

## Не вылететь бы в трубу

Отечественная металлургия: пора менять оборудование

**ПО ИНФОРМАЦИИ Научного совета по металлургии и металловедению РАН, с 2000 по 2007 годы темпы прироста мирового производства стали возросли до рекордной величины – плюс 73,7 млн. тонн в год.**

При этом даже в сравнении с зарубежными конкурентами отечественная металлургическая отрасль имеет весьма неплохие показатели. Однако доля импорта по-прежнему внушительна (то есть мы, как и раньше, зависим от ситуации на мировых рынках), а предприятия отрасли не спешат проводить модернизацию производства.

Крупнейшие российские металлургические комбинаты по объемам производства входят в рейтинг крупнейших в мире. ОАО «Северсталь» занимает 15-е место, ОАО «Евраз-холдинг» – 17-е, ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» – 21-е, ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» – 30-е. «В 2010 году российские компании произвели около 50 млн. тонн стали», – говорит Леопольд Леонтьев, академик РАН, руководитель Научного совета по металлургии и металловедению Российской академии наук. Аналогичные показатели сегодня у США. Однако нас с американцами опережает Япония со своим объемом, превышающим 100 млн. тонн. Впрочем,

лидирует в отрасли Китай: в последние десять лет там производится от 50 до 630 млн. тонн стали в год. Такие показатели достигнуты за счет строительства новых предприятий и кардинальной реконструкции действующих.

Впрочем, некоторое отставание России в объемах производства не мешает нам продавать сталь за границу. Эксперты оценивают объем экспорта российской металлургии за 2009 год в размере 28 млн. тонн черного проката, то есть больше половины от общего производства.

Однако в основном это полуфабрикат: российские предприятия сегодня практически не работают на рынке высокотехнологичной металлургической продукции.

Ту же нержавейку приходится покупать за рубежом, например в Китае. В 2009 году в РФ произведено около 110 тыс. тонн нержавеющей стали, в то время как внутренние потребности отечественной промышленности вдвое больше. Причина интереса к китайской продукции – в высокой себестоимости и посредственном качестве отечественных аналогов. Увы, к этому приводит применение неэффективных высокотехнологичных технологий и старого оборудования.

Ситуация осложняется еще и тем, что отечественное машиностроение не стремится взаимодействовать с отечественным же металлургическим

производством. «При этом российским проектировщикам и машиностроителям вполне по силам самостоятельно провести модернизацию отечественной металлургии, – уверен технический директор института «Уралгипромет» Сергей Телегин. – В последние годы государство самоустранилось от решения проблемы интеграции металлургии и машиностроения. А для финансирования модернизации требуются миллиарды рублей инвестиций. Но и отдача будет гораздо большей, чем от вложений в Олимпиаду или футбольный чемпионат».

Российское государство сегодня бездействует и в вопросе финансирования отраслевой науки. «Эта обязанность переложена теперь на предприятия отрасли, которые также снизили затраты на научные исследования в десятки раз и практически ликвидировали остатки собственных научных подразделений», – сетует Леопольд Леонтьев.

Одной из немногих быстроразвивающихся областей отечественной металлургии является сегодня производство труб большого диаметра (внешний диаметр которых начинается от 530 мм). Такие трубы производят четыре завода: Выксунский металлургический завод (Нижегородская область), Волжский трубный завод (Волгоградская область), Челябинский трубопрокатный завод и Ижорский трубный завод

(расположен в Колине, входит в состав группы «Северсталь»).

По данным Фонда развития трубной промышленности, в 2010 году завод в Выксе выпустил более 1 млн. тонн Кодошовных труб диаметром 820–1420 мм. Второе место занимает завод в Волжском – 750 тыс. тонн. Третье место делят колпинское и челябинское предприятия.

Помимо того что выпускаемая на этих предприятиях продукция соответствует ГОСТам, заказчик (зачастую – «Газпром») может предъявлять к ней особые требования. В 2008 году в Копейске (Челябинская область) газовый монополист специально построил полигон для испытаний труб большого диаметра. Тесты здесь проводят специалисты ОАО «Российский научно-исследовательский институт трубной промышленности», которое расположено в Челябинске. Сегодня это чуть ли не единственный институт в стране, который занимается такими исследованиями.

Подопытная конструкция представляет собой несколько сваренных труб. Посередине расположена так называемая разгонная труба, с обеих сторон которой последовательно приварены по три испытываемых трубы (по разные стороны может находиться продукция разных производителей). Далее – опять же с обеих сторон – приваривают так называемые буферные

трубы, на которые ставят заглушки. В результате получается закрытая с обеих торцов труба длиной до 150 метров. Эту составную конструкцию и тестируют в условиях низких температур: охлаждают жидким азотом и регистрируют показания установленных на ней датчиков.

Далее на внешнюю поверхность разгонной трубы наносят борозду, что помогает искусственно создать трещину. Конструкцию закапывают в землю и взрывают кумулятивным зарядом. Если трещина дойдет до испытываемых труб и остановится, значит, представлено качественное изделие. Если же трещина пойдет дальше, то производителям придется поработать над качеством продукции. Кстати, именно подобные испытания показали, что колпинский и волжский заводы обошли по качеству выпускаемой продукции даже немецкую и японскую.

Провести подобные испытания – весьма дорогое удовольствие. Тестирование одной трубы стоит 20 млн. рублей. Сначала заказчик делал это за свой счет, но впоследствии производители начали финансировать такие работы самостоятельно. В будущем на копейской площадке планируется расширить испытательную базу, внедрив и другие способы тестирования труб

ЕЛЕНА ШВАРЦ  
«Санкт-Петербургские ведомости»

## Куда пошлет пошлина?

Китайцы откровенно демпингуют на российском рынке проката с полимерным покрытием



**ВЕДУЩИЕ металлургические компании страны в первом полугодии значительно увеличили объем производства проката с полимерным покрытием. ММК, например, произвел 116 тысяч тонн – на 29 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года, «Северсталь» – 113 тысяч тонн (на 30 процентов больше). НЛМК вовсе увеличил выпуск полимерного проката аж в полтора раза – до 228 тысяч тонн. Тем не менее ситуация на рынке тревожит руководителей российских комбинатов. Причина – китайский демпинг.**

По оценкам экспертов, объем российского рынка полимерного проката сейчас составляет примерно 1,3 миллиона тонн в год, но половину потребности закрывает китайская продукция. В мае этого года импорт из КНР вообще достиг трехлетнего максимума – 66703 тонны (на 39,5 процента больше, чем в мае 2010 года). Результат: вкладывая огромные средства в модернизацию, наши предприятия «оказываются незадагаженными по вине китайских производителей, проводящих агрессивную экспортную политику.

Некоммерческое партнерство «Русская сталь», объединяющее ведущие металлургические компании страны, инициировало про-

цедуру введения предварительной антидемпинговой пошлины в отношении проката с полимерным покрытием из КНР. Как утверждают «Ведомости» со ссылкой на представителей «Русской стали», именно предварительная пошлина «могла бы в максимально короткие сроки прекратить практику нечестной торговли со стороны китайских экспортеров». В адрес Министерства промышленности и торговли РФ некоммерческое партнерство металлургов, в которое входят компании, производящие 90 процентов российского стального проката, направило официальное письмо, а на своем сайте в Интернете разъяснило причины своей обеспокоенности.

«В настоящее время Минпромторг России проводит антидемпинговое расследование в отношении импорта проката с полимерным покрытием из КНР, вызванное резким ростом поставок из Китая по демпинговым ценам, наносящим серьезный ущерб металлургической отрасли Таможенного союза Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Казахстан», – говорится в официальном сообщении НП «Русская сталь». Однако, несмотря на начало антидемпингового процесса в феврале 2011 года, российские производи-

тели отмечают резкое увеличение импорта проката с полимерным покрытием китайского производства. Так, в мае текущего года объемы поставок увеличились в полтора раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигли рекордного уровня – 66 тысяч тонн (по данным ФТС России). Доля китайской продукции на рынке Таможенного союза в 2010 году составила около одной трети, а российской отрасли – упала до 45 процентов. Данное развитие

ситуации сдерживает технологическое развитие отечественных производителей даже в условиях динамично растущего внутреннего рынка. Следует отметить, что прокат с полимерными покрытиями относится к сегменту продукции с высокой добавленной стоимостью, в развитии которого особенно заинтересована российская металлургия для преодоления «сырьевой» направленности, как отрасли, так и отечественной экономики в целом.

Как утверждают представители «Русской стали», демпинг очевиден. Внутренний китайский рынок перенасыщен металлопродуктом, однако цены на нем выше, чем экспортные.

«Постоянно растущие объемы

демпинговых поставок не только оказывают дестабилизирующее влияние на рынок проката с полимерным покрытием Таможенного союза, отрицательно влияют на ценовую ситуацию, но и продолжают наносить ущерб деятельности национальных производителей, – подытоживают авторы сообщения. – Общий ущерб российской отрасли от демпингового импорта в 2011 году может составить порядка 973 миллиарда рублей. В сложившейся ситуации российские производители проката с полимерным покрытием ОАО «Северсталь», ОАО «НЛМК» и ОАО «ММК» считают, что только оперативное принятие мер торговой защиты – введение предварительной антидемпинговой пошлины – может ограничить отрицательное влияние демпинговых поставок китайской продукции на российский рынок и прекратить практику недобросовестной конкуренции».

Размер предварительной антидемпинговой пошлины, по мнению представителей «Русской стали», должен составлять 17,6 процента – это разница между той ценой, по которой китайские металлургические компании продают полимерный прокат в своей стране, и той, по которой поставляют его в Россию. Именно такие цифры озвучила «Ведомостям» член комиссии некоммерческого партнерства «Русская сталь» по торговой политике Мария Иванова

FORUM

### Гривны за победу

**МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ Магнитогорского металлургического комбината приняли участие в проходившей на Украине I Международной научно-технической конференции «Метинвест-2011».**

Научный форум собрал более 250 участников из России, Беларуси, Украины, Молдовы и других стран. Свои разработки представили производители, сотрудники научно-исследовательских институтов и высших учебных заведений. Основная цель форума – развитие творческого потенциала талантливых молодых металлургов, привлечение их к решению наиболее актуальных производственных, технических и экономических задач.

Научно-техническая конференция проходила одновременно на базе двух предприятий – МК «Азовсталь» и ПАО «Харьковский трубный завод». Магнитогорским комбинатом на форум были направлены четыре молодых работника, отличившиеся в этом году на «домашней» конференции. Так, один из делегатов – инженер-технолог ЦЛК Владимир Мошкунев – в апреле занял первое место в металлургической секции. Украинцы также оценили его разработку, посвященную технологии мягкого обжигания непрерывнолитого слитка на МНЛЗ № 6 в кислородно-конвертерном цехе ОАО «ММК», и присудили третье место. «Бронзовый» результат показал еще один магнитогорец – оператор поста управления ЛПЦ-9 Сергей Коршеников, выступивший с докладом по совершенствованию технологии низкотемпературной прокатки толстых листов на стане «5000». Наградой нашим делегатам послужила денежная премия в размере трех тысяч гривен. Еще двух представителей Магнитки – специалистов коксохимического производства Александра Горбунова и Федора Наследова – организаторы отметили за участие.

Кроме высокого уровня конкуренции докладов, участники отметили и насыщенную культурную программу мероприятия.

ПОСТАВКИ

### Российский автолист

**ММК УВЕЛИЧИВАЕТ поставки своей продукции российскому автопрому и готов предложить качественный автолист для производства иномарок.**

На днях Магнитогорский металлургический комбинат объявил о том, что в первом полугодии текущего года отгрузил в адрес российских предприятий автомобильной промышленности 262 тысячи тонн металлопродукции. Для сравнения: за аналогичный период прошлого года отгрузка металла Магнитки автопрому составила 194 тысячи тонн (406 тысяч тонн за весь 2010 год). Еще более наглядным будет сравнение с 2009 годом, в котором выпуск продукции для автомобильных заводов составил всего 209 тысяч тонн.

Конечно, немалую роль в таком стремительном росте сыграло восстановление рынка после кризиса, но нельзя не отметить и результаты усилий самой Магнитки по достижению поставленной стратегической цели – стать ведущим поставщиком металлопродукции для российской автомобильной промышленности. В этом плане на предприятии ведется работа не только по улучшению качества продукции и акцептации металлопродуката у ведущих мировых автомобильных компаний. Освоение мощностей нового агрегата – стана «2000» холодной прокатки, пока не имеющего аналогов в России, позволяет ММК предложить российским автомобилестроителям полный ассортимент холоднокатаного листа из сталей повышенной прочности, необходимый для организации производства новых моделей. Это даст возможность иностранным автозаводам в России сократить свои издержки и осуществлять более глубокую локализацию производства.

ЗАКАЗ

### И вагон бывает термосом

**ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «Уралвагонзавод» (УВЗ) изготовил для ОАО «Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат» (НТМК) пять вагонов-термосов, говорится в сообщении пресс-службы УВЗ.**

Заказ выполняет подразделение Уралвагонзавода – завод нестандартизированного оборудования. Один вагон в рамках заказа НТМК уже изготовлен и прошел процедуры испытания и приемки. Ранее УВЗ не выпускал вагоны-термосы, это мелкосерийная продукция, которая производится под конкретного заказчика.

«Впоследствии НТМК должен получить еще четыре таких вагона, а в 2012 году продолжить сотрудничество с Уралвагонзаводом и заказать предприятию партию платформ для перевозки сложных материалов», – отмечает пресс-служба.

Герметичность вагона-термоса позволяет длительное время сохранять температуру заготовок от 800 до 1000 градусов Цельсия. Таким образом, не требуется время на их разогрев после транспортировки.

Ранее завод нестандартизированного оборудования уже выпускал продукцию по индивидуальным заказам: месяц назад для ОАО «Каменск-Уральский металлургический комбинат» заводом был изготовлен и отгружен вагон-платформа для перевозки длинномерных алюминиевых заготовок, который не имеет аналогов в России и СНГ.