

Компетентные лица индустрий.

Обзоры СМИ и экспертные мнения.

Выпуск 005, 07 / 09 марта 2023 г.

Горизонталь и вертикаль планирования



Уместная фраза:

«Ничто так не удивляет людей, как
здоровый смысл и действия по плану».

Ральф Уолдо Эмерсон (1803-1882),
один из виднейших мыслителей и
писателей США того времени.

1. Время минутной умности.

Горизонт планирования



- Какой горизонт планирования?

- Плоский!



- Я про долгосрочность!

- И я про завтра!



- Завтра таки будет лучше?
- У нас горизонт планирования дальше завтра.



- А эта презентация о горизонте планирования для какой целевой аудитории?
- Для вертикали власти.



- Для НДПИ нужен 20 - летний горизонт планирования.
- А для просто жизни нужно длиннее!



- Чем горизонт планирования в угольной промышленности отличается от металлургической?
- Там чернее?



- Вы сейчас на удаленке?
- Да, лежу в планировании.



- Какой у вас горизонт налогового планирования?
- Дотянуть до посадочной полосы...



- Горизонтальное планирование в инфраструктурных проектах - признак трезвого бульдозериста.



- Как Вам всё удастся?
- Что?
- Планировать горизонтальность.

2. Не отставать в вере в электричество.



South China Morning Post

Как *Toyota*, *Honda* и *Nissan* уступили рынок электромобилей *Tesla*, *BYD*, *GM* и *Volkswagen*.

Зрители на гонках серии *Nascar Cup Series* в США в ноябре 2022 года заняли места в первом ряду для обсуждения будущего автомобильной промышленности. Самолет, спонсируемый некоммерческой организацией *Public Citizen*, пролетел мимо гоночной трассы, неся баннер с

надписью: «Хочешь впечатлений? Води электромобиль. Хочешь скуки? Води Тойоту.»

Акция последовала за открытым письмом к Акио Тойоде, генеральному директору одного из крупнейших в мире автопроизводителей, от общественных организаций, включая *Public Citizen*, критикующих медленное внедрение электромобилей.

«Ни один автопроизводитель не смог угнаться за растущим потребительским спросом на аккумуляторные электромобили, но *Toyota* даже не попыталась удовлетворить его», - написали они. «*Toyota* может и должна быстро перейти на электромобили, иначе рискует морально устареть».

Хотя мотивация некоммерческой организации и была «зеленой», послание больше отражало обеспокоенность мировой автомобильной промышленности инвестиционной стоимостью 2,25 трлн. USD тем, что *Toyota* и другие японские автопроизводители рискуют потерять лидирующие позиции, если не смогут достаточно быстро перейти на электромобили.

По информации *Bloomberg Intelligence*, *Tesla* является крупнейшим в мире производителем электромобилей по количеству проданных машин, за ней следуют такие компании, как китайская *BYD* и немецкий *Volkswagen*. Ни один японский автопроизводитель не входит в топ-20, что оставляет

их на обочине самого быстрорастущего сектора автомобильной промышленности.

Согласно данным *Bloomberg*, за первые три квартала 2022 года продажи автомобилей с батарейным питанием выросли примерно на 80 % по сравнению с соответствующим периодом 2021 года, в то время как общий объем продаж автомобилей упал примерно на 4 %. «Электромобили становятся существенной частью отрасли, и пока что японцы упускают это из виду», - заявляет аналитик *BloombergNEF* Колин Маккеррачер.

Крупнейшие японские автомобильные бренды уже давно пользуются популярностью по всему миру, на их долю обычно приходится более трети продаж новых автомобилей в США и доминирование на рынках от Юго-Восточной Азии до Африки.

Их отсутствие в сегменте электромобилей особенно сбивает с толку из-за того, что они рано начали выпускать экологически чистые автомобили, включая *Toyota Prius*, массовый гибрид, выпущенный четверть века назад и одно время входивший в «ТОП» от голливудских звезд, стремящихся к экологичности.

В 2009 году *Nissan Motor* представила *Leaf*, полностью электрический хэтчбек, считающийся пионером в области электромобилей массового производства. Также в 2009 году *Mitsubishi Motors*

представила свой первый электромобиль MiEV. В 2010 году *Toyota* инвестировала в *Tesla*.

Однако энтузиазм по поводу ранних моделей электромобилей быстро угас из-за слабых продаж. Убежденные, что революция в области аккумуляторных батарей будет происходить медленно, японские автопроизводители сосредоточились на бензиново-электрических гибридах и сотрудничали с амбициозными токийскими технократами в разработке автомобилей на водородных топливных элементах - зарождающейся технологии, которая потенциально может быть даже более экологичной, чем электромобили.

В сентябре 2022 года г-н Тойода заявил, что электромобилям на аккумуляторных батареях «потребуется больше времени, чем СМИ хотели бы нас убедить». *Toyota* также заявляет, что ее миссия заключается в сокращении выбросов углекислого газа, но она не ограничивает свое внимание только аккумуляторными автомобилями.

«В этом неоднозначном мире, в эпоху, когда нет понимания, где кроются правильные ответы, трудно всех осчастливить только одним вариантом», - говорится в заявлении компании.

Сейчас, даже когда высокие цены на бензин и правительственные меры стимулируют спрос,

японские автопроизводители мало что могут предложить тем, кто стремится к отказу от бензиновых двигателей, включая потенциальных покупателей Tesla, которых отпугнуло противоречивое управление *Twitter* генеральным директором Илоном Маском.

Аккумуляторные электромобили, которые предлагаются ими – полное разочарование. В мае прошлого года *Toyota* выпустила электрический внедорожник bZ4X, но уже в июне приостановила продажи, из-за дефекта «отваливающихся колес». С тех пор продажи возобновились, но в ограниченном количестве.

«Японскому автопрому следует наверстать упущенное, – говорит бывший исполнительный директор *Nissan* Масато Иноуэ, главный дизайнер *Nissan Leaf*, который сейчас преподает в *Европейском институте дизайна* в Турине, Италия. – Или вскоре может быть слишком поздно».

Его бывший босс, экс-председатель правления *Nissan* и один из первых сторонников *Leaf*, Карлос Госн согласен.

«*Nissan* потерял преимущество первопроходца», – говорит он, предсказывая, что японским автопроизводителям, вероятно, будет трудно догнать конкурентов, включая китайскую BYD. Заявлений о

планах инвестиций в электрификацию сейчас «слишком мало, слишком поздно».

Хотя подобная критика от г-на Госна ожидаема, ведь его арестовали в 2018 году по обвинению в финансовых махинациях в *Nissan*, и теперь он живет в Ливане после фееричного побега из Японии, когда он спрятался в громоздком футляре для инструментов и обошел проверку службы безопасности в региональном аэропорту, он не единственный, кто настроен пессимистично.

Критики обеспокоены тем, что автопроизводители рискуют повторить упадок японской полупроводниковой промышленности и индустрии бытовой электроники. Когда-то они безраздельно господствовали с такими продуктами, как чипы памяти NEC и Walkman от *Sony*, но были застигнуты врасплох крупными прорывами, как iPhone от *Apple*, и так и не смогли инновационным путем выйти из коммодитизации.

«Японские автопроизводители выглядят так, словно они уже отстали и неспособны занять лидирующие позиции», - говорит Синго Идэ, главный стратег по акционерному капиталу исследовательского института *Nippon Life Insurance NLI*.

В 2021 году на долю шести ведущих японских автопроизводителей приходилось около 40 %

американского рынка легковых автомобилей, как и до пандемии. Во втором же квартале 2022 года их доля упала до 34 %, а к третьему кварталу, согласно *Bloomberg*, составила 32 %.

General Motors в прошлом году отобрала у *Toyota* корону лидера продаж в США, при этом японская компания сообщила о снижении продаж на американском рынке на 9,6 % в 2022 году. По мере того, как всё больше американцев выбирают электромобили, японские бренды, которые десятилетиями были лучшим выбором для всех - от новичков до домохозяек из пригорода, оказываются во всё большем проигрыше.

«Потребители, переходящие на электромобили в 2022 году, в основном делают это за счет *Toyota* и *Honda* – брендов, которые не сохранили лояльность владельцев двигателей внутреннего сгорания до тех пор, пока их собственные бренды не начнут более активно переходить на электромобили», - говорится в отчете *S & P Global Mobility*, опубликованном в конце ноября 2022 года.

Наибольшая сложность состоит в том, что некоторые рынки переходят на электромобили гораздо быстрее, чем многие ожидали. Согласно *Bloomberg*, в первые три квартала 2022 года, около 15% новых автомобилей, проданных в Германии и Великобритании, и более 20% в Китае, были электрическими.

В тот период на электромобили в США приходилось 5% продаж, но спрос, вероятно, подскочит благодаря налоговым льготам в Законе о снижении инфляции, вступившем в силу в августе 2022 года. К середине декабря компании объявили об инвестициях в почти 28 миллиардов USD в производство электромобилей, в Северной Америке.

Toyota «сильно просчиталась» в своей стратегии EV для Северной Америки, пишут аналитики *Jefferies* Такаки Наканиши и Цзинфэй Дэн.

Стремление *Toyota* к созданию автомобилей на водородных топливных элементах поддерживается министерством торговли страны, которое считает, что водород является ключом к достижению нулевого уровня выбросов к 2050 году.

В июне 2022 года правительство заявило, что к 2035 году все продаваемые автомобили должны быть «так называемыми электромобилями» с условием, что будут содержать гибриды.

Японские автопроизводители и правительственные лидеры неохотно настаивают на переходе на полностью электрическую систему, опасаясь, что это сведет на нет существующие продажи автомобилей и разрушит широкую сеть поставщиков комплектующих и субподрядчиков. Электромобили,

как правило, не требуют такого количества компонентов, как традиционные автомобили.

Согласно отчету экологической организации *Climate Group*, производство автомобилей является одной из важнейших отраслей промышленности Японии, на долю которой приходится почти 20% производства страны и 8% рабочих мест.

Toyota пообещала продолжить производить около трех миллионов автомобилей в Японии – трети своего мирового производства – для поддержания занятости и конкурентоспособности.

«С появлением электромобилей почти половина Нагои останется без работы», - говорит Йеспер Колл, директор компании по оказанию финансовых услуг *Monex Group*, имея в виду город в центральной Японии, расположенный недалеко от штаб-квартиры *Toyota*, в котором базируются многие производители комплектующих. «Потенциал роста японской экономики определенно сокращается».

Однако, понимая, что электромобили больше не являются нишевым продуктом как раньше, японские компании активизируют инвестиционные проекты: *Toyota* потратит 4 трлн JPY (30 млрд USD) на запуск 30 электромобилей к 2030 году.

Honda совместно с *General Motors* разрабатывает электрический внедорожник для дебюта в 2024 году и

заклучила еще одно партнерство с *Sony* для выпуска электромобилей премиум-класса, начиная с 2026 года.

Nissan, который начал поставлять электрические внедорожники *Ariya* американским покупателям в декабре, увеличил расходы, чтобы презентовать больше моделей.

Конкуренты тоже набирают обороты с электромобилями. Джон Мерфи, аналитик *Bank of America*, считает, что *General Motors* продвигается особенно быстро и может превзойти *Tesla* по продажам электромобилей в 2025 году.

Портфель электромобилей *General Motors* включает хэтчбек *Chevrolet Bolt* и компактные внедорожники *Cadillac Lyriq SUV* и *GMC Hummer pickup*, также компания планирует к выпуску новые модели в 2023 году.

Руководители *Toyota* говорят, что полностью аккумуляторные автомобили по-прежнему слишком дороги или нецелесообразны из-за отсутствия зарядной инфраструктуры на многих рынках, особенно в развивающихся странах.

Согласно отчета *Kelley Blue Book*, опубликованного в декабре 2022 года, средняя цена электромобиля в США составляла 65 000 USD по сравнению с 48 000 USD на все новые автомобили.

Гилл Пратт, главный научный сотрудник *Toyota*, отмечает, что во многих странах отсутствует зарядная инфраструктура для электромобилей и наиболее реалистичный сценарий на этих рынках – это сочетание электромобилей, подключаемых гибридов (PHEV) и автомобилей на водородном топливе (HEV).

«Для этих мест и для клиентов, не имеющих легкого доступа к зарядной инфраструктуре, PHEV и HEV – наиболее эффективный способ снизить выбросы углекислого газа, - говорит Пратт, - кроме того, это лучший способ максимально быстрого сокращения этих выбросов».

Несмотря на все препятствия со стороны более проворных игроков, ведущие японские автопроизводители сохраняют преимущества, накопленные за годы пребывания на вершине рынка. Проведя десятилетия в обслуживании потребителей массового рынка, они могут похвастаться мощными брендами, а также дистрибьюторскими и сервисными сетями, с которыми EV-новички не могут сравниться.

Китайские конкуренты, такие как *BYD*, все еще в значительной степени неизвестны во многих странах и не имеют опыта обслуживания клиентов по всему миру.

«Я бы не стала сбрасывать их со счетов, - говорит Мишель Кребс, исполнительный аналитик *Cox*

Automotive, говоря о японских автопроизводителях. - Они будут оставаться в игре».

Тем не менее, аналитики считают, что японцам будет нелегко наверстать упущенное, поскольку фокус конкуренции смещается с традиционного машиностроения на программное обеспечение и услуги. «Компании, начинающие с опозданием, упускают свой шанс познакомиться с поставщиками и покупателями раньше конкурентов», - говорит Карл Брауэр, исполнительный аналитик *iSeeCars.com*, веб-сайта, ранжирующего автомобили и дилеров.

«Даже если у вас есть все ресурсы и возможности *Toyota* для производства электромобиля, когда наступит время, вам все равно придется пройти обучение, - говорит он, - и другие автопроизводители опережают вас, потому что они уже занимаются ЭТИМ».

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ 😊:

😊: И что с долгосрочным планированием в мировом автопроме?

😬: Китайских машин в России станет еще больше.

😬: А мы им дадим не возобновляемую энергию, так?

А в это время:

<https://t.me/financom/2923>

<https://t.me/chinogram/4265>

<https://reader.rbc.ru/share/iA1ELir2Nw7XNG578>

https://t.me/Energetic_I/1300

3. Водяные денежные знаки.



The Economist

Погода снова определяет экономические результаты. Вскоре её значение возрастет еще больше.

«И вот наконец пошли настоящие дожди, - пишет Чинуа Ачебе в романе «И пришло разрушение», действие которого происходит в Нигерии XIX века, - столь сильные и упорные, что даже деревенский колдун не пытался с ними справиться. Теперь уж он не смог бы остановить дождь, — так же, как прежде, в сухой сезон, вряд ли рискнул бы вызвать ливень — это было бы слишком опасно для его здоровья».

В аграрных экономиках, подобных тем, что описаны в романе Ачебе, экономический цикл и погода движутся в тандеме. Когда дожди приходят в нужное время, урожай получается обильным, а за ним следует процветание. Напротив, засуха сопряжена с риском голода и смерти. Заклинатель дождя — во многом как современный центральный банкир — может попытаться сгладить деловой цикл, буквально затушив обстоятельства, когда становится слишком

жарко. Однако, в конечном счете, исход предопределяет сила природы.

Энергетический кризис вернул Европу к погодозависимой экономике. Кризис стал напоминанием о том, что, несмотря на технологическую изощренность, даже экономики богатейших стран мира вынуждены полагаться на милость природы. Европейские экономисты, финансисты и политики внимательно следят за прогнозом погоды: мягкая зима принесла облегчение, поскольку для поддержания тепла в домах потребовалось сжигать меньше газа. Если температура в дальнейшем не будет чересчур снижаться, то цены на энергоносители упадут, и экономика получит импульс к росту. Если была бы суровая зима, то она принесла бы несчастья: ввергла бы миллионы людей в нищету, усилила инфляционное давление и привела бы к закрытию отраслей промышленности.

Ископаемое топливо изначально сулило экономике избавление от капризов времен года. Вместо того, чтобы полагаться на солнечную энергию - запасенную в зерне, сохраняемую в домашнем скоте или преобразованную путём фотосинтеза в биомассу, которую потом использовали в качестве дров - человечество сжигало уголь, высвобождая тем самым древнюю солнечную энергию. Использование ископаемого топлива позволило накапливать,

транспортировать и высвободить энергию тогда, когда это востребовано. Энергию солнца поставили на службу человечеству, а не наоборот.

Энн Куссмаул, историк экономики, проследила распространение промышленной революции на примере Англии, оценив, когда регионы выходили за рамки сезонной экономики. Для этого она использовала свидетельства о браках в церквях, чтобы измерить момент, когда ископаемое топливо освободило рабочих от ритмов природы и привязало к заводскому гудку. Так, до индустриализации браки в низменных районах часто заключались зимой после сбора урожая, в холмистых районах - летом, как только заканчивался сезон ягнят. После индустриализации такие региональные и сезонные модели браков исчезли, что дало ключ к пониманию того, в каких частях Англии были впервые применены технологии производства, основанные на ископаемом топливе.

Сотни лет спустя сезонность возвращается в Великобританию и другие части Европы, поскольку континент отказывается от российского газа. Отчасти причиной такого возвращения стал физический фактор. Транспортировать и хранить природный газ гораздо сложнее, чем уголь или жидкую нефть. В прошлом Европа извлекала выгоду из обилия трубопроводного газа, поставляемого Россией, а также дозаправки сжиженным природным газом,

поставляемым из других регионов. В настоящем времени снабжение ограничено, и европейцам приходится в основном полагаться на уже накопленное. Так, проходящей зимой хранилища континента были заполнены более чем на 90 %, а заполнение остатков свободного пространства обошлось бы дорого, поскольку содержимое хранится под давлением. Ограниченное предложение означает, что изменение спроса определяет цену на энергию, а погода стала самым неопределенным фактором, определяющим этот самый спрос.

Осень, да и зима, пощадили Европу, так, на континенте был самый жаркий октябрь за всю историю наблюдений. В результате цена за единицу газа на эталонной для континента голландской торговой площадке упала до 100 EUR за мегаватт-час, что вдвое меньше сентябрьского показателя. Но зима проявила себя. Так сложилось, что спрос на газ и температура относительно линейно зависимы: чем холоднее становится, тем больше газа требуется. В 2022 году стало значительно сложнее. Отопительные системы домов бездействовали дольше обычного, а продажа одеял находилась на подъеме.

Возникший газовый кризис - не единственная причина для такого пристального внимания к погоде. Возобновляемые источники поставляют в Европу существенно больше энергии, чем несколько лет назад, и это приводит к проблемам, если не дует ветер

или не светит солнце. Ко всему прочему и гидроэнергетика стала проблемой для Европы в 2022 году, после того как жаркое лето высушило водохранилища и реки, от которых зависят плотины. Совершенствование способов хранения электроэнергии и инвестирование в них, будь то батареи, водород или другие технологии, могли бы в будущем сгладить такую изменчивость. Континенту, тем не менее, предстоят годы или даже десятилетия нервного наблюдения за небом, пока идет процесс адаптации.

Однако в отсутствие перехода на экологически чистые виды энергии погода начнет играть еще большую роль в экономике. Потеплевшая планета уже приводит к частым и экстремальным явлениям, таким как летняя жара в Европе или разрушительные наводнения в Пакистане. Эти события - настоящие потрясения для экономик, которые снижают производственный потенциал и ведут к росту инфляции и безработицы.

Витать в облаках

Центральным банкам труднее справиться с этой двойной угрозой, чем со спадами, возникающими в результате изменения делового доверия или финансового кризиса. Если реагировать слишком жестко, то это только усугубит спад, если слишком слабо - инфляция может выйти из-под контроля. Согласно данным анализа *МВФ* по Тихоокеанским и

Карибским островам, страны, подверженные стихийным бедствиям, экономически растут примерно на один процентный пункт в год меньше и имеют значительно более высокий объем задолженности, чем страны, менее подверженные риску. Изменение климата только усугубит эти различия. Таким образом, возврат к погодозависимой экономике сделает некоторых руководителей центральных банков еще более похожими на заклинателей дождя: они будут пытаться выполнять старые ритуалы или требовать новых жертв, не имея особых возможностей повлиять на экономическую погоду.

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ 😊:

😞: И уголь как манна небесная, сверху не упадет.

😄: Но многие продолжают ждать его как ее снизу.

4. Не мимолетные новости недели.



На мировой рынок фосфорных удобрений выйдет новый игрок.

<https://www.fertilizerdaily.ru/20230222-na-mirovoj-rynok-fosforных-udobrenij-vyjdet-novyj-igrok/>

😄: Прямо выйдет?

😊: Да, откуда когда-то homo sapiens.

В Турции построят крупнейшую в мире наземную волновую электростанцию.

<https://t.me/ESGbrief/1507>



Аккуратно – геологический разлом бывает и по воде.

В Красноярском крае открыли крупнейшую в России гибридную солнечно-дизельную электростанцию.

<https://t.me/ESGbrief/1508>



Неудобный вопрос: если родители гибрида солнце и дизель, то кто из них папа? (При ответе помнить требования закона о запрете пропаганды ЛГБТ).

Формула-1 никогда не станет электрической, заявил Стефано Доменикали, президент и главный исполнительный директор F1.

<https://t.me/energytodaygroup/18209>



Идеологический подход к электричеству впервые сформулировал В.И.Ленин.

В то время Стефано Доминикале не было даже в проекте...

США и Европа сталкиваются с дефицитом кадров в сфере строительства солнечных электростанций.

<https://t.me/ESGbrief/1514>



Кадры - почти рядом и это всего 0,1 % от населения Китая.

Фото.

«Лестница» карьера *Стойленского ГОКа*.

https://t.me/nlmc_official/555



Вообще не вариант для карьеристов...

Строительство завода по производству железа прямого восстановления, который может работать на водороде:

https://t.me/H2_element/1164

☹️: Как и «предрекали» расчеты МИСиС - 720 млн. EUR для одного миллиона тонн стали.

😊: Даже больше, чем «зеленых».

На Красноярском экономическом форуме - 2023 глава Кузбасса Сергей Цивилев анонсировал ещё один масштабный проект:

https://t.me/H2_element/1164



Главное — использовать правильный российско - китайский глобус.

Индия думает увеличить импорт
российского коксующегося угля.
https://t.me/Coala_russia/4542



Металлургическая отрасль Индии
зависит от импорта. А угольная
отрасль России - от экспорта...

5. Прогнозы, обзоры, перспективы.



Ценовая война в контейнерных перевозках.
Кое-что интересное от датчан-аналитиков.
<https://t.me/logistved/2236>



Судя по названию, сотрудники
датской компании - дельфины?

Goldman Sachs прогнозирует рост цен на железную руду во втором квартале 2023 года.

https://t.me/Metals_Mining/11026

https://t.me/Metals_Mining/11050

😁: И Вы говорили, что будет так!

😊: Мы говорили, что будет и этак.

Бюджеты на разведку железной руды выросли до 7-летнего максимума.

<https://t.me/metaltorgnews/13527>



Бюджеты на разведку, по геополитической логике, никогда не имеют тенденцию к снижению.

Про китайскую сталь:

<https://t.me/prometallinfo/4635>



«Моя» китайская сталь.

90 % израильских домов нагревают воду с помощью солнца.

<https://t.me/riseofelectro/3276>



А воздух нагревают все 100 % евреев.

Спустя 1,5 года после заключения амбициозного соглашения по сокращению эмиссии метана:

<https://t.me/esgworld/1577>



Сплошной аналитический метан.

Минерал с Алтая.

Галенит или «свинцовый блеск» — главный источник свинца, хотя часто он содержит примеси серебра, кадмия и селена.

https://t.me/ummc_media/2434



Советуем галениту, с целью снижения НДС, сильно не отсвечивать.

«Север — Юг»: как западные санкции толкают Россию к созданию главного конкурента Суэцкого канала».

<https://rtvi.com/stories/sever-yug-kak-zapadnye-sankczii-tolkayut-rossiyu-k-sozdaniyu-glavnogo-konkurenta-sueczkogo-kanala/>



Мимо такой транспортно — геополитической статьи ни пройти, ни проехать.

В выпуске использованы рисунки, созданные нейросетью *Midjourney* по заданным «Компетентными лицами индустрий» «параметрам» и национально — международные шутки;

- Новые выпуски доступны еженедельно через прямые ссылки ниже и на сайте www.metcoal.ru.

MMI-PRO

Metals & Mining Intelligence
Professional Events

<https://t.me/MMIPRO>

mmi-pro.com/industry.html

andreev@mmi-pro.com

whats app +79037995265