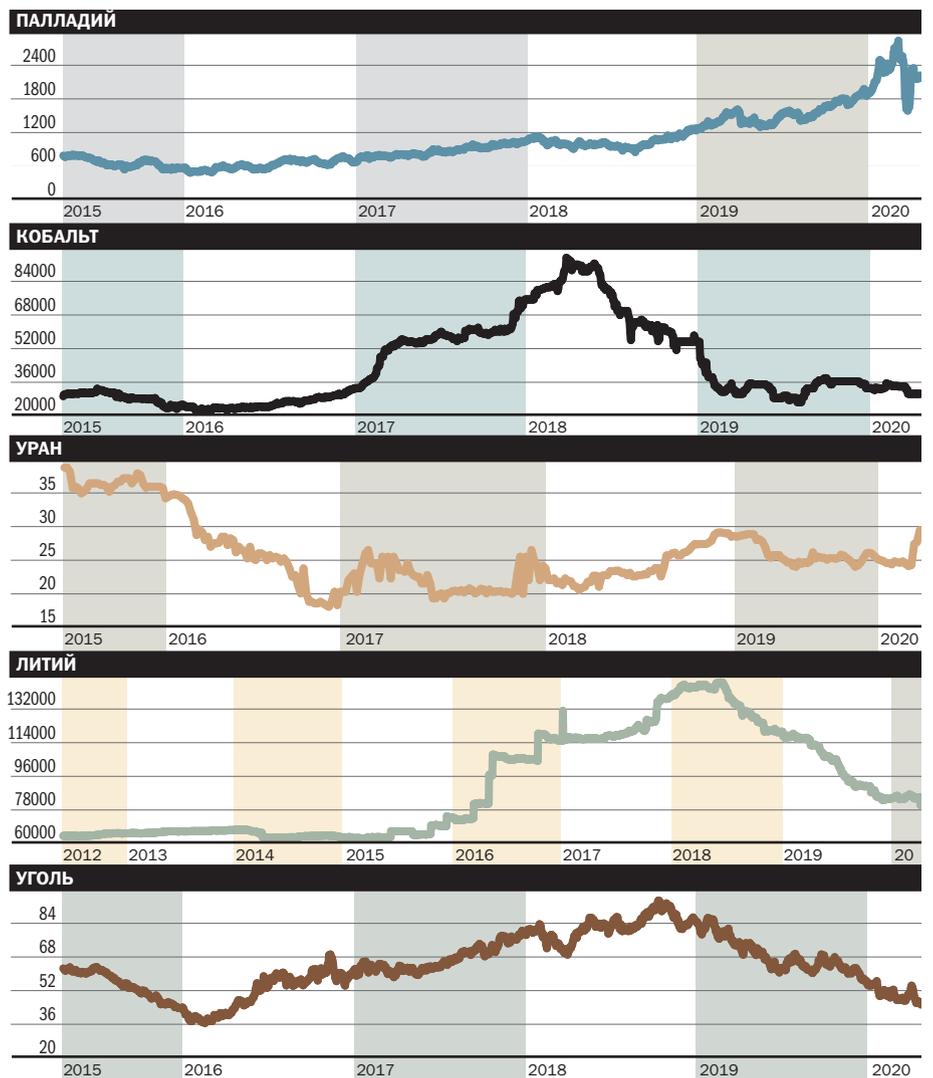
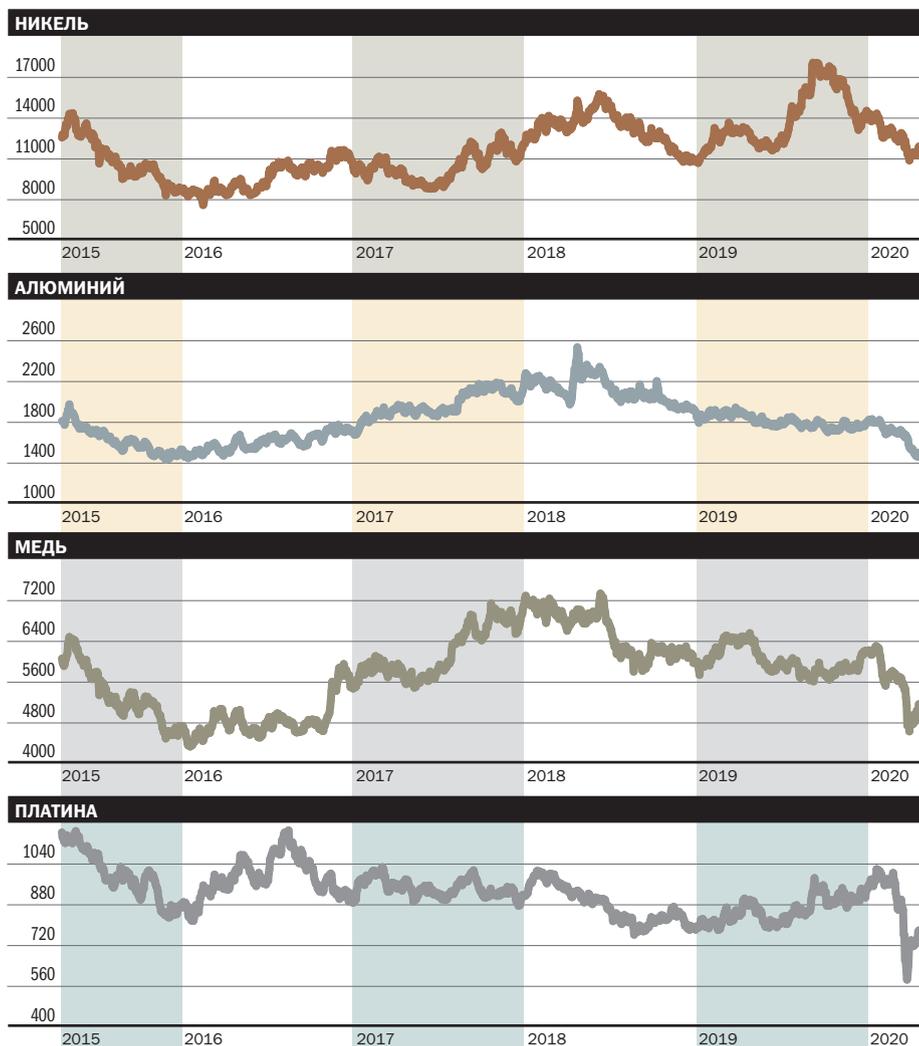


ДИНАМИКА ЦЕН НА СЫРЬЕВЫЕ АКТИВЫ (\$/Т)

Источник: Reuters.



или снижается незначительно. Основная причина — рост его потребления быстрорастущими экономиками развивающихся стран: Китая, Индии, других стран ЮВА», — констатирует Алексей Калачев. Характерный пример — Китай. Хотя с начала века доля угля в его энергетике снизилась с 2/3 до примерно 1/2, опережающий рост китайской промышленности и энергетики способствовал росту объемов использования угля. В Индии динамика из-за сравнительно низкой стартовой базы еще внушительнее. За десять предыдущих лет потребление угля Китаем выросло примерно на 17% и составляет около 1900 млн тонн в год. Индия за это время фактически удвоила потребление каменного угля, которое уже приближается к отметке в 500 млн тонн в год.

Таким образом, снижение спроса на уголь более высокими темпами по мере перехода экономик от угольной генерации к газовой и к возобновляемой энергии в следующее десятилетие неизбежно, но не произойдет одновременно. «Пример угля показывает, что примерно будет происходить и с нефтью в ближайшее десятилетие. Доля черного золота тоже начнет снижаться, но объемные показатели потребления продолжают рост, хотя и с меньшим темпом. Но, полагаю, он будет сдавать свои позиции медленнее, чем ожидают оптимисты», — заключает Алексей Калачев.

Инерция и неспособность резко реагировать на меняющийся спрос — особенность не только некоторых государств, но и всех продуктов черной ме-

таллургии. Наталья Куртасова связывает это со спецификой технологического процесса изготовления сырья. По этой причине, например, котировки на стальной прокат в начале 2020 года еще не успели в полной мере отреагировать на ситуацию с пандемией. «В условиях низкого спроса со стороны потребляющих отраслей это будет приводить к профициту предложения и росту запасов металлопродукции на складах производителей и, как следствие, давлению на цены на металлургическое сырье в условиях снижения маржинальности металлопроизводителей», — резюмирует эксперт.

Материалы будущего

Большим потенциалом роста обладают и более экзотические коммодитиз. Среди них стоит выделить главный металл атомной энергетики — уран. В отличие от близких к нему индия или родия, в которые сложно вкладываться в силу отсутствия на них фьючерсов, уран является полноценным биржевым товаром. В мире функционирует около 500 атомных станций. Кроме того, в настоящее время уже ведется строительство 58 реакторов, также было заявлено о создании еще 154 станций в различных странах. Ключевой проблемой уранового рынка стали низкие цены на сырье, упавшие после аварии на АЭС «Фукусима-1» в 2011 году. «Медвежий» тренд был впервые прерван лишь спустя семь лет, когда в свете сокращения производства цены начали медленно восстанавливаться после катастрофического падения. За последние три неде-

ли стоимость урана взлетела почти на 20% по сравнению с минимумами середины марта. Основным триггером для роста стали объявления о приостановке урановых рудников. 23 марта канадская урановая компания Самесо заявила о закрытии рудника Сигар-Лейк в провинции Саскачеван на четыре недели из-за угрозы коронавируса. На эту шахту приходится 13% глобального предложения урана. Через несколько дней для сдерживания заражения была прекращена добыча на рудниках в Намибии, которая является ключевым поставщиком уранового сырья для Китая.

Композиты считаются вершиной всей химической промышленности. Благодаря своим уникальным характеристикам — легкости, прочности и стойкости по отношению к механическим воздействиям — они востребованы в различных отраслях. Композитные материалы различаются по виду армирующего наполнителя. Это может быть стекловолокно, углеродное или арамидное волокно. Зачастую именно использование передовых композиционных материалов определяет степень совершенства продукции в том или ином секторе экономики. «Мы замечаем, что за последние пять-десять лет увеличилась доля композитных материалов и титана в конструкции наших самолетов, а также уменьшилась доля стали. Если посмотреть на один из первых самолетов Airbus A310, то композитные материалы составляли в конструкции порядка 5%, на семействе A320 их доля возросла до 14%, на A380 их уже стало 25%, тогда как на новей-

шем A350 их больше половины — 53%», — сообщила представитель Airbus Мария Шляхтова. В судостроении композиты применяются в большом количестве для производства корпусов кораблей и яхт, катеров, гребных лодок, гидроциклов, маломерных судов, спасательных шлюпок, мачт и надстроек, резервуаров, обтекателей, буев, элементов интерьера и прочих изделий.

Свою заинтересованность в развитии синтетических материалов неоднократно высказывало NASA. Несколько лет назад американское космическое ведомство даже разместило объявление, в котором рассказало о том, как широкое применение композитов позволит существенно сократить массу ракет и космических аппаратов. Тем не менее, согласно исследованию аналитической компании MarketsandMarkets, самым быстрорастущим сегментом для рынка композитов в ближайшие десять лет станет ветроэнергетика. «Такие характеристики композитов, как устойчивость формы изделия, прочность, низкая повреждаемость, продольная жесткость, способствуют их использованию в высокоэффективных решениях для ветровых установок», — говорится в документе. Главным препятствием для широкого применения композитов в данный момент остается высокая цена сырья. Однако, как отмечают эксперты, если далеко не самый драгоценный металл палладий смог опередить по стоимости золото и платину, то вероятность появления доступного углепластика уже не кажется столь низкой ●