



АЛЮМИНИЕВАЯ
АССОЦИАЦИЯ



Алюминиевый драйв

В номере:

02 От редакции

03 Новости ассоциации

05 Новости алюминиевой отрасли

06 В фокусе Алюминиевый драйв

16 Это интересно По ту сторону Аквилона- Картины на алюминии

19 Календарь Ассоциации

От редакции

Уважаемые коллеги!

Июльский номер Вестника посвящен II Международной конференции по алюминиевому литью, которую Алюминиевая Ассоциация провела при поддержке Минпромторга России и в партнерстве с ОК РУСАЛ, ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ», НП «АПРАЛ», Ассоциацией Европейского бизнеса и ЦВК «Экспоцентр».

В отличие от первой литейной конференции, состоявшейся в 2018 году, нынешняя из-за пандемии прошла в онлайн-режиме, что не помешало ей собрать представительную аудиторию гостей и участников из многих стран. Среди спикеров мероприятия – международные и российские эксперты в области переработки алюминия, представители аналитических агентств, руководители предприятий промышленности и машиностроения, генеральные и технические директора литейных предприятий, главные инженеры и главные металлурги, производители и поставщики оборудования и оснастки, специалисты российских и зарубежных компаний, а также ведущих научных центров из Германии, Швейцарии, Италии, Чехии и Индии.

Представить все доклады и презентации из двухдневной программы II Международной конференции по алюминиевому литью в одном номере «Вестника» невозможно. Поэтому мы сделали акцент на одном из центральных событий конференции – круглом столе по актуальнейшей теме «Автопром как драйвер развития рынка литых компонентов для машиностроения». В свете современных тенденций в мировом автопроме задачи и вызовы перед алюминиевой отраслью стоят глобальные. Насколько в ближайшие годы в России вырастет спрос на литые автокомпоненты? Пригодится ли в новых условиях ценнейший опыт локализации производства и технологий? Как регулятор может помочь компаниям-производителям не отстать на очередном витке технической революции? Об этом – в нашем свежем выпуске.

29

докладов включала в себя деловая программа II Международной конференции по алюминиевому литью

Новости Ассоциации



«Веер» перемен - в Екатеринбурге построили уникальный ТРЦ

В Екатеринбурге открылся ТРЦ «Веер Молл», который благодаря своему фасаду в форме веера и огромному светопрозрачному куполу затейливой формы уже стал городской достопримечательностью. Но лишь немногие екатеринбуржцы и гости столицы Урала знают, насколько здание уникально с архитектурной точки зрения: алюминиевая оболочка купола общей площадью 16 тыс. кв. метров одна из крупнейших в мире.

Открытия «Веера» (VEER mall) в городе ждали давно. Дело в том, что здесь, в северной части Екатеринбурга, раньше не было крупных современных торговых комплексов формата «молл». Достроить и запустить «Веер» в декабре прошлого года помешала пандемия. Зато теперь в орбиту «Веера» вошли не только Орджоникидзевский район, где на перекрестке улицы Шефская и проспекта Космонавтов расположен ТРЦ, но и близлежащие города-спутники Верхняя Пышма, Среднеуральск и Березовский, а это в общей сложности около полумиллиона потенциальных посетителей. Владельцы молла предполагают, что в будние дни комплекс будет принимать до 30 тысяч человек.

Инвестор ТРЦ «Веер Молл» видел в нем здание, выполняющее не только утилитарные функции торгового центра, но и обладающее яркой художественной индивидуальностью, способное стать точкой притяжения для жителей и гостей города. Создать пространство нового уровня: открытое, светлое и пронизываемое – так было сформулировано задание, данное авторам архитектурного проекта.

Оригинальный вид зданию придали веерообразный фасад и огромная светопрозрачная стеклянная крыша, выполненные специалистами новосибирской компании «Несущие системы». Работая над устройством оболочки криволинейного купола и фасада здания, новосибирцы использовали самые передовые строительные технологии, инженерные решения и материалы.



Участники конференции
«Новое качество
жилой застройки в
Подмосковье» продолжат
разговор о создании
комфортной среды на
AlumForum 2021



**Александр Аверин,
коммерческий
директор компании
«Несущие системы»**

«Перед нами стояла задача организовать оболочку, объединяющую пешеходные галереи здания и несколько куполов с пролетом 50 метров в единую биоморфную форму, – говорит коммерческий директор компании «Несущие системы» Александр Аверин. – Криволинейная оболочка представляет собой однослойную сетчатую структурную конструкцию из высокопрочных алюминиевых сплавов, ей не нужны поддерживающие стальные фермы и прогоны».

Кроме купольных конструкций, перед специалистами «Несущих систем» также стояла задача устройства декоративного фасада, находящегося в холодном контуре здания. Длина фасада составляет 385 м, ширина – 200 м. Согласно концепции, разработанной архитектурной фирмой «Алкута», фасад должен был иметь криволинейную форму, повторяющую очертания веера.



**Агентство РИА Новости
стало генеральным
информационным
партнером AlumForum
2021**

Минпромторг России утвердил план мероприятий по импортозамещению в отрасли цветной металлургии до 2024 года

В документ включены предложения, выдвинутые экспертами Алюминиевой Ассоциации. Так, в двухлетней перспективе [план предполагает](#) увеличение доли отечественной алюминиевой продукции по ряду позиций с 0 до 100%. С приказом №2591 от 14 июля 2021 года, содержащим полный перечень включенной в план продукции, можно ознакомиться на сайте Минпромторга России.

В частности, в категории алюминиевой продукции высоких переделов должна вырасти доля произведенной в России фольги, рондели, труб и трубок, ленты, радиаторов отопления, аэрозольных баллонов, литой, штампованной и ковальной посуды, автомобильных колесных дисков, рам для велосипедов и ободьев для велосипедов – с 25 до 50% (1,2 млн штук).

Новости алюминиевой отрасли

REN и Tubex выпустят косметические образцы из переработанного алюминия

REN Clean Skincare в партнерстве с Tubex создаст экологичную упаковку для косметических пробников, изготовленную полностью из переработанного алюминия, пригодного для последующей переработки.

Партнерство является частью программы Zero Waste Pledge, цель которой - выпуск материалов, пригодных для повторного использования.

Пробники важный элемент в оказании помощи потребителям при выборе косметической продукции. Они позволяют клиентам протестировать продукт на собственной коже и оценить текстуру, оттенок или аромат. Производство образцов из пластика или смешанных материалов, не поддающихся переработке или существенно ее усложняющих, несет в себе экологические издержки. В целях снижения нагрузки на экологию компании REN и Tubex объединили усилия в производстве алюминиевых пробников, поддающихся бесконечной переработке.

Преимущества алюминия в рециклинге хорошо известны: на текущий момент около 75% алюминия, произведенного за всю историю металла, продолжает использоваться. Другим важным преимуществом является возможность сохранения энергии до 95% при производстве вторичного алюминия по сравнению с первичным металлом.

«Мы стремимся использовать новые тубы для сокращения количества пластиковых расходов и надеемся, что другие косметические бренды переосмыслят упаковку своих пробников с учетом требований планеты», - говорит Арно Мейссель, генеральный директор Ren Clean Skincare.

Отметим, что французский бренд L'Occitane также выбрал для своей продукции упаковку, произведенную Tubex из вторичного алюминия.



Алюминиевая туба
на 100% состоит из
переработанного
алюминия

В фокусе: Алюминиевый драйв

Автопром остается главным драйвером потребления алюминия в мире. До 2025 года развитие транспорта обеспечит 68% прироста мирового спроса на литые полуфабрикаты. Насколько российские предприятия включены в актуальный тренд производства литых автокомпонентов, и как правительство стимулирует локализацию, в том числе перспективных технологий в сфере электротранспорта, – об этом говорили эксперты на круглом столе, организованном Алюминиевой Ассоциацией в рамках II Международной конференции по алюминиевому литью.



68%

прироста мирового
спроса на литые
полуфабрикаты до 2025
года обеспечит развитие
транспорта

Круглый стол «Автопром как драйвер развития рынка литых компонентов для машиностроения. Задачи и вызовы» собрал представителей органов государственной власти, научных центров и руководителей промышленных предприятий и компаний.

Предваряя презентации участников круглого стола, сопредседатель Алюминиевой Ассоциации Ирина Казовская отметила, что автомобильная промышленность создает мультипликативный эффект во многих смежных отраслях и, в частности, оказывает огромное влияние на развитие мировой алюминиевой отрасли.

Локализация сегодня является одним из важнейших аспектов развития российского автопрома. При этом расширение производства позволит не только удовлетворить



внутренние потребности, но и развить экспорт высокотехнологичной продукции, а также будет способствовать ускорению внедрения современных технологий и развитию компетенций.

до 40%

от стоимости всего проекта может составлять софинансирование со стороны государства

В борьбе за высший балл

Участвовавший в круглом столе начальник отдела автомобильной промышленности Минпромторга России Денис Стадников напомнил, что согласно требованиям времени, промышленная политика была переориентирована на производство автомобильных компонентов и локализацию технологий. Был внедрен механизм балльной оценки, предполагающий зачисление баллов за использование компонентов, произведенных на территории страны с выполнением определенных технологических операций и условий. Одним из таких условий является использование российского сырья.

Сегодня ведется разработка двух программ с целью развития компонентного производства: программа поддержки производства предполагает софинансирование со стороны государства НИОКР до 40% от стоимости всего проекта; а также программа аккумуляирования баллов за экспорт.

Денис Стадников также заметил, что механизм балльной оценки предполагает оценку технологий как по классическому автомобилестроению, так и балльную оценку локализации перспективных технологий, в том числе в области электротранспорта и газомоторной техники. Электротранспорту посвящена Стратегия развития автомобильной промышленности до 2025 года. Это живой механизм, он будет развиваться вместе с прогрессом глобального автопрома.

На пути локализации

По потреблению алюминия российский автопром находится на мировом уровне. Но значительная доля алюминиевых деталей в произведенном в России автомобиле по-прежнему представляет собой импорт. Причина этого в том, что изначально отечественный автопром развивался по пути промышленной сборки, которая не подразумевала глубокой локализации автокомпонентов. Локализация шла постепенно: от крупноузловой сборки – к мелкоузловой. Но программа Минпромторга России по промышленной сборке сделала свое дело: в стране появились современные автозаводы, а российская автомобильная промышленность стала частью мировой – благодаря возросшим культуре и качеству производства собранные у нас автомобили поставляются в Европу и Америку.



Развитие электротранспорта становится общемировым трендом

В фокусе:
Алюминиевый драйв



СПИК 1.0 и СПИК 2.0 предполагают углубление локализации: переход от сборки к производству агрегатов и компонентов, трансферу на российскую почву передовых технологий



70-75%

составит локализация производства алюминиевых компонентов к 2030 году

Для привлечения в Россию компонентного производства регулятор предложил ряд эффективных инструментов. Главные из них – постановление № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» и СПИК 1.0 (специальный инвестиционный контракт). В свою очередь СПИК 2.0 обеспечил трансфер в нашу страну технологий, создание R&D-центров. Важно, что на этом этапе российские предприятия не просто перенимают зарубежные разработки, а одновременно со всем миром начинают выпуск новых продуктов.



По данным компании Ernst&Young, на горизонте до 2030 года локализация литья вырастет до 30-40 тысяч тонн ежегодно. Уровень локализации вырастет с нынешних 50-57% до 70-75%. Около 30-40 кг компонентов на автомобиль – такой объем может быть локализован. Большой потенциал импортозамещения и развития алюминиевого литья в автопроме есть в сфере производства блоков цилиндров, головок блоков цилиндров, корпусов картеров и т.д.

Росту спроса на литье способствует программа, которую реализует Минпромторг России по локализации платформ крупнейших производителей (двигатели, коробки передач, крупное литье). В ближайшие несколько лет общий прирост спроса на алюминиевое литье составит около 35-40 тыс. тонн.

В фокусе:
Алюминиевый драйв



~2 млн

новых автомобилей
продается ежегодно в
России



**МИНПРОМТОРГ
РОССИИ**

*Алюминиевая Ассоциация
предлагает Минпромторгу
России поддержать
литейную промышленность в
производстве нового продукта,
который будет востребован
через 3,5 года*

В среднесрочной перспективе спрос будет определяться двумя факторами: продажами новых автомобилей (1,7-2 млн ежегодно) и требованиями по локализации и запуску производств иностранных компаний (корейских, немецких и китайских).

К 2030 году спрос внутреннего производства может вырасти до 80-100 тыс. тонн литья за счет локализации легковых автомобилей. При этом уровень локализации в отношении грузовых автомобилей и автобусов сегодня уже высок.



Это серьезный вызов для российской литейной промышленности, которая должна модернизировать производство и создать новые площадки. В Минпромторге России согласны с этим видением перспектив рынка и поддерживают развитие алюминиевого компонентного производства.

Новые технологии – новые задачи

Но стремясь локализовать производство, важно не упустить новые мировые тренды – в первую очередь на электрификацию транспорта, чтобы не оказаться в положении догоняющего. Технологии, методы литья, которые сейчас осваивают российские предприятия, скоро потребуют изменений.

В фокусе:
Алюминиевый драйв



98%

автомобилей корпорации
Stellantis NV будут
электрифицированы к
2025 году

В 2025 году часть OEM-производителей откажется от двигателей внутреннего сгорания. В модельных линейках уже не будет автомобилей с дизельными или бензиновыми силовыми агрегатами. Например, корпорация Stellantis NV объявила, что к 2025 году 98% моделей группы, объединяющей 14 автобрендов (в том числе FIAT, Peugeot, Citroen, Opel, Chrysler), будут электрифицированы. Инвестиции корпорации в электрификацию составят более 30 млрд евро. А бренд Jaguar объявил о тотальной электрификации к 2025 году. В 2030-40 годах уже все автопроизводители перейдут исключительно на выпуск электротранспорта: Ford, Volvo Cars и Bentley – к 2030 году, Audi – к 2033 году, Honda – к 2040 году.

Здесь уместно напомнить, что с 2021 года российская столица будет приобретать для использования на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта только электробусы, от автобусов с дизельными двигателями в Москве откажутся.

Разработки электромобилей есть и у российских автопроизводителей. О своей работе в этом направлении на круглом столе говорили представители ПАО «КАМАЗ», ПАО «СОЛЛЕРС» и ФГУП «НАМИ». Выдержки из их выступлений приводим в этом номере «Вестника».

Электромобиль – мечта автодизайнера

Что такое электромобиль? Это автомобиль, который позволяет автопроизводителю менять модельный ряд едва ли не каждый год. Машина на электрической тяге устроена просто: шасси, четыре мотор-колеса, либо батарея и привод на электромотор. Простота конструкции дает огромный простор дизайнеру, который сейчас вынужден привязывать свои разработки к размещению двигателя, тоннелю коробки передач... В случае электромобиля ничего этого нет, и у дизайнера развязаны руки для творчества. Соответственно, начинают широко применяться сверхтонкие и сверхлегкие кузовные детали и биодизайн



В фокусе:
Алюминиевый драйв



Доля алюминия в
электромобилях может
варьироваться от 120 до
500 кг металла



Алюминиевые
компоненты способны
существенно снизить
массу электромобиля



Широкое распространение электротранспорта потребует создания инфраструктуры – заправочной, парковочной и т.д. Но еще раньше нужно будет наладить в России производство компонентов для электромобилей. Участники круглого стола отмечали, что нужно заранее разработать инструменты поддержки литейной промышленности. Стоит заметить, что если доля алюминия в автомобилях с ДВС составляет от 30-40 кг до 50-60 кг, то в электромобилях этот показатель может варьироваться от 120 до 600 кг металла в зависимости от класса и марки.



Необходимы инвестиции, ведь уже через три с половиной года и в перспективе до 2030 года российские производители должны будут перестать выпускать литые детали под двигатели внутреннего сгорания и переключиться на элементы электрической силовой линии. На смену головке блока цилиндров, блоку двигателя, поддону картера, деталям трансмиссии придут электромотор, мотор-колесо, литой корпус электробатареи.

Понадобятся другие структурные компоненты кузова, арки колес и т.д. Эти детали будут изготавливаться высокоточным литьем под высоким давлением. Переход на компоненты для электромобилей – с другими габаритами и дизайном – повлечет за собой

В фокусе:
Алюминиевый драйв

35-40

тыс. тонн - общий прирост
спроса на алюминиевое
литье в России благодаря
локализации

17%

доля алюминия в
снаряженной массе
автомобиля «Аурус»

переоснащение производства и модернизацию, в том числе существующих литейных центров.

Потребуется финансирование под внедрение новых технологий, оснастки, пресс-форм и программного обеспечения для оборудования. Не обойтись и без модернизации мехобработки – под выпуск более крупных деталей нужны будут координатные станки с большим обрабатывающим столом. Даже сплавы для литья по новой технологии потребуются другие: вместо АК6 и АК9 детали будут литься из ALC10 и ALC12.

В НАМИ алюминизируют «Аурус»

Представитель ФГУП «НАМИ» Павел Куфтырев первоочередной задачей считает снижение массы изделия, внедрение современных материалов и энергоэффективных технологий изготовления деталей и применение экологически чистых материалов и технологий их переработки, разработку и применение интеллектуальных материалов и их производство.

Эксперт напомнил, что на кузов приходится 43% веса автомобиля, поэтому для облегчения его конструкции нужно работать именно с кузовными деталями. Доля алюминия в снаряженной массе автомобиля «Аурус» проекта ФГУП «НАМИ» составляет 17%. Этот металл используется в блоках цилиндров, корпусных деталях, двигателе, трансмиссии, магистралях, системах подачи топлива и кондиционирования. Два подрамника, рычажная система подвески и колесные диски – все из алюминия.

Наиболее перспективные технологии – это листовая штамповка, экструзия и профильные материалы. В России эти направления еще не освоены, требуется проведение НИОКР, а среди возможных трудностей – внедрение соответствующих технологий формообразования, способов соединения деталей и совмещения материалов, создание дополнительных производственных мощностей для освоения алюминиевой штамповки.

С 2024 года планируется внедрение электротяги с последующим отказом от ДВС и элементов трансмиссии. Но вместо этих узлов появится батарея, которая станет несущей частью кузова, и мотор-редуктор. В связи с этим на первый план выйдут технологии штамповки и экструзии.



В фокусе:
Алюминиевый драйв

12



Большинство литых колесных дисков изготавливаются методом литья под низким давлением. Плотная микроструктура и высокие механические свойства достигаются за счет применения относительно низкого давления и быстрого заполнения литейной формы

120

лет назад Карл Бенц разработал первый двигатель из алюминия

Контуры будущего

Эра электромобилей не наступит одновременно, переход на электрическую силовую линию будет происходить постепенно. И старые производства окончательно свернутся только когда станут совсем невыгодными. Но времени терять нельзя.

В России от начала промышленной сборки до организации современного литейного производства прошло 15 лет. Сегодня, когда необходимо развивать и модернизировать литейное производство под предстоящую электрификацию транспорта, стоит учесть накопленный опыт, взять из него самое лучшее, полезное, рациональное и продуктивное.



Участники дискуссии сошлись во мнении, что Минпромторг России и автомобильное сообщество, все участники рынка, развивая локализацию, должны в то же время готовить инструменты для внедрения новых технологий, формировать политику, культуру и атмосферу для перехода на выпуск электромобилей и компонентов для них.

Помимо мер поддержки, стимулирующих производство традиционных компонентов, важно чтобы правительство, разрабатывая программы развития электротранспорта в России, учитывало динамику перехода на электрические платформы. Регулятор ждет сигнала от рынка, на каком горизонте начнут появляться новые технологии, и соответственно, какая модернизация потребуется текущим литейным мощностям.

В фокусе:
Алюминиевый драйв



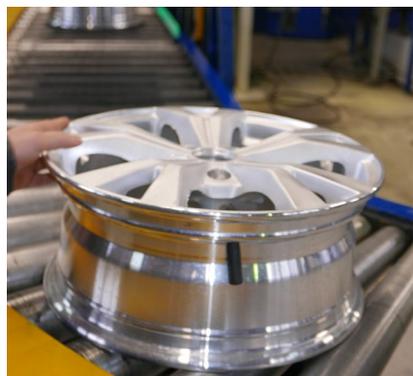
Электромобиль Кама-1

Автомобили будущего: легче и экологичнее

О развитии сектора электробусов рассказал представитель ПАО «КАМАЗ» Айдар Султанов. Эта техника уже поставляется в Москву. Также в компании создан концепт легкового автомобиля Кама-1 – российского электромобиля на модульной платформе, полностью созданного с помощью компьютерного моделирования. Действующий концепт Камы-1 уже есть, а промышленное производство автомобиля, как планируется, будет запущено через два года. КАМАЗ также ведет работу по облегчению конструкции своих грузовых автомобилей.

Антон Чекалин, директор по продажам ПАО «ГАЗ», отметил перспективы роста локализации производства автокомпонентов – как заготовок, так и целых деталей с использованием алюминиевого литья. Компания успешно освоила и запустила на нижегородской площадке изготовление отливок блока цилиндров для собственного двигателя, элементов тормозной системы и других компонентов транспортных средств.

Максим Кальманович, представитель альянса Автоваз-Renault-Nissan, подробно рассказал о локализации колесных дисков для всего альянса на предприятии в Красноярске, а также о существующих и перспективных алюминиевых сплавах для автомобильной промышленности, применяемых на площадке в Тольятти. Он отметил, что в новых проектах уже не будут использоваться сплавы АК10М2 и АК9М2. В головках блоков цилиндров двигателей ВАЗ останется сплав АК6М2. В картерных деталях в ближайшее время сохранится сплав АК12М2, но с перспективой замены на ADC12Z и унификации сплавов для литья под высоким давлением с Альянсом. Автопредприятие локализовало и успешно производит блок цилиндров и головку блока для двигателя Альянса HR16 из сплавов AC2A и ADC12Z. Потребление каждого сплава составляет 1-1,2 тыс. тонн ежегодно, а к 2025 году этот показатель увеличится более чем вдвое. Идет индустриализация кронштейнов подвески силового агрегата со стартом производства в 2022 году для новой совместной платформы Автоваза CMF-B. Речь о седанах и хэтчбеках, идущих на смену Lada Granta, Renault Sandero и Renault Logan, а также новых кроссоверах Автоваз 4x4, Renault Kaptur и Renault Duster – их выпуск позволит увеличить потребление сплава ADC12Z до 5 тыс. тонн в год. Одна из основных задач – унификация сплавов, в первую очередь для литья под давлением. Например, сплава ADC12Z, который имеет большую прочность по сравнению с традиционной маркой АК12М2 и при потенциально меньшей стоимости за счет меньшего содержания дорогих легирующих элементов и менее жестких требований по примесям. Ожидаемый объем его потребления – около 15 тыс. тонн при условии унификации марок.



Колесные диски для альянса Автоваз-Renault-Nissan производятся в Красноярске

**до 5
тыс. тонн**

составит потребление сплава ADC12Z благодаря запуску производства кронштейнов подвески силового агрегата

В фокусе:
Алюминиевый драйв

Инвестиции в обновление

Заместитель генерального директора ПАО «СОЛЛЕРС», генеральный директор ООО «МАЗДА СОЛЛЕРС Мануфэкчуриг Рус» Елена Фролова отметила, что развитие отрасли производства изделий алюминиевого литья требует и расширения производственных мощностей, и обновления производственной базы. Оно направлено на повышение производительности и качества, на увеличение объема выпуска изделий, на решение задач по выпуску изделий литья с низким углеродным следом. Чтобы обновление производственной базы было эффективно не только в части технологии, но и с точки зрения экономической составляющей, необходимы решения по финансированию. Елена Фролова обратила внимание на ряд практических аспектов, без решения которых обновление технологической базы будет идти недостаточно высокими темпами.

Так, обеспечению конкурентоспособности отечественных предприятий на

международном уровне способствуют программы финансирования Фонда развития промышленности. При этом ввиду ослабления рубля резко возросла стоимость высокотехнологичного импортного оборудования, которое используют российские производители. Эта ситуация формирует запрос к Фонду развития промышленности о необходимости коррекции условий финансирования относительно сложившейся макроэкономической конъюнктуры.

Кроме того, считает Елена Фролова, необходим механизм субсидирования инвестиций в обновление производства и промышленной инфраструктуры – для соответствия новому уровню производительности и экологических требований. А применительно к тренду развития литья с низким углеродным следом необходима работа по анализу и разработке мер создания соответствующей энергетической инфраструктуры.

Эксперт также видит необходимость привлечения в отрасль стратегических инвесторов, в том числе иностранных, участие которых позволило бы реализовать дополнительный экспортный потенциал российских компаний. Для стимулирования таких инвесторов возможно рассмотрение адаптации под отрасль необходимого инструментария в виде инвестиционных контрактов, например, СЗПК или СПИК 2.0.



Это интересно

Художница Ольга Давыдова: «Для моих работ алюминий подошел по всем критериям»



В Музее современного искусства «Эрарта» в Санкт-Петербурге проходит выставка работ Ольги Давыдовой «По ту сторону Аквилона». Работы художницы, часть из которых созданы при помощи печати на алюминии, символизируют не только образ Севера, Кольского полуострова – северное сияние (для этого художница специально использует бликующий металл), но и приглашают задуматься о сохранении региона. Силой искусства художница призывает к восстановлению предметов и построек, придавая им первозданный облик и превращая в своего рода орнаменты. В интервью «Алюминиевому Вестнику» Ольга рассказала, где черпает вдохновение и почему обратилась в своем творчестве к алюминию.

– С чего начиналось ваше творчество?

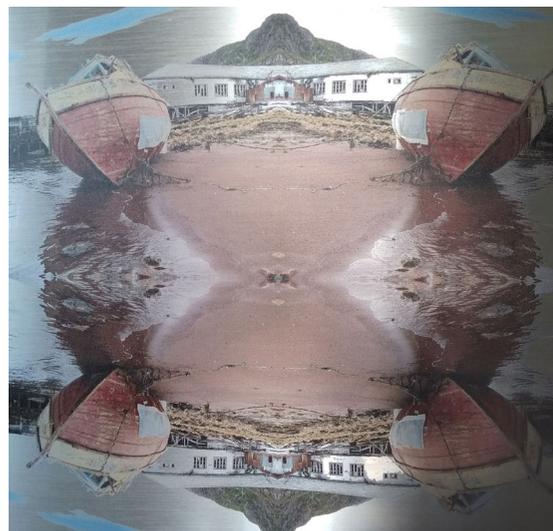
– О таких как я говорят «рисовала с детства». После общеобразовательной школы я поняла, что хочу получить профессиональное образование в этом направлении. Так я закончила Мастерское училище, затем Московский государственный академический художественный институт имени В. И. Сурикова (МГАХИ), творческие мастерские при Академии художеств, Школу современного искусства при ММСИ (Московский музей современного искусства). И по сей день интерес к профессии не пропал, а значит, выбор был правильный!

Аквилон – античное и средневековое название земель, лежащих в северо-восточном направлении от Рима. Второе значение слова Аквилон – северо-восточный, иногда северный ветер.

– О чем ваша выставка в музее «Эрарта»?
– Выставка посвящена моим впечатлениям от путешествия по Кольскому полуострову, Северу. Для меня, как для жителя средней полосы, было особенно интересно посмотреть эти края и потом запечатлеть свои ощущения от увиденного.

– Как получилось, что вдохновение вы черпаете именно в суровой и неброской природе Кольского полуострова?

– Меня всегда привлекали суровые, даже драматичные места. Со всей своей уникальной природой и непередаваемым местным колоритом Кольский полуостров полярно отличается от повседневности крупного региона где я живу. Он давно притягивал к себе и был одним из лидеров в моем списке желанных путешествий.



– Для своих работ вы выбрали алюминий. Почему?

– На выставке я представила 11 больших картин, выполненных традиционным способом маслом на холсте. В поисках образа темы часть изображений я решила сделать на металле, но не на любом. Он должен был соответствовать определенным критериям: быть серебристого цвета, бликовать, но в то же время сочетать в себе мелкие горизонтальные насечки, будто бы он был пошкурен. Вместе со студией УФ-печати мы выбрали алюминий, как наиболее подходящий. Кроме того, на алюминий отлично «легла» печать – удалось точно передать рисунок и колорит. Так, в дополнение к основным картинам, появилось 10 необычных работ на алюминии. Судя по откликам – посетители выставки находку оценили!

Добавлю, что в работе с алюминием есть большое пространство для полета фантазии – нет предела, только твори. Я бы рекомендовала обратить внимание на этот материал тем художникам, кто еще не успел сделать этого.

– А еще алюминий – экологичный материал. Для вас это важно?

– Безусловно, это имеет большое значение! Но у этого металла есть и практическое преимущество – он легкий, что здорово помогает при транспортировке работ, доставке заказчикам, пожелавшим украсить алюминиевой картиной свой дом.

Это интересно: По ту сторону Аквилона - Картины на алюминии



– *Выставка в питерской «Эрарте» продлится до 5 сентября. Планируете ли вы выставлять свои работы в других галереях и городах?*

– *Конечно я рассматриваю возможность проведения выставок и в других регионах, чтобы больше людей могли познакомиться с моим творчеством. Так что я открыта для предложений!*

– *Где помимо галерей ценители искусства могут увидеть ваши работы?*

– *Мы живем в век цифровых технологий, поэтому многие мои работы можно найти в социальных сетях – на страницах в [Facebook](#) и [Вконтакте](#). А еще на моих страницах я всегда сообщаю об участии в выставках и арт-проектах, так что подписывайтесь!*

– *Мы уже на вас подписаны, и успели заметить, что вам не чужда промышленная тема.*

– *Все верно. Мне интересны промышленные темы: техника, труд людей. У меня есть работы, посвященные железной дороге. В рамках художественного конкурса «Время вперед» я посетила предприятие МОСОБЛАГПРОСНАБ в г. Подольск и по собранному материалу, в честь этой компании создала арт-объект из фанеры современного трактора «Кировец» - это уникальная марка тракторов, чья история началась еще в 1962 году с выпуском первого советского колесного трактора К-700. Сейчас я развиваю тему шахты по добыче железной руды. Возможно, однажды и алюминиевый завод, его технологические процессы, трудовой быт заводчан вдохновят меня на создание новой работы.*



**Арт-объект из фанеры
современного трактора
«Кировец»**

– *Тогда вам обязательно стоит посетить Международный форум «Алюминий в архитектуре и строительстве» (AlumForum 2021) – там ведущие российские и зарубежные архитекторы и дизайнеры расскажут о возможностях, которые алюминий открывает для творчества.*

– *Да, я с удовольствием посетил эту выставку. Для меня это возможность открыть алюминий с новой стороны, о которой мне до сих пор не было известно. Надеюсь, AlumForum вдохновит меня идеями для новых экспериментов с материалом.*



Это интересно: По ту сторону Аквилона - Картины на алюминии

Календарь Ассоциации* август – 2021

18-21

Участие в деловой программе архитектурного фестиваля в Ульяновске
«ЭкоБерег»

Вестник Алюминиевой Ассоциации

Свои вопросы и предложения вы
можете направлять в пресс-службу:

pr@aluminas.ru

+7 (495) 663 99 50

Редакция Вестника:

Татьяна Стрельцова

Петр Лихолитов

Вячеслав Романов

Алюминиевая Ассоциация

Москва, Краснопресненская наб., д. 8

В подготовке материалов номера
участвовали: Елена Асанова, Снежана
Равлюк, Сергей Горских

AlumForum
II Международный форум
«Алюминий в архитектуре
и строительстве»
21-23 сентября 2021
alumforum.ru

**Arch
Glass**
III Международный форум
индустрии архитектурного
стекла
21-23 сентября 2021
archglass.ru

* Актуальная информация о мероприятиях – на сайте Ассоциации: www.aluminas.ru