реконструкции автодорожных мостов в США, Канаде, скандинавских странах. В последние годы активный интерес к строительству мостов из алюминия проявляет Китай. Но в России мостовики до сих пор сомневаются, что использование алюминия вообще возможно.

Записала Мария Рыбакова

УМЕНЬШЕНИЕ РАСХОДОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОСТОВ С УЧЕТОМ ПРЕИМУЩЕСТВА АЛЮМИНИЯ ПЕРЕД СТАЛЬЮ (%)

ИСТОЧНИК: АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ.



Review металлургия

Передел сотруничества

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% предназначено на экспорт — «Б»). 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-

ИНСТРУМЕНТ СПРОСА

Ассоциация «Объединение производителей, поставщиков и потребителей алюминия» (Алюминиевая ассоциация) объединяет компании, производящие алюминий и продукцию на его основе. Стратегическая цель — расширить потребление алюминия в России, увеличить долю отечественной алюминиевой продукции на внутреннем рынке и повысить экспортный потенциал российских алюминиевых предприятий.

Смыслом деятельности ассоциации является стимулирование развития смежных алюмопотребляющих отраслей российской промышленности, в том числе авиа- и автомобилестроения, судостроения, вагоностроения, энергетического и нефтегазового секторов, строительства. Особое внимание предполагается уделить развитию монтажа облегченных большепролетных конструкций, фасадов, алюминиевых стеклопакетов и других строительных технологий. Деятельность ассоциации направлена на создание оптимальных условий для развития отечественной алюминиевой промышленности и смежных с ней отраслей.

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 Завлава, сотрудничаем с Алюминиевой ассоциацией США.

При поддержке последней, например, реализуется проект «Алюминиевая долина» по организации особой экономической зоны в Красноярском крае, ориентированной именно на производство алюминия и 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 разрабатываем совместно с Минпромторгом план мероприятий и «дорожная карта» как раз в значительной степени направлены на восполнение пробелов существующей нормативно-правовой базы.

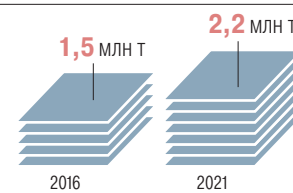
Не все происходит так быстро, как хотелось бы. Мы рассчитываем, что согласование плана мероприятий и «дорожной карты» упорядочит процесс изменений в отрасли и ускорит принятие необходимых решений. Помимо пересмотра нормативной базы необходимо также повысить эффективность тарифного регулирования, антидемпин-

АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ «ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, ПОСТАВЩИКОВ И ПОТРЕБИТЕЛЕЙ АЛЮМИНИЯ»

ИСТОЧНИК: АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ.

ЦЕЛЬ АССОЦИАЦИИ:

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



НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

ЦЕЛЕВОЙ ПРИРОСТ ОБЪЕМОВ 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 компенсировано 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 объемом 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 карбон. Алюминиевый кузов может быть полностью переработан (в отличие от карбона, к тому же более энергозатратного). То есть при обработке подаваемого на завод алюминиевого проката все неизбежные в техпроцессе 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 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 остался 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, выхол-

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 для 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

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 двигательостроительный 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

«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 рынках. 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 СКАД 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.

Наша продукция полностью соответствует европейским 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 СКАД также подтверждено и зарубежными сертификатами. Колеса, предназначенные для экспорта в Европу, прошли независимую экспертизу немецкой компании TÜV SÜD. Это позволило получить допуск 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 одного и того 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 автолюбителей. 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 потребителем: 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, обращайте 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.

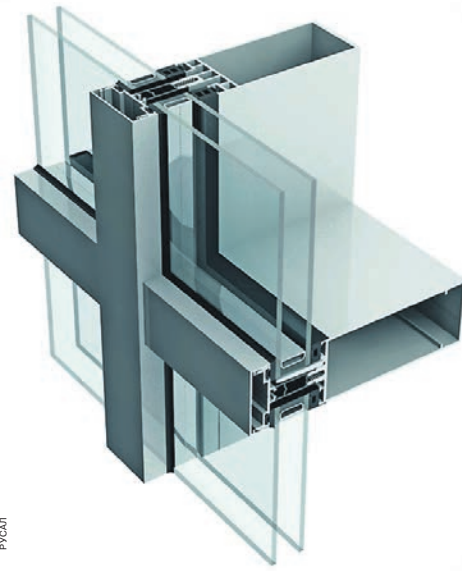
Записал Константин Анохин

Review металлургия

Профиль роста

— индикаторы —

Таким образом, падение потребления алюминия и алюминиевых сплавов в России является одним из индикаторов технологического отставания российской экономики от экономик развитых стран. Сложившееся положение связано с недостаточным оснащением действующих производственных мощностей современным оборудованием, а также отсутствием стабильной системы сбыта продукции из-за кризисных явлений в экономике. Закономерно, что высокий уровень издержек и высокая себестоимость производства снижают конкурентоспособность российской продукции по сравнению с импортными поставками. В результате отечественные предприятия обеспечивают лишь 70% потребностей рынка в полуфабрикатах и готовых изделиях из алюминия. Остальные 30% составляет импорт алюминодержащей продукции. Это означает, что именно алюминиевая отрасль способна стать драйвером роста российской экономики и производить технологичную продукцию.



К 2021 году для производства алюминиевых окон «Русал» готов поставлять на внутренний рынок около 50 тыс. тонн сплавов

Серийная сборка

Вынужденно оказавшись в положении догоняющей, российская алюминиевая отрасль имеет возможность, проанализировав западный путь развития, пойти на обгон конкурентов по наиболее перспективным направлениям, которые уже зарекомендовали себя с хорошей стороны в ряде других стран. В Европе из 250 тыс. пешеходных мостов около половины из алюминия. В США доля применения алюминиевых плит при реконструкции автомобильных и пешеходных мостов составляет до 18%. В России строительство алюминиевых мостов затруднительно в связи с отсутствием документально-правовой базы. Но перспективы огромны. Примерно пятая часть всех мостов и путепроводов России требует реконструкции или замены. Использование алюминия в строительстве мостов может стать новым драйвером расширения внутреннего спроса на алюминий. При самых осторожных оценках речь может идти о десятках, если не сотнях тысяч тонн алюминия.

Активно будет применяться алюминий и при строительстве спортивных и инфраструктурных объектов. Так, крыша «Зенит Арены» будет выполнена с использованием алюминиевых конструкций. Новые терминалы в аэропортах Красноярска и Анапы будут реконструированы с применением алюминия. С Министерством спорта прорабатывается программа по строительству малых спортивных комплексов в малых городах в российских регионах.

Применение алюминиевых окон в зданиях и сооружениях также имеет ряд преимуществ: повышение безопасности благода-

ря более высокой прочности (по сравнению с ПВХ), огнестойкости и отсутствию выделения вредных веществ, снижение эксплуатационных затрат. Однако объем рынка алюминиевого теплового оконного профиля в России составляет 1,8 млн секций, что является самым низким показателем в Европе. Например, во Франции объем рынка теплового профиля составляет 3,1 млн секций, в Германии — 4 млн секций. За серийную сборку таких окон в России взялись совместно компании «Реалит», «Мастер» и КРАМЗ. К 2021 году только для производства алюминиевых окон «Русал» готов поставлять на внутренний рынок около 50 тыс. тонн сплавов.

По накатанной

Следующим перспективным направлением являются алюминиевые вагоны, которые в Европе и США составляют 70% всего парка. Будучи значительно легче своих стальных аналогов, они служат на четверть эксплуатационного срока дольше, отличаются большей грузоподъемностью и повышенной защитой от воздействий агрессивных сред. В автопроме перспективными направлениями продукции с применением алюминия являются шины и провода. На сегодняшний день локальное производство шин для нужд российской шинной индустрии отсутствует, а потребности рынка закрывают известные мировые бренды, среди которых Continental, Pirelli, Nokian и другие. С рядом этих компаний ведутся переговоры о локализации производства шин совместно с российскими шинными производителями.

Активная работа ведется и в области продвижения гибкого алюминиевого провода в автомобильной промышленности. На сегод-



Сейчас российские алюминиевые колесные диски под брендом SKAD можно встретить более чем в 20 странах мира

ня общий объем потребности автопрома в алюминиевых проводах сечением от 2,5 до 70 кв. мм составляет 800 тонн в год. Но в перспективе планируется перейти к замещению медных проводов на алюминиевые в нероссийских марках автомобилей, выпускаемых на территории России, с последующим выходом на экспортные поставки. Это расширит примерно на 400 тонн в год объем алюминиевого сырья в проводах аккумуляторной группы и на 1000 тонн — в проводах тонкого сечения. Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Так, алюминиевые жгуты для автомобильной проводки выпускает российско-германское СП «Претгт-НК». На производственных площадках КамАЗа и группы ГАЗ тоже ведутся испытания алюминиевой проводки, подготовлены образцы для УАЗа, готовятся к валидации провода для «АвтоАЗ—Рено—Ниссан» и «Форд Соллерс».

Ведется работа с российскими компаниями по импортозамещению и локализации производства алюминиевых рам и других

40 лет исполнилось московскому ледовому дворцу «Крылья Советов», который стал первым и пока единственным в стране спортивным сооружением с алюминиевыми перекрытиями

компонентов для велосипедной промышленности. Уже подписано соглашение о стратегическом сотрудничестве с компанией «Веломоторс». Планируется до 2020 года реализовать проект по локализации производства ободов колес для велосипедов, что обеспечит прирост продаж алюминия только по ободам до 5 тыс. тонн в год. В перспективе «Веломоторс» планирует запустить производство велосипедных рам на Жуковском веломоторзаводе.

Есть планы и по наращиванию потребления в судно- и авиастроении. Развитию внутреннего туризма и решению проблем транспортных перевозок могло бы способствовать возрождение производства пассажирских экранопланов и катамаранов. Уже сейчас емкость этого рынка оценивается в 200 единиц техники в год. В случае интенсивного освоения Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока может потребоваться еще до 100 машин к 2025 году. Кроме того, повышенный интерес к данному типу транспортного средства наблюдается в Азии, Австралии и США. Крайне перспективным выглядит направление легких самолетов. Потребность страны в малой авиации, по последним оценкам, составляет более 2 тыс. самолетов до 2030 года.

Километры продукции

Еще одним перспективным направлением является применение алюминия в нефтегазовом секторе при производстве трубы и нефтепогружных кабелей. И снова конкурентными преимуществами в этом сегменте являются меньший вес, высокая коррозионная стойкость в агрессивных средах. Общий объем рынка труб для строительства скважин и добычи нефти и газа оценивается в 1,8 млн

тонн. ОК «Русал» работает над продвижением алюминиевой продукции в данной отрасли. Совместно с ЛУКОЙЛом ведутся опытно-промышленные испытания, в стадии переговоров находятся совместные исследовательские работы с «Роснефть». Создается рабочая группа по применению алюминиевых легкосплавных насосно-компрессорных труб на месторождениях «Самаранефтегаза».

Нефтепогружные кабели из термокоррозионностойкого алюминиевого сплава на 15–30% легче медных аналогов и в 3,5 раза устойчивее к коррозии. Да и стоимость их примерно на 40% ниже традиционной кабельной продукции. По последним оценкам, емкость внутреннего рынка нефтепогружного кабеля составляет 83 тыс. км в год.

Алюминиевая ассоциация и опытно-конструкторское предприятие «ЭЛКА-Кабель», специализирующееся на производстве кабельно-проводниковой продукции, ведут активную работу по продвижению данной инновационной продукции на российский рынок. Проведены опытно-промышленные испытания в компаниях «Роснефть», «Газпром нефть», ЛУКОЙЛ. В настоящий момент «ЭЛКА-Кабель» готовится к участию в тендерах на поставку 1 тыс. км кабеля.

Будущее резидента

Генеральный директор компании «Финэкспертиза» Нина Козлова замечает, что на фоне снижения цен на алюминий России просто необходимо наращивать внутреннее потребление. Создание Алюминиевой ассоциации, нацеленной на продвижение смежных направлений использования алюминиевой продукции и импортозамещение, тоже должно принести осязаемые результаты уже в ближайшие годы. «Сегодня отечественные предприятия обеспечивают только чуть больше половины потребностей рынка, остальная часть — импорт продукции и полуфабрикатов из алюминия. Так что потенциал для роста здесь, несомненно, есть», — заключает госпожа Козлова. В свою очередь, ведущий эксперт УГ «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов соглашается, что алюминиевая отрасль развивается устойчиво.

Многообещающим проектом является «Алюминиевая долина» в Красноярском крае. Проект направлен на создание комплекса предприятий по выпуску алюминиевой продукции высокого передела и позволит привлечь прямые иностранные инвестиции и технологии на сумму 20 млрд руб., увеличить товарооборот края на 30 млрд руб. и трудоустроить до 2 тыс. человек. Ключевым резидентом «Алюминиевой долины» может стать «Русал», который рассматривает участие в проекте по направлению поставок жидкого металла в объеме 100–150 тыс. тонн алюминия в год.

Дмитрий Смирнов

ЖМИ ПЕДАЛИ

Велосипедный бум, охвативший Россию, свидетельствует о хороших перспективах для производителей алюминия.

Сегодня емкость рынка велосипедов в России оценивается примерно в 5 млн штук в год. При этом алюминий может использоваться не только в производстве ободов для колес, из него начинают делать и рамы — таких велосипедов на рынке России сегодня около 2 млн, и их количество начинает постепенно расти. Объем алюминия для изготовления велосипедных рам и ободов в стране составляет около 12 тыс. тонн в год. Производители алюминиевых конструкций готовы увеличивать выпуск алюминиевых деталей — оснащение предприятий позволяет это сделать: сейчас в России успешно работают экзотрицикльные предприятия — поставщики профилей из алюминиевых сплавов для ободов и рам велосипедов, среди которых ведущие места занимают ООО «Татпроф» и ВМК. В условиях импортозамещения российские компании пытаются укрепить свои позиции и расширить производство алюминиевых велосипедных рам и ободов. Преследуя эти цели, совсем недавно

«Веломоторс» подписал с одним из крупнейших в мире производителей алюминия, «Русалом», соглашение о стратегическом сотрудничестве, в том числе в части импортозамещения и локализации производства компонентов для велосипедной промышленности России. После запуска производства обода колеса и рамы на заводе в Жуковском производственные мощности «Веломоторс» позволяют производить до 2,5 млн велосипедов в год. Аналогичное оборудование находится на этапе монтажа на заводе в Брянской области. Следующим пунктом является создание новой точки по производству и сборке велосипедов в создаваемой в Красноярском крае «Алюминиевой долине». Идеальной можно будет назвать ситуацию, при которой заработает и экспортный потенциал российской велоиндустрии. По экспертной оценке Национальной ассоциации развития веломоториндустрии, в 2017–2018 годах российские велосипеды смогут занять 10% рынка моделей с алюминиевой рамой в ЕС с последующим ростом до 15–20% к 2021 году.

Константин Анохин

ПИОНЕРЫ ДОРОГ

По мнению ИЛЬИ ВИШНЕВСКОГО, коммерческого директора «Арконик Россия», прекрасные перспективы применения алюминия в строительной отрасли и на рынке коммерческого транспорта в России пока гасятся устаревшими стандартами и нормативами.

Для нас уходящий год отмечен важными событиями. Дан старт знаковым проектам, подготовка к которым шла в течение нескольких лет. Совсем скоро мы начнем выпускать усовершенствованные алюминиевые бурльные трубы. Мы начали производство титановых и алюминиевых полубракет для авиации в рамках СП с «ВСМ-ПО-Ависма». Мы с гордостью наблюдали за выкаткой ближне-среднемагистрального пассажирского самолета МС-21, для производства которого использовалась продукция нашего предприятия.

Символично, что таким образом мы отметили начало работы высокотехнологичной и инновационной компании «Арконик», отвечающей за выпуск полуфабрикатов и конечной продукции из легких

металлов, которая была выделена из Alcoa, сосредоточившейся теперь на производстве сырья и первичного алюминия.

Совместно с «МР Рейл» и ОК «Русал» мы создали алюминиевый вагон-хопкер. Этот пионер пространства 1520 за счет применения алюминия демонстрирует оптимальный баланс между грузоподъемностью и объемом кузова. Благодаря этому экономика в среднем составляет до 10% от затрат на перевозку 1 тонны груза.

Использование новых металлов в подобных коммерческих проектах означает создание принципиально новых продуктов с уникальными характеристиками. Несмотря на то что эти продукты превосходят аналоги, они не отвечают устаревшим нормам, что замедляет выход на рынок. Поэтому одним из направлений работы недавно созданной Алюминиевой ассоциации является изменение регуляторики в отношении нашего металла, и конечные производители, включая нас, непосредственно вовлечены в эту работу.

Записал Дмитрий Смирнов

Алюминиевое сжатие

— контрафакт —

По производству алюминия Россия находится на втором месте после Китая. При этом наш внутренний рынок алюминия продолжает сжиматься не только по причине экономического кризиса. Российские производители алюминия и продукции из алюминия проигрывают ценовые войны поставщикам контрафактной продукции, объемы которой на российском рынке продолжают расти.

● В соответствии с законом РФ контрафактной признается продукция, в которой выражен результат интеллектуальной деятельности (охраняемый результат), если изготовление, распространение или иное использование, а также импорт, перевозка или хранение такой продукции приводят к нарушению исключительного права на такой результат.

В одном из пожаров, который произошел в сентябре в промзоне Москвы, погибли восемь человек. Месяцем раньше пожар в здании типографии на северо-востоке Москвы унес жизни 17 человек. Этот список можно продолжать долго. По заключениям МЧС, в большинстве случаев причиной возгорания становится короткое замыкание в электрической проводке.

На первый взгляд подобные трагедии далеки от темы развития алюминиевой промышленности в России. Однако по подсчетам главы проекта

«Кабель без опасности» Владимира Кашкина, в 2015 году по причине неисправности электрооборудования произошло 40 тыс. пожаров, в 2014-м — 41 тыс. Считается, что чаще всего замыкание в сети даже на новых объектах происходит как раз из-за низкого качества электрооборудования. И чем ниже качество электрокабеля, тем выше вероятность короткого замыкания и, как следствие, возникновения пожара. Отсюда явная связь

между трагедиями и контрафактной продукцией — кабелями.

Электрический кабель — достаточно простая продукция: он состоит из проводящего электричество металла и хорошей изоляции. Но в стремлении снизить себестоимость производители контрафакта практически всегда нарушают требования технической документации. Как правило, такой кабель выпускается с заниженным сечением токопроводящих жил,

ТОКОПРОВОДЯЩАЯ УГРОЗА

ГЕННАДИЙ МЕЩАНОВ, президент ассоциации «Электрокабель», ведущую роль в борьбе с контрафактом отводит игрокам электротехнического рынка.

По оценкам ассоциации «Электрокабель», наибольшая доля фальсифицированной и контрафактной продукции наблюдается среди кабелей и проводов энергетического назначения. При этом на потребительском рынке она может достигать 60% и составляет порядка 40 млрд руб. (около 20% от всего рынка). Доля некачественной продукции в разных регионах страны доходит и до 80%. В то же время в тех отраслях, где установлен и действует режим так называемого входного контроля с применением экспертных процедур, там, где включаются репутационные риски и повышенная ответственность, эта доля стремительно падает. В атомной, нефтяной отраслях, на железнодорожном транспорте и в метро это работает эффективно.

Основное отличие некачественного кабеля проявляется в существенном занижении качества токопроводящей жилы, оболочки и изо-



Чем ниже качество электрокабеля, тем выше вероятность короткого замыкания и, как следствие, возникновения пожара. Отсюда явная связь между трагедиями и некачественными кабелями

ляции. При этом отличить фальсифицированный кабель от выполненного с учетом всех требований безопасности достаточно сложно, особенно человеку неспециализированному и без специальных познаний, но все-таки можно. Чаще всего такая продукция не имеет маркировки, на нее отсутствуют сертификаты и эксклю-

зационные документы, и произведена она мелкими предприятиями. Кабель также может существенно отличаться по весу, так как в нем занижено или подменено количество материалов.

С июля в партнерстве с Алюминиевой ассоциацией и объединением крупнейших дистрибуторов электротехники «Честная позиция» мы ведем проект «Кабель без опасности», который направлен на критическое снижение уровня контрафакта и фальсификата. Если мы говорим о контрафакте — нарушении авторских прав производителем, то эта проблема существует в кабельной отрасли, но все же уступает объемам фальсификата — когда нарушены технические параметры изделий. Причем простое повышение импортных пошлин — путь крайне непростой и малоперспективный. Общее снижение конкуренции скорее сыграет на руку как раз недобросовестным производителям. В этом смысле путь изоляции и ограничений приведет лишь к усугублению ситуации.

Записал Константин Анохин

должны расти. Так, по данным Объединения потребителей России, например, на Урале до 80% кабельной продукции, которая реализуется в бытовом сегменте, — контрафакт или фальсификат. По оценкам специалистов, производители такой некачественной продукции не только экономят на количестве металла, например алюминия, но и вместо высококачественных изоляционных материалов используют обуюву резину. В итоге фальсифицированные кабели и провода попадают на рынок по цене на 30–40% ниже цены производителя гостовской продукции.

Пожокая ситуация и в других отраслях производства. Например, с контрафактной алюминиевой продукцией сталкиваются производители светопрозрачных противопожарных конструкций, которые представляют собой алюминиевый профиль и противопожарное стекло. В этом случае речь также идет о безопасности объекта строительства. «Главная причина появления большого количества контрафактной продукции заключается в том, что строгость российских законов смягчается необязательностью их исполнения», — считает совладелец и CEO группы компаний «Экоокна» Нина Филоненко. — В частности, в результате широкого применения контрафактного алюминиевого профиля в конструкциях окон большинство объектов, которые должны быть выполнены в противопожарном исполнении, на са-

мом деле таковыми не являются. К сожалению, как всегда происходит в России, существенные изменения ситуации не прогнозируются до очередного страшного пожара, после которого государство берется за ужесточение контроля на этом рынке».

По мнению Нины Филоненко, причины роста объема контрафактной продукции на рынке заключаются в следующем. Во-первых, большинство изготовителей огнестойких оконных конструкций не проводят отгрузки для сертификации своей продукции, поскольку это удел крупных компаний, готовых вкладывать в эти испытания значительные средства. Для испытания, в частности, фасадной конструкции в соответствии с «Временной методикой» нужно изготовить несколько образцов значительной площади и просто отправить изделия «в топку». Поэтому многие из производителей предпочитают обеспечивать свою продукцию подложными сертификатами. Во-вторых, отсутствует четко сформулированная методология приема таких конструкций и в корне неверен метод «декларации соответствия» здания, в том числе на соответствие требованиям пожарной безопасности. Все это, по оценкам госпожи Филоненко, не стимулирует инвестора или застройщика платить за противопожарные конструкции зданий, что в итоге снижает использование качественного алюминиевого профиля в строительстве.

Константин Анохин