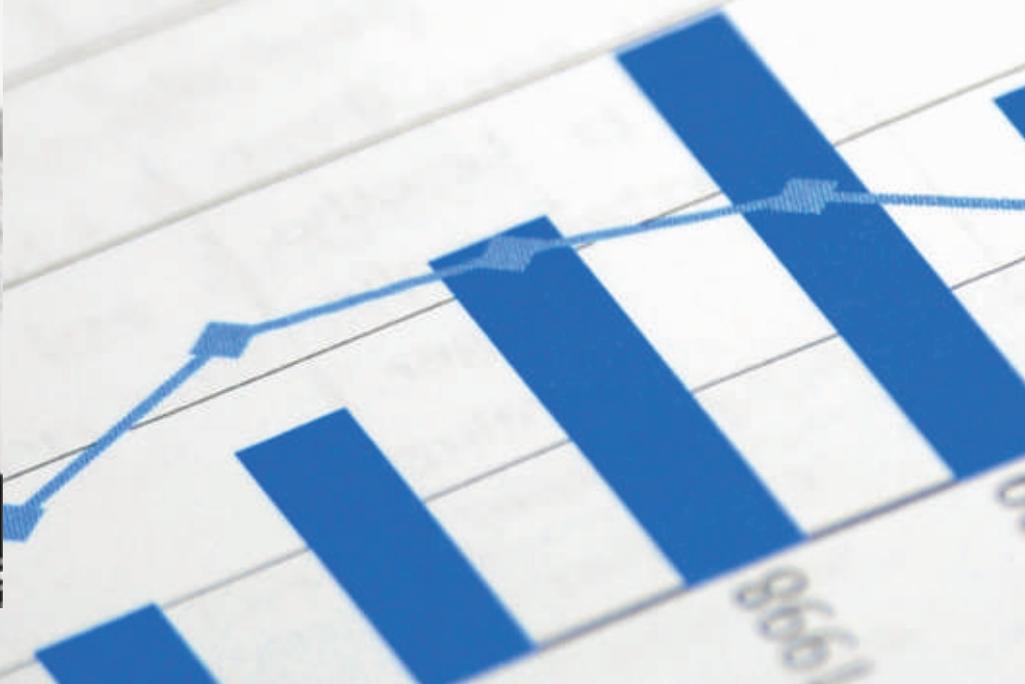


# АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ РЫНКА ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ЛАКОКРАСОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ ДО 2020 ГОДА



**ЮЛИЯ КИСЛОВА**  
ООО "Агентство Маркет Гайд",  
директор, к.э.н.





### Емкость рынка индустриальных ЛКМ

В 2013 году в России сохранилась тенденция, наметившаяся еще в 2012-м, – рост производства индустриальных ЛКМ опережал рост декоративных.

В 2014 году российское производство ЛКМ ощутило на себе влияние экономического кризиса, что привело к снижению производственных объемов. Сокращение производственных объемов по всем видам ЛКМ в 2014 году составило 2% (таблица 1).

В сегменте индустриальных ЛКМ наибольшую долю рынка занимают защитные материалы. Особенностью рынка является его значительная сегментированность с характерной выраженностью для каждого сегмента собственных факторов роста.

В 2014 году емкость российского рынка индустриальных ЛКМ сократилась более чем на 3%. Оценочный показатель емкости рынка индустриальных ЛКМ в натуральном выражении составил немногим более 380 тыс. т.

Рынок индустриальных ЛКМ включает сегмент жидких ЛКМ промышленного назначения и сегмент порошковых ЛКМ, тенденции развития которых обусловлены различными сегментарными драйверами роста или негативными рыночными факторами.

### Прогноз развития рынка жидких индустриальных ЛКМ до 2020 года

Экспертный опрос игроков российского рынка жидких индустриальных лакокрасочных материалов (производителей, дистрибуторов) о перспективах его развития и анализ потребительских рыночных сегментов позволили сформировать прогноз темпов роста потребления жидких индустриальных красок в различных потребительских сегментах до 2016 года (среднесрочный прогноз) и 2020 года (долгосрочный прогноз).

### Прогноз развития рынка порошковых ЛКМ до 2020 года

Анализ существующей рыночной ситуации в потребительских сегментах и экспертный опрос российских производителей и дистрибуторов о перспективных направлениях применения порошковых красок в России до 2016 года показали, что в среднесрочной перспективе в условиях замедления темпов экономического роста России, неблагоприятной рыночной конъюнктуры и прочих стресс-факторов (снижения потребительской активности, платежеспособности населения, ослабления российской валюты, свертывания инвестиционной активности и т.п.) российские игроки рынка порошковых красок не ожидают активации новых перспективных/альтернативных рынков сбыта порошковых красок, которые могли бы стать драйверами роста на мировом рынке (низкотемпературные краски для дерева и пластика, краски для окраски кузовов машин, антимикробные порошковые покрытия и т.д.).

Потребление порошковых красок в среднесрочной перспективе в различных российских

отраслевых сегментах, за исключением сегмента архитектурных покрытий, едва ли будет демонстрировать тенденцию к значительному росту ввиду:

- низкого уровня использования передовых технологий окрашивания в ряде отраслей;
- недостаточной развитости некоторых потребительских сегментов (например, сегмента производства телекоммуникационного оборудования).

В среднесрочной перспективе крупной потребляющей отраслью для порошковых красок в России остается сегмент архитектурных

тет темп потребительского роста порошковых красок в данном сегменте.

В соответствии с базовым прогнозом, развитие российского рынка порошковых красок будет демонстрировать слабый ежегодный рост (в среднем 2–2,5%), в основном за счет традиционно крупнотоннажных потребительских отраслей в сегменте «архитектурные покрытия по металлу» (например, алюминиевые профили, бытовая техника).

Прогноз развития российского рынка индустриальных ЛКМ (по горизонту планирования до 2020 года) сформирован с учетом вышеприве-

Таблица 1. Объемы выпуска лакокрасочных материалов в РФ по типу ЛКМ, тыс. т

Сегмент	2010	2011	2012	2013	2014
Декоративные ЛКМ	761,0	815,1	827,1	839,5	823,0
Индустриальные ЛКМ	249,0	234,9	252,9	261,5	256,0
Всего	1010,0	1050,0	1080,0	1101,0	1079,0
Декоративные ЛКМ, %	75,3	77,6	76,6	76,2	76,3
Индустриальные ЛКМ, %	24,7	22,4	23,4	23,8	23,7

Источник: Росстат, данные производителей, экспертные оценки.

Таблица 2. Прогнозируемые темпы роста потребления жидких индустриальных ЛКМ по некоторым потребительским сегментам до 2020 года

Сегмент потребления ЛКМ	Темп роста (+)/падения (-)	
	2015–2016 гг., %	2017–2020 гг., %
Нефтегазовая отрасль	0	+2–3
Мостостроительная индустрия	+2–3	+5
Вагоностроение и ремонт	-3	+1–2
Военно-промышленный комплекс	+4–5	+5
Авиастроение и ремонт	+3–4	+5

покрытий по металлу: окраска различных металлических конструкций (алюминиевые профили, двери, металлическая мебель, лифты и т.п.), трубная промышленность, окраска колесных дисков. Развитие российского рынка порошковых красок будет напрямую зависеть от перспектив роста этих потребляющих отраслей.

В долгосрочной перспективе (2018–2020 гг.) при осуществлении запланированных инвестиционных программ по расширению производственных мощностей крупными российскими производителями алюминиевых профилей возрас-

денных прогнозируемых темпов роста/падения спроса в разрезе различных сегментов потребления.

Таким образом, в ближайшие два года прогнозируется сужение российского рынка индустриальных ЛКМ. Темп падения рынка индустриальных ЛКМ в среднем может составить около 2,5% (в частности за счет сокращения сегмента жидких индустриальных ЛКМ; сегмент порошковых ЛКМ будет характеризоваться умеренным темпом роста – на 2–3%).

В долгосрочной перспективе ожидается плавное восстановление рынка. К 2020 году россий-

ский рынок индустриальных ЛКМ может полностью восстановиться, достигнув уровня докризисного 2013 года.

#### Сегмент ЛКМ для нефтегазового оборудования

В России в настоящее время более 400 предприятий занимаются выпуском нефтегазового оборудования, причем преобладающая их часть обслуживает и другие отрасли народного хозяйства. Тенденция последних лет – объединение отдельных разрозненных предприятий в крупные промышленные холдинги с целью повыше-

ния конкурентоспособности по отношению к высокотехнологичному зарубежному оборудованию. В трубном сегменте рынка нефтегазового оборудования были образованы 3 крупных холдинга: Объединенная металлургическая компания (ОМК), Трубная металлургическая компания (ТМК) и группа ЧТПЗ (Челябинский трубопрокатный завод). На сегодня они выпускают более 50% всех труб в стране.

В другом сегменте рынка процесс создания крупных холдингов, производящих нефтегазовое оборудование, продолжается. В настоящее время созданы такие крупные промышленные

структуры, как ГК «Интегра», ОАО «ГМС», ГК «Кунгур», ОАО «ВБМ-групп», ГК «Борец».

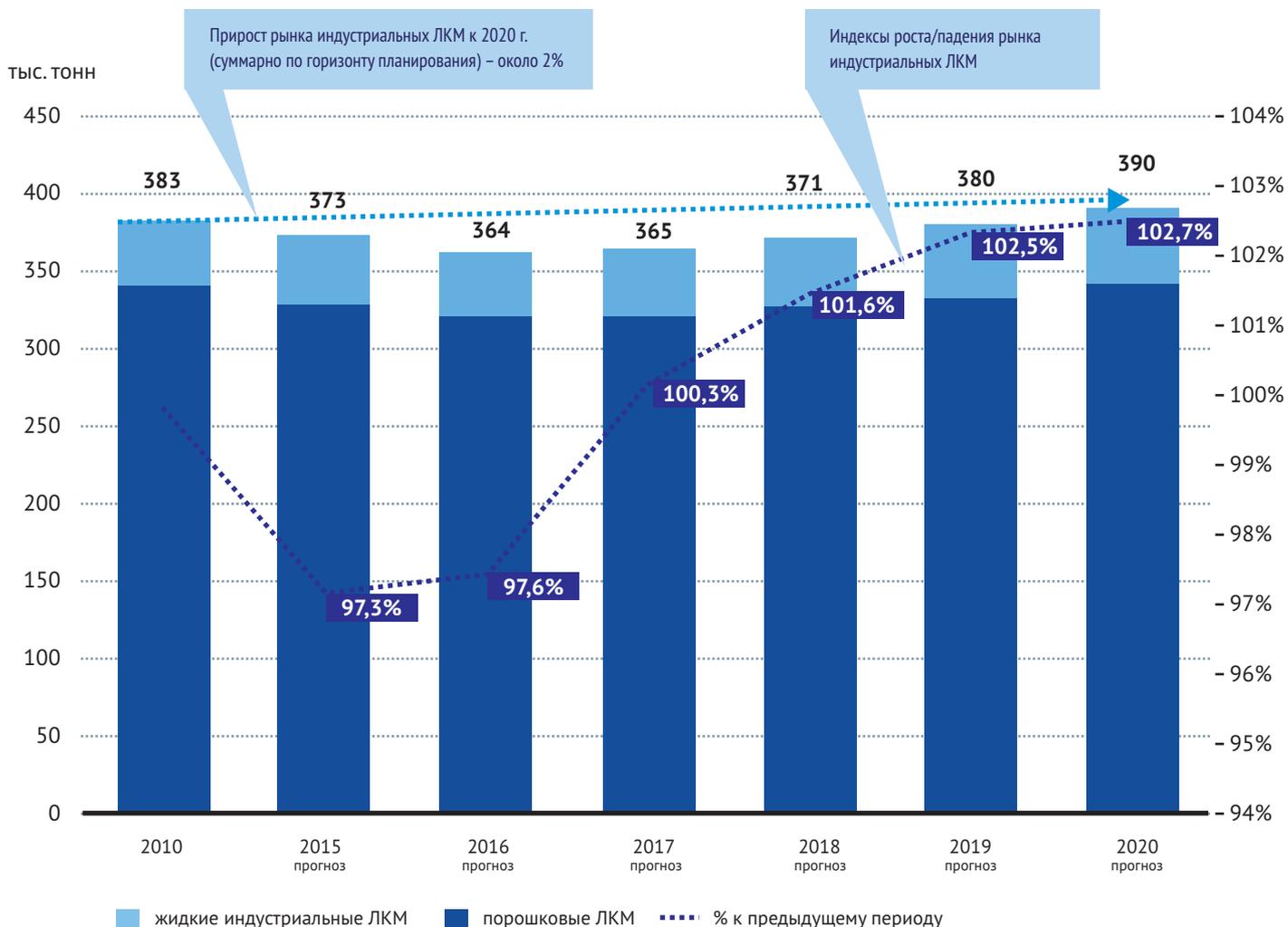
#### Оценочный объем потребления индустриальных ЛКМ в российской нефтегазовой отрасли в среднем составляет 9–10 тыс. тонн в год

Рассмотрим потребительские тенденции. В анализируемом сегменте, как показали первичный опрос и анализ импортных поставок индустриальных ЛКМ, основные потребительские предпочтения отданы материалам зарубежных производителей, ввиду широкого спектра предлагаемой продукции с различным анти-



**В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА ПРОГНОЗИРУЕТСЯ СУЖЕНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ЛКМ. ТЕМП ПАДЕНИЯ РЫНКА ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ЛКМ В СРЕДНЕМ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОКОЛО 2,5% (В ЧАСТНОСТИ ЗА СЧЕТ СОКРАЩЕНИЯ СЕГМЕНТА ЖИДКИХ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ЛКМ; СЕГМЕНТ ПОРОШКОВЫХ ЛКМ БУДЕТ ХАРАКТЕРИЗОВАТЬСЯ УМЕРЕННЫМ ТЕМПОМ РОСТА – НА 2–3%).**



**Прогноз развития российского рынка промышленных ЛКМ до 2020 года, в тыс. т и % к предыдущему периоду**


коррозионным и прочим функционалом (химически стойкие, огнезащитные и т.п.), а также по причине ее высокого качества и технологичности.

В нефтегазовом сегменте действуют строгие стандарты качества по антикоррозионной и прочей защите различной продукции. Кроме того, в руководящих документах (РД) и стандартах предприятий нефтегазового сектора прописаны методологические указания не только по условиям нанесения защитных покрытий, но и по предпочтительным материалам, обеспечивающим необходимые защитные свойства.

Соответственно, игроки рынка промышленных ЛКМ для повышения своей конкурентоспособности проходят сертификационные испытания в отраслевых организациях (например, во ВНИИГАЗ для внесения в РД и стандарты «Газпрома»; во ВНИИСТ и ИПТЭР для внесения в стандарты «Транснефти»; в ИК БашНИПнефть для внесения в стандарты «Башнефти» и т.п.).

Однако, по мнению российских экспертов, получение отраслевых сертификатов не дает участнику рынка стопроцентной гарантии на получение заказов на поставку ЛКМ и не обеспечивает победу в проводимых тендерах.

Не внушают особого оптимизма нынешние перспективы развития рынка нефтегазового оборудования в условиях неблагоприятной макроэкономической ситуации и секторальных санкций (на сегодняшний день в России нефтегазовая отрасль почти на 80% зависит от иностранных технологий). Налаживание процесса импортозамещения требует времени, а российские производители нефтегазового оборудования пока не способны освоить быстрый выпуск необходимой высокотехнологичной продукции.

Что касается производства машин и оборудования в нефтегазовой сфере, по некоторым позициям показатели упали, по другим стабилизировались, а по третьим наметился рост. Например, падение выпуска буровых насосов и станков-качалок указывает на сокращение объемов разведочных буровых работ и замора-

живание количества буровых скважин, на желание операторов обновлять парк действующего оборудования, а стабильный рост выпускаемого количества газовых турбин – на планы нефтегазодобывающих компаний по переработке попутного газа и его транспортировке.

По оценке экспертов, в среднесрочной перспективе спрос на промышленные ЛКМ в нефтегазовой отрасли ввиду отсутствия значительных драйверов роста будет слабоактивным (в основном за счет активизации трубной промышленности с учетом перспектив российского газового проекта – строительства «Турецкого потока»).

**ЛКМ для мостовых и прочих металлоконструкций**

В сфере производства металлических конструкций для мостостроения в России работают около 20 профильных предприятий. При этом 6 самых крупных производств (ЗАО «Воронежстальность», ЗАО «Улан-Удестальность», ЗАО «Курганстальность», Люберецкий завод мостострои-

**Таблица 3.** Оценочное потребление промышленных ЛКМ производителями мостовых и прочих металлических конструкций

№	Предприятие	Потребность, т в год		Марки импортных ЛКМ
		импортные ЛКМ	отечественные ЛКМ	
1	ЗАО «Воронежстальмост»	–	325–330	SteelPaint
2	ЗАО «Улан-Удэстальмост»	–	35–40	SteelPaint
3	ОАО «Волгомост» – филиал Мостоотряд № 8, Саратов	–	300	SteelPaint
4	ОАО «Волгомост» – филиал Мостоотряд № 20, Пенза	3	15	SteelPaint
5	ОАО «Волгомост» – филиал Мостоотряд № 21, Самара	2	–	–
6	ООО «Мостострой-12», Тюмень, Новый Уренгой, ЯНАО	220	–	–
7	Сибмосткомплект, снабжает Новосибирск филиал ОАО «Сибмост», г. Новосибирск	50	–	–
8	ОАО «Омскстроймост», Омск	30	–	–
9	ЗАО «Курганстальмост», Курган	–	330	SteelPaint
10	Завод № 50, Ярославль	10	50	SteelPaint
11	Люберецкий завод мостостроительного оборудования, МО	50	130	SteelPaint, Тиккурила
12	Чеховский завод мостовых конструкций, МО	10	85–90	SteelPaint
13	Борисовский завод мостовых металлоконструкций, Белгородская обл.	–	230	SteelPaint
14	ООО «Тюменьстальмост им. Тюменского комсомола»	–	17	SteelPaint
15	Нижнекамский завод металлических конструкций, Республика Татарстан	–	Нет данных	Хемпель
16	ПО «Онима-сталь», Ленинградская обл.	0,3	–	–
17	ЗАО «Завод металлоконструкций», Ленинградская обл., Кировск	3	38	SteelPaint, Тиккурила
18	ОАО «Нижне-Исетский завод металлоконструкций», Екатеринбург	–	22	Chemische Industrie Erlangen GmbH
19	Завод металлоконструкций, СПб	15–20	50–60	SteelPaint-PU-Zinc
20	ОАО «Южноуральский завод металлоконструкций», Челябинская обл.	20–25	–	–
21	Нижнетагильский завод металлоконструкций, Челябинская обл.	100	50–60	SteelPaint
<b>Итого:</b>		≈ 2230–2240		

тельного оборудования, Завод № 50, Чеховский завод мостовых конструкций) входят в объединение ОАО «Мостоиндустрия», которое в совокупности может отгружать ежегодно до 170 тыс. т металлоконструкций.

Оценочный объем потребления промышленных ЛКМ в российской нефтегазовой отрасли (с учетом мнения экспертов и анализа потребительского рынка) в среднем составляет 7–8 тыс. тонн в год.

В анализируемом сегменте, как показали первичный опрос и анализ импортных поставок промышленных ЛКМ, основные потребительские предпочтения отданы материалам зарубежного производства, что объясняется жесткими требованиями стандартов предприятий и организаций отрасли (СТО) к применяемым антикоррозионным защитным покрытиям. В частности крупнейший игрок в сегменте мостостроения в РФ – зарубежная компания SteelPaint.

Российские производители пока не в полной мере могут обеспечить отрасль высокотехнологичными промышленными ЛКМ с требуемыми техническими характеристиками (долгий срок службы финишного покрытия, возможность нанесения при неблагоприятных погодных условиях, сокращение циклов ремонтной окраски и т. п.), к которым относятся одно- и двухкомпонентные ЛКМ на эпоксидной и полиуретановой основе, цинкнаполненные, с содержанием слюдяного оксида железа, алюминиевой пудры и с антикоррозионным функционалом.

#### Перспективы рынка мостостроения и крупных металлических конструкций

Зависимость предприятий мостостроительной индустрии от общеэкономической ситуации и бюджетного благополучия в регионах страны объясняется структурными особенностями производственной сферы данной отрасли, которая предполагает высокий уровень операционного риска. Он связан с необходимостью покрытия высоких постоянных затрат по причине высокой капиталоемкости производства, а значит, имеется сильная зависимость от уровня продаж по основной деятельности.

Значительного роста спроса на промышленные ЛКМ в анализируемом сегменте не предвидится, с учетом фиксируемой рецессии в различных отраслях российской промышленности и снижения инвестиций в инфраструктурные проекты, заметно влияющие на мостостроительную отрасль.

По оценкам экспертов, на российском рынке мостостроения наиболее вероятен в перспективе умеренный рост. Драйвером умеренного роста (3–5%) станут запланированные правительством инфраструктурные проекты. В частности:

- к 2019 году планируется строительство моста через Керченский пролив на полуостров Крым;

**Таблица 4.** Динамика производства продукции железнодорожного машиностроения в России

Продукт	2012	2013	2013/2012, %
Электровазы магистральные, шт.	334,0	389,0	116,5
Тепловозы маневровые и промышленные, секций	175,0	270,0	154,3
Вагоны магистральные пассажирские, шт.	890,0	782,0	87,8
Вагоны магистральные грузовые, тыс. шт.	71,0	60,5	85,0

**Таблица 5.** Динамика производства основными продуцентами в отрасли

Продуцент	2013/2012, %
<b>Вагоны грузовые магистральные</b>	
Брянский машиностроительный завод (Брянская область)	77,1
Рославльский ВРЗ (Смоленская область)	87,8
Рузхиммаш (Республика Мордовия)	107,8
Трансмаш (Саратовская область)	65
Уралвагонзавод (Свердловская область)	73,3
<b>Вагоны пассажирские магистральные</b>	
Тверская область	116,6
Московская область	62,6

Источник: Росстат, аналитический бюллетень «Машиностроение: Тенденции и прогнозы» (РИА «Рейтинг»).

**Таблица 6.** Оценочное потребление индустриальных ЛКМ некоторыми игроками машиностроительного сегмента

Респондент	Потребность, т в год
Тихвинский вагоностроительный завод	1000–1300
Калининградский вагоностроительный завод	95–130
НПК «Уралвагонзавод» (Свердловская область), производство железнодорожных составов, цистерн	2700–3000 (тендерная заявка на 2015 год, потребность во всех типах ЛКМ – 4300)
Омский завод транспортного машиностроения	3
Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»	320

- ожидается строительство объектов дорожной инфраструктуры к Чемпионату мира по футболу 2018 года (ЧМ–2018);
- намечается возведение спортивного стадиона к ЧМ–2018 с привлечением значительных объемов металлоконструкций;
- крупнейшим проектом в сфере транспортной инфраструктуры, реализуемым на юге России к ЧМ–2018, является строительство нового международного аэропорта в Ростовской области (к концу 2017 года);

- предполагается плановая реконструкция веток московского метрополитена и строительство новых.

#### **ЛКМ для железнодорожного машиностроения**

По оценке экспертов РИА «Рейтинг», суммарное производство железнодорожной техники (грузовых и пассажирских вагонов, маневровых и магистральных тепловозов, магистральных электровазов) в 2013 году по сравнению с

2012 годом снизилось на 5,8%. На ситуацию на рынке вагонов в подотрасли негативно повлияло начавшееся в 2013 году снижение грузовых железнодорожных перевозок. Глубокий спад производства произошел в всех вагоностроительных заводах страны. В частности Уралвагонзавод сократил производство почти на 30%. Отрицательная динамика производства грузовых вагонов в 2014 году сохранилась, при этом спад по итогам года в сегменте прогнозируется на уровне 5 %.





## **В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО БУДЕТ НА СТОРОНЕ ИГРОКА, ПРОВОДЯЩЕГО СКОРРЕК- ТИРОВАННУЮ С УЧЕТОМ КРИЗИСА ЦЕНОВУЮ ПОЛИТИКУ И ПРЕДЛАГАЮЩЕГО РЫНКУ ПРОДУКЦИЮ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ ПОТРЕБИ- ТЕЛЮ В ИТОГЕ ПОЛУЧИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ.**

вагонов может сократиться примерно на 20%. Сложной будет оставаться ситуация и в производстве грузовых вагонов. Большинство операторских компаний пока не планируют приобрести новые вагоны. При этом прогнозируется стагнация на рынке перевозок железнодорожного транспорта. Положительным фактором для российского вагоностроения может стать вероятное прекращение импорта вагонов из Украины ввиду ухудшения взаимоотношений России с этой страной.

С учетом необходимости использования ЛКМ для окраски вагонов, железнодорожных цистерн, локомотивной техники при проведении ремонтных работ, оценочный показатель потребления ЛКМ в подсегменте железнодорожного машиностроения составляет порядка 15 тыс. тонн в год на сумму около 50 млн долларов США.

Объем потребления ЛКМ в подсегменте производства автоцистерн, по оценке экспертов рынка и опрошенных игроков рынка транспортного машиностроения составляет порядка 4–5 тыс. тонн в год на сумму около 20 млн долларов США.

Рост потребления промышленных ЛКМ в анализируемом подсегменте в ближайшей перспективе маловероятен. Причиной, по оценке Минпромторга РФ, является кризис российского железнодорожного машиностроения. Тенденция к спаду рынка подвижного состава наблюдалась еще в 2014 году. В настоящее время проблема лишь усугубилась. Единственный перспективный сегмент, способный поддержать отрасль, – это инновационные вагоны, которые в РФ выпускают только Уралвагонзавод и Тихвинский вагоностроительный завод. Минпромторг планирует ряд мер для поддержки отрасли (в частности обязать ОАО «РЖД» и

его дочернюю Федеральную пассажирскую компанию закупить не менее 300 плацкартных вагонов, запретить продление ресурса грузовых вагонов и крупного вагонного литья и т. п.).

По оценке экспертов, машиностроительная отрасль РФ в ближайшей перспективе будет находиться в фазе технической рецессии, поэтому в среднесрочной перспективе (до 2017 года) сегмент железнодорожного машиностроения продемонстрирует снижение спроса на промышленные ЛКМ.

В указанном сегменте, как показали первичный опрос и анализ импортных поставок промышленных ЛКМ, основные потребительские предпочтения отдаются материалам отечественного производства. Связано это не только с тем, что отечественные производители предлагают конкурентную цену на ЛКМ для окраски железнодорожного подвижного состава (по сравнению с импортными материалами), но и с активной сертификацией отечественных материалов в отраслевом ВНИИЖТ и внесением их в стандарты РЖД по итогам сертификации.

В условиях российского экономического кризиса, высокой волатильности валютного рынка и ценовой эластичности спроса, снижения темпов развития потребительских рынков конкурентное преимущество будет на стороне игрока, проводящего скорректированную с учетом кризиса ценовую политику и предлагающего рынку продукцию, которая позволит потребителю в итоге получить максимальный экономический эффект. ■

Помимо грузовых вагонов произошло снижение выпуска пассажирских вагонов. Их производство в 2013 году достигло минимального значения за несколько лет. При этом в Тверской области производство пассажирских вагонов выросло, однако в 2014 году Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ) сократил выпуск продукции. Проблемы ТВЗ связаны с резким сокращением объема заказов со стороны Федеральной пассажирской компании. Таким образом, по итогам 2014 года производство пассажирских