

Уважаемые коллеги!

Сегодня мы можем уверенно констатировать, что наша с Вами ассоциация «Интербат» уже четверть века успешно выполняет функции площадки обмена технологиями, оборудованием, материалами и компонентами.

Собственно такую задачу мы с Вами и ставили на старте.

Но новое время диктует свои задачи. Главная из них – нужен рост доли участников МА «Интербат» в продажах батарей на территории Евразийского экономического союза (ЕврАзЭС).

Основная причина трудностей, которые этому препятствуют, описана в досрочно публикуемом ниже докладе президента МА «Интербат» «Как предприятиям на постсоветском пространстве прийти к современным нормам производства автомобильных батарей одной заводской площадкой».

Предварительное знакомство с ним позволит более предметно подготовиться к обсуждению указанного выше вопроса на предстоящем собрании МА «Интербат», 21 марта 2017 г. во время 26-й Международной выставки «Автономные источники тока».

Решить проблему предлагается, в т.ч., за счет массового вовлечения в Ассоциацию представителей трейдерского (батарейного) сообщества, действующих на территории стран ЕврАзЭС.

26-я Международная  
специализированная выставка  
«Автономные источники тока»  
21-23 марта 2017 года, г. Москва

Как предприятиям на постсоветском пространстве прийти к современным нормам производства автомобильных батарей одной заводской площадкой.

МА «Интербат»  
Солдатенко В.А.

26-я Международная  
специализированная выставка  
«Автономные источники тока»  
21-23 марта 2017 года, г. Москва

Как предприятиям на постсоветском  
пространстве прийти к современным  
нормам производства автомобильных  
батарей одной заводской площадкой.

В 1994 году коллегия Роскоммаша отметила, что по итогам года из всех предприятий машиностроения рост показали только аккумуляторные заводы.

Вскоре пришел и наш черед.

В чем причина бед, свалившихся на 68 тыс. аккумуляторщиков, работавших в сегменте «промышленность» и 25 тыс. - работавших в сегменте «наука»?

О ней – далее.

- СССР имел территорию глобальных измерений;
- Значит его экономика объективно строилась по законам глобальной;
- Основа глобальной экономики – транснациональные (или трансконтинентальные) структуры, каждая из них управляется из своего Центра;
- В условия СССР – это трансконтинентальные посредники между производством и потребителями, располагавшие гигантской логистической базой (Госснаб и отраслевые «снабы»);
- Без названных выше структур глобальная экономика СССР, как система, развалилась.

# Три кита, на которых дома держатся американские батарейные гиганты

Батарейная корпорация

```
graph TD; A[Батарейная корпорация] --- B[Дружественные автомобилестроительные корпорации]; A --- C[Трансконтинентальные сетевые компании (выход, на которые, через тендеры)]; A --- D[Минимум 3 региональные фабрики, главная функция – сбор у трейдеров старых батарей и, естественно, доставка новых (90-100 коммерч грузовиков на фабрику)];
```

Дружественные автомобилестроительные корпорации

Трансконтинентальные сетевые компании (выход, на которые, через тендеры)

Минимум 3 региональные фабрики, главная функция – сбор у трейдеров старых батарей и, естественно, доставка новых (90-100 коммерч грузовиков на фабрику)

- Ликвидация советских трансконтинентальных посреднических структур вместо перевода их в статус рыночных сетевых компаний привела к катастрофическому падению объемов производства в отраслях обрабатывающего сегмента;
- Заводы перестали «дотягиваться» до многих своих потребителей;
- Прошло 20 лет, а выздоровление не наступает;
- Симптомы данной «болезни», проявившиеся у производителей свинцовых батарей, описаны в таблицах А, В, С и D.

# Расход свинца батарейными предприятиями

Годы	Расход свинца тыс. тонн	Характеристика периода
1985	209	Работает трансконтинентальная логистическая система
1986	209	
1987	211	
1988	210	
1989	208	
1990	196	Нарастает политический кризис
1991	181	
1992	141	Ломка системы
1993	159	
1994	85,7	От полного краха спас автобум
...	...	
2007	96,4	



Логистика диктует законы экономики.  
 Структура российского импорта  
 («глубинка» пока импортерам не подвластна)

Страны отправления	Выход в обращение импортных автомобильных аккумуляторов из конкретных стран на территориях федеральных округов, в % от общего количества поступивших в округ импортных изделий					
	Федеральные округа					
	Дальнев осточны й	Сибирск ий	Уральск ий и Поволж ский	Централ ьный	Северо- Западны й	Северо- Кавказ ский и Южный
Германия	-	-	-	2,3	55,2	-
Другие страны ЕС	-	-	-	24,1	14,8	
Украина	-	-	-	24,1	-	63,5
Казахстан	-	100	91	4	-	7,3
Другие страны СНГ	-	-	-	0,8	2,4	5,8
р. Корея	72,7	-	5	3,1	10,8	5,2
Другие страны АТР	26,3	-	4	-	2	1,2
Турция	-	-	-	36,8	5,8	15,2
США	-	-	-	-	8,6	-
Прочие	1	0	0	4,8	0,4	1,8
Итого	100	100	100	100	100	100

## В приграничных федеральных округах потребности в автомобильных аккумуляторах почти полностью «закрывают» импортеры?

Федеральные округа	Отношение кол-ва импортных батарей, поступивших в обращение на территории региона, к количеству батарей, израсходованных на этой же территории, %
Дальневосточный	93
Северо-Западный	80
Центральный	70
Южный и Северо-Кавказский	31*
Уральский и Приволжский	1,1
Сибирский	0,5

\*Национальная ориентация регионов юга России – феномен, который следует иметь в виду.

## География производств автомобильных аккумуляторов в России (1990-2015 гг.)

	Доли территорий, %, в общем объеме производства					
	1990	1994	2000	2007	2009	2015
Территории РФ	Гослогистика	Победа радикал-либералов	Путин вводит пошлину (15%)	Устойчивый эконом. рост, но ...	Разгар кризиса (первая волна)	так сегодня (спасибо Дзедзерским)
Приграничные федеральные округа	49,8	43,8	47,2	34	17,5	27,3
Внутренние федеральные округа	50,2	56,2	52,8	68	82,5	72,6

Итак таблицы А, В, С и D говорят, что имеют место:

- Падение производства в 2 раза;
- Вытеснение российских производителей с территорий приграничных федеральных округов;
- Почти стопроцентный контроль рынков Дальневосточного, Северо-Западного и Центрального федеральных округов предприятиями обрабатывающих отраслей Зарубежья;
- Российские заводы обрабатывающих отраслей, в т.ч. батарейные, получают развитие и создаются вновь, как правило только на территориях внутренних федеральных округов.

## И окончательно:

- Обрабатывающая промышленность на глобальной территории без поддержки уничтоженных реформаторами трансконтинентальных посреднических структур не растёт в объёмах и расти не будет;
- А сырьевая экономика живёт и будет жить, т.к. реформаторам не дали уничтожить трубопроводы и транспортную инфраструктуру.

## Как менялся мир на Западе (1990-2015 гг.) (в производстве автомобильных батарей)

В 1990 году, в канун российских реформ и в Западной Европе, и в Америке общепринятая годовая норма производства автомобильных батарей на одной заводской площадке составляла 1,5 млн. шт.

Этому соответствовали реальные логистические мощности.

Попытки «съема» с одной заводской площадки 5 млн. автомобильных батарей (с переходом затем на 8 млн.) в этот период только отрабатывались Exide Corp. (на предприятии в г. Салайна, штат Канзас).

В настоящее время нормы годового производства на одной площадке составляют: в Европе – 5 млн. батарей, в США – 8,12,18 и 24 млн. батарей.

Вот так за 25 лет шагнула логистика в США, там научились за один год с одной площадки доставлять потребителям не 1,5 млн. батарей, как в 1990 году, а все 24 млн. батарей.

Логистика – это то, что нельзя оставлять «на авось», без учета её законов реформы – пустая затея.

Как менялись мы (1990-2015 гг.)  
(в производстве аккумуляторных батарей)

- В последний год существования советской логистической отрасли в форме технологических структур Госснаба СССР и отраслевых «снабов», годовой выпуск автомобильных аккумуляторов в пересчете на один советский завод составил 1268 тыс. батарей, при этом 67% заводов с запасом «вытягивали» американско-европейскую норму (1,5 млн. батарей).
- В 1994 году этот показатель упал до 680 тыс. батарей в год. И хотя через 21 год, в 2015 году, по отношению к 1994 году производство автомобильных аккумуляторов в России выросло 1,85 раза, показатель «в среднем с одной площадки» составил всего 754 тыс. батарей, т.е. практически не изменился.
- Да, чтобы не забыть – все действующие российские заводы работают на том же оборудовании и по тем же технологиям, что и их коллеги в США и в Европе, используются те же материалы. Но очевидно, что без серьезной логистической поддержки они остаются «замурованными» в своего рода территориальных «коконах», а их рейды за пределы этих коконов, осуществляемые на свой страх и риск, задачу не решают, нужна – третья сила – независимая квалифицированная логистическая система.

- Главная не решенная задача на поле конкуренции – ни один постсоветский завод автомобильных аккумуляторов не осилил европейскую норму – 5 млн. батарей с одной производственной площадки.
- Добиться этого можно только увеличив продажи, т.е. преодолев сопротивление глобальности нашей территории.



Пространство,  
глобальность которого нам надо преодолеть, это  
(как минимум) территория

Евразийского экономического Союза в составе  
государств

Белоруссия, Казахстан, Россия, Армения, Киргизия.

Если в любой точке этой территории нас нет, значит  
мы не отечественные, а уездные производители.

# Сейчас восстановление нормальной российской экономики ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО «СНИЗУ»

№	Уровни	Может	Вероятность результата
Федеральный уровень			
1	Правительство РФ	Восстановить в виде рыночных аналогов Госнаб и отраслевые «снабы»	Не под что, той промышленности, под которую были рассчитаны логистические мощности Госнаба и «снабов» больше (пока?) не существует
Региональный уровень			
2	Правительство регионов	Инициировать создание на территориях других регионов многопрофильные фактории для сбыта продукции успешных предприятий региона	При наличии политической воли – 100% успеха. Все в рамках правового поля, а в перспективе – возрождение на базе данных факторий современных трансконтинентальных сетевых компаний
Уровень общественной организации			
3	Интербат	Консолидировать в рамках Интербата основную массу батарейных трейдеров на территории Евразийского экономического Союза (пора)	При наличии понимания, согласия и некоторого спонсирования оргмероприятий членами Интербата – 100% успеха. В перспективе выявятся те, кто затем создаст трансконтинентальные сетевые компании по сбыту батарей и т.п.

Благодарю за внимание!