

**ШВЕЙКИН РОМАН ДМИТРИЕВИЧ,  
БЕЛЯЕВА ЕКАТЕРИНА АНДРЕЕВНА,  
САННИКОВ ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ**

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ФОРМИРОВАНИЕ НЕФТЕХИМИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА ХМАО-ЮГРЫ ПУТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН «ЮГРАШИНА»

### АННОТАЦИЯ

Рассмотрено потенциальное направление для импортозамещения и диверсификации экономики России и Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Также анализируется состояние и производство рынка шинной продукции в России. Авторами предложено организовать предприятие по производству шин «ЮграШина» на территории ХМАО-Югры вблизи строящегося центра по переработке использованных шин и покрышек.

**Ключевые слова:** импортозамещение; диверсификация; нефтехимическая промышленность; инвестиции; программа развития; государственно-частное партнерство; шины.

**SHVEIKIN R.D.,  
BELYAYEVA E.A.,  
SANNIKOV D.V.**

## ENSURING INDUSTRIAL SAFETY AND FORMATION OF THE PETROCHEMICAL CLUSTER OF KHANTY-MANSIYSK AUTONOMOUS OKRUG – YUGRA BY THE ORGANIZATION OF THE ENTERPRISE FOR PRODUCTION OF CAR TYRES “YUGRASHINA”

### ABSTRACT

The article considers the potential direction for import substitution and diversification of the Russian economy and the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug – Yugra. Also examines the state of the market and the production of tire production in Russia. The authors proposed to organize a company for the production of tires “YugraShina” on the territory of Yugra near the under construction center for the recycling of used tires.

**Keywords:** import substitution; diversification; petrochemical industry; investments; the development program; public private partnership; tires.

В настоящее время политика импортозамещения должна положительно сказаться на структуре экономики ХМАО-Югры. Политика окружного правительства также направлена на диверсификацию экономики. Это отражено, на наш взгляд, в важном для округа документе – «Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года» [1]. Данная стратегия предусматривает осуществление диверсификации экономики округа, увеличение рабочих мест, так как безработица представлена как одна из угроз развития региона.

Все это свидетельствует, что округу необходимы новые производства, которые способны изменить структуру региональной экономики и создать новые рабочие места. Основные производства в Югре связаны с добычей и переработкой нефти и газа. Из нефти получают различные продукты, в том числе синтетический каучук, который является основным сырьем для производства автомо-

бильных покрышек. Руководствуясь этим, считаем, что в автономном округе стоит попытаться осуществить импортозамещение именно в этом сегменте промышленности, ибо среди всего объема автомобильных шин в России только 47% являются отечественными, а доля импортных составляет 53% [2].

Предполагается организовать новое производство в городе Нижневартовске, так как именно Нижневартовск является крупнейшим центром российской нефтяной промышленности, а также, по данным официального сайта «Инвестиционный портал ХМАО-Югры», в этом году здесь должно заработать новое предприятие по переработке использованных шин, что в рамках принятой Правительством России политики кластерного инновационного развития экономики позволит создать на территории ХМАО-Югры новый экономический кластер (единый комплекс по производству и переработке автомобильных шин, соответствующий современным стандартам экологической безопасности таким, как ISO 14001 / ГОСТ Р ИСО 14001).

Ожидаемая стоимость проекта по организации производства шин в Югре под маркой «ЮграШина», по нашим расчетам, составит 111 325000 рублей.

Исходя из минимальной (только ХМАО-Югра) емкости рынка в 1 060 тысяч шин, средней цены реализации одной единицы шины в 1 800 рублей с учетом проектной себестоимости единицы продукции в 1 300 рублей, ожидаемая чистая прибыль предприятия в среднем за 5 лет будет составлять порядка 81 млн. рублей. Средняя норма рентабельности ожидается на уровне 49,7%, что делает минимальным срок окупаемости проекта – около 45 месяцев (3,75 лет) [3, с. 376–380].

Важность автомобильной шины для современного мира неоспорима. Шины обеспечивают плавность хода, скорость, безопасность, проходимость и комфорт. Это автомобильное дополнение эволюционировало вместе с автомобилем, и сыграло немаловажную роль в развитии автомобилестроения.

Основным направлением деятельности предприятия будет производство шин в 4-х вариантах: летние, зимние, зимние шипованные и всесезонные 6 типов (легковые шины, грузовые шины, мотоциклы, внедорожные шины, квадроциклы и спецшины для летнего и зимнего сезонов).

Ожидается, что потенциальными поставщиками основного сырья будут выступать: Российско-Вьетнамское совместное **предприятие по производству натурального каучука** и латекса «ASIMPEX RUBBER Corporation» (преимуществом здесь является, что у ЕАЭС с Вьетнамом заключено соглашение о зоне свободной торговли, также компания предлагает бесплатную транспортировку груза) и ПАО «Омский каучук».

В 2014 году в соответствии с опубликованными данными Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации общий объем производства шин в России составил 52,4 млн штук, из которых 10 млн штук были отправлены

на экспорт [4]. Руководствуясь вышеизложенным, мы делаем вывод о том, что совокупный объем предложения на рынке шин составляет 90,2 млн штук. Говоря о динамике общего объема производства шин в России за период с 2010 по 2014 годы, следует отметить его ежегодный прирост, который составил в 2014 году 20,2% относительно уровня 2010 года. Из этого следует, что сейчас доля импорта в этом сегменте остается высокой, рынок шин остается экономически зависимым от импорта, что, с нашей точки зрения, негативно сказывается на экономической безопасности страны. Мировая практика свидетельствует, что страна сохраняет свою независимость, если доля импорта во внутреннем потреблении не превышает 20–25%. Данной отрасли для того, чтобы достичь таких показателей, необходимо сократить объем импортной продукции как минимум на 28%.

$$\frac{534\ 632}{7,7} = 69\ 433 \quad (1)$$

Проведя анализ потенциальных покупателей шин и категорий потребителей, мы получили, что общий объем потребности в шинах на российском рынке в настоящий момент времени составляет 534 632 тыс. штук. Зная, что средний срок службы отечественных шин составляет 5 лет, а импортных – 10 лет, можем рассчитать средний срок службы шин в России, который составляет 7,7 года (1). Таким образом, получим, что годовое число потенциальных покупателей шин на территории Российской Федерации составляет 69,9 млн штук (1). Значение данного параметра на практике должно оказаться еще больше, так как нами не были учтены такие факторы, как преждевременный износ шин, помимо зимнего и летнего комплекта у некоторых водителей есть комплект всесезонных шин и запасные колеса на случай прокола, не было учтено количество мотоциклов, мопедов и прицепов, которым также нужны покрышки (табл. 1).

Таблица 1.

Накопленная потребность в автомобильных шинах в России

Транспортные средства	Число транспортных средств, тыс. шт.	Число шин в среднем на ед. транспорта	Сезонная потребность (летний и зимний комплекты шин)	Итого шин, тыс. шт.
Легковые автомобили	43 384	5	2	433 840
Грузовые автомобили	6 235	8	2	99 760
Автобусы	75	6	2	900
Троллейбусы	11	6	2	132
Итого				534 632

Примечание: рассчитано авторами по [5]

Прежде всего, необходимо описать потребности шин на региональном рынке. Объем потребления на рынке зависит от общего парка транспортных средств, которым необходимы покрышки. Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2016 года наш округ попал в ТОП-25 регионов России по парку легковых автомобилей: сегодня в Югре находится более 530 тысяч единиц, что составляет 1,3% от общероссийского показателя [6]. Таким образом, получаем, что на сегодняшний день минимальная емкость рынка ХМАО-Югры составляет 1 060 тысяч шин в год (2).

$$\frac{530 \text{ легковых автомобилей (тыс.)} \times 5 \text{ колес} \times 2 \text{ сезона}}{5 \text{ лет (срок службы)}} = 1 \ 060 \text{ тыс. шт.} \quad (2)$$

В табл. 2 представлены значения объема производства в 2017–2021 годах.

При реализации данного инвестиционного проекта планируется достижение проектных мощностей в 1 205 750 ед. автомобильных покрышек всех типов в конце 2021 года. Ожидается, что загрузка производственных мощностей будет происходить поэтапно: в октябре 2018 года состоится запуск производства, и к концу текущего года будет достигнут объем 143 100 ед. продукции, что составит 12% от проектной производственной мощности. В дальнейшем планируется поэтапное увеличение мощности: в 2019 году будет достигнута мощность в 60%, а в 2020 году – 80%.

Ожидается, что вся продукция компании будет реализована в связи с тем, что компания будет работать не только в ХМАО-Югре, а поэтапно выходя на новые рынки сбыта Тюменской области, Уральского федерального округа и другие регионы России, несмотря на предусмотренные проектом сезонные колебания продаж отечественного рынка автомобильных шин по месяцам: январь – 80%; февраль – 90%; март – 120%; апрель – 150%; май – 110%; июнь – 90%; июль – 95%; август – 90%; сентябрь – 120%; октябрь – 200%; ноябрь – 150%; декабрь – 70%.

Также предполагается перед началом реализации инвестиционного проекта по строительству завода по производству шин «ЮграШина» получение

гарантийных писем для подтверждения планируемых объемов производства от следующих государственных и муниципальных служб для служебного транспорта:

- Правительство ХМАО-Югры (различные департаменты и управления и их подведомственные учреждения);
- администрации муниципальных образований ХМАО-Югры (Ханты-Мансийский район, Сургутский район, Нижневартовский район и еще 19 муниципальных образований);
- окружные и муниципальные лечебно-профилактические учреждения (Окружная клиническая больница г. Ханты-Мансийска, Нефтеюганская окружная клиническая больница, Нижневартовская окружная клиническая больница и другие, в сумме свыше 150 учреждений);
- окружные и муниципальные предприятия дорожно-коммунального хозяйства (строительная компания «Варьеганнефтегазстрой», Муниципальное дорожно-эксплуатационное предприятие города Ханты-Мансийска и других 21 муниципальных образований);
- учреждения высшего образования, подведомственные Министерству образования и науки РФ (вузы), расположенные на территории ХМАО-Югры (ФГБОУ ВО «Югорский государственный университет», БУ ВО «Сургутский государственный университет», ФГБОУ ВО «Нижневартовский государственный университет» и другие);
- органы МВД РФ, МЧС РФ, ФНС РФ, расположенные на территории ХМАО-Югры (Управление МВД по ХМАО-Югре, Управление ФНС РФ по ХМАО-Югре и другие).

Миссия компании: обеспечение качественными и доступными автомобильными покрышками жителей ХМАО-Югры и других регионов России.

Продукция компании будет включать в себя следующие типы покрышек: легковые шины, грузовые шины, мотошины, внедорожные шины, квадрошины и спецшины для летнего и зимнего сезонов. Особого внимания заслуживают зимние

Таблица 2.

Объем производства завода «ЮграШина» в 2017–2021 гг.

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Объем производства, ед.	0	143 100	723 450	964 605	1 205 750

шины, поскольку для их производства будет необходим иной состав резиновой смеси и дополнительные компоненты для их ошиповки.

Среднерыночная цена одной шины составляет 2 600 рублей. Проведенный нами анализ средней цены реализации автомобильных шин ведущих российских производителей дилерам составляет 1 800 рублей. Исходя из этого, наша цена будет составлять столько же.

Реализация продукции будет происходить в рамках ранее полученных гарантийных писем, а также через налаживание связей со специализированными компаниями в области автомобильных покрышек и запчастей. Также планируется сотрудничество с автомобильными дилерами и крупными ретейлорскими сетями товаров народного потребления. Ожидаемую поддержку на начальном этапе может оказать Фонд поддержки предпринимательства Югры.

Для продвижения продукции будут задействованы ресурсы Центра поддержки экспорта Югры при содействии Правительства ХМАО-Югры. Также планируется получение права на использование логотипа «Сделано в Югре!» популяризация производимой продукции и услуг местных товаропроизводителей, относящихся к субъектам малого и среднего предпринимательства в других регионах. Для рекламной кампании рассматривается возможность привлечения в качестве рекламных лиц таких известных биатлонистов ХМАО-Югры, как Светлана Слепцова, Алексей Волков и другие.

Проведенное нами маркетинговое исследование основных производителей на рынке шин России показывает, что за период с 2012 по 2013 годы ОАО «Нижекамскшина», занимающее львиную долю

в производстве, сохранило свою позицию, но при этом утратило за 2 года 2,3% в общем объеме производства. ОАО «Кордиант» занимало в 2012 году 2-е место, в 2013 году опустилось на 3-е, сохранив позицию в следующем 2014 году. Еще один производитель – ОАО ПО «Алтайский шинный комбинат» повысил свою долю в общем объеме производства (с 4,7% в 2012 году до 6,2 в 2014-м). Предприятие ОАО «Волтайр-Пром» осталось на своей позиции, но при этом доля этого предприятия уменьшилась (см. диаграмму 1). В годовом отчете за 2014 г. одного из значимых производителей шин – ОАО «Нижекамскшина» [7] говорится о вхождении в число отечественных производителей шин новой компании, которая занимает пока небольшую долю в общем объеме производства. Это – компания «Bridgestone» в Ульяновске. Поэтому мы считаем, что состояние отечественного рынка шин в России позволяет обосновать необходимость и возможность организации на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры промышленного предприятия ПАО «ЮграШина» в рамках «Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года» [1] и федеральной государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [8].

Также отметим, что по итогам 2015 года объем импорта шин для легковых автомобилей в Россию составил 13,76 млн штук. По сравнению с 2014 годом этот показатель сократился на 31%. При этом основной причиной резкого сокращения импорта стала девальвация российского рубля.

Основные позиции в структуре импорта занимают корейские и японские бренды. Так,

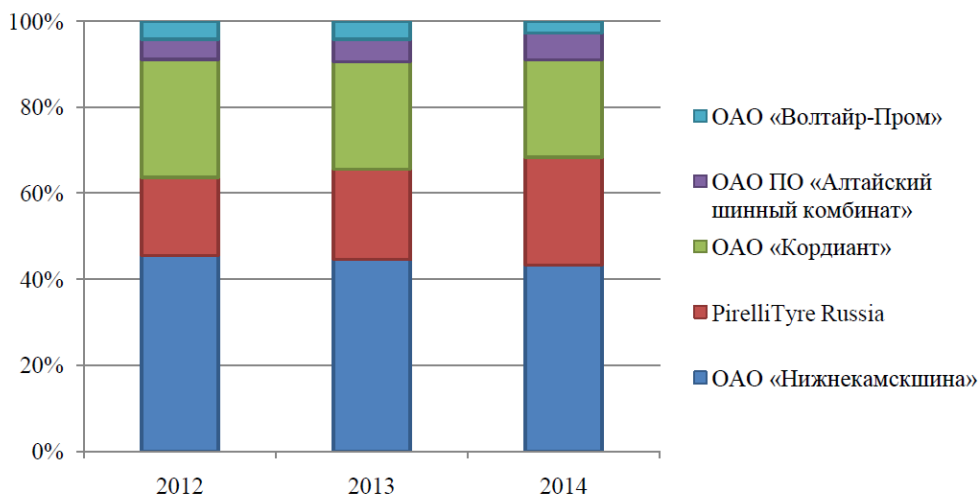


Диаграмма 1 – Структура объемов производства шин среди основных производителей шин в 2012–2014 гг.

в 2015 году доля шинной продукции из Японии в общей структуре импорта составила 24% (в 2014 году этот показатель был на уровне 20%), из Республики Корея – 14% (в 2014 году – 21%), из Китая – 12% (в 2014 году – 15%).

В целом импорт грузовых ЦМК шин в 2015 году сократился на 34%, а на долю импортной продукции пришлось 66% продаж на отечественном рынке [9].

Доля рынка зарубежных производителей шин в 2014–2015 гг. имеет следующее распределение: Bridgestone – 12%; Yokohama – 12%; Nokian – 27%; Hankook – 8%; Kumho – 7%; Michelin – 10%; Continental – 6%; Pirelli – 3%; GoodYear – 5%; Dunlop – 7%; прочие – 3% [10].

Таким образом, мы считаем, что результаты проведенного нами исследования позволяют говорить о необходимости и возможности организации на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры промышленного предприятия публичного акционерного общества «ЮграШина» в рамках «Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года». Также реализация данного проекта позволит создать на территории Югры новый кластер производства полного цикла, осуществить импортозамещение в сегменты шинной промышленности, повысит уровень промышленной безопасности за счет увеличения уже через два года доли отечественных шин минимум на 2%, создать около 200 новых рабочих мест [11], пополнить окружной бюджет налоговыми поступлениями, а также представить бренд «Сделано в Югре» на рынках гражданской продукции других субъектов Российской Федерации, что приведет к росту имиджа югорских производителей и округа.

### Список литературы

1. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Общественный совет Стратегии социально-экономического развития ХМАО-Югры до 2020 года и на период до 2030 года. – Режим доступа: <http://ugra2030.admhmao.ru> (дата обращения 17.10.2016).

2. Укатаем резину до корда [Электронный ресурс] // Интернет-портал «Российской газеты». – Режим доступа: <http://www.rg.ru> (дата обращения 19.10.2016).

3. Швейкин, Р. Д. Импортозамещение в нефтехимическом секторе промышленности ХМАО-Югры:

создание предприятия по производству шин «ЮграШина» [Текст] / Р. Д. Швейкин // Сборник материалов VI Международной научно-практической интернет-конференции студентов и аспирантов «Энергия науки». – Ханты-Мансийск: Изд-во. Югорского гос. ун-та, 2016 – 997 с.

4. Промышленное производство [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения 05.10.2016).

5. Транспорт [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения 06.10.2016).

6. ТОП-25 регионов по парку легковых автомобилей в России в 2015 году [Электронный ресурс] // Официальный сайт аналитического агентства «АВТОСТАТ». – Режим доступа: <http://www.autostat.ru> (дата обращения 04.10.2016).

7. Годовой отчет ОАО «Нижнекамскшина» за 2014 год [Электронный ресурс] // Сайт ПАО «Нижнекамскшина». – Режим доступа: <http://shinakama.tatneft.ru> (дата обращения 25.10.2016).

8. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 года №238 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности”» [Электронный ресурс] // Документы Правительства Российской Федерации. – Режим доступа: <http://gov.garant.ru> (дата обращения 21.10.2016).

9. В 2015 году импорт автомобильных шин в Россию упал более чем на 30% [Электронный ресурс] // Официальный сайт аналитического агентства «АВТОСТАТ». – Режим доступа: <http://www.autostat.ru> (дата обращения 01.11.2016).

10. Анализ рынка шин за 2015 год в России [Электронный ресурс] // Официальный сайт периодического издания FTimes. – Режим доступа: <http://ftimes.ru/about> (дата обращения 01.11.2016).

11. Швейкин, Р. Д., Беляева Е. А. Развитие нефтехимического кластера ХМАО-Югры посредством разработки бизнес-плана по созданию предприятия по производству автомобильных покрышек «ЮграШина» [Текст] / Р. Д. Швейкин, Е. А. Беляева // Сборник материалов III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Взгляд молодых ученых на современность». – Ханты-Мансийск: Изд-во. Югорского гос. ун-та, 2016.