

# Масляная компетенция

## ТРЕНДЫ И ПРЕДПОЧТЕНИЯ

Вадим Гринберг

Лето – традиционное время оживления на российском рынке автомобильных масел. Множество крупных отраслевых мероприятий – выставок, конференций и семинаров – предоставляют широчайшую гамму возможностей для производителей и поставщиков автомасел для грузового транспорта показать свои новинки, обсудить с потребителями реалии национального рынка и его прогноз на кратко- и среднесрочную перспективу.

Наш журнал выбрал этот момент для того, чтобы пригласить основных игроков этого непростого сегмента рынка расходных материалов для автотранспорта поделиться с нами своим взглядом на происходящее, проанонсировать новинки, которые в ближайшем будущем появятся на рынке.

**М**ы задали участникам целый ряд вопросов, некоторые из них относились непосредственно к рыночной конъюнктуре, в том числе к процессам импортозамещения. Спрашивали мы и о текущей ценовой ситуации, о динамике объёмов сбыта. И, как уже было сказано, в нашем опросе пристальное внимание уделено новым продуктам, новым разработкам в сегменте автомобильных масел для грузового транспорта.

На наше предложение откликнулись четыре хорошо известных на российском рынке компании в лице российских представителей: Shell, ExxonMobil, Castrol и Aimol. Три из них имеют штаб-квартиры, расположенные в европейских странах, при этом «Шелл» уже несколько лет имеет производство в России, Aimol стал производить часть своей линейки в России совсем недавно, а Castrol – всю продукцию производит вне России. Головной офис компании ExxonMobil расположен в США, в России компания представлена официальной дистрибьютерской сетью.

### МАСЛЯНАЯ КОНЪЮНКТУРА

Вопрос о базовых тенденциях рынка и тренде на импортозамещение для этих компаний далеко не праздный. Компания ExxonMobil, например, рассматривает российский рынок автомобильных масел как один из наиболее привлекательных и ёмких в мире, поэтому в обозримой перспективе этот рынок будет развиваться. Эксперты компании предполагают, что доля новой импортной техники будет расти,

соответственно вырастут и объёмы поставок высококачественных смазочных материалов.

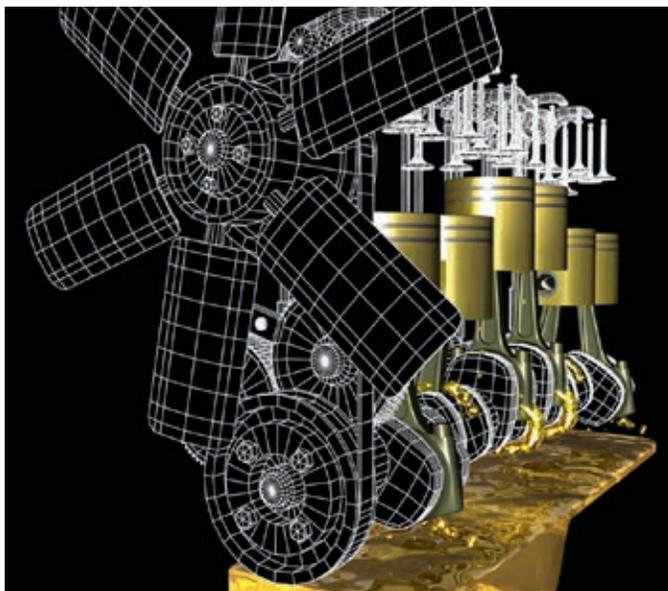
По мнению специалистов «Шелл», рынок смазочных материалов для грузового транспорта сокращается на протяжении трёх последних лет примерно на 3% в год, и восстановление его роста ожидается с 2017 г. В настоящее время ценовая динамика на российском рынке довольно нестабильна из-за резкого колебания курса валют. Иностранные компании вынуждены корректировать свои цены вслед за курсом доллара. При этом на российском рынке остаются весьма востребованными высококачественные синтетические масла западных брендов. Одним из способов оптимизации стоимости при сохранении высоких потребительских свойств и качества продуктов для меж-

дународных брендов является локализация производства. Так, например, в 2012 году «Шелл» первым среди международных нефтегазовых компаний, работающих в России, построил комплекс по производству смазочных материалов в г. Торжке Тверской области. Этот комплекс, рассчитанный на производство 200 млн литров (примерно 180 000 т) смазочных материалов в год, является одним из крупнейших предприятий концерна «Шелл» в мире.

В то же время, оценивая существующую конкурентную среду на российском рынке автомобильных масел для грузового автотранспорта, эксперты «Шелл» отмечают, что российские производители масел для грузовых автомобилей наиболее уверенно чувствуют себя в сегменте более дешёвых минеральных масел. Однако, рассматривая высококачественные синтетические или полусинтетические масла, российские потребители по-прежнему предпочитают премиальные марки моторных масел, поставляемых западными производителями.

Немного иначе оценивают рынок специалисты компании Aimol: примерно до середины апреля рынок находился в выжидающем состоянии, и только сейчас ситуация начинает стабилизироваться. Во-первых, нормализуется курс валют, и участники рынка начинают привыкать к новому уровню цен, которые в рублях выросли примерно на 50%. Если оценивать объём поставок, то в I квартале 2015 года наблюдалось снижение в сегменте импортных продуктов примерно на 20–30%. Это связано и с общей экономической ситуацией, и с попытками замещения дорогих импортных продуктов более дешёвыми российскими аналогами. Что же касается перспектив, то, локализовав производство в России самых популярных продуктов из индустриального ассортимента и ассортимента моторных масел для грузовой техники, Aimol ожидает сохранить объёмы сбыта на уровне II квартала 2014 года.

Эксперты Aimol видят логику в том, что в сложившейся ситуации клиенты стараются найти аналоги дорогим маслам из ассортимента российских производителей смазочных материалов. Им необходима экономия средств в



краткосрочной перспективе, хотя на практике потребление хоть и дорогой продукции, но имеющей высокие эксплуатационные характеристики, более эффективно с экономической точки зрения за счёт увеличения интервалов замены и сохранности техники. Произошло ещё одно изменение, которое стоит отметить – это ослабление такого фактора, влияющего на покупку, как привязанность к бренду. На первый план выходит соотношение цена – качество. Ситуация на рынке сподвигла многих обратить внимание на менее раскрученные бренды смазочных материалов, что, по мнению экспертов **Aimol**, является положительной тенденцией.

Подобной точки зрения придерживаются и специалисты компании **ExxonMobil**: нельзя не учитывать, что на российском рынке появляется всё больше новых игроков, в том числе и отечественных. Анализируя конкурентную среду, компания постоянно стремится предлагать своим потребителям новые технические решения и разработки. Безусловно, сегодня определённая часть клиентов ищет возможности для экономии. Со своей стороны компания готова сделать всё от нее зависящее, чтобы удовлетворить все их потребности.

### РЕЦЕПТЫ ДЛЯ ЛУЧШЕЙ ТЕХНИКИ

И всё же даже несмотря на явное тяготение российских потребителей к снижению затрат, обусловленное естественной реакцией на состояние экономики, прогресс не стоит на месте. И нам было интересно выяснить у наших экспертов, в каком направлении движется научная мысль в сфере создания новых автомасел для грузового транспорта с ещё более высокими эксплуатационными свойствами.

Для компании **ExxonMobil** приоритетным направлением является разработка продуктов, позволяющих достигать значительной экономии топлива. Так, независимые испытания продукта **Mobil Delvac 1 LE 5W-30**, проведённые на полигоне **Millbrook**, выявили прирост топливной экономичности в диапазоне от 1,29 до 4,09% в зависимости от модели грузовика. Помимо отличной работы при холодном старте и возможности увеличения срока службы двигателя посредством снижения уровня износа было выявлено, что **Mobil Delvac 1 LE 5W-30** способно обеспечить экономии на топливных расходах до 115 000 евро на автопарк, состоящий из 300 грузовиков. Это, в свою очередь, способствовало снижению выбросов  $CO_2$  до 265 т в год.

Эксперты компании «Шелл» полагают, что на сегодняшний день самой современной технологией в производстве синтетических масел является используемая «Шелл» технология **GTL** (от англ. **Gas-to-Liquids** – газожидкостная конверсия). Она заключается в преобразовании природного газа в кристально чистое базовое масло, которое практически не содержит примесей, характерных для сырой нефти, и используется для создания высококачественных синтетических смазочных материалов. Преимуществами всех моторных масел на базовой основе из природного газа являются высокая прокачиваемость при крайне низких тем-

пературах, крайне незначительный расход на угар и сохранение рабочих свойств на протяжении всего промежутка использования масла в двигателе.

По мнению экспертов **Aimol**, на рынке моторных масел для грузовых автомобилей скоро появится новый стандарт, который заменит самую высокую на данный момент спецификацию **API CJ-4**. Пока этой категории присвоено промежуточное название **PC-11**, которая разбита на две подкатегории: **PC-11A** (будущая спецификация **API CK-4**) и **PC-11B** (будущая спецификация **API FA-4**). Выпуск **API CK-4** планируется начать с декабря 2015 – февраля 2016 года, а первые официальные одобрения начать выдавать с января 2017 года. Что касается **API FA-4**, то это будет абсолютно новая



спецификация, непохожая на ранее выходившие **API CJ-4**, **CI-4** и т.д. Ключевое отличие будет заключаться в требовании малой вязкости моторных масел, соответствующих **API FA-4**, для обеспечения топливной экономичности. Масла этой категории будут рекомендовать для новых грузовых автомобилей 2017 года, при этом использование таких масел в автомобилях более раннего года выпуска допускаться не будет. Таким образом, для соответствия новым требованиям **API FA-4** по топливной экономичности потребуются разработки совершенно новых моторных масел, которые должны обладать низким значением **HTHS** вязкости (2,9–3,2 сП при 150°C).

Но есть одно «но»: уменьшение вязкости приводит к сокращению толщины масляной плёнки, что ухудшает смазывающие свойства моторного масла. Поэтому производителям моторных масел потребуются добавлять более эффективные противоизносные присадки для нивелирования этого негативного фактора. **Aimol** уже имеет богатый опыт внедрения моторных масел с дополнительными противоизносными компонентами, такими как молибдаты и бораты, – для уменьшения трения и износа в легкомоторных маслах сверхнизких классов вязкости. Это продукты **Aimol X-Line 0W-20** и **5W-20**. Важно отметить ещё один аспект, отличающий новый стандарт **PC-11** от действующей спецификации **API CJ-4**, – это введение дополнительных требований по совместимости с биодизельным топливом.

Биодизель имеет ряд своих преимуществ, но есть и существенные минусы: недостаточная окислительная стабильность, агрессивность к деталям двигателя, образование кристаллов воска при низких температурах, низкая эффективность в холодное время, засорение фильтров. С точки зрения влияния биодизеля на моторное масло важно выделить тот факт, что при разложении биодизельного топлива будут образовываться кислоты, которые снизят щелочное число масла. Как следствие, масло быстрее выйдет из строя, теряя свои моюще-диспергирующие свойства и вызывая рост отложений в двигателе. Таким образом, масла категории **API CK-4** и **FA-4** будут разрабатываться с учётом негативных последствий применения биодизельного топлива. Резюмируя сказанное, можно с уверенностью утверждать, что в ближайшие полгода на рынке смазочных материалов будет вестись активная работа по разработке рецептур для соответствия новой спецификации, и **AIMOL** уже ведёт исследования для изготовления такого продукта.

По мнению специалистов компании **Castrol**, серьёзные заявления требуют серьёзных доказательств. В течение пяти последних лет здесь разрабатывали серию продуктов, обеспечивающих реальную экономию топлива. Но они пошли дальше и создали эффективный и воспроизводимый метод подтверждения такой экономии для клиентов, да и для них самих.

В новых моторных маслах **Castrol** используется уникальная технология **System 5™**, специально разработанная для улучшения характеристик двигателей по пяти основным направлениям: расход топлива, потребление масла, интервал замены, срок службы деталей двигателя и мощность. Формула известна и проста: масла должны повышать эффективность автомобилей и тем самым способствовать стабилизации бизнеса.

В серию продуктов **Castrol Enduron™** входят высококачественные полностью синтетические масла для дизельных двигателей, формула которых обеспечивает высокий уровень защиты двигателя, в то же время максимально увеличивая интервалы между сервисными обслуживаниями. Эти масла можно применять в грузовых автомобилях, автобусах, малотоннажных грузовых автомобилях, в специальной технике и оборудовании, а также в сельскохозяйственной технике.

В серию **Castrol Elixion™** входят синтетические моторные масла марки вязкости **5W-30**, формула которых обеспечивает максимальную производительность топлива при эксплуатации техники на дорогах. В ходе практических испытаний в реальном автопарке и при различных условиях масла **Castrol Elixion™** продемонстрировали реальную экономию топлива по сравнению с традиционными маслами марок **15W-40** и **10W-40** при неизменно высоком уровне защиты двигателя. Масло этой серии можно применять практически во всех грузовых автомобилях и автобусах независимо от производителя и года выпуска. 

*(Окончание следует)*