



BOEING ОТВЕТИТ ЗА ВСЁ. МИРОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЭПОХУ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ

Валерий АГЕЕВ

историк авиации и космонавтики

Сегодня для России остро стоит вопрос поднятия отечественной промышленности, авиапрома в частности, на качественно другой уровень. Всё это получило название – “технологическое лидерство”. Однако на этом фоне не менее интересен другой вопрос: какой урон нанесут последствия украинно-российского кризиса западной и мировой промышленности?

* * *

Наверное, в первую очередь, надо начать с авиации. Как отмечает Международное аналитическое агентство IBA, больше всего уже пострадали прежде

всего международные лизинговые компании, а также компании, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом авиатехники, поставкой запасных частей и агрегатов, производители самолётов и, естественно, авиаперевозчики.

Согласно требованиям западных санкций, воздушные суда, находящиеся в лизинге у российских перевозчиков, должны быть возвращены владельцам. Однако те не спешат это делать и вот почему.

Обычно подготовка к возврату самолёта лизингодателю занимает около 15 месяцев. Дополнительную сложность представляет тот факт, что авиасообщение с Россией прекращено и специалисты западных компаний не могут попасть в страну. Поэтому лизинговым компаниям предстоит провести большую работу по отслеживанию местоположения и состояния принадлежащих им активов – самолетов и двигателей. При этом приходится поддерживать связь с эксплуатантами и надеяться на достижение взаимоприемлемых договорённостей. А для этого необходим открытый диалог с российскими авиакомпаниями.

Для поддержания лётной годности западных лайнеров, находящихся в лизинге в России, требуются запчасти западного производства, но запрет на их продажу уже введён в действие. А это тоже большие деньги, которых не получают западные производители запчастей.

Ещё около 130 воздушных судов – это Superjet-100 российского производства. Но для их эксплуатации тоже нужны запчасти к двигателям, произведённым с участием французской компании Safran. А также компоненты авионики американской Honeywell, на которые санкции также распространяются. И в этом случае кто-то на западе не получит прибыли.

На европейских авиакомпаниях тяжелее всего сказался запрет на

использование воздушного пространства России. Например, бизнес-стратегия финской Finnair была построена на обеспечении прямого авиасообщения между Европой и Азией через воздушное пространство РФ.

Финский флагман рассчитывал вернуться к допандемийным объёмам перевозок во втором полугодии 2022 года, за исключением рынков Китая и Гонконга. Но не получилось, поскольку большинство рейсов Finnair в Азию на ключевом рынке оказались нерентабельны из-за запрета на использование воздушного пространства РФ. Finnair приостановила рейсы в Гуанчжоу, Москву, Осаку, Сеул, Шанхай, Санкт-Петербург и Токио. Рейсы в Гонконг ранее были также приостановлены на неопределённый срок.

“Вся бизнес-модель Finnair основывалась на трансфере между Европой и Азией через Россию”, – отмечают западные аналитики. Но для этой авиакомпании обход российского воздушного пространства сегодня фактически невозможен.

Российский рынок также важен для Finnair. В худшем случае этот кризис представляет для авиакомпании угрозу её существованию. Уже от 90 до 200 пилотов и от 150 до 450 бортпроводников были сокращены или отправлены в принудительный отпуск продолжительностью до 90 дней.

Сейчас из-за взаимного закрытия воздушного пространства России и большинства западных стран увеличилась продолжительность рейсов на критических для европейских авиаперевозчиков маршрутах в Азию и ощутимо сократились

провозные мощности, что только усугубляет ситуацию.

Из крупных торговых хабов Европы, таких как Амстердам, Лондон, Хельсинки и Стокгольм, самые эффективные маршруты в Северную Азию пролегли через воздушное пространство России, иногда – через Украину. Обход воздушного пространства этих стран вынуждает перевозчиков использовать южные маршруты, добавляющие к продолжительности рейсов от часа до трёх. Это неизбежно приводит к задержкам поставок, увеличению времени транзита и потенциально к отменам, если авиакомпании сочтут новые маршруты экономически нецелесообразными. Во многих случаях возникнет необходимость технической остановки и иногда смены экипажа.

ПРИБЫЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ ТАКЖЕ ПОСТРАДАЛА ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО И ДРУГИХ РАСХОДОВ. ПРОБЛЕМЫ УСУГУБЯТСЯ, ЕСЛИ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО ВЫЙДУТ ИЗ-ПОД КОНТРОЛЯ. ПО ПРОГНОЗАМ КОНСАЛТИНГОВОГО АГЕНТСТВА IBA, ДВА ДЕСЯТКА ЗАПАДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ОСТАНОВЯТ ОПЕРАЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В 2024 ГОДУ.

Интересно отметить тот факт, что ещё два года назад самолёт канцлера Германии Олафа Шольца, возвращаясь из Токио в Берлин, провёл в воздухе на полтора часа дольше обычного, обогнув Россию через Северный полюс. На дорогу ушло более 13 часов. По пути в Японию самолёт канцлера летел через Румынию, Грузию, Казахстан и Китай.

По оценкам Минтранса РФ, дополнительные расходы перевозчиков 19 стран (США, Канада, Великобритания, Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Латвия, Люксембург, Мальта, Нидерланды,

Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция) в условиях ограничения на использование воздушного пространства РФ составляют более 37.5 млн долл. еженедельно. Как следствие, растут цены на билеты и перевозку грузов.

Прибыльность авиакомпаний также пострадала из-за роста цен на авиатопливо и других расходов. Проблемы усугубятся, если цены на топливо выйдут из-под контроля. По прогнозам консалтингового агентства IBA, два десятка западных авиакомпаний остановят операционную деятельность в 2024 году.

* * *

Вполне ощутимые последствия кризиса почувствовали на себе и крупные производители западной авиатехники. В частности, поставка нескольких десятков авиалайнеров Boeing-737MAX, заказанных российскими авиакомпаниями, не состоялась, как и других самолётов.

На данный момент Boeing производит 31 самолёт в месяц. Компания снизила темпы производства того же 737 MAX после двух авиакатастроф в Индонезии и Эфиопии в 2018–2019 годах, в которых погибли 346 человек. Трагедии повлекли запрет на использование самолётов этого типа почти на два года. Лишь в конце 2020 года Boeing получил разрешение на возобновление полётов 737 MAX от американских и европейских регуляторов.

Но, мало того, запрет на использование воздушного пространства США российскими самолётами создал задержки в производстве

Boeing 767. Дело в том, что в своё время российская авиакомпания “Волга–Днепр”, специализирующаяся на доставке сверхтяжёлых и негабаритных грузов, должна была перевезти партию из 18 узлов для сборки Boeing 767, в том числе кессонов крыла, каждый весом 10.5 тонн. Авиакомпания планировала доставку этого груза из Флориды, где находится производитель Triumph Aerostructures, в Сиэтл и Эверетт шестью чартерными рейсами. Но не смогла этого сделать в связи с санкциями.

Всего, по данным Bloomberg, Boeing планировал произвести 41 200 самолётов к 2041 году. Около 1500 самолётов планировалось продать России. Теперь их Boeing не продаст и потеряет миллиарды долларов.

Кризисная ситуация с цепочками поставок в мировой авиационной промышленности продлится ещё много лет. Как и другие мировые производители, европейский

аэрокосмический концерн Airbus сталкивается с дефицитом металлов, электронных компонентов, других деталей, а также нехваткой рабочей силы.

Кроме того, компания не будет продавать свои самолёты России. Поэтому не удивительно, что Airbus пока не планирует повышать темп производства. По оценке аналитиков, европейский аэрокосмический гигант в 2024 году поставил 800 самолётов, включая A320neo, который конкурирует с проблемным Boeing-737 Max.

Руководители крупнейших авиационных компаний Boeing

и Airbus испытывают беспокойство по поводу того, что ЕС и дальше будет ужесточать режим санкций против России, “одного из ведущих поставщиков металлов” для их производственных мощностей. Это создаст разрывы в производственных цепочках, восстановить которые будет непросто.

Как пишет газета Financial Times, крупнейшие американские оборонные компании Lockheed Martin и Raytheon также уже испытывают дефицит запчастей и нехватку рабочей силы.

* * *

Титан, несомненно, является важнейшим исходным сырьём для производителей аэрокосмической техники. Тем не менее 7 марта 2022 года

КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ С ЦЕПОЧКАМИ ПОСТАВОК В МИРОВОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРОДЛИТСЯ ЕЩЁ МНОГО ЛЕТ. КАК И ДРУГИЕ МИРОВЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ, ЕВРОПЕЙСКИЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ КОНЦЕРН AIRBUS СТАЛКИВАЕТСЯ С ДЕФИЦИТОМ МЕТАЛЛОВ, ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ, ДРУГИХ ДЕТАЛЕЙ, А ТАКЖЕ НЕХВАТКОЙ РАБОЧЕЙ СИЛЫ.

Boeing официально заявил о приостановке закупок титана в России у своего давнего партнёра – компании “ВСМПО-Ависма”. Российские титановые компоненты использовались при производстве гражданских воздушных судов Boeing-737, Boeing-767, Boeing-787, Boeing-777 и Boeing-777X.

Если корпорация Boeing зависела от титана “ВСМПО-Ависма” на 30%, то Airbus уже более чем на 60%, а бразильский производитель авиатехники Embraer – на 100%. Популярность российского титана обусловлена совокупностью причин: понятный производственный цикл,

качественное сырьё, зарекомендовавшее себя качество продукции, конкурентоспособная цена.

Руководство Boeing отмечает, что компания имеет значительные складские запасы титана, накопленные в последние несколько лет в рамках усилий по диверсификации поставок. Однако при этом Boeing подвергается большому риску. Ведь "ВСМПО" – крупнейший мировой поставщик титана для всех без исключения авиастроительных компаний. По примеру США все поставщики комплектующих для самолётов Boeing также были вынуждены отказаться от закупок титана у "ВСМПО". Однако, пользуясь техническим пробелом в правоприменении ЕС, Airbus и сейчас продолжает закупать титановые детали и поковки в России. И это далеко не единственная проблема для Boeing, поскольку многие европейские подрядчики продолжают закупать более 80% необходимого титана в России. При этом в Airbus подчёркивают, что "поставки осуществляются в соответствии со всеми действующими санкциями и действующими правилами экспортного контроля".

Даже западные аналитики утверждают, что различия в соблюдении экономического эмбарго против России в США и ЕС непреднамеренно и несправедливо стимулировали Airbus занять долю рынка, которая ранее была у Boeing. Это нанесло ущерб американским компаниям и подорвало дух санкций.

Таким образом, полноценно заменить на глобальном рынке авиастроения российский титан так же трудно, как газ в Европе, тяжёлую нефть и дизтопливо в США.

* * *

"В ноябре 2024 г. Россия ввела временные ограничения на экспорт обогащённого урана в США", – сообщила пресс-служба правительства РФ. "Постановление об этом подписано. Речь идёт о вывозе обогащённого урана в США или по внешнеторговым договорам, заключённым с лицами, зарегистрированными в юрисдикции США", – говорится в сообщении правительства России. Исключение составляют поставки по разовым лицензиям, выданным Федеральной службой по техническому и экспортному контролю. Решение принято по указанию Президента России Владимира Путина в ответ на введённые США санкции.

По данным Bloomberg, Россия поставляла в США примерно 20% обогащённого урана, используемого в качестве топлива для американских АЭС, что делает её главным иностранным поставщиком на рынок США. "Эти продажи приносили Москве около 1 млрд долларов ежегодно", – отмечает агентство. "Замена поставок из России может оказаться сложной задачей для США, и сопряжена с риском повышения стоимости топлива примерно на 20% (до более чем 200 долл. за фунт)", – отмечает агентство.

Вообще, Россия – крупнейший поставщик энергоресурсов на мировые рынки. Доля экспорта российских энергоресурсов составляет порядка 20% от мирового объёма. В частности, 53% каменного угля, 46% газа и 26% нефти ЕС закупал именно у Москвы.

Кроме того, РФ входила в тройку ведущих поставщиков нефти и нефтепродуктов в США. Российская Федерация занимала около 7.9%

в американском импорте углеводов и по этому показателю уступала только Мексике (8.4%) и Канаде (51.2%). Такие данные приводило Министерство энергетики Соединённых Штатов.

На этом фоне введение санкций против России спровоцировало ажиотажный скачок мировых цен на энергоресурсы. С начала 2022 г. нефть эталонной марки Brent на мировом рынке подорожала более чем в полтора раза.

“Похожую динамику показали и цены на газ. Биржевые цены на газ в Европе в 2024 г. вырастут на 15.5%, до среднегодовых 560 долл. за тысячу кубометров, причём из-за погоды они могут как упасть до 350 долл., так и подскочить до 900 долл.”, – предположил эксперт по фондовому рынку “БКС Мир инвестиций” Евгений Миронюк.

Как полагают западные эксперты, отказ Евросоюза закупать российское топливо может дополнительно усугубить экономическую ситуацию в регионе. На фоне введённых санкций в отношении Москвы страны ЕС уже столкнулись с ажиотажным удорожанием горючего и продуктов питания. Аналогичную ситуацию сегодня можно наблюдать и в США, где уровень инфляции достиг максимальных значений за последние 40 лет. “Антироссийские ограничения серьёзно ударили по рядовым потребителям в США и Европе”, – отмечают специалисты.

* * *

Промышленность Европы уже серьёзно пострадала из-за резкого роста цен на энергоносители. В частности, цена на алюминий на Лондонской бирже металлов (LME)

составляет сейчас около 2630 долл. за тонну. Это не самое высокое значение, хотя и превышает среднюю стоимость за последние 10 лет на 15–20%. На Западе стремительно падает потребление данного металла. Не только из-за высокой цены, но и – общей ситуации в экономике. Промышленность деградирует. Следовательно, ей нужно меньше сырья и металлов.

Производство алюминия в Европе уже обвалилось наполовину. Главная причина – стремительный рост цен на электроэнергию. В себестоимости алюминия в Европе доля затрат на электричество доходит до 70% (в России – 30%). Так, для производства одной тонны алюминия в Германии требуется столько электричества, сколько хватит на нужды нескольких домохозяйств в течение целого года.

Лучше всего ситуацию с алюминиевой отраслью охарактеризовал генеральный директор ассоциации European Aluminium Пол Восс: “Это настоящий экзистенциальный кризис. Нам необходимо быстро что-то придумать, иначе нечего будет восстанавливать”. Все прекрасно понимают, что алюминиевой отрасли как таковой в Европе в скором времени может и не быть. Никакие меры правительства стран ЕС принять не в состоянии. Единственный выход – субсидирование электроэнергии для предприятий. Но в этом случае придётся оказывать поддержку всем. А таких денег в бюджетах нет. Едва находятся средства на субсидирование электроэнергии для населения. Например, на эти цели Германия выделяет ещё 65 млрд евро.

Экономика Германии на фоне введённых санкций в отношении России, а также в условиях

энергетического кризиса потеряет 260 млрд евро к 2030 г. и будет вынуждена сократить тысячи рабочих мест. В период до 2028 г., как подчёркивают исследователи, занятость сократится в среднем на 150 тыс. человек.

Высокие цены на газ и электроэнергию в Европе заставили норвежскую компанию Norsk Hydro ASA объявить о закрытии алюминиевого завода в Словакии. При этом, надо отметить, не помогло даже то, что завод Slovalco является одним из самых экологически чистых и современных алюминиевых предприятий в мире, а также одним из крупнейших работодателей в регионе Центральной Словакии.

ВЫСОКИЕ ЦЕНЫ НА ГАЗ И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ В ЕВРОПЕ ЗАСТАВИЛИ НОРВЕЖСКУЮ КОМПАНИЮ NORSK HYDRO ASA ОБЪЯВИТЬ О ЗАКРЫТИИ АЛЮМИНИЕВОГО ЗАВОДА В СЛОВАКИИ. ПРИ ЭТОМ, НАДО ОТМЕТИТЬ, НЕ ПОМОГЛО ДАЖЕ ТО, ЧТО ЗАВОД SLOVALCO ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫХ И СОВРЕМЕННЫХ АЛЮМИНИЕВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В МИРЕ...

Это же касается и оцинкованного проката, который необходим и для автопрома, и для строительной сферы. Между тем закрыт плавильный завод Budel в Нидерландах, контролируемый компанией Nyrstar, входящей в состав Trafigura Group. Он переведён на техническое обслуживание с 1 сентября 2024 г. "до дальнейшего уведомления", говорится в заявлении компании. На этой новости цинк подскочил на 7.2% на Лондонской бирже металлов. Его цена достигла 2550 долл. за тонну. Тем самым она приблизилась к самому высокому показателю за последние три года, который был зафиксирован в мае 2024 г. Теперь приходится платить за каждую тон-

ну на 250 долларов больше, и это рекордный показатель за период с 2016 года.

Ведущий производитель цинка Glencore предупредил, что энергетический кризис в Европе – это серьёзная угроза для поставок. Металлургические заводы в регионе работают на грани рентабельности.

Кроме того, что европейцы теряют работу на предприятиях и растёт уровень безработицы, Европу ждёт неизбежный рост цен на автомобили и строительные материалы.

Augubis AG, крупнейший производитель меди в Европе, заявил в сентябре 2024 г., что стремится минимизировать потребление газа в Германии и переложить растущие расходы на электроэнергию на своих клиентов по мере углубления энергетического кризиса в регионе.

Особое место занимает палладий. Производство этого благородного металла платиновой группы в России покрывает 40% мировой потребности. Палладий используется в катализаторах бензиновых моторов и после скандала с дизелями пользуется беспрецедентным спросом. Если в начале 2016 г. одна унция палладия стоила меньше 500 долларов, то сегодня эта цифра выросла в два раза – до 1014 долл.

Как отмечают исследователи, многие компании аккуратно относятся к выходу из российского бизнеса, поскольку сложно найти альтернативные каналы поставок сжиженного природного газа и редкоземельных металлов. Кроме того, они опасаются, что в случае ухода им сложно будет потом вернуться на российский рынок, который они считают важным для себя.