

Les nouvelles normes comptables internationales IAS ou IFRS ont attiré l'attention des entreprises sur la manière d'évaluer l'ensemble de leurs actifs selon la « Fair Value ». Cette nécessité s'applique à la valorisation des stocks et nous avons montré comment les modèles d'option aident à déterminer une politique des stocks active dans le temps. D'une part, elle réduit les pertes potentielles sur des stocks se vendant moins bien que prévus en continuant à créer de la valeur. D'autre part, elle tire mieux partie des prévisions pour réajuster les volumes et éviter les ruptures en cas de changement de tendance. Les études statistiques sur ce type de gestion (couverture) montrent que les pertes de valeurs et pertes d'opportunités peuvent diminuer de 25 à 50 % selon les échéanciers des plans d'approvisionnement. Peut-on appliquer ces principes à la gestion des capacités de production ?

Affectez au mieux vos capacités de production



Par Thierry Brutman
 PDG d'Hostorg
tbrutman@hostorgeffekt.com
 Retrouvez l'intégralité
 de cet article sur
www.SupplyChainMagazine.fr
 rubrique Nos lecteurs
 ont la parole

Tout comme le stock est défini comme l'option par laquelle « on achète une vente future », la capacité de production est l'option par laquelle l'entreprise qui possède des machines ou des biens d'équipement peut produire pour répondre à une vente future.

Il existe toutefois des spécificités de principe en matière de valorisation de capacité de production :

- ◆ alors que chaque unité en stock n'existe que pour être vendue ou utilisée une seule fois, à de rares exceptions près, la capacité de production existe sur une période (durée de vie de la machine) et est associée à un volume de production maximum qui

peut être obtenu durant chaque sous période ;

- ◆ il en résulte qu'une fois l'investissement initial effectué en fonction d'un marché et la demande cadencée sur la période correspondante, la valeur de la capacité de production ou « Fair Value » opérationnelle ne peut plus varier que selon la demande et les frais variables nécessaires à la mise en production ;

- ◆ compte tenu des limites des capacités de production, optimiser leur valeur (donc la rentabilité de l'entreprise) est conditionné par la gestion prévisionnelle du remplissage du carnet de commande sur la période de production et par l'ordonnancement optimal des mises en production qui va permettre, selon les typologies de demandes soit de réduire les surcoûts capitalisés (somme des surcoûts par jour pendant la période de référence de non saturation de la demande – bas

de cycle –), soit de dégager les périodes supplémentaires de production nécessaires pour les périodes non encore saturées, (mais dont les courbes de demandes passées montrent qu'elles réservent des probabilités de commandes futures suffisantes qu'il convient de préserver comme réserve de rentabilité).

Nous pouvons donc dire que la capacité de production est une option associée à une rentabilité sur fond propre que l'on a prévu d'obtenir au moment du plan d'investissement, cette rentabilité étant générée par le taux d'utilisation prévu ou réel des capacités de production. Il est alors possible de mesurer cette valeur grâce aux méthodologies que nous avons déjà utilisées pour calculer les valeurs de stocks dans le temps au travers des adaptations des formules de Black & Scholes. [...]

Concurrence entre l'A380 d'Airbus et le 747-800i de Boeing

En se fondant sur la gestion du risque et sa valorisation, il est possible de mesurer l'impact sur le marché du lancement de nouveaux produits ou biens d'équipement.

Prenons l'exemple de la concurrence actuelle entre l'A380 d'Airbus et le nouveau 747-800i de Boeing. Le président de Lufthansa, Wolfgang Mayhuber souligne la complémentarité des deux appareils. Notre approche atteste que cet argument est rationnel. En réalité chaque ligne

aérienne associée à un avion est une ligne de production qu'il faut diviser en deux : le nombre de passagers global du parcours et les créneaux horaires auxquels les passagers souhaitent voyager de préférence. Si le nombre de passagers à partager entre ces critères baisse, remplir suffisamment les avions devient plus difficile, car les clients ont le choix des horaires.

Mais la situation change selon le nombre de créneaux horaires accordés. Dans ces conditions, sur le nombre de parcours, l'investissement en A380 dont le coût à l'achat est plus élevé, génère une plus value latente beaucoup moins importante que celle d'un Boeing 747-800 nouvelle génération, en raison du risque de saturation sous-jacent. Au contraire sur les parcours les plus fréquentés, à moins qu'ils n'existent des sous-marchés, les frais fixes, et donc l'A380, trouveront plus naturellement leur place.

La complémentarité des deux approches est donc bien réelle et ces 83 places de différences par vol ne sont pas forcément un handicap au regard des frais fixes. Le match du positionnement de l'A350-XWB sera à ce niveau également passionnant et il devrait être aisé avec quelques données pour les milieux financiers via ces méthodes d'estimer les futures plus ou moins values liées à la conception des avions ou d'autres capacités de production sur la valeur des entreprises lors d'un nouvel investissement. ♦

*Je n'arrive pas
à localiser la
commande N°30840..*

*Préparez-vous! La
commande N°3084
est prête.*

*J'attends !!! Vous ne
pourriez pas régler le
problème ?!?*

PREPARATION
DE COMMANDE

GESTION
D'ENTREPOT

EXPEDITION

Assez de voir vos systèmes se renvoyer la balle ?

Avec webMethods, vous pouvez optimiser vos processus et améliorer votre efficacité. Et si seulement vos systèmes et processus étaient capables de vous informer, en plus du simple déroulement de vos activités, de quelle manière elles se passent - en temps réel ? Venez découvrir comment Johnson & Johnson, Motorola et Sony ont réussi, tout en capitalisant sur leur existant, à obtenir une meilleure visibilité de leur processus grâce aux solutions webMethods BPM et SOA sur www.webmethods.com/4vision.

webMethods
Get There **Faster**.™

www.webMethods.com/france