

7.2. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ КОРПОРАЦИЙ ШИННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Гвилия Н.А., к.э.н, доцент, кафедра логистики и
торговой политики

*Санкт-Петербургский государственный
экономический университет*

В статье рассматриваются вопросы внедрения инноваций в области логистики на предприятиях шинной промышленности в современных условиях. На основе анализа ведущих корпораций мирового шинного рынка, анализа шинного рынка Российской Федерации выявлены логистические инновации, применяемые основными производителями шин на территории РФ.

Анализируя логистические процессы в хозяйственных системах, необходимо учитывать отраслевую принадлежность этих систем. Отраслевые особенности проявляются в организации и технологии производства, уровне его специализации и способах кооперирования, характере хозяйственных связей, которые во многом определяют рыночную стратегию предприятий соответствующей отрасли, а также во внедрении логистических инноваций.

Нефтехимический комплекс играет ключевую роль в экономике Российской Федерации. Одной из важнейших отраслей нефтехимического комплекса является шинная промышленность. В современных условиях она приобретает значение стратегически важной отрасли, оказывая значительное влияние на транспортную систему страны.

Управление цепями поставок (SCM) как в РФ, так и во всем мире является уже сложившейся практикой, во многом благодаря эффективности предлагаемых изменений. Управление цепями поставок включает ряд направлений: взаимодействие с клиентами, управление спросом, выполнением заказов, снабжением, доведением продукции до потребителя и обратным потоком возвратных материалов. Каждая цепь поставок уникальна, а управление ей имеет свою специфику.

Так, структурные размерности цепей поставок шинной промышленности имеют следующие особенности.

1. Расположение фокусных компаний (предприятий-производителей шин) зависит от влияния сырьевого, энергетического и потребительского факторов. Основным материалом в производстве шины является синтетический каучук. Исходя из того, что выпускаемая шинной промышленностью продукция имеет общий вес, равный удвоенному весу потребленного каучука, шинная промышленность предъявляет к промышленности синтетического каучука свои требования к объемам производства, ассортименту и качеству каучуков общего назначения, что обуславливает расположение фокус-

- ных компаний ближе к центрам нефтепереработки: Москва, Омск, Ярославль, Нижнекамск, Волгоград и т.д.
2. Значительная часть звеньев цепей поставок шинной промышленности входит в крупные вертикально-интегрированные корпорации [3, с. 105]. На российском рынке представлены компании (как отечественные, так и зарубежные), владеющие как предприятиями-поставщиками различного уровня цепи поставок, так и сетью собственных дистрибутивных каналов. Также в последние годы зарубежные компании – производители шин особое внимание уделяли локализации. Это обстоятельство позволило таким компаниям как Nokian, Michelin, Yokohama, Continental, Pirelli существенно увеличить свою долю на рынке РФ за последние пять лет.
3. Чувствительность цепей поставок шинной промышленности к влиянию внешней среды и, как следствие, их подвижность. Так, в условиях экономических санкций происходит изменение траектории цепей поставок отрасли. Поставки продукции российских шинных заводов в ряд стран снижены по объективным причинам, с другой стороны, с 2014 г. налажены поставки продукции российских шинных компаний в Никарагуа, Иран, Кению, Уганду и Гонконг. А сырье для шинной промышленности (в частности, натуральный каучук) в настоящее время поступает большей частью из Азии и Латинской Америки. Но прежде всего упор делается на импортозамещение.

Десятка мировых производителей шин, по данным рейтинга издания Tyres & Accessories за 2014 г. [4], составленного на основе данных об их операционной и чистой прибыли, выглядит следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

ВЕДУЩИЕ МИРОВЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ШИН, 2014 г.

Млрд. евро

№ п/п	Наименование корпорации	Товарооборот в шинном секторе
1	Bridgestone	21,300
2	Michelin	19,161
3	Goodyear	14,939
4	Continental	9,784
5	Pirelli	6,007
6	Hankook	5,041
7	Sumitomo	5,035
8	Yokohama	3,426
9	Maxxis	3,358
10	Cooper	2,821

По сравнению с 2013 г. отсутствуют тенденции к изменению конъюнктуры. Компании на первых девяти местах рейтинга сохранили свое достигнутое ранее положение. Исключением является только компания Соорег, поднявшаяся на три места с попаданием в первую десятку.

Особый интерес специалистов вызывают китайские компании. В первой десятке только Maxxis удалось сохранить девятое место, а Triangle поднялась на одну строчку и по итогам 2014 г. занимает 14-е место. Товарооборот компаний Giti и ZC Rubber опустился на 11-е и 12-е место соответственно. Можно показать, что отсутствует потенциал роста китайских шинных компаний прежними темпами по причине перенасыщения внутреннего рынка: большая часть производителей шин страны работают на 70% мощностей. Ситуация в РФ в 2014 г. неоднозначна. Замедление темпов оборота розничной торговли, начавшееся во второй половине 2012

г. и резкое падение грузооборота автомобильного транспорта в 2013 г. негативно отразилось на динамике отдельных сегментов, снижении автомобильного рынка в 2009 г. и рост числа непогашенных в установленный срок кредитов физическими лицами, в т.ч. автокредитов.

Производство на территории страны, помимо Nokian, Michelin, Yokohama, Pirelli, также локализовала Continental, запустив завод в Калуге мощностью 4 млн. шин в год. За 2013 г. производители увеличили выпуск легковых шин на 7%, промышленных и сельскохозяйственных на 4%, выпуск грузовых шин сократился на 12% за счет грузовых комбинированных шин [1]. Однако в 2014 г. общее снижение шинного рынка РФ составило 12-15%, и первая пятерка включает компании, имеющие производственные мощности на территории РФ: «Нижнекамскшине» принадлежит 18% доли рынка, за ней идут Cordiant (10%), Pirelli (10%), Nokian (9%) и Michelin (5%).

По итогам 2015 г. ожидается снижение спроса, а соответственно, сокращение потребления в шинном сегменте РФ, что связано с ухудшающейся экономической ситуацией. Значительную роль в конкурентоспособности шинной продукции играет и волатильность рубля – цены на продукцию неумолимо растут. Чтобы выжить на рынке, компаниям необходимо искать новые подходы к организации производства, перепроектировать цепи поставок с учетом экономической нестабильности, устанавливать новые хозяйственные связи, совершенствовать управление материальными, информационными, финансовыми и сервисными потоками. Именно поэтому особое внимание корпораций шинной промышленности в современных условиях уделяется поиску, разработке и внедрению логистических инноваций.

Практически все виды инноваций, под которыми понимаются нововведения технического, технологического, организационного или управленческого характера [2, с. 18], актуальны для логистики и принимаемых логистических решений, в том числе и в шинной промышленности. Логистика, являясь сферой деятельности, требующей постоянного совершенствования и развития [7, с. 98], предполагает организационное и технологическое единство потоковых процессов; экономическое единство потоковых процессов товарообмена и воспроизводства; информационное единство потоковых процессов, что требует методического обеспечения логистики, а также совершенствование операций и процедур, применяемых в логистических бизнес-

процессах [5, с. 121]. При этом в логистических бизнес-процессах результаты научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) в области новой техники, технологии и материалов [6, с. 39].

Авторская концепция логистических инноваций предполагает программно-целевой подход к формированию логистической инфраструктуры, в рамках которого планируются инвестиционные вложения в развитие производственно-складских комплексов и капитальных объектов инфраструктуры цепи поставок. Концепция включает понятийный аппарат формирования корпоративной логистической инновационной системы на основе интеграции научно-технического и промышленно-технологического потенциала корпорации с целью противодействия тенденций волатильности и экономической нестабильности. Программный подход к инвестированию логистических инновационных проектов требует иерархического построения задач на каждом этапе внедрения инновационной системы в процесс управления цепями поставок. Таким образом, можно создать многоуровневую систему управления логистикой на предприятиях шинной промышленности. Поставленные задачи закрепляются в программных документах с последующей реализацией различных экономических, организационных и технологических мероприятий. Одной из основных задач является упорядочение информационных потоков в формируемых инновационных системах.

Логистическую инновационную деятельность следует понимать как деятельность, состоящую из нескольких этапов, включающих научную, научно-техническую, информационную, инвестиционную, финансовую и технологическую составляющие. Построение системы логистических инноваций корпорации требует обеспечения своевременной информацией и высокого уровня проработки создаваемых механизмов логистического управления. Это связано с тем, что обеспечение процессов создания и внедрения инновационных продуктов предполагает очень точное, адресное определение субъекта и объекта инновационной деятельности.

В условиях экономической нестабильности все шинные заводы стоят перед необходимостью оптимизации логистических процессов. На основе анализа корпораций шинной промышленности, функционирующих на рынке РФ, представляется возможным выделить основные логистические инновации (табл. 2).

Таблица 2

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ КОРПОРАЦИЙ ШИННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ¹

№	Инновация	Содержание
1	Автоматизация логистики и «интеллектуализация» производственных процессов	Можно считать применение промышленных роботов и «интеллектуальных» информационных систем в логистических и производственных операциях производителей шинной продукции мировой тенденцией. Вслед за Michelin, Bridgestone или Pirelli, китайские, финские и российские компании также внедряют подобные технологии на своих заводах. В качестве примера роботизированных логистических систем можно привести разработки финской компании Citicorp, позволяющие полностью автоматизировать весь процесс от изготовления шин до их погрузки на транспорт, системы управления логистикой Hankook, полностью автоматизированные склады Goodyear, логистические операции Apollo, автоматизированные системы шинного производства (Modular Integrated Robotized System (MIRS) на заводах Pirelli и Bridgestone Innovative and Rational Development (BIRD)
2	Открытие современных собственных логистических комплексов	На территории промышленной площадки в Московской области, где находится российский завод компании Michelin, открыт логистический комплекс «Мир» площадью 20 тыс. кв. м. Он предназначен для приема, хранения и отгрузки шин раз личных сегментов и призван способствовать увеличению обрабатываемого потока шин Michelin в России и СНГ, особенно в сезонные пики (зима/ лето). Модернизированный комплекс обеспечивает возможность одновременной разгрузки и погрузки 8 грузовых автомобилей, что позволяет оптимизировать логистический процесс Michelin в России и СНГ. Компания рассчитывает сократить расходы на хранение шин на 5% ежегодно в течение пяти лет, а время поставки шин на 30% за счет отказа от аренды внешних складских помещений и внедрения усовершенствованной системы управления складом. Минимизация перемещения техники между складами обеспечивается технологическим коридором, соединяющим

¹ Составлена автором по материалам периодической печати.

№	Инновация	Содержание
		новый комплекс с уже действующими на территории промышленной площадки Michelin складскими мощностями. Адресная система хранения обеспечивает быстрый поиск нужного артикула. Вместимость хранилища составляет 24 тыс. легковых шин и 80 тыс. грузовых
3	Обеспечение заданного уровня логистического сервиса	Зачастую обеспечить заданный уровень логистического сервиса в шинной промышленности возможно при соблюдении оптимальной схемы взаимодействия с поставщиками, развитой логистической инфраструктуры, что позволяет минимизировать общие логистические издержки, связанные с доставкой заказа. Служба логистики Нижнекамского шинного завода («Нижнекамскшина») обеспечивает заданный уровень логистического сервиса именно таким способом. В логистическом центре компании централизованы процессы упаковки, предпродажной подготовки и погрузки готовой продукции
4	Инновационное развитие дистрибьютерских сетей	Роснефть и Pirelli Tyre S.p.A. в рамках соглашения о сотрудничестве планируют к концу 2019 г. построение дистрибьютерской сети из 200 пунктов продаж в РФ, а также открытие флагманского шинного центра Pirelli в РФ и мобильных шиномонтажных станций сезонного использования в периметре розничной сети «Роснефти». Планируется расширение продуктовой линейки, повышение эффективности деятельности через перекрестные продажи с целью стимулирования лояльности потребителей «Роснефти» и Pirelli. В результате внедрения данной инновации компании ожидают увеличение объема продаж на 17%
5	Оптимизация финансовых потоков за счет избавления от непрофильных активов	Открытое акционерное общество (ОАО) «Кордиант» (в прошлом компания «СИБУР-Русские шины» в конце 2011 г. вышла из структуры холдинга СИБУР и переименована в ОАО «Кордиант». – Примеч. авт.) к 2014 г. вышла практически из всех непрофильных активов – проданы «Волжский Азот», «ВАКЗ», «Сибур-Волжский», «ИФО». Также планируется продать «Уралшину», которая давно не производит шины, а в основном выпускает иную продукцию

Развитие шинной промышленности в современных условиях должно быть соотнесено с инновационными подходами, учитывающими, что в условиях глобализации экономики, сопряженной с тенденциями регионализации и корпоратизации, цепи поставок все больше усложняются в своей конфигурации, расширяются до максимальных масштабов и принимают трансграничные формы. Немаловажным фактором в развитии российского шинного рынка являются и логистические инновации. Предложенный программно-целевой подход к формированию логистической инфраструктуры шинной промышленности предполагает формирование программ и иерархию ответственных за реализацию инновационных проектов. Полномочия по управлению конкретными проектами на низовом уровне концентрируются в руках управляющих проектами. На эту роль подходит руководитель дочерней фирмы или специализированного подразделения на его базе. В распоряжении руководителей проектов выделяются мощности и фонды отраслевых и функциональных служб. Таким образом, обеспечивается их взаимодействие, повышается гибкость, мобильность управления и достаточно четко определяется ответственность. На основе анализа корпораций шинной промышленности, действующих на территории РФ, выявлены основные направления логистических инноваций в шинной промышленности: автоматизация логистики и «интеллектуализация» производственных процессов, открытие современных собственных логистических комплексов, обеспечение заданного уровня логистического сервиса, инновационное развитие дистрибьютерских сетей, оптимизация финансовых потоков за счет избавления от непрофильных активов. Внедрение инноваций в области логистики позволит компаниям шинной промышленности оптимизировать логистические потоки, снизить логистические издержки и оставаться на конкурентоспособном уровне.

Литература

1. Аколова Н. Оптимизация логистических процессов как ресурс конкурентоспособности шинных заводов [Электронный ресурс] / Н. Аколова, А.В. Комкова. URL: <http://www.scienceforum.ru/2015/835/11507>>www.scienceforum.ru/2015/835/11507.

2. Воронков А.Н. Инновационная логистика [Текст] : монография / А.Н.Воронков. – Н. Новгород: Издательский салон, 2011. – 116 с.

3. Гвилия Н.А. Функционал логистики в вертикально-интегрированных корпорациях [Текст] / Н.А. Гвилия // Вестн. Астраханского госуд. техн. ун-та ; Сер. : Экономика. – 2014. – №3. – С. 104-108.

4. Десятка ведущих мировых производителей шин осталась практически без изменений [Электронный ресурс]. URL: <http://www.runflat.center/news/158818/>.

5. Рыбалкина О. Классификация и методическое обеспечение логистических инноваций [Текст] / О. Рыбалкина // Логистика. – 2011. – №2. – С. 121-122.

6. Рыкалина О. Теоретико-методические основы логистики инноваций [Текст] / О. Рыкалина // Логистика. – 2011. – №1. – С. 39-41.

7. Щербаков В.В. О позиционировании логистических инноваций [Текст] / В.В. Щербаков, Д.П. Иванова // Инновационная деятельность. – 2013. – №3. – С. 98-102.

Ключевые слова

Логистика; логистические инновации; корпорации; шинная промышленность.

Гвилия Наталья Алексеевна

РЕЦЕНЗИЯ

Актуальность темы обусловлена потребностью в научных исследованиях отраслевой инновационной активности в области логистики. Актуальность темы не вызывает сомнений, поскольку развитие российского предпринимательства демонстрирует постоянно возрастающую роль промышленных корпораций, их усиливающееся влияние на развитие народного хозяйства в условиях экономической нестабильности.

В статье на основе анализа ведущих корпораций шинной промышленности выявлены логистические инновации, которые возможно внедрять на предприятиях отрасли. Логистические инновации, как направление логистической деятельности, рассматривают нововведения во всем комплексе логистики, и в этой связи предусматривают дополнение существующего и разработку нового инструментария (методов, критериев, показателей) в области методического обеспечения логистики, используемой в организации и управлении материальным производством и сферой услуг, а также усовершенствование операций и процедур, применяемых в логистических бизнес-процессах.

Практическая значимость определяется тем, что внедрение инноваций в области логистики позволит компаниям шинной промышленности оптимизировать логистические потоки, снизить логистические издержки и оставаться на конкурентоспособном уровне.

Рецензируемая статья отвечает всем требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована к публикации в научном рецензируемом журнале.

Молчанов Н.Н., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики исследований и разработок Санкт-Петербургского государственного университета.