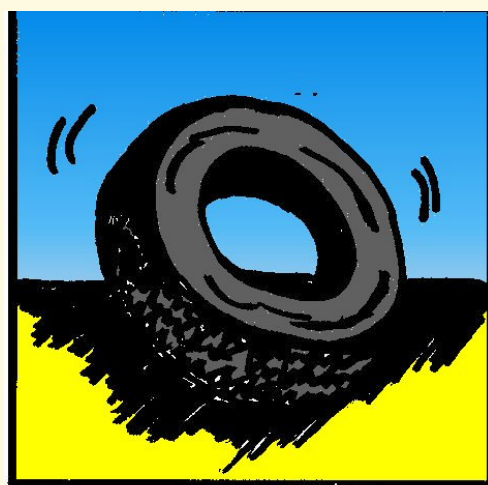


ICEM – Всемирная конференция по проблемам резиново-технической промышленности

Стамбул, Турция

6 – 7 апреля 2006 г.

Доклад о состоянии резиново-технической промышленности в мире



Подготовил Михаэль Вольтерс,
Сотрудник секретариата ICEM по резиново-технической промышленности

Содержание

Обзор	3
1. Сырье	5
1.1. Натуральный каучук	5
• <i>Таблица: Производство и потребление натурального каучука</i>	
1.2. Эластомеры (синтетический каучук)	7
• <i>Таблица: Производство и потребление синтетического каучука</i>	
• <i>Полибутадиены</i>	
• <i>Бутилкаучук (изобутилен-изопреновый каучук)</i>	
• <i>Нитрильный каучук (акрилонитрил)</i>	
• <i>Полихлоропрен</i>	
• <i>Бутадиен-нитрильный каучук (бутадиен-акрилонитрильный каучук)</i>	
• <i>Стирольный блочный сополимер</i>	
• <i>Фторкаучук</i>	
• <i>Полиолефиновые эластомеры</i>	
• <i>Эмульсионный бутадиен-стирольный каучук</i>	
• <i>Этилен-пропиленовые каучуки и эластомеры (EPDM и EPM)</i>	
2. Шинная промышленность	12
• <i>Основные экономические события 2004 г.</i>	
• <i>Инвестиции в шинную отрасль</i>	
• <i>Китай – рынок и задачи</i>	
• <i>Продолжение роста в Центральной и Восточной Европе</i>	
• <i>Новые глобальные игроки</i>	
• <i>Рост отдельных сегментов рынка</i>	
• <i>Новые технологии</i>	
2.1. Большая Тройка	18
2.1.1. Мишлен	18
2.1.2. Бриджстоун	19
2.1.3. Goodyear	20
2.2. Компания Континентал – особый случай?	21
3. Другие сектора резиново-технической промышленности	23
4. Задачи, стоящие перед профсоюзами в мире	25
4.1. Координация деятельности	25
4.1.1. Глобальная профсоюзная сеть в компании	25
4.1.2. Глобальная профсоюзная сеть в компании Бриджстоун	26
4.1.3. Глобальная профсоюзная сеть в компании Фройденберг	26
4.2. Охрана труда в резиново-технической промышленности	27
• <i>Особые проблемы в области охраны здоровья в шинной отрасли</i>	
• <i>Другие проблемы для здоровья в не-шинном секторе</i>	
• <i>Охрана окружающей среды, и что могут сделать профсоюзы</i>	
4.3. Трудовые конфликты - 2002 – 2006 гг.	28
• <i>Два конкретных примера</i>	
• <i>Международная солидарность</i>	

Обзор

Сектор резиновой и шинной промышленности - один из самых олигополистических из всех отраслей промышленности, в которых работает ICEM. На долю трех крупнейших производителей шин вместе взятых приходится 53% рынка.

Поскольку в нашем докладе речь идет о положении в различных отраслях резино-технической промышленности в мире, мы хотели бы представить нашим членским профсоюзам обзор экономического положения в этих отраслях, рассмотреть возможный ход развития событий на различных рынках и их влияние на трудовые коллективы и, таким образом, на жизнь рабочих этих компаний и их профсоюзов.

В процессе подготовки доклада стало очевидно, что уже появились некоторые важные новые тенденции. Во всех отраслях резино-технической промышленности наблюдается тенденция перевода производства в страны с низким уровнем зарплаты, но она не столь заметна из-за значительного роста спроса на продукцию резиновой промышленности - в особенности, на шины - вызванного ожидаемым промышленным подъемом в Китае, который начался в середине девяностых.

Резино-технические компании-поставщики автомобилестроительной промышленности, работающие по принципу «точно в срок» - системы производства, не предусматривающей крупных материально-производственных запасов, - часто находятся в непосредственной близости от автомобилестроительных компаний. Однако задача пунктуально соблюдать сроки поставки различных по объему партий зачастую трудно выполнима. Именно в этом сегменте резино-технической промышленности компании все больше применяют в сочетании резиновые детали и металлические части, высокочувствительную электронику, а также текстильные и тканевые элементы.

В силу этих причин взаимодействие между отдельными отраслями этих смежных секторов становится более динамичным. Во многих странах и регионах профсоюзы организованы по отраслевому признаку, поэтому в условиях, когда границы между отдельными отраслями становятся все менее четкими, неизмеримо возрастает необходимость во всесторонней координации между отдельными профсоюзами в защите прав трудящихся - как в национальном, так и в международном масштабе.

В докладе рассматривается также вопрос о ценах на сырье, которые значительно выросли, начиная с 2005 г., и признаков изменения этой тенденции нет.

Кроме того, в докладе подробно рассматриваются те требования, которые предъявляет к профсоюзам каждодневная работа на предприятиях. Переговоры об уровне зарплаты, забастовки и закрытие предприятий уже давно являются хорошо знакомым аспектом работы профсоюзов, однако возрастает актуальность обсуждения проблем контрактного труда и найма через агентства. Опыт прошлого показывает, что в тех областях, где преданные делу профсоюзные активисты приложили усилия по организации этой новой категории трудящихся, они столкнулись с беспрецедентно жестким давлением со стороны предпринимателей.

В докладе приводятся конкретные примеры того, как руководство компаний закрывало предприятия, утверждая, что их прибыльность недостаточно высока, а сами трудящиеся продолжали управлять предприятиями самостоятельно и оказывались в состоянии полностью гарантировать долгосрочную занятость.

Пока существует такое положение, в своем докладе мы призываем профсоюзы продолжать борьбу на передней линии огня и предлагаем идеи по ее ведению.

1. Сырье

В отраслях резиново-технической промышленности, как представляется, целесообразно разделить сырье на две группы:

1. Натуральный каучук, полученный на плантациях, где урожай, как и с другими культурами, зависит от воздействия окружающей среды – таких, как наводнения, засуха или вредители - и
2. Различные группы эластомеров, или синтетические каучуки, получаемые из сырой нефти. Эта группа материалов используется во многих производствах и для различных целей и превратилась в нечто большее, чем просто альтернатива природному каучуку.

Начиная с 1960 г., производство синтетического каучука в мире превышает производство натурального каучука. В настоящее время на долю эластомеров приходится 60% мирового производства каучука.

1.1. Натуральный каучук

Потребление натурального каучука в мире выросло с 5 миллионов тонн в 1990 г. до 7 миллионов тонн в 2004 г. Если эта тенденция останется неизменной, в 2010 г. может возникнуть серьезный дефицит натурального каучука: спрос на него составит 12 миллионов тонн при ожидаемом уровне производства 9,6 миллионов тонн.

Каучуконосное дерево гевея, из которого получают почти весь натуральный каучук, должно расти не менее 7 лет, прежде чем можно начинать его использовать для промышленных целей. Сок из дерева можно брать только в течение ограниченного периода: деревья старше 35 лет подлежат вырубке. В этой ситуации становится ясно, что даже если нынешние плантации будут расширены или созданы новые, прогнозируемый спрос невозможно будет удовлетворить вовремя.

Даже сегодня временами возникает небольшой дефицит – из-за гибели деревьев или неблагоприятных погодных условий. Это в особенности относится к Таиланду, Малайзии и Индонезии, на долю которых приходится около 70% производства натурального каучука в мире. Однако самая большая каучуковая плантация находится в Либерии (Африка). В США подан судебный иск, в котором компанию, которой принадлежит плантация, обвиняют в том, что условия труда на плантации негуманны и бесчеловечны. Более подробно об иске мы расскажем далее. Решение суда по данному иску может существенно повлиять на объем натурального каучука, предлагаемого на рынке.

Уже несколько лет шинная промышленность потребляет более 60% от общего объема натурального каучука, производимого в мире, и таким образом является главной движущей силой и решающим фактором развития резиновых отраслей промышленности. Однако доля натурального каучука в отдельных видах шин различается: так, компания Goodyear сообщает, что шины для грузового транспорта примерно на 80% состоят из натурального каучука, в то время как шины для легковых автомобилей – только примерно на 27%.

Натуральный каучук всегда будет важен для резиновой промышленности, поскольку до сих пор невозможно производить синтетический каучук, обладающий свойствами, сопоставимыми с натуральным каучуком.

Трудности выявления тенденции наглядно видны на следующем примере. В конце мая 2005 г. управляющий компании Goodyear Джо Джинго (Joe Gingo) заявил, что его компания увеличит инвестиции в исследования, чтобы постепенно заменить натуральный каучук синтетическим. Это обеспечит компании Goodyear большую независимость от дефицита каучука, прогнозируемого в 2010 г. Всего четыре недели спустя японская транснациональная шинная компания Bridgestone объявила, что увеличит долю натурального каучука в своей продукции, чтобы компенсировать рост стоимости синтетического каучука в результате резкого повышения цен на нефть за последний год.

Следующая таблица дает представление об изменении объемов производства, спроса и цен на натуральный каучук за последние годы.

Год	2002	2003	2004
Производство натурального каучука (в 1000 тонн)			
Лат. Америка	160	172	187
Африка	359	355	378
Ю-В Азия	5663	6199	6795
Азия (кроме ЮВА)	1209	1288	1332
<i>Всего</i>	<i>7350</i>	<i>7986</i>	<i>8640</i>
Потребление натурального каучука (в 1000 тонн)			
Северная Америка	1266	1225	1290
Лат. Америка	425	473	516
Европейский Союз	1182	1336	1307
Европа (кроме ЕС)	156	180	196
Африка	115	118	122
Азия /Океания	4312	4635	4901
<i>Всего</i>	<i>7540</i>	<i>7966</i>	<i>8333</i>
Соотношение предложение / спрос (в 1000 тонн)			
<i>Всего</i>	<i>-190</i>	<i>20</i>	<i>307</i>
Запасы натурального каучука (в 1000 тонн)			
<i>Всего</i>	<i>2060</i>	<i>2004</i>	<i>2311</i>

Год	2003	2004	2005
Цены на натуральный каучук (за тонну)			
SICOM, RSS3 в сингапурских \$	1879	2187	2500
Нью-Йорк, TSR20 в \$ США	1120	1350	1535

Источник: Rubber Statistical Bulletin from International Rubber Study Group (IRSG), 2/2006 (Статистический бюллетень по резиново-технической промышленности, подготовленный Международной группой по изучению резиново-технической промышленности (IRSG), 2/2006

Даже если по-прежнему имеются достаточные ресурсы натурального каучука, нет ни малейших сомнений относительно того, что в последнем квартале 2005 г. уже возникли серьезные проблемы - «узкие места» - с поставками нескольких

видов натурального каучука. Это, в частности, отразилось в росте цен на него за последние месяцы. В январе 2006 г. цена натурального каучука в Японии достигла своего наивысшего уровня за последние 21 год. Эта тенденция еще более наглядно проявилась на Нью-Йоркской фондовой бирже, где цена 1 кг TSR20 за короткое время поднялась до более, чем 2,00 долларов США – самое большое повышение со времени краха бразильского рынка каучука в 1914 г..

Сопоставление цен на натуральный и искусственный каучук (последние поднялись за несколько лет на 30% в результате резкого повышения цен на нефть) дает соотношение в более чем 110%.

Однако такое соотношение возникло только во второй половине 2005 г. До этого цены были столь низкими на протяжении многих лет, что страны-производители несколько раз безуспешно пытались добиться повышения цен на натуральный каучук. В настоящее время аналитики рынка единодушны во мнении, что цены на каучук будут продолжать расти.

1.2. Эластомеры (синтетический каучук)

Несмотря на то, что производство синтетического каучука составляет бóльшую часть ежегодного производства каучука, он реализуется относительно недавно. Возникали все новые и новые сферы применения различных эластомеров - и соответственно расширялось производство синтетического каучука, особенно в Северной Америке, Западной Европе и Японии. Ниже перечислены некоторые наиболее известные и коммерчески успешные синтетические каучуки:

Год	2002	2003	2004
Производство синтетического каучука (в 1000 тонн)			
Северная Америка	2300	2344	2409
Лат. Америка	614	644	674
Европейский Союз	2723	2755	2871
Европа (кроме ЕС)	1018	1175	1232
Африка	68	77	74
Азия / Океания	4180	4426	4721
<i>Всего</i>	<i>10900</i>	<i>11448</i>	<i>11974</i>
Потребление синтетического каучука (в 1000 тонн)			
Северная Америка	2123	2152	2139
Лат. Америка	659	689	795
Европейский Союз	2616	2657	2623
Европа (кроме ЕС)	819	925	931
Африка	98	109	104
Азия / Океания	4294	4725	5138
<i>Всего</i>	<i>10740</i>	<i>11339</i>	<i>11846</i>
Соотношение предложение / спрос (в 1000 тонн)			
<i>Всего</i>	<i>160</i>	<i>109</i>	<i>128</i>
Запасы синтетического каучука (в 1000 тонн)			
<i>Всего</i>	<i>3090</i>	<i>3273</i>	<i>3401</i>

Источник: *Rubber Statistical Bulletin from International Rubber Study Group*

(Статистический бюллетень по резиново-технической промышленности, подготовленный Международной группой по изучению резиново-технической промышленности)

Различные виды синтетического каучука с разными физическими и химическими свойствами, которые можно производить путем полимеризации целого ряда химических сырьевых материалов (мономеров), нашли разнообразное применение в различных отраслях промышленности.

В нижеприведенной таблице проводится сопоставление различных видов синтетического каучука и сферы их применения.

Название	Добавки для дорожного покрытия	Обувь	Клеящие вещества (Адгезивы)	Технические изделия	Шины	Контактные поверхности	Пластиковые добавки
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Латекс	X	X		X		X	

ESBR = эмульсионный бутадиен-стирольный каучук

SSBR = бутадиен-стирольный каучук, полученный полимеризацией в растворе

BR = полибутадиеновый каучук

NBR = бутадиен-акрилонитрильный каучук

EPDM= этилен-пропиленовый диеновый мономер

IIR = бутилкаучук (изобутилен-изопреновый каучук)

CR = полихлоропреновый каучук

TR = полисульфидный каучук

Источник: International Institute of Synthetic Rubber Producers, Inc. (IISRP) Международный институт производителей синтетического каучука, Инк. (IISRP)

- ✓ В количественном отношении, среди синтетических каучуков второе по значению место занимает **полибутадиеновый (BR)** каучук. В 1999 г. его потребление составило 1 953 тонны. Более 70% производимого полибутадиенового каучука используется в первую очередь в шинной промышленности (по данным IISRP). Он используется, в основном, в боковинах и на контактных поверхностях шин.
- ✓ **Бутилкаучук (IIR)**: Ежегодно используется около 650 тонн этого вида каучука - главным образом, в производстве внутренних камер шин для легковых автомобилей, велосипедов и т.п.
- ✓ Химическая устойчивость **нитрилового каучука (NBR)** к действию многих жидкостей, масел и химических агентов, - и, в особенности, устойчивость относительно недавно созданного гидратированного нитрилового каучука (HNBR), - делает его пригодным для применения в автомобильной промышленности, машиностроении и нефтедобывающей промышленности.

Гидратированный нитриловый каучук был впервые произведен в промышленных масштабах в 1984 г. и в настоящее время производится во всем мире только двумя производителями (Zeon Corporation, Япония, и Lanxess, Германия и США).

- ✓ Благодаря хорошим физическим свойствам **полихлоропрен (CR)** является синтетическим эластомером с чрезвычайно широкой сферой применения. Этот материал широко известен под названием неопрен. Ежегодно производится около 300 тонн этого материала. Во всем мире его производством занимаются лишь несколько компаний.

По данным IISRP, цифры за 2000 г. таковы:

Название производителя	Страна	Мощность
DuPont DOW (сейчас: DuPont Performance) Elastomers	США	100,000
Bayer AG (сейчас: Lanxess AG)	Германия	65,000
EniChem (сейчас: Polimeri; закрытие предприятия 09-2005)	Франция	40,000
Denki Kagaku Kogyo	Япония	48,000
TOSOH	Япония	30,000
Schowa-DDE (сейчас: Schowa-Denko)	Япония/США	20,000

Обрабатывающая промышленность в США, и особенно автомобильная промышленность в штатах Новой Англии, в настоящее время переживают трудности с поставками этого вида каучука. Причина этого – остановка производства французской компанией, а также снижение производства на предприятиях в США в результате разрушительных последствий ураганов Рита и Катрина в прошлом году. Больше других пострадала компания DuPont Performance Elastomers (DPE), самый крупный производитель и единственный поставщик этого вида каучука в США, помимо Lanxess. Сообщается, что ее единственный завод, продолжающий эффективно работать, – это завод в Луисвилле, штат Кентукки.

Завод в Луисвилле – одно из немногих предприятий компании DuPont в США, на котором рабочие организованы в профсоюз. Поскольку компания DuPont в США гордится тем, что она не ведет переговоров с рабочими, она, безусловно, считает это исключение досадным. По крайней мере, именно такое впечатление создалось у руководства ряда профсоюзов, в том числе представительного профсоюза USW (Объединенные рабочие сталелитейной промышленности Америки), когда руководство компании DPE недавно подтвердило представителям USW свое решение закрыть завод по производству неопрена в Луисвилле, штат Кентукки, в декабре 2006 г. Это решение принято в момент, когда некоторые компании в США, возможно, будут вынуждены закрыть свои предприятия в результате значительного дефицита неопрена. Однако DuPont Performance Elastomers (DPE) в настоящее время приняла решение перенести закрытие своего завода в Луисвилле на март 2007.

Другим решением проблемы дефицита поставок мог бы быть отказ от любых планов по введению карательных тарифных пошлин на импорт поли-

хлоропрена (CR) из Японии. Это оказало бы значительную помощь производителям из штатов Новой Англии. Однако это не решило бы проблему с угрозой закрытия завода в Луисвиле.

- ✓ **Нитрильный каучук (NBR)** – сополимер бутадиена с акрилонитрилом – материал широкого назначения благодаря своему составу и количеству мономерных звеньев. Физические и химические свойства бутадиен-нитрильного каучука создают практически бесконечное количество возможных сфер применения для него. Согласно анализу, проведенному IISRP, к 2005 г. прогнозировался рост его потребления в мире до 368 тонн. Основными производителями бутадиен-нитрильного каучука являются следующие компании:

- Lanxess (имеет предприятия в Канаде и во Франции)
- Girsal (Мексика)
- Hyundai (Южная Корея)
- JSR Corporation (Япония)
- Kumho (Южная Корея)
- Nantex (Тайвань)
- Nitriflex (Бразилия)
- PetroChina (Китай)
- Petroflex (Бразилия)
- Polimeri Europa (Италия)
- Zeon Chemicals (имеет предприятия в Японии, Великобритании и США)

- ✓ **Стироловые блочные сополимеры (SBC)** представляют собой самый большой по объему вид термопластичных эластомеров (TPE): их ежегодное потребление в мире составляет 1 200 тонн. В силу своих особых свойств, стироловые блочные сополимеры часто используются в качестве добавок для улучшения упругости или технологических характеристик конечного изделия.

- ✓ **Фторкаучук (FPM)** представляет собой фторуглеродный эластомер с высокой теплостойкостью и стойкостью к действию химических агентов. Он часто применяется в качестве герметизирующего материала. Его можно нагревать до температуры свыше 200 °С. Основные производители фторкаучука:

- DuPont Performance Elastomers
- Dyeon
- Ausimont
- Daikin

- ✓ **Полиолефиновые эластомеры (POE)** – относительно новый класс полимеров, созданный в начале девяностых годов: потребность в этом виде полимеров в мире составляет 200 тонн. Поскольку полиолефиновые эластомеры доказали свою пригодность для применения в гибких пластиках и для использования в целом ряде отраслей промышленности, прогнозируется удвоение спроса к середине текущего десятилетия.

- ✓ **Эмульсионные бутадиен-стирольные каучуки (ESBR)** являются самыми широко применяемыми синтетическими каучуками в мире. Различные сорта эмульсионных бутадиен-стирольных каучуков находят применение в качестве многоцелевых каучуков практически во всех отраслях резиновой промышленности, главным образом, в производстве шин и других резиновых изделий – таких, как конвейерные ленты. В нижеприведенной таблице перечислены основные производители эмульсионных бутадиен-стирольных каучуков и их предприятия. Информация взята из доклада, подготовленного Международным институтом производителей синтетического каучука (IISRP), данные которого базируются на цифрах, предоставленных членами этой организации.

Компания	Предприятие	Мощность (в тоннах)
Ameripol Synpol Co.	Порт Некес, Техас	235 000
Bayer Rubber Inc.	Сарния, Онтарио	20 000
DSM Copolymer Inc.	Батон Руж, Луизиана	150 000
Goodyear Tyre & Rubber Co.	Хьюстон, Техас	267 000
Industrias Negromex SA	Альтамира, Мексика	92 000
Petroflex	Каксиас, Бразилия	196 000
	Триунфо, Бразилия	65 000
Bayer SA	Ла Вантцено, Франция	80 000
DOW Chemical	Пернис, Голландия	85 000
	Шкопау, Германия	91 000
Dwory SA	Освенцим, Польша	104 000
EniChem SpA	Хайз, Великобритания	120 000
	Равенна, Италия	90 000
Karbochem Ltd.	Сасолбург, ЮАР	32 000
Hyundai Petrochemical	Дейсан, Корея	60 000
JSR Co.	Йоккайчи, Япония	215 000
Zeon Co.	Токуяма, Япония	190 000
Korea Kumho PC	Ульсан, Корея	180 000
SINOPEC	Пекин, Китай	80 000
TSRC	Каосяунг, Тайвань	105 000

*Источник: International Institute of Synthetic Rubber Producers (IISRP)
(Международный институт производителей синтетического каучука, Инк.
(IISRP))*

- ✓ **Этилен-пропиленовые каучуки и эластомеры (EPDM и EPM)** по-прежнему остаются марками синтетических каучуков, производство которых растет наиболее быстрыми темпами и которые применяются как материалы общего и специального назначения. Реализация этих видов каучука в 2000 г. выросла до 870 тонн. К сожалению, более современные данные отсутствуют.

2. Шинная промышленность

Шинная промышленность тесно связана с событиями в глобальной автомобильной промышленности. Большое увеличение цен на сырье за последние два года привело к снижению прибыли компаний. Однако в целом, компании сумели оправиться от удара, подняв цены на свою продукцию. Компании, работающие в долларовой зоне, лишь в небольшой степени выиграли в экономическом плане из-за слабости доллара.

Развитие мировой автомобильной промышленности шло очень неравномерно, в разных странах мира были свои победители и проигравшие. С одной стороны, на автомобильном рынке США наблюдалось падение спроса на автомобили, и резко упали продажи автомобилей, произведенных крупными корпорациями, такими как Дженерал Моторс и Форд, что незамедлительно сказалось на объеме продаж комплектного оборудования. С другой стороны, количество автомобильных покрышек, проданных в Японии, увеличилось на 13,9%. Крупнейшая корейская шинная компания Ханкук (Hankook) сообщила об увеличении продаж на 8,7% в 2005 г., что, в основном, объясняется все еще растущим спросом в Китае. Среди десяти крупнейших производителей автомобильных покрышек только компания Ханкук сумела улучшить свой мировой рейтинг в 2003 г., оттеснив японскую корпорацию Тоюо Тире на десятое место. Других изменений в рейтинге с 1 по 13 место за последние годы не произошло.

Доминирующее положение на рынке автопокрышек занимают три компании. Вместе они продают более половины всех шин в мире. Объем продаж компании номер 3 в этом списке в два раза превышает объем продаж компании номер 4. Из-за такой олигопольной структуры, большую важность приобретают фирменные названия (бренды). Именно поэтому почти все крупные шинные компании хотят выйти на рынок продаж комплектного оборудования. Продажа шин напрямую производителям автомобилей – не очень выгодный бизнес, который не приносит большой прибыли. Но рынок замены шин – чрезвычайно выгоден. Если водителю нравятся покрышки на его машине, он обычно стремится при их замене купить такие же.

Многие компании по производству автомобильных покрышек выпускают высококачественные шины в развитых странах и более дешевые и простые -- в развивающихся странах. Но такое разделение труда меняется в последнее время. В странах Центральной и Восточной Европы, Латинской Америки и Азии компании, в основном, являющиеся дочерними предприятиями ТНК, также начинают производить высококачественные шины.

Экономическое развитие в 2004 г.

В 2004 г. стоимость объема продаж шин в мире выросла на 15 %. Частично этот подъем объяснялся увеличением продаж на 1 %, а также изменением цен и обменных курсов, в особенности, ослаблением доллара. Общий объем продаж составил 92 млрд долларов. При этом доход 12 компаний – производителей шин составил 1 млрд долларов, таким образом, на их долю приходится 81 % мирового рынка.

место	компания	Объем продаж за 2004 г. (только шины)	Головной офис
1	Group Michelin	17,888.20 млн \$	Франция
2	Bridgestone Corp.	16,750.00 млн \$	Япония
3	Goodyear Tyre & Rubber Company	15,150.00 млн \$	США
4	Continental AG	6,100.00 млн \$	Германия
5	Pirelli S.p.A	4,043,50 млн \$	Италия
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3,150,00 млн \$	Япония
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2,863,80 млн \$	Япония
8	Cooper Tyre & Rubber Co.	2,081.60 млн \$	США
9	Hankook Tyre Co. Ltd.	1,902.50 млн \$	Южная Корея
10	Toyo Tyre & Rubber Co. Ltd.	1,618.10 млн \$	Япония
11	Kumho Tyre Co. Inc.	1,562.00 млн \$	Южная Корея
12	Grandtour Tyre Pte. Ltd.	1,045.00 млн \$	Сингапур

Источник: *Новости резиново-технической и пластмассовой промышленности (Rubber & Plastics News)*

Инвестиции в шинную отрасль

Последнее время наблюдается значительное увеличение инвестиционной деятельности в шинной промышленности. Европейский журнал резиново-технической промышленности (The European Rubber Journal) приводит следующие цифры:

Период времени	Общий объем инвестиций
2001-2002	1.6 млрд \$
2002-2003	1.2 млрд \$
2003-2004	2.0 млрд \$

Ниже приводится информация о самых важных и крупных инвестициях, заявленных в 2004 г.

- Российская группа СИБУР (SIBUR) планирует вложить **\$ 300 миллионов** в течение не уточненного периода времени в свои предприятия в Омске, Екатеринбурге, Волжске и Ярославле с целью модернизации производства и увеличения выпуска продукции.
- Континентал (Continental) планирует вложить **\$ 183 миллиона** в строительство нового шинного завода в Камакари в Бахии (Бразилия). В этом году завод должен начать выпускать продукцию.
- Компания Тоюо Тюре намеревается потратить **\$ 150 миллионов** на расширение своего предприятия по выпуску шин для пассажирских и коммерческих транспортных средств в округе Бартур, штат Джорджия, США.

- До 2008 г. компания Kumho Tyre планирует вложить **\$ 130 миллионов** для расширения нынешних производственных возможностей на своем предприятии в Нанжине, Китай
- Компания Континентал (Continental) планирует инвестировать **\$ 122 миллиона** в свое новое шинное предприятие в Бразилии с целью расширения производственных возможностей к 2008 г. и создания 1 000 новых рабочих мест в Бахии.
- Компания Пирелли (Pirelli) собирается вложить **\$ 115 миллионов** в разных странах мира для оснащения системами MIRS (Модульная интегрированная роботехническая система) своего предприятия по выпуску шин для транспортных средств большой грузоподъемности
- Бриджстоун (Bridgestone) намеревается инвестировать **\$ 106 миллионов**, чтобы усовершенствовать производство в Хофу, Япония
- Компания Мишлен (Michelin) планирует вложить **\$ 100 миллионов** в проект в Китае.

Более внимательное изучение всех инвестиционных планов крупных шинных компаний на 2004 г. демонстрирует их различные инвестиционные приоритеты. В верхней строчке списка стоит компания *Мишлен* с инвестиционными планами в размере приблизительно \$ 450 миллионов; *Континентал* неожиданно намного обогнал *Бриджстоун*. Размер его инвестиций составляет \$ 389 миллионов, а у *Бриджстоун* - \$ 300 миллионов. Компания *Goodyear Tyre & Rubber* испытывает финансовые сложности и занимает лишь 10-е место. Её инвестиционные планы составляют лишь \$ 32,2 миллиона!

Китай – рынок и задачи

Растущий спрос на рынках Китая имеет глобальные последствия. Этот факт подтверждается и тем, что в 2003 г. Китай оттеснил США и стал крупнейшим в мире потребителем каучука. Кроме того, многие глобальные шинные компании сумели улучшить свои показатели благодаря постоянно растущему спросу на шины. Однако все больше и больше китайских шинных компаний занимают места среди первых 75 крупнейших шинных и резиново-технических компаний мира. Китай сейчас стал крупнейшим в мире экспортером покрышек для грузовиков на американский рынок. В своем докладе за 2004 г. Европейский журнал резиново-технической промышленности (the European Rubber Journal) утверждает, что 16 китайских компаний уже заняли места среди ведущих 75 компаний. А три из них находятся в первой 20. Другим показателем растущей конкурентоспособности китайских шинных компаний стало получение в 2004 г. DOT-кода 120 компаниями (в 2000 г. их было 45). Данный код является подтверждением соответствия шин всем стандартам безопасности Министерства транспорта. Получение кода необходимо для экспорта шин в США.

Однако, целый ряд китайских шинных предприятий принадлежат ТНК или представляет собой совместные предприятия китайских и иностранных компаний. У Goodyear есть завод в Дальяне, у Бриджстоун – в Шеньяне, Тяньине и Вуксе, у Ханкук – два завода в Яксине и Хуяине. Континентал планирует инвестировать 300 миллионов долларов в строительство нового шинного завода в Китае. Зани-

мающая 12-е место среди шинных компаний корпорация Grandtour Tire Ptd Ltd, головной офис которой находится в Сингапуре, имеет 7 производственных площадок в Китае. Сейчас большая часть производимых покрышек в Китае экспортируется, однако можно ожидать, что в относительно ближайшем будущем большая часть производимой продукции будет поставляться на внутренний рынок.

Отдельное изучение рынка США показывает, что из-за глобального процесса разделения труда в период с 1997 г. по март 2004 г. количество занятых сократилось с 87.100 до 68.700, в то время как в период с 2001 г. по 2004 г. количество импортируемых шин увеличилось в два раза. Постепенное увеличение импорта шин до цифры в 100 миллионов продолжается. Ежегодный рост превышает 10 %. (источник: *Новости резиново-технической и пластмассовой промышленности, июль 2005 г.*) Доля импорта при замене шин уже составляет 35 %.

Продолжающийся рост в Центральной и Восточной Европе

Так же как и в Азии, ситуация в странах Центральной и Восточной Европы постоянно меняется. Некоторые крупные шинные компании перевели значительную часть своих производственных мощностей в Восточную Европу (самый яркий пример – немецкая компания Континентал) или увеличили свои нынешние производственные возможности. Другие компании, такие как Мишлен и Ханкук, начали строить новые производственные мощности по производству шин в Венгрии в 2005 г. В так называемом «автомобильном треугольнике» (Чешская Республика, Словакия и Венгрия), в котором у таких автомобильных компаний как Фольксваген/Шкода и Ауди есть свои предприятия, очень большое стратегическое значение имеет близость к потребителям. Поскольку все специалисты предполагают, что автомобильный рынок в Центральной и Восточной Европе будет расти, увеличивается и производство шин в этих странах.

Новые глобальные игроки

Есть и другие аспекты, которые указывают на изменения на мировом рынке. К примеру, российская компания Amtel приобрела голландскую компанию по производству шин Vredestein Banden B.V. за € 195,9 миллионов. Новой компании под названием Amtel-Vredestein теперь принадлежат три шинных завода в России и один в Нидерландах.

По-прежнему открытым остается вопрос о перспективах внутреннего рынка в России. Хорошим сигналом для российских шинных предприятий станет увеличение выпуска пассажирских и грузовых автомобилей, поскольку нынешний рынок по замене покрышек и возможности их экспорта не являются достаточным стимулом для российских шинных компаний.

Шинное производство в южном полушарии еще раз подтверждает, что действие транснациональных компаний охватывает не только страны Западной Европы, США и Японию. Так, вторая по величине индийская шинная компания Apollo Tyre приобрела компанию Dunlop Tyres International в Южной Африке и Зимбабве за \$ 200 миллионов. Поскольку рынок покрышек в Индии растет не так быстро как китайский рынок, некоторые производители шин выходят на иностранные рынки и укрепляют свое положение за счет повышения производительности труда.

Перспективы Индии, как у России, не ясны. На рынках обеих стран доминирующее положение принадлежит в настоящее время национальным компаниям, а спрос на шины хотя и увеличивается, но не такими быстрыми темпами как в Китае или в некоторых других странах.

Рост отдельных сегментов рынка

Помимо различного хода событий в разных регионах мира, по-разному развиваются и отдельные сегменты шинного рынка. Независимые эксперты предсказывают сохранение до 2008 г. нынешних узких мест в производстве покрышек для внедорожников. Кроме того, предполагается, что в ближайшие годы в разных странах будет расширяться горнодобывающая промышленность, таким образом, ожидается увеличение спроса на покрышки для землеройных машин. Производители шин могут по-разному реагировать на увеличение спроса. Они могут делать инвестиции в соответствующее производство, объединять свои производственные мощности и продавать отдельные элементы.

Компания Goodyear, например, продала американской компании Titan Tyre Corporation свое производство автопокрышек для с/х машин, а Continental в Северной Америке (Continental North America) уже трижды предпринимал попытки продать свои предприятия по производству шин для внедорожников.

Определенную роль для достижения необходимой финансовой консолидации играет концентрация усилий на основной производственной деятельности и продажа неосновных сегментов. Пример компании Continental Tire North America (CTNA) показывает, насколько недалекими могут быть решения руководства. В начале 2005 г. CTNA объявила о продаже своего предприятия по производству шин для внедорожников в г. Браун, Огайо. Вначале партнером была выбрана немецкая компания Roesler Group, затем - Titan International. А сейчас, весной 2006 г. в качестве возможного партнера уже предполагается инвестиционная группа Pensler. Поскольку на предприятии в Огайо есть профсоюз (USW), и он еще должен провести переговоры о заключении соглашения о преемственности, без которого договор о продаже не имеет юридической силы, переходный период затягивается.

Roesler первым отказался от сделки, его примеру последовала компания Titan International. В деловых кругах ходили слухи, что заключение сделки откладывалось не из-за переговоров с профсоюзами, а из-за того, что CTNA намеренно затягивала переговоры, чтобы получить как можно больше прибыли от продажи покрышек для внедорожников. Это объяснение представляется правдоподобным, поскольку в 2005 г. производство автопокрышек для внедорожников оставалось узким местом в автомобильной промышленности. Сейчас компания CTNA нашла другого возможного инвестора для данного предприятия. Недальновидная политика Совета директоров в оценке прибыльности инвестиций привела к дефициту средств на предприятии, которое не сумело воспользоваться сложившейся ситуацией на рынке.

В настоящее время другие компании по производству шин объявили о намерении расширить свои производственные мощности в США и в своих странах (Bridgestone, Michelin North America, Yokohama Rubber и Goodyear).

Новые технологии

Новая линия производства шин типа Run Flat – это изобретение последних лет. Такая шина представляет собой покрышку с усиливающими вставками в боковинах, что позволяет удержать вес автомобиля в случае падения давления. На этих покрышках можно проехать многокилометровое расстояние со скоростью до 80 км/час зачастую с нулевым давлением в шине. Компания Мишлен предлагает другой вариант. Новый тип шины называется система PAX и состоит из кольца, изготовленного из твердой резины или пластика, которое помещается в покрышку (между ободом и шиной). В результате в случае прокола шины, на ней можно доехать до ближайшей мастерской. Это избавляет от неудобства и необходимости менять колесо и возить с собой запаску, а также приводит к значительному сокращению веса автомобиля и потребления бензина.

В октябре 2005 г. компания Мишлен объявила о том, что переводит свою линию «Прочная технология» (MDT) на производство шин для грузовиков и планирует в ближайшие годы инвестировать € 400 миллионов на закупку необходимого оборудования. Новая технология позволит выпускать шины с улучшенным профилем и структурой. Несмотря на постоянный абразивный износ протектора, его профиль постоянно восстанавливается благодаря так называемым «водным чешуйкам», что гарантирует хорошее сцепление протектора в течение всего срока службы шины. Кроме того, трехмерный рисунок шинного протектора удлиняет срок службы и сцепление колеса с дорогой.

Новая технология позволяет накручивать стальную проволоку длиной в 400 м.

В результате покрышка становится легче, вес моста грузовика сокращается до 130 кг. В то же самое время проходимое расстояние увеличивается в два раза, и грузоподъемность увеличивается на 400 кг (расчеты для 7-тонного грузовика).

Другая инновация в области производства коммерческого транспорта – широкие шины. Компания Hankook North America недавно представила потребителям шину шириной 75 см. Однако ожидается, что их производство вскоре прекратится, поскольку существует ограничения ширины шин, что связано не только с производственным процессом, но и с безопасностью шин в долгосрочном плане. Компания Мишлен также выпускает очень широкие шины для грузовиков модели X один.

Изменение состава резины для производства шин также может привести к значительным результатам. Крупные компания прибегают к этим изменениям для производства так называемых «зеленых шин». Зеленые шины означают снижение трения качения, в результате чего автомобили с зелеными шинами потребляют меньше бензина (компания Мишлен предполагает, что сокращение составит 3 %).

Компания Бриджстоун недавно объявила об изобретении шин с несколькими полостями. У этих шин ходовые качества лучше, чем у камер с одной полостью. В январе 2006 г. японская компания Тоуо открыла новое предприятие по производству шин в Уайте, Джорджия, США стоимостью в \$ 180 миллионов. На заводе будет использоваться высокоавтоматизированная система по производству шин, разработанная этой компанией – Усовершенствованный модуль по производству шин (Advanced Tyre Operation Module (A.T.O.M.)), который представляет собой производственную технологию, уже применяющуюся на предприятии ком-

пании в Японии. Эта технология полностью устраняет процесс сборки шин, что позволяет предприятию работать с 30 % от обычного штата рабочих. Такая ситуация ставит большие задачи перед соответствующими профсоюзами в плане защиты интересов рабочих, которых они представляют.

Эта технология не является абсолютно новым изобретением. Мишлен начал свой производственный процесс с технологии СЗМ, другие производители шин последовали этому примеру. У компании Бриджстоун есть BIRD, у Пирелли - система MIRS. У компаний Goodyear и Континентал также есть свои системы, позволяющие сократить место и занятость. Новые системы занимают 10% пространства, необходимого при старой технологии. Будущее покажет, можно ли производить шины на тех же производственных площадках, что и автомобили.

2.1. Большая тройка

На долю Большой тройки приходится более 53 % шинного рынка. Объем продаж компании, занимающей четвертое место, составляет всего половину объема продаж компании номер три, что служит хорошей иллюстрацией олигопольного характера этой отрасли. Такая ситуация приводит к необходимости дать краткое описание того, что представляют собой эти компании. Все эти три компании активно работают по всему миру, при этом компания Мишлен практически производит только шины, в то время как Бриджстоун и Goodyear Tyre & Rubber выпускает и другие резиново-технические изделия. На мировом рынке продаж резиново-технических изделий Бриджстоун занимает третье место, а Goodyear – одиннадцатое.

2.1.1. Мишлен

Головной офис компании:	г. Клемон-Ферран (Clermont-Ferrand), Франция
Адрес в Интернете:	www.michelin.com
Количество занятых:	127.000 (в 2004 г.)
Производственные площадки:	74 в 19 странах
Каучуковые плантации:	6 в Бразилии и Нигерии
Присутствие на рынке:	в 170 странах
Объем продаж :	€ 15.590 миллионов (+ 3,6 % в 2005 г.)
Прибыль:	€ 889 миллионов (+ 35,9 % в 2005 г.)

Компания Мишлен продала 194 млн шин в 2004 г., 53% (+0,7%) в Европе включая Россию, 33% (-1,6%) в Северной Америке и 14 (+ 0,8%) в других регионах.

Самое крупное шинное производство в Европе находится в г. Ольштыне, Польша. Похоже, что этой тенденции следуют и другие производители шин. Завод компании Континентал в г. Отроковице, Чешская Республика сейчас стал самым крупным шинным предприятием в мире.

Большой резонанс вызвало в прошлом году неучастие компании Мишлен в Формуле 1, что было следствием провала на соревнованиях Гран При в США, когда 11 команд не смогли принять участие в гонках, так как компания Мишлен отозвала свои шины из-за соображений безопасности, не уведомив об этом заблаговременно. До этих событий Мишлен занимала господствующее положение

в этой сфере, причем Бриджстоун поставляла шины только Феррари и ряду других команд. Сейчас, когда Бриджстоун пытается закрепиться в этой престижной сфере, Мишлен, похоже, уже преодолела последствия своей публичной неудачи.

Инвестиции Мишлен в предприятие по производству шин для землеройных машин, находящемуся в г. Лексингтоне, штат Южная Каролина, составили \$ 85 миллионов и представляют собой самое крупное вливание капитала за последние месяцы. Производственные мощности в Лексингтоне увеличатся в два раза, что, в частности, вызвано ростом спроса на шины для горного оборудования.

2.1.2. Бриджстоун (Bridgestone)

Головной офис компании :	Токио, Япония
Адрес в Интернете:	www.bridgestone.co.jp
Количество занятых:	113. 699 (2004 г.)
Производственные площадки:	140 предприятий, среди них - 47 шинных заводов в 25 странах
Каучуковые плантации:	не менее 5 в Китае, Таиланде, Индонезии и Либерии
Присутствие на рынке:	более чем в 150 странах
Объем продаж:	2.691,0 миллиардов ¥ = + 8.2 % (2005 г.)
Прибыль:	180,8 миллиардов ¥ = + 58,0 % (2005 г.)

Большой рост прибыли вызван одноразовым явлением, а именно – пенсиями компании.

В 2005 г. доходы от продаж распределялись следующим образом: Япония - 36,5%, США – 36,4%, Европа - 11,5% и другие регионы – 15,6%.

Несмотря на полученную высокую прибыль, в 2005 г. компания Bridgestone Firestone North American Tyre занималась урегулированием судебного разбирательства с автомобильной компанией Форд (Ford Motor Company) по поводу отзыва шин в 2001 г. по причинам сомнения в безопасности их использования. Бриджстоун согласилась выплатить Форду \$ 240 миллионов. Считалось, что шины стали причиной аварии внедорожника, изготовленного на предприятии компании Форд. В результате аварии погибло несколько человек. Это урегулирование, однако, не рассматривалось как признание компанией Бриджстоун своей вины. До настоящего времени компания Форд всегда проигрывала в американских судах при рассмотрении исков, поданных семьями пострадавших. Бриджстоун уже потратила \$ 440 миллионов на отзыв своих шин. Однако в головном офисе Бриджстоун за последние годы скопилось достаточно запасов, и показатели функционирования компании не очень пострадали.

В 2005 г. Бриджстоун объявила о своем намерении вложить \$ 100 миллионов в строительство завода по производству синтетического каучука в Гаундонге, Китай.

В федеральном иске, который был подан в США в 2005 г., компания Бриджстоун/Файэрстоун обвинялась в том, что на ее каучуковых плантациях в Либерии рабочие трудятся в условиях настоящего рабства. В опубликованных в газетах сообщениях рабочие описывали свои условия труда на самой крупной плантации в мире как абсолютно негуманные. В результате этих событий в феврале 2006 г.

почти все 6.000 рабочих каучуковой плантации объявили забастовку, требуя улучшения условий труда и повышения заработной платы. Забастовка продолжалась одну неделю, после чего было объявлено, что все стороны провели встречу с целью достичь стабильного улучшения условий труда рабочих.

Необходимо дождаться результат переговоров, а также завершения рассмотрения иска в США. ICEM необходимо установить контакт с профсоюзом, который несколько лет назад состоял в ICEM непродолжительное время. Однако в сообщениях с места проведения забастовки говорится о том, что рабочие недовольны действиями профсоюза, обвиняя его руководство в слишком тесных контактах с управляющими плантации.

2.1.3. Goodyear Tyre & Rubber

Головной офис компании:	Ейкрон, Огайо, США
Адрес в Интернете:	www.goodyear.com
Количество занятых:	более 80.000 (в 2005 г.)
Производственные площадки:	99, при этом 44 шинных предприятия находятся в 28 странах
Каучуковые плантации:	0, последние были проданы в 2005 г.
Присутствие на рынке:	практически во всех странах
Объем продаж:	\$ 19,70 млрд = + 7 % (2005 г.)
Прибыль:	\$ 228 млн = + 50 % (2005 г.)

Продажи шин в 2004 г. распределялись следующим образом: Северная Америка (48,6%), Европейский Союз (27,7 %), Восточная Европа, Ближний Восток и Африка (7,9 %), Латинская Америка (7,7%) и Азиатско-Тихоокеанский регион (8,1%).

Показатели деловой активности свидетельствуют о том, что в 2005 г. в компании Goodyear были достигнуты самые хорошие результаты начиная с 1998 г. Шесть кварталов подряд компания несла убытки, и, наконец, первый квартал 2004 г. принес прибыль. Бюджет компании по-прежнему страдает из-за финансовых проблем. Основные из них – это большие выплаты по возврату кредитов и недостаточно обеспеченные пенсии сотрудников компании. За последние годы были сокращены некоторые льготы сотрудников. Переговоры на эту тему были нелегкими для Профсоюза работников сталелитейной промышленности (USW), который представляет интересы трудящихся компании.

Начиная с 2003 г., компания Goodyear закрыла три из своих шинных предприятий: г. Хантсвилль, Алабама, США (1.000 трудящихся), Гватемала (около 50 трудящихся) и Вулверхэмптон (Великобритания)

Ураганы *Катрина* и *Рита* увеличили финансовые проблемы компании – потери составили \$ 21 млн. Из-за причиненного ущерба ей пришлось сократить выпуск продукции в Северной Америке на 30%.

В сентябре 2005 г. председатель компании Goodyear и ее главный управляющий Роберт Дж. Киган объявил о необходимости сокращения расходов на \$ 250 миллионов в последующие три года с тем, чтобы улучшить финансовые показатели компании. Эти меры будут включать и закрытие дорогостоящего шинного производства. Однако в своем выступлении он не назвал конкретные цифры и страны, которые будут затронуты этими процессами.

В декабре 2005 г. Goodyear выкупила остававшиеся 50% в совместном предприятии Южно-Тихоокеанские шины (South Pacific Tyres (SPT), которое имеет предприятия в Австралии и Новой Зеландии.

2.2 Компания Континентал (Continental AG) – особый случай?

Головной офис компании:	Ганновер, Германия
Адрес в Интернете:	www.conti-online.com
Количество занятых:	80.586 (2004 г.)
Предприятия:	100, из них 29 – это шинные предприятия, расположенные в 29 странах
Объем продаж:	12.597,4 млн € = + 9,2% (2004 г.)
Прибыль:	1.096 млн. € = + 28,2 % (2004 г.)

"Конти", так компания называет себя в своих структурах, в начале 1990-х гг. была кандидатом на поглощение другими компаниями. Тем не менее, компания сумела в последующие годы обеспечить свое развитие, однако игнорируя интересы сотрудников и профсоюзов. Закрытие якобы убыточных предприятий в Австрии, Бельгии, Швеции, США и Германии привела к потере рабочих мест. Кроме того, компания все увеличивает давление на своих сотрудников в Германии, настаивая на 40-часовой рабочей неделе и не увеличивая их заработную плату, хотя компания работает с прибылью. Этот вопрос привел недавно к трудовому конфликту на предприятии по производству автомобильных шин в Ганновере-Штокене в 2005/2006 гг.

Континентал – единственная компания в Европе, которая так последовательно и практически бескомпромиссно переводит свои производственные мощности в так называемые «страны с низкой заработной платой». В 1993 г. Конти приобрела чешский шинный завод Varum Tyre в Отроковице. Сейчас он стал крупнейшим шинным предприятием в мире. В прошлом году на нем было произведено 18 миллионов шин. На 2006 г. запланирован выпуск 27 миллионов шин, что в 17 раз превысит количество шин, произведенных в 1993 г. На экспорт идет 80% всех производимых шин.

В центре трудового конфликта в Германии были попытки руководства Конти закрыть прибыльное предприятие (2005 г.: валовая прибыль - 400 млн евро). Сделано это было внезапно и после достижения соглашения о гарантиях занятости. И хотя Конти вывело свое шинное производство с территории Германии, компании Мишлен, Пирелли и Goodyear поступают прямо наоборот и делают инвестиции в новые технологии и создание дополнительных мест в Германии.

На всех предприятиях в Германии состоялись демонстрации и заседания рабочих советов. Свой протест высказал и Европейский рабочий совет, в состав которого входят представители трудящихся всех европейских стран. В результате было принято согласованное решение, согласно которому будет приостановлено запланированное закрытия завода в Ганновере-Штокене, производственный процесс продолжится и рабочие места будут сохранены до 2007 г., после чего компания предложит альтернативное трудоустройство увольняемым рабочим.

Впервые акции протеста проводились при совместном участии профсоюзов IG BCE и IG Metall Union, что помогло создать единый фронт борьбы.

На вопрос, необходим ли единый фронт на международном уровне, можно получить ответ, проанализировав реакцию руководства компании на ситуацию в двух других случаях. Весной 2005 г. руководство южно-африканского предприятия в г. Порт Элизабет ожидало, что Национальный профсоюз горняков Южной Африки (NUMSA) согласится на введение дополнительной смены в выходные с тем, чтобы сократить расходы на оплату труда по сравнению с другими предприятиями Конти. Во время встречи с руководством предприятия профорги и представители их профсоюза сослались на существующее трудовое соглашение и применимые положения этого соглашения. Однако, это не устроило руководство предприятия, которое отказалось оплачивать дополнительную работу в выходные дни и пошло на увольнение некоторых сотрудников без консультации с профсоюзом, что представляет собой нарушение законов ЮАР. НПГЮА (NUMSA) обратился в суд с двумя исками, выиграл оба дела, однако в момент написания доклада уволенные сотрудники так и не были восстановлены на работе.

В конце 2005 г. представители головного офиса компании Конти в Ганновере заявили, что воспользуются переговорами о заработной плате, которые были запланированы на апрель 2006 г. с американским профсоюзом USW на предприятии в Шарлотте, Северная Каролина, для того, чтобы сократить расходы на оплату труда на 35 %. Профсоюзу была предоставлена «возможность» решить, как лучше провести грандиозное сокращение заработной платы и медицинского страхования. Компания заявила при этом, что сокращение расходов на \$ 32 млн обсуждению не подлежит. Такого рода трудовые конфликты можно только называть шантажом и проведением политики выжженной земли.

Поскольку профсоюз не дал своего согласия на такие меры, руководство компании заявило в прессе, что будет сокращено 513 рабочих мест в два этапа (почти половина всех трудящихся). Масло в огонь подлило и другое сообщение руководства Конти, а именно, что на другом предприятии Конти в США в Маунт Вернон, где нет профсоюза, сокращение заработной платы составит всего 10%, а также будет инвестировано от \$ 60 до 70 млн в модернизацию предприятия. Профсоюз USW неоднократно пытался создать профсоюзную организацию на предприятии в Маунт Вернон, но не сумел преодолеть злобную анти-профсоюзную кампанию, которую каждый раз начинало руководство компании.

Чтобы дать отпор безответственному поведению руководства компании, очень важно, чтобы все заинтересованные профсоюзы и предприятия объединили свои усилия, установив связь друг с другом с тем, чтобы лучше координировать свои совместные действия.

3. Другие сектора резиново-технической промышленности

Помимо шинной промышленности, есть и другие сектора резиново-технической промышленности, деятельность которых тесно связано с автомобильной промышленностью. Первые 13 мест из 50 крупнейших «не-шинных резиново-технических компаний» принадлежат компаниям-поставщикам автомобильных фирм. Из ведущих 50 компаний 39 относятся к этой категории.

Другие сферы деятельности в этом секторе включают производство синтетического каучука. Если это не компании, принадлежащие типичным резиново-техническим корпорациям, таким как Бриджстоун или Goodyear, то они в основном работают в химической промышленности. Некоторые примеры таких компаний - BASF, DOW Chemical, DuPont и Lanxess.

Другое производство – это изготовление резиновых перчаток. Например, в медицинской сфере – это операционные перчатки, также производство презервативов. В обеих областях можно ожидать увеличения объема выпускаемой продукции. Однако, в связи с ожидаемым дефицитом производства естественного каучука не позже 2010 г., эти сферы деятельности будут испытывать отрицательное воздействие, так как транснациональные шинные компании останутся, по-прежнему, крупнейшими потребителями и, в случае необходимости, смогут предложить более высокую цену, которая станет недоступной для большинства компаний среднего размера, занимающихся производством резиновых перчаток и презервативов.

В рейтинге за 2005 г. ожидаются большие изменения в связи с поглощением в октябре 2004 г. немецкой компании Феникс (Phoenix AG) корпорацией Континентал (Continental AG). До этого события компания Континентал занимала 6-е место, а Феникс – 15-е. Объемы продаж обеих компаний превышают показатели французской компании Hutchinson SA Group, занимающей в настоящее время 1-е место. Но лишь время покажет, сохранится ли такой объем продаж, потому что в феврале 2006 г. Континентал продала датской компании Equity-Funds Gilde компанию Станкевич (Stankiewicz), ранее принадлежавшую Фениксу и специализирующуюся на производстве изоляционных изделий от шума ,

Ведущиеся в настоящее время дискуссии в области производства синтетического каучука касаются американского производства. Итальянская компания Полимери (Polimeri) закрыло свое дочернее французское предприятие по производству хлоропрена из-за проблем с поставками хлора. Другое предприятие, принадлежащее американской компании Дюпон (DuPont Performance Elastomer), серьезно пострадало во время прошлогоднего урагана, и работа на нем временно приостановлена. В США остались только два производителя, это компания Lanxess Corp. и завод корпорации DuPont Performance Elastomer в Луизиане, который планируется закрыть в конце 2006 г., хотя на его продукцию есть спрос на внутреннем рынке.

Компании Lanxess и DuPont Performance Elastomer поставляют свою продукцию только постоянным клиентам, в результате чего многие суб-поставщики, особенно на восточном побережье, остаются не у дел и будут вынуждены в ближайшее

время закрыть свои компании. Принимая во внимание тот факт, что компания DuPont Performance Elastomer заявила, что не собирается пересматривать свое решение о закрытии предприятия, было объявлено, что производство в Луизиане продлится до марта 2007 г. Компании восточного побережья США настоятельно просят правительство отменить штрафные санкции, введенные на японский хлопок, с тем, чтобы сохранить свое производство и гарантировать рабочие места своим сотрудникам.

Ирония судьбы заключается в том, что предприятие в Луизиане – один из немногих заводов Дюпона в США, на котором не только существует профсоюз, но и есть действующий договор о заработной плате. В этой связи американский профсоюз USW убежден, что компания Дюпон приняла политическое решение, которое противоречит экономическим интересам компании.

4. Задачи, стоящие перед профсоюзами всего мира

4.1. Координация деятельности

В данном докладе уже говорилось неоднократно, какую большую важность в нынешних условиях приобретает усиление совместных координированных международных усилий профсоюзов для эффективной работы с транснациональными компаниями. Создание в соответствии с Договором ЕС Европейских рабочих советов помогло не допустить натравливания предприятий друг против друга, так как руководству компаний приходится отчитываться о результатах своей экономической деятельности перед рабочими советами и разъяснять их. Однако на международном уровне практика стравливания предприятий используется весьма часто.

ICEM ранее уже предпринимала попытки усиления своей координационной функции и создавала всемирные профсоюзные сети, способствующие быстрому обмену информацией и, таким образом, целенаправленным действиям членских организаций.

До настоящего времени в секторе резиново-технической промышленности используются два метода работы. После создания всемирной профсоюзной сети был создан координационный комитет, в ответственность которого входит обеспечение обмена информацией о профсоюзной деятельности и сообщения в виде бюллетеня о проведении национальных переговоров по вопросам заработной платы и трудовых конфликтах с руководством компаний.

Второй вид работы – это заключение всемирного глобального рамочного соглашения с компанией Фройденберг (Freudenberg Group). Подписанием этого соглашения руководство компании гарантирует соблюдение основных прав человека и профсоюзных прав на всех своих предприятиях.

4.1.1. Глобальная профсоюзная сеть в компании Goodyear

Эта сеть была создана в марте 1999 г. по инициативе американского профсоюза USW. В ее создании участвовало более 100 представителей профсоюзных организаций из 16 стран. Был избран руководящий орган, и в 2001 г. опубликован первый информационный бюллетень «Глобальная солидарность» ("Global Solidarity"), который продолжает выходить на нерегулярной основе. Кроме этого, профсоюзные представители стран Азиатско-Тихоокеанского региона проводят встречи один раз в два года, которые организуются предприятиями компании Goodyear. Последняя такая встреча прошла в августе 2005 г. в Маниле.

Основная тема последнего обсуждения – увольнение Анана Пол-унга (Anan Polung), председателя профсоюзной организации завода Goodyear в Бангкоке, Таиланд. Руководство предприятия обвинило его в привлечении в профсоюз контрактных и временных рабочих. После писем протеста, направленных местному руководству предприятия генеральным секретарем ICEM Фредом Хигсом и заявлением ICEM для прессы, которые было опубликовано мировой прессой, Анан Поль-унг был восстановлен на работе. К сожалению, менее успешными, чем можно было бы надеяться, оказались усилия задействовать в компании соли-

дарности профсоюзную сеть Goodyear. В будущем необходимо будет улучшать качество этой деятельности.

4.1.2. Глобальная профсоюзная сеть в компании Бриджстоун (Bridgestone)

Профсоюзная сеть в компании Бриджстоун была создана по инициативе 9 профсоюзов. Первое заседание руководящего органа состоялось в Токио в апреле 2001 г., затем заседания проходили ежегодно. Последнее заседание руководящего органа вновь состоялось в Токио в июне 2005 г., а предпоследнее – в Бразилии. Время от времени в этой профсоюзной сети также выходит информационный бюллетень.

Главная проблема, обсуждаемая в этой профсоюзной сети, – это, конечно, нынешний трудовой конфликт, касающийся условий труда на плантации компании Файэрстоун (Firestone) в Либерии. Дело началось с того, что Международный фонд по защите прав трудящихся выдвинул обвинение против компании Бриджстоун-Файэрстоун Северной Америки и подал иск в суд. Компания Бриджстоун обвиняется в использовании рабского труда на своих плантациях в Либерии. Очень сложно получить достоверную информацию о состоянии дел на плантации, так как представители профсоюзов – членов ICEM официально не участвуют в процессе. Более того, согласно сообщениям, опубликованным в печати, председатель профсоюзной организации на плантации не пользуется доверием рабочих.

4.1.3. Глобальное рамочное соглашение с компанией Фройденберг (Freudenberg).

Глобальное рамочное соглашение с компанией Фройденберг, занимающей второе место среди не-шинных предприятий резиново-технической промышленности, было подписано в июле 2000 г. руководством компании, немецким профсоюзом

IG BCE и ICEM. Затем оно было продлено. Цель секретариата ICEM при подписании таких соглашений – способствовать международной деятельности, которая может вдохнуть жизнь в соглашения и расширить профсоюзное сотрудничество.

Особая задача для данной профсоюзной сети – оказание поддержки американским профсоюзам в их стремлении организовать профсоюзные организации на предприятиях компании Фрейденберг в США. В прошлом году ICEM и IG BCE провело несколько встреч с руководством этой немецкой компании. В целом, достигнутые результаты нельзя назвать удовлетворительными. Однако, мы будем, по-прежнему, идти по этому пути вместе с нашими американскими членскими организациями.

Еще один элемент работы – интенсификация профсоюзных контактов с Европейским рабочим советом. К примеру, когда открывается новое предприятие в странах Центральной или Восточной Европы, особенно, если это «зеленая зона», на нем нет профсоюза. Европейский рабочий совет, в таком случае, оказывает помощь соответствующему профсоюзу в создании местной профсоюзной организации на предприятии. В этой деятельности ICEM может всегда рассчитывать на поддержку EMCEF, с которым осуществляется тесная координация всей деятельности в Европе.

4.2. Охрана труда в резиново-технической промышленности.

Почти все трудящиеся, занятые в резиново-технической промышленности, являются членами IСЕМ и ее членских организаций. Поэтому для организаций необходимо быть хорошо информированными относительно условий труда на предприятиях резиново-технической промышленности. Именно в этой отрасли работают многие ТНК, деятельность которых в сфере охраны труда и окружающей среды, безопасности выпускаемой продукции подпадает под очень строгий контроль в их собственных странах. IСЕМ всегда придерживалась той точки зрения, что компании должны применять самые высокие стандарты в своей деятельности на любых своих предприятиях независимо от того, есть ли такие требования в законодательстве соответствующих стран.

IСЕМ также неоднократно призывала к дальнейшей разработке требований в сфере охраны труда и внимательно следит за деятельностью по выявлению и лечению особых профессиональных заболеваний и стрессов на рабочих местах в резиново-технической промышленности.

Особые проблемы в области охраны здоровья в шинной промышленности

Проведенные многочисленные исследования доказали, что некоторые материалы и вещества, выделяемые при производстве шин, могут вызывать раковые заболевания, которые признаются в качестве профессиональных заболеваний в ряде стран. В то же самое время существуют решения этой проблемы, начиная от сокращения контакта трудящихся с данными веществами до полного исключения такого контакта. Доказано, что веществами, вызывающими раковые заболевания, являются:

- Ароматические амины
- Асбест
- Бензин
- Бутадиен 1.3
- Хлорированный углеводород
- Древесная пыль
- Ионизированное излучение
- Нитросамин

Ароматические амины давно являются предметом изучения потому, что, согласно данным IАО, помимо других заболеваний они вызывают рак мочевого пузыря. Рак мочевого пузыря считается профессиональным заболеванием, которое выявляется на ранних этапах развития болезни.

Особую опасность представляют собой нитросамины, образующиеся при вулканизации шин. Они также частично содержатся в саже. Даже в виде готового изделия шины продолжают выделять нитросамин в окружающую среду в течение всего времени использования.

Другие проблемы касаются физического риска, например, наличие шума, жары, выполнение монотонных повторяющихся операций, в связи с чем возникает необходимость изменения последовательности выполняемых движений.

Еще одно заболевание, которое лишь в редких случаях, ассоциируется с конкретным химическим веществом, - дерматит, т.е. особая аллергическая реакция кожи на некоторые вещества.

Во многих странах растет продолжительность жизни; в то же самое время увеличивается использование сменной работы и все большее использование машин с одновременным сокращением заработной платы. Непрерывное производство привело к работе в смены, продолжающиеся 12 часов. Такая организация работы может иметь очень плохие последствия для здоровья всех трудящихся. В некоторых странах для тех, кто работает в смену, предусмотрены особые условия труда. Также разрабатываются концепции использования сменной работы с наименьшим риском. IСЕМ считает, что необходимо использовать эти концепции во всех сферах деятельности.

Другие проблемы для здоровья в не-шинном секторе резиново-технической промышленности

В этой области производится большое количество синтетического каучука с использованием самых разных органических растворителей. В связи с применением растворителей, таких как гексанол, трихлорэтан и гептан возникает дополнительный риск для здоровья.

Все большее значение приобретает также увеличение среди населения аллергии на естественный каучук. В некоторых случаях, это вызывается использованием резины в непосредственном контакте с кожей, что можно устранить, заменив резину на другие материалы, например, акриловое покрытие.

Охрана окружающей среды, и что могут сделать профсоюзы

Готовая продукция и отходы производства резиново-технической промышленности представляют собой опасность не только для работников предприятий, но и особую угрозу для окружающей среды, воздуха и почвенных вод. Поэтому чрезвычайно важно ответственно относиться к обращению с материалами в производственном процессе. Необходимо, чтобы все сотрудники прошли соответствующий курс обучения и чтобы представители рабочих и руководство предприятия сотрудничали в этой области. Учитывая международный опыт работы IСЕМ и ее связи, мы можем оказать помощь в случае необходимости и проконсультировать профсоюзные организации о том, как создать на предприятии комитеты по вопросам труда и экологии.

4.3 Трудовые конфликты - 2002 – 2006 гг.

Два конкретных примера

В декабре 2002 г. трудящиеся уругвайского предприятия *Fábrica Uruguaya de Neumáticos SA (FUNSA)* оказались перед закрытыми фабричными воротами. Могло ли случиться такое, что эта известная компания в индустриальной зоне Монтевидео, проработавшая более 70 лет, вдруг оказалась неплатежеспособной? Не получившие никакого предупреждения, рабочие стояли перед закрытыми воротами. Никто не мог поверить в реальность происходящего. Так началась долгая трудная борьба трудящихся за сохранение своих рабочих мест. Вначале они

воспрепятствовали провозу оборудования, затем отправились по разным станциям, пока не добились возобновления работы предприятия.

Готовность рабочих к сопротивлению стало рецептом возрождения компании. В сентябре 2004 г. производственный процесс возобновился с участием 120 рабочих. Также, как и до банкротства, выпускались резиновые перчатки. В июле 2005 г. произошло расширение производства, и стали выпускаться шины для сельскохозяйственной техники, грузовых и пассажирских автомобилей. В это время количество работающих выросло до 170 человек. Сейчас они производят 400 шин в день. К середине 2006 г. трудящиеся, которые также являются владельцами компании, внесут средства на расширение производства, что позволит ежедневно производить 2000 шин и приведет к появлению новых рабочих мест.

Второй случай связан с мексиканской компанией по производству шин в Эль Сальто, Халиско (El Salto, Jalisco). В сентябре 2001 г. предыдущий владелец, немецкая транснациональная компания Континентал, объявила о своем намерении закрыть компанию по причине ее убыточности. Руководство компании отказывалось вести переговоры с национальным профсоюзом Sindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE). В течение трех лет профсоюз и его председатель Хесус Торрес Нуньо (Jesús Torres Nuño) вели борьбу за сохранение предприятия и 971 рабочего места.

В 2004 г. компания Континентал согласилась передать трудящимся половину собственности компании, а вторую половину – мексиканской группе Ланти (Llanti), специализирующейся на торговле шинами. Даже 600 членов профсоюза, объявивших полную забастовку, получили полностью задержанную ранее зарплату. С января 2005 г. предприятие возобновило свою работу и выпускает 100.000 шин в год. Однако, вместо выпускавшихся ранее 12.000 – 14.000 шин в день, сейчас выпускается только 3.000. Но запланировано расширение производства.

На Всемирном экономическом форуме в Давосе зимой этого года был признан положительный результат реализации альтернативной программы. Американский профсоюз USW и немецкий профсоюз IG BCE – члены ICEM оказали поддержку и помогли найти решение, которое дает гарантии на будущее.

Оба примера четко демонстрируют, что компании могут предложить рабочие места и работать экономично, если не будут стремиться к безудержному увеличению прибыли, за что всегда агитируют проповедники акционерного капитализма. Ответственное управление компанией невозможно без участия заинтересованных людей, т.е. сотрудников.

Международная солидарность

Ниже в хронологическом порядке приводится список крупнейших трудовых конфликтов в резиново-технической промышленности, в разрешение которых ICEM внесла свой вклад:

- *Сентябрь 2003 г.:* Аннулирован план компании Бриджстоун в Австралии (Bridgestone Australia) провести локаут сотрудников, не выплачивать никакого повышения заработной платы и провести ее сокращение. С помощью ICEM профсоюзные организации LHMU, CEPU и AMWU – члены ICEM сумели одержать победу в этом трудовом споре.

- *Май 2004 г.:* Турецкий профсоюз Lastik-İş – член ICEM объявил о начале забастовки на 6 шинных предприятиях во время проведения переговоров по вопросам заработной платы. Президент Турции Эрдоган объявил забастовку незаконной, утверждая, что под угрозой была поставлена безопасность страны. После того, как ICEM и EMCEF подали протест в ЕС и МОТ, турецкий суд признал это решение недопустимым. В результате профсоюз Lastik-İş сумел заключить соглашение по заработной плате от имени 4000 своих членов, занятых в данной отрасли промышленности.
- *Сентябрь 2004 г.:* На аргентинском предприятии компании Бриджстоун завершилась забастовка, продолжавшаяся почти год. 58 незаконно уволенных рабочих были восстановлены на работе руководством компании, профсоюз SUTNA – член ICEM был признан в качестве участника переговоров по вопросам заработной платы. ICEM поддерживала борьбу аргентинских товарищей с помощью писем солидарности и через профсоюзную сеть в компании Бриджстоун.
- *Февраль 2005 г.:* Региональный комитет ICEM по Северной Америке поддерживает американский профсоюз USW на предстоящих переговорах по вопросам заработной платы.
- *Август 2005 г.:* После принятия всемирной декларации, опубликованной в прессе, и прямых переговоров Фреда Хигса, генерального секретаря ICEM, с управляющим предприятия Goodyear Thailand был восстановлен на работе ранее уволенный профсоюзный лидер Анан Пол-унг.
- *Сентябрь 2005 г.:* ICEM обращает внимание на трудовой спор, продолжающийся год и касающийся 8 профсоюзных активистов, уволенных с предприятия Goodyear Malaysia, и на борьбу профсоюза NUCMR – члена ICEM за их восстановление на работе.
- *Ноябрь 2005 г.:* ICEM поддерживает демонстрацию, проведенную 1.000 сотрудников в Таиланде, с требованием улучшения положения контрактных рабочих на местном предприятии Goodyear.