



ЕХАЛ КРИЗИС НА МАШИНЕ, ВЕСЬ РАЗМАЗАННЫЙ ПО ШИНЕ



Не успел В.Путин 17 ноября прошлого года в Нижнекамске поставить перед нефтехимией инновационные задачи, как Казань едва ли не первой откликнулась на призыв премьера не словом, как обычно, но реальным делом.

Спустя всего две недели (которых, возможно, и не хватило до совмещения приятного с полезным), официальная хроника российских информагентств зафиксировала знаковое событие в этой, казалось бы, запущенной сфере: в том же Нижнекамске в присутствии высших руководителей Республики Татарстан был запущен в эксплуатацию уникальный для отечественной шинной промышленности завод цельнометаллокордных шин.

И не страшно, что Владимир Владимирович в силу загруженного протокола повторно не заскочил на камские берега: инвестиционный расчет дальновидных политиков и бизнесменов Татарстана от этого никак не пострадал.

А расчет-то явно обоснован и потому понятен: даже если и не удастся в короткие сроки возродить российский автопром, который входит в приоритеты правительства и куда направляются масштабные финансовые средства, новое поколение ЦКР-покрышек лишним не будет. В лучшем случае новые российские шины появятся на российских же машинах, в худшем — определено заменят импорт для автомобилей зарубежного производства.

И хотя шины будут производиться по технологии и на оборудовании немецкой компании Continental, Татарстан смело может относить их к собственной продукции высоких переделов, поскольку заплатил за завод около \$500 млн. То — заслуга основного инвестора татарстанской экономики, каковым бесспорно является ОАО «Татнефть», лидер которой Шафагат Тахаудинов и открыл церемонию пуска. «Вертикали» особенно приятно об этом говорить, поскольку нас давно и традиционно связывают хоть и небольшие, но, надеемся, важные для компании совместные проекты.

И пока «Ростехнологии» осваивают бюджетные средства в поисках самих технологий, иные — в кризис — старательно нанимают профессиональных экономистов для подсчета текущей выручки.

Политические очки многоопытного М.Шаймиева (сколько там за битого дают?) прибавили не один нолик перед запятой: проект реализован с нуля, и немалые деньги нашлись, и инновации налицо, и возврат инвестиций гарантирован, и рабочие места создаются, и с импортозамещением все о'кей, и проблема переработки татарстанской нефти решается, и растущий спрос учтен, и ВАЗ с КАМАЗом под боком...

Цель, как ни крути, средства оправдывает, а это в наш-то век стоит поболее полумиллиарда долларов. Потому республиканские награды заслуженно сыпа-

лись щедрой рукой татарстанского президента. Остается посочувствовать ему самому со товарищи из «Татнефти»: федеральные награды за нефтехимические инновации, похоже, еще не предусмотрены. Не думать же, в самом деле, что они уже поделены?

Значительно поправил ситуацию Владимир Азбукин, заместитель министра энергетики России, который выразил благодарность властям Республики и «Татнефти» за «правильные инвестиции и постоянное внимание к отрасли».

Но не суть, суть же в продукции нового завода — грузовые и автобусные шины, не уступающие по качеству аналогичным мировым брендам. Технология изготовления резиновых смесей предполагает использование большой доли натурального каучука, кремнезема, что обеспечивает высокое качество продукции и высокий уровень потребительских свойств: таких шин в России еще не выпускалось...

Нам же остается процитировать Анвара Маликова, корреспондента Информационного агентства «Татар-Информ», доброго друга и товарища «Вертикали» по изданию корпоративного журнала «Нефть и Жизнь» ОАО «Татнефть».

«Проектная мощность завода составляет 1,2 млн покрышек в год. Главная особенность ЦМК-шин заключается в том, что, благодаря применению стального корда в каркасе и брекере, они отличаются высокой прочностью и лучшими скоростными характеристиками. Грузоподъемность таких покрышек больше на 8%, они позволяют примерно на 10% уменьшить расход топлива автомобилей.

Еще одно преимущество — экологичность, которая достигается благодаря существенному уменьшению выбросов в атмосферу и уменьшению отходов, поскольку восстановление протектора можно производить трижды. По экспертным оценкам, в 2010 году потребность в ЦМК-шинах достигнет в России 1,7 млн штук в год.

Новое производство обеспечило рабочими местами около 900 человек на самом заводе и 1700 человек — на предприятиях смежных отраслей».

На старте проекта мощность производства составит 600 тыс. грузовых и автобусных ЦМК-шин в год, к четвертому кварталу 2011 года планируется достижение проектной мощности. К тому времени объем инвестиций «Татнефти» составит более 16,8 млрд рублей, которые компания намерена окупить за 7–8 лет.

«Из огня да в конкурентное полымя» — еще одна особенность нового завода (99% уставного капитала принадлежит ООО «Татнефть-Нефтехим», 1% — ОАО «Нижнекамскшина»). Конкурент — СИБУР, который уже несколько лет производит ЦМК-шины на Ярославском заводе и сейчас строит новый комплекс еще на 1 млн штук. По мнению экспертов, ключевым фактором успеха в этой борьбе будет, прежде всего, ценовая политика, наличие налаженных контрактов и узнаваемость бренда. Да и «Омскшина», на которую ныне завязаны отечественные потребители, включая КАМАЗ, сдавать позиции не собирается...

Но это и есть рынок, где появление нового мощного игрока можно только приветствовать. Между

собой российские производители как-нибудь разберутся, но вот не нарушит ли идиллию китайский фактор: шины из Поднебесной дешевле тех же нижекамских, а для отечественных потребителей цена является несомненным приоритетом.

И не потребуются ли «скорая помощь» нашим шинникам очень скоро? Ведь такая «государственная карета» может ехать долго: пример Украины, демпингующей ценами на свою экспортную трубную продукцию в Россию, тому свидетельство. Китай-то покруче будет... 

