

А. Н. Акишин

Соискатель

Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева

**Управление рисками в логистической цепи поставок предприятий-
производителей автомобильных шин**

Аннотация

Рассмотрены основные риски в звеньях логистической цепи поставок для предприятий, производящих автомобильные шины. Предложена процедура управления рисками для минимизации возникновения взаимосвязанных рисков на определенных звеньях логистической цепи поставок.

Ключевые слова

Управление рисками, логистические цепи поставок, производство автомобильных шин, вероятность возникновения риска.

A.N. Akishin

**Risk management in the logistics supply chain of company-producers of
automobile tires**

The summary

The main risks in the links of the logistics supply chain for companies produced automobile tires are considered. Risk management procedures to minimize the occurrence of related risks in certain echelons of logistics supply chain is proposed.

Keywords

Risk management, logistics supply chain, production of automobile tires, risk probability.

Шинная промышленность является одним из важнейших секторов химического комплекса России. В производстве автомобильных шин за

последние с 2005 по 2008 год наблюдался устойчивый рост, причем наибольший объем производства был достигнут в 2008 году. В 2009 году наблюдался резкий спад. Падение спроса на легковые шины в основном было связано с изменившимся поведением потребителей в условиях кризиса.

В 2010 году в России было произведено и реализовано на 35% больше всех видов покрышек, чем за аналогичный период предыдущего года. Однако, стоит отметить, что продажи растут в бюджетном и среднем сегменте, а вот премиальный продолжает сокращаться. Динамика производства автомобильных шин различных видов в России с 2006 по 2010 год представлена на рисунке 1.

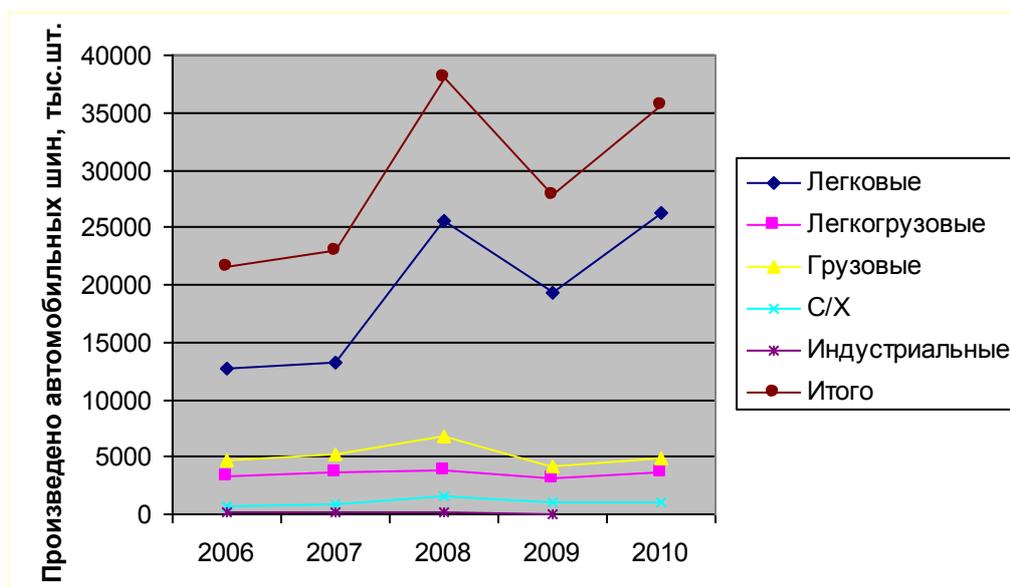


Рисунок 1 - Динамика производства автомобильных шин в России с 2006 по 2010 год, тыс.шт.

Однако, если сравнивать автомобильный рынок и рынок автошин, то последний будет восстанавливаться более плавно, так как он в большей степени зависит от имеющегося парка, чем от продаж новых автомобилей. Скорее всего, достичь докризисного уровня рынок сможет через полтора-два года.

В январе 2011 года индекс промышленного производства по

сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 106,7%. Однако по сравнению с декабрем 2010 года этот показатель упал на 10,9% (таблица 1).¹

Так, по сравнению с концом 2010 года объем производства автомобильных шин сократился, а так же уменьшился и объем производства синтетического каучука, являющимся основным сырьем для производства покрышек. Кроме того, себестоимость производства шин в России определяется, в большей мере, стоимостью сырья. Однако, все большая часть сырья экспортируется: экспорт в связи с высокими мировыми ценами на нефть и нефтепродукты становится более привлекательным по сравнению с переработкой химической промышленностью внутри страны.

Таблица 1 – Индекс промышленного производства в России в январе 2011 года.

	Январь 2011	Январь 2011 в % к январю 2010	Январь 2011 в % к декабрю 2010
Каучуки синтетические, тыс. тонн	128	111,8	93,4
Шины, покрышки и камеры резиновые новые, млн. шт.	3,6	171,4	84,8
Автомобили легковые, тыс. шт.	99,7	в 2,3 р.	77,6
Автобусы, тыс. шт.	1,4	в 5,0 р.	28,0
Троллейбусы, тыс. шт.	21	110,5	41,2
Автомобили грузовые (включая шасси), тыс. шт.	8	в 2,8 р.	48,8
Прицепы и полуприцепы тракторные, шт.	682	166,3	77,6

Поэтому, из всего вышесказанного следует, что в сложившейся ситуации нестабильности рынка важным является вопрос управления

¹ Объемы промышленного производства в России 2011 // Автомобильный портал. Экономика: аналитика, статистика, отчетность. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – М., сор. – 2005-2011 г. Режим доступа: <http://koleso.topof.ru/news.php?pID=8356>

рисками, а в частности управления рисками в логистической цепи поставок «Производство сырья - Доставка покрышек конечным потребителям».

Для этого необходимо рассмотреть все звенья данной цепи: производство сырья; доставка сырья; хранение сырья; производство автомобильных шин; хранение готовой продукции; доставка конечным потребителям.

Можно выделить основные риски на каждом этапе логистической цепи поставок и показать их взаимное влияние друг на друга (рисунок 2). В результате с помощью минимизации воздействия определенного риска на определенном (раннем) этапе логистической цепи представляется возможным значительное снижение вероятности возникновения риска на следующем этапе.²

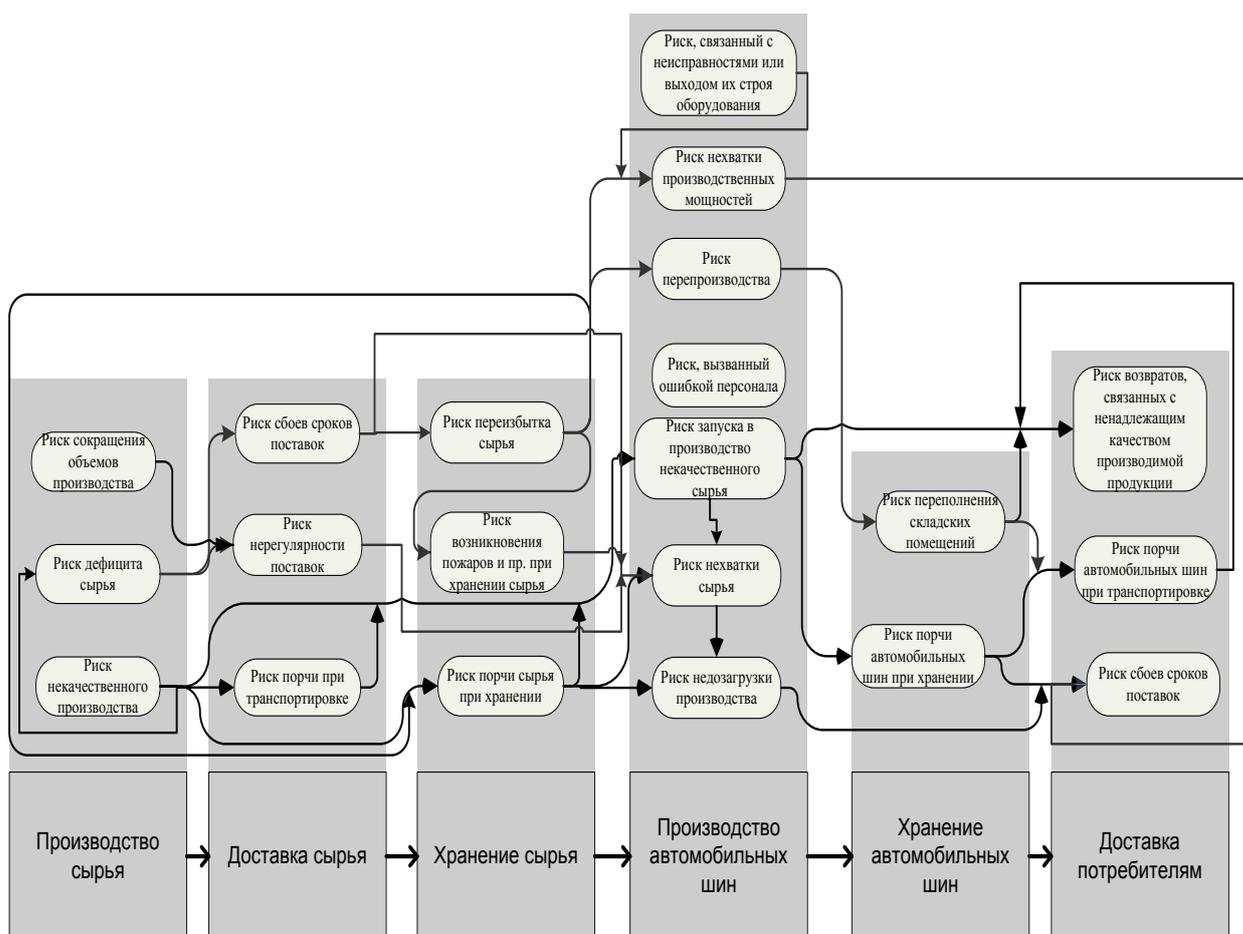


Рисунок 2 – Риски логистической цепи поставок предприятия-производителя автомобильных шин

² М.И. Дли, Т.В. Какатунова, И.Н. Петрушко Оценка инновационного потенциала предприятия: эксергетический подход // Интеграл – 2010 - №6 (56) – С.46-47

Как показывает анализ, в настоящий момент для предприятий-производителей автомобильных шин существенным становится риск нехватки сырья (синтетического каучука) в связи с сокращениями объемов производства. Соответственно, на этапе доставки сырья могут возникнуть риск нерегулярности поставок. Как следствие, на этапе производства автомобильных шин возникают риски нехватки сырья, а значит и риск недозагруженности производственных мощностей. Кроме того, возникает риск запуска в производство некачественного сырья (например, которое долгое время хранилось на складе), для того, чтобы не допустить простоя. Соответственно, при запуске в производство сырья ненадлежащего качества высока вероятность порчи готовой продукции еще на этапе ее хранения, а так же и на этапе доставки потребителю, а, значит, существенно увеличится риск возвратов, вызванных ненадлежащим качеством товара. При недогрузке производственных мощностей высок риск сбоев сроков поставок товара потребителям.

Управлять необходимо не отдельно взятым риском на определенном этапе, а рисками на каждом этапе логистической цепи в комплексе. Кроме того, с целью минимизации этого рисков необходимо расширять круг поставщиков. Таким образом, более выгодные позиции у предприятий, входящих в вертикально интегрированные нефтяные компании, имеющие собственные мощности по добыче и переработке нефти.

Библиографический список

1. Объемы промышленного производства в России 2011 // Автомобильный портал. Экономика: аналитика, статистика, отчетность. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – М., сор. – 2005-2011 г. Режим доступа: <http://koleso.topof.ru/news.php?pID=8356>
2. М.И. Дли, Т.В. Какатунова, И.Н. Петрушко Оценка инновационного потенциала предприятия: эксергетический подход // Интеграл – 2010 - №6 (56) – С.46-47.