

**А. С. Лунин – Юбилейная заметка в связи с XXV-летием НПП «Полипластик»  
Руководитель автомобильного сектора и с апреля 2015 г Главный специалист**

Мне довелось начать активное сотрудничество с недавно организованным новым предприятием НПП «Полипластик» с апреля 1992 года по приглашению его первого исполнительного директора Владимира Александровича Точина.

Именно в первой половине 90-х годов – времени переходного периода многие бывшие советские предприятия полимерной отрасли оказались в тяжелейшем кризисе. Отсюда крупные потребители пластмасс в России и СНГ, главным образом в автомобильной и электротехнической промышленности, встали перед необходимостью массовых закупок пластиков за рубежом. Но их финансовые возможности стали весьма ограниченными из-за тогдашнего кризиса неплатежей. В переходной экономике превалировали бартерные схемы взаиморасчётов, к чему зарубежные фирмы не были готовы. В таких условиях и проявилось преимущество тех из предпринимателей новой формации, кто сумел быстрее других, иногда даже рискованно, но с расчётливой смелостью, принимать решения, договариваться с потребителями продукции, организовать её производство и поставки.

Разумеется, главная заслуга в том, что Полипластик уцелел в бурных водах российской рыночно-бюрократической стихии 90-х годов, а затем достиг нынешних масштабов, принадлежит командной бизнес-элите, главную роль в которой на протяжении 25-ти лет уверенно держит в руках Мирон Исаакович Горилковский. Особо важным являлось и то, что стратегическая и оперативная коммерческая сторона деятельности Полипластика в те же 90-е годы была в надёжных руках Андрея и Валерия Николаевича Меньшовых. Но при этом нельзя забывать и о значимости другой решающей составляющей предприятия – научно-технической.

Для решения сложных задач, связанных с разработкой базового марочного ассортимента термопластичных композиционных материалов и, кроме того, для создания собственного производства на заре деятельности Полипластика было сформировано отдельное ООО «Поларм». Его создал и возглавил Владимир Александрович Точин, одновременно исполнительный директор Полипластика, – крупный специалист в области физики и механики пластмасс, выпускник московского Физтеха. Наряду с ним, в состав физических лиц Поларма вошли – в алфавитном порядке: Айзинсон Игорь Литманович, Арцис Евгений Соломонович, Ермолаев Сергей Львович, Лунин Анатолий Сергеевич, а затем ещё и Осипов Игорь Владимирович. Отмечу, что в 1-е десятилетие существования НПП «Полипластик» вся научно-техническая документация по осваиваемым новым маркам композиционных материалов создавалась и оформлялась именно в ООО «Поларм». Его сотрудники успешно справились с основной задачей этой организации, обеспечив уверенное становление и развитие Полипластика именно как научно-производственного предприятия с завоеванием авторитета и лидирующего места на рынке конструкционных пластмасс в России и СНГ. Трудно расставить заслуги физических лиц, помимо В. А. Точина, входивших в состав Поларма. Лучше априори считать, что они равно значимы. Бесспорно: все эти лица – неординарные и крупные специалисты в своих областях, иначе бы их не пригласили. Самый молодой член Поларма И. В. Осипов через несколько лет заслуженно был назначен техническим директором Полипластика.

Однако к началу следующего десятилетия, когда Полипластик уже достаточно широко и глубоко развился, его высшими лицами было принято решение принять всю имевшуюся научно-техническую составляющую деятельности ООО «Поларм» вместе с его членами в структуру Полипластика, разумеется, с необходимым решением финансовых вопросов. Таков, видимо, обычный итог подобных творческих коллективов – по сути трамплинов: сделали своё дело и сердечное спасибо всем! А далее к нам, в силу всё большей привлекательности Полипластика, приходили всё новые и новые специалисты, причём некоторые из них весьма квалифицированные, другие же набирались опыта и при необходимости проходили дополнительное обучение.

Ввиду появившихся финансовых возможностей и чуткого улавливания бизнес-элитой конъюнктуры рынка возникло трубное направление со своими специалистами, которое по тоннажу выпуска продукции (труб) к концу 2-го десятилетия деятельности Полипластика вырвалось вперёд композиционного. Вследствие разрастания видов и масштабов основной деятельности предприятия закономерно была образована Группа Полипластик. Однако об её исторических истоках забывать нельзя. Мне почти 25 лет назад было очень приятно по приглашению прийти в Московский Колледж, где вначале в арендованных аудиториях располагался крохотный коллектив Полипластика и где в архиве этого учебного заведения лежали и лежат до сих пор документы об окончании в 1967 году мною Московского химического политехникума, слившегося с Колледжем. Никогда не забуду, какой огонь вдохновения был в глазах у Владимира Александровича Точина и каким задумчивым был Мирон Исаакович при обсуждении со мною задач нового предприятия. Проникнувшись тёплой беседой, я решил поддержать хороших людей в их дерзновенном и трудном деле. Главное: уже в первые годы деятельности Полипластика была сделана ставка на создание собственной производственной базы, хотя вначале приходилось арендовать свободное компаундирующее оборудование на стороне. Такая мудрая политика руководства предприятия, прежде всего М. И. Горилковского и В. А. Точина, довольно быстро дала ощутимые результаты и позволила летом 1994 года создать собственное производство и научное подразделение. Довольно быстро были введены и зарегистрированы собственные торговые марки НПП «Полипластик»: Армлен<sup>®</sup> (Armlen<sup>®</sup>) для композиций на основе полипропилена и сополимеров пропилен и Армамид<sup>®</sup> (Armamid<sup>®</sup>) для композиций на основе полиамида 6. Эти базовые полимеры были наиболее доступными и экономически приемлемыми в России для освоения термопластичных композиций с заданными свойствами. При создании новых марок композиционных материалов на их основе специалистами первоначально использовался имевшийся богатый опыт, наработанный нами ранее в отраслевых институтах, но затем согласно новым задачам и возрастающим требованиям к материалам стали осуществляться собственные оригинальные разработки. В первое десятилетие деятельности предприятия, т. е. в 90-е годы, главенствующую роль в потреблении осваиваемой марочной продукции играла отечественная автомобильная промышленность. Народ, ранее в основной массе лишённый этого, стремился покупать российские автомобили, которые тогда были значительно ниже по ценам зарубежных моделей. Доля автопрома среди потребляющих отраслей у нас устойчиво составляла около 2/3. Этот стабилизирующий фактор способствовал становлению и упрочению позиций НПП «Полипластик» на российском рынке с выводом его на лидирующую роль в России и СНГ в производстве и поставках полимерных композиционных материалов. Эта лидирующая роль Полипластика поддерживается и развивается вплоть до настоящего времени! Однако, с другой стороны, НПП «Полипластик» сам способствовал тогда выживанию российского автопрома, так как наши автопроизводители, хотя бы в части полимерных композиций, имели возможность не прибегать к дорогостоящему импорту. Так что данный симбиоз оказался очень полезным для обеих сторон: и производящей и потребляющей в основных отраслях экономики.

Для более массового охвата имеющихся в стране потребителей пластмасс и развития деловых отношений предприятие начинает активно участвовать в таких престижных международных выставках, как «Химия», «Интерпластика», «Индустрия пластмасс», а также в региональных выставках в Нижнем Новгороде, Тольятти, Петербурге, и с 1998г – в главной выставке по тематике пластмасс за рубежом «Kunststoffen».

В 1999 году НПП «Полипластик» с учётом появившихся в Европе новых требований к поставщикам материалов для автопрома внедряет международную систему качества в соответствии с требованиями ИСО 9001 – впервые среди российских предприятий данного профиля, которая действует и развивается до настоящего времени. В дальнейшем она играет серьёзную роль в обеспечении уровня качества и продвижении продукции.

Первым важным и быстро реализованным проектом (изначально 300 т/год), с которого собственно сразу и началась как моя, так и основная производственная деятельность нового предприятия, был стеклонаполненный полипропилен Армлен ПП СВ 30-1-901 для корпусных деталей отопителей легковых и грузовых автомобилей ГАЗ с последующим значительным ростом его поставок, когда были освоены семейства «Газель», «Соболь» и «Валдай». Уже около 25-ти лет данная марка материала является базовой в конструкции отопителей автомобилей ГАЗ. Она успешно заменила ранее применявшийся в деталях особо теплонагруженных отопителей реактопласт АГ-4В с большим положительным технологическим и экологическим эффектом. Этот крупный проект, кроме того, заложил первооснову для последующего долговременного успешного сотрудничества ОАО «ГАЗ» и НПП «Полипластик», которому ныне исполняется те же 25 лет. За эти годы нами была реализована масса других инновационных проектов на автомобилях группы ГАЗ. Сейчас практически все основные их пластмассовые детали интерьера и экстерьера, подкапотного пространства и автосветотехники изготавливаются с применением марок Полипластика.

С середины 90-х годов начинается и успешно продолжается вплоть до настоящего времени весьма тесное сотрудничество НПП «Полипластик» с ОАО «АвтоВАЗ» и с его многочисленными крупными, средними и небольшими поставщиками автокомпонентов. При этом нами совместно был реализован ряд крупных проектов с учётом относительно большой тогда программы выпуска автомобилей LADA, нацеленных на замену дорогостоящих, экологически вредных и импортируемых материалов.

Однако моя политика как руководителя автомобильного сектора заключалась, прежде всего, в том, чтобы ещё на стадии подготовки производства новых моделей российского автопрома в сотрудничестве с техническими специалистами автозаводов (конструкторами и технологами) стараться максимально войти в соответствующую разрешительную документацию. Благодаря этому достигался максимальный и довольно высокий уровень разрешённого применения марок Полипластика на новых моделях сразу после их запуска. Кто знает, насколько затратные по времени и финансам работы по заменам, должен согласиться с этим. Когда же держателями техдокументации являются непосредственно производители автокомпонентов, тогда аналогичная работа организуется с ними. Здесь важны обоюдная заинтересованность обеих сторон в результате и наше умение убеждать. Помимо сотрудничества с этими двумя гигантами российской автомобильной индустрии, были реализованы очень важные проекты с автозаводами «КамАЗ», «УАЗ», «ИжАвто» (ныне в структуре АвтоВАЗа) – в т. ч. по их новым моделям. А также с автоагрегатными и моторными заводами по нагруженным деталям подкапотного пространства и двигателей, водяного и масляного насосов; с предприятиями автокомпонентов, выпускающими автомобильное электрооборудование, электронику и светотехнику.

Замечу в связи с этим, что ещё по итогам 1-го десятилетия деятельности Полипластика, в части автомобильного сектора, в конце 2001г к очередной международной выставке "Индустрия Пластмасс – 2002" мною был подготовлен на металлической раме особый концепт-автомобиль "Вектор" с характерными деталями автомобиля из марок материалов, освоенных нами на то время. Это было сделано с целью более наглядной демонстрации возможностей ответственного применения в изделиях автопрома имеющегося марочного ассортимента. По завершении этой выставки "Вектор" был передан в Московский Политехнический Музей по настоятельной просьбе его руководства. Для того времени концепт-автомобиль "Вектор" был яркой новинкой для российских выставок полимерной тематики. Сейчас же особенно на подобных зарубежных специализированных выставках аналогичные концепт-кары также на металлическом каркасе экспонируют многие известные мировые производители полимерных композиционных материалов.

В 2001г происходит фактическое объединение Полипластика с родственным по виду деятельности предприятием ЗАО «Технопол», но более специализировавшимся тогда на дистрибуции инженерных пластиков фирмы Du Pont. Далее научно-производственная деятельность, в т. ч. с автомобильной отраслью, осуществляется объединёнными силами.

Общее руководство по разработке и развитию всех новых проектов объединённой компании в части полимерных композиционных материалов принял на себя крупный организатор, а также хорошо известный специалист в области инженерных пластиков Михаил Львович Кацевман, ранее работавший генеральным директором ЗАО «Технопол». Сразу же объединённой компании были поставлены новые грандиозные планы.

В общий марочный ассортимент предприятия влились материалы на основе полиамида 66 под торговой маркой Технамид<sup>®</sup> А, материалы на основе полибутилентерефталата под торговой маркой Технотер<sup>®</sup>, материалы на основе полиформальдегидов (полиацетали) под торговой маркой Технасет<sup>®</sup> – под литерой А (для сополимеров) и под литерой Б (для гомополимера). После ряда презентаций вновь закипела активная деятельность, в том числе дальнейшая интенсификация работ в сфере проектов для автомобильной отрасли. Начались работы и были достигнуты заметные успехи в совершенно новой сфере – локализации материалов для комплектующих легковых автомобилей зарубежных марок, ставших собираться в России и СНГ.

Сейчас практически все производители автомобилей и автокомпонентов в РФ так или иначе имеют дело с продукцией Полипластика – либо на стадии поставки, либо на стадии разработки, в том числе в рамках процесса локализации ряда зарубежных моделей авто. Марки Полипластика применяются в довольно ответственных деталях автомобилей VW, Skoda, Audi, Ford, Renault, Nissan, GM и других. Эта сфера их применения постоянно расширяется. Отметим только для примера ряд реализованных крупных проектов локализации в области автопрома в РФ и СНГ.

С **Рено-Россия** (Москва) на моделях Logan, Sandero и Daster; марки для корпусных деталей климатической установки фирмы Valeo в сотрудничестве с фирмами Valeo и Группой Автокомпонент и для ряда деталей экстерьера и интерьера в сотрудничестве с фирмой Faurecia, в том числе для воздуховода панели приборов и панелей дверей.

С **Фольксваген-Рус** (Калуга) на моделях VW Polo, Jetty и Skoda Fabia; марки для монтажной рамы передка («front end module») в сотрудничестве с фирмами Magna и Микротех, для кожуха вентилятора двигателя в сотрудничестве с Группой Автокомпонент и для деталей экстерьера и интерьера в сотрудничестве с фирмами Faurecia и Visteon.

С **Nissan** (Петербург и Тольятти) на моделях Qashqai и Almera; марки для бамперов.

С **GM** (Узбекистан) на моделях Chevrolet Cruze, Lacetty и Cobalt; марки для бамперов в сотрудничестве с фирмой UZ-Koram Kompani.

Работы, проводимые по общероссийской программе локализации деталей для моделей зарубежного автопрома, имеют для экономики России очень большое значение.

В рамках автомобильного сектора потребления и программы локализации мною в 2014-16 годах совместно с Жуковским Мотовелозаводом были реализованы проекты по отработке и применению, прежде всего, в самых крупных экстерьерных деталях российских квадроциклов и снегоходов Stels бамперных марок Полипластика на базе полипропилена. Причём промежуточной кульминацией этой работы явилось, с учётом предварительных положительных стендовых испытаний, успешное десантирование снегоходов с деталями из Армлена на Северный Полюс вместе со станцией СП-7 Борнео 8-го апреля 2015 года.

Наши достижения в освоении прогрессивных полимерных композиционных материалов для автопрома позволили уже в 1-е десятилетие Полипластику уверенно стать лидером на российском рынке композиционных термопластов, так как автопром тогда обеспечивал основную часть общего потребления. Во 2-е и 3-е десятилетия происходило дальнейшее расширение марочного ассортимента и повышение уровня конкурентоспособности. Однако из-за нестабильности работы самой автомобильной промышленности в последние кризисные годы – и российской, и пришедшей зарубежной была реализована программа диверсификации марочного ассортимента за счёт усиления у нас роли других отраслей. Вследствие чего доля поставок для автомобильной отрасли потребления, хотя и сохранила лидирующую позицию, но была снижена до 25% и стабилизировалась на этом уровне.

Из ряда серийных марок Полипластика уже долгие годы выполняется множество деталей автомобильной техники – от малых до крупногабаритных размеров и форм современными высокопроизводительными и малоотходными методами переработки в целевые изделия. Такие крупные детали автомобилей как бамперы, панели приборов, обивки дверей и багажника, выполненные из термопластичных марок на основе полипропилена, вносят весомый вклад в общее применение пластиков на автомобиле. Но средние и небольшие детали из пластмасс, в силу многочисленности, также вносят свою значительную долю. Как важнейший показатель деятельности автомобильного сектора, разумеется, отмечу, достижение в уровне применения марок НПП «Полипластик» на последних моделях российских автомобилей. А именно:

Газель-Next – 50кг, освоена в конце апреля 2013г;

Газель-Next с 2-х рядной кабиной – 60кг, освоена в конце декабря 2013г;

Газон-Next (новый грузовик взамен ГАЗ-3307) – 14кг, освоен в 3кв 2014г;

Базовая модель КамАЗ-5480 – 36,4кг;

Рестайлинговая модель КамАЗ-5490 (с кабиной «Даймлер») – 42,9 кг, освоена в 2015г;

УАЗ-3163 Patriot рестайлинг 2014г – 51кг;

УАЗ-3163 Patriot рестайлинг 2016г с литьевыми панелью приборов и воздухопроводом – 60кг;

LADA-2121M рестайлинг 2011г (Нива 4x4) – 20кг.

Применение наших марок на новых моделях LADA-Vesta и LADA-X-Ray в рамках Альянса AVTOVAZ-Renault-Nissan по понятным причинам реализуется в острейшей конкуренции с известными зарубежными фирмами.

В работу автомобильного сектора при моём общем руководстве им за годы 25-летней истории Полипластика вносили свои вклады его сотрудники – в части отечественного автопрома: В. В. Лунёв, М. А. Шафеев, Н. В. Герасимова, И. В. Кулаков и П. В. Снесаревский; а в части локализации материалов для зарубежных моделей: С. В. Осипов и А. Т. Пак, а также А. Д. Клепиков (последний в должности зам. начальника отдела). Некоторые из бывших сотрудников в настоящее время достойно представляют школу Полипластика, работая на зарубежных фирмах в РФ. Ныне автомобильный сектор Полипластика возглавил относительно новый сотрудник Владимир Борисович Воронцов. Пожелаю ему успехов, а также терпения и удачи в довольно трудном и напряжённом деле.



Лунин Анатолий Сергеевич  
руководитель автомобильного сектора  
НПП «Полипластик»

**19 августа 2016 г.**

**P.S.** В сокращённом виде данная заметка в форме статьи «Полипластику – 25 лет!» опубликована в сентябрьском номере журнала «Полимерные материалы» (с. 64 – 66).