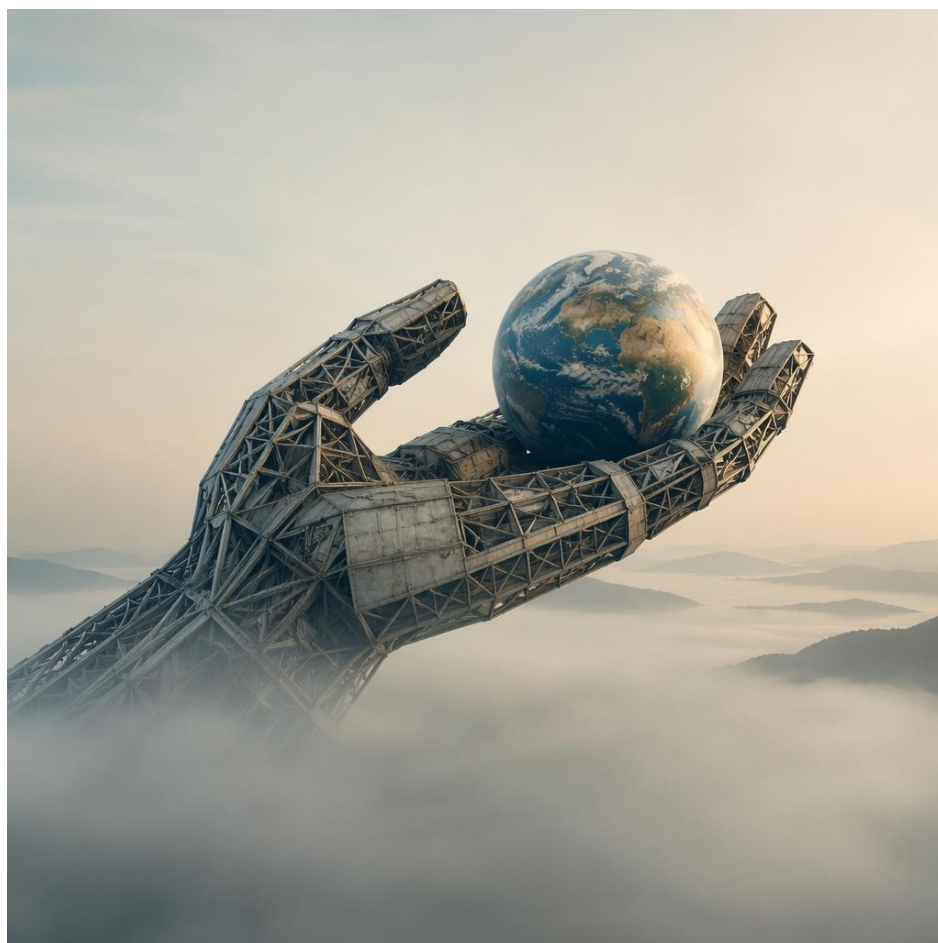


Компетентные лица индустрий.

Обзоры СМИ и экспертные мнения.

Выпуск 014, 28 / 29 июля 2026 г.

**Иллюзии будущего при неуправляемом
настоящем**



Уместная фраза:

«... поражала изобретательность и дьявольская находчивость современной технической мысли, как будто сам дьявол одолжил свои мозги учёным».

Д.Г. Лоуренс (1885 - 1930 гг.), писатель,
родившийся в угольном районе Британии

1. Время минутной умности.

Иллюзии будущего при неуправляемом настоящем



- Как управлять? Оно – как огромный самосвал!
- А куда ползёт – вверх или вниз?



- И что тогда взять за фундамент?
- Уже взяли. Прошное.



- А кто знает, что будет?
- Отвечу дуалистично – знаю, будет.



- А у меня есть архив по чёрной металлургии за 20 лет.
- Но не вперёд же?



- С иллюзиями расставаться непросто.
- И про доллары думали, что невозможно.



- И всё же хотелось бы точной определённости.
- И Вас тянет к прошлому?



- Любое будущее вырастает из настоящего.
- Сколько?
Ещё?
Ждать?



- На Ваш вопрос – Вам с какой вероятностью в домино 6 : 6 попадается?
- Если играть в шахматы, то совсем не попадается.



- А если «зелёную» энергетику поручить Китаю, «зелёную» сталь – ЕС, а нефть и газ – США?
- То такое «распределение труда» и будет иллюзией будущего при неуправляемом настоящем.



- Не могу смолчать: «Три закона роботехники» сформулированы Айзеком Азимовым ещё в 1942 г., а «грабли» разбираем по всему 2026-му.
- Извините, совершенно нет времени на прошлое.

2. Скрытая коррозия металла



Звёзды, Полосы и Сталь

Сплав, который превратил Америку в сверхдержаву

Если бы государства были сделаны из материалов, то США, вероятно, были бы отлиты из стали – сплава

железа и углерода, отличающегося исключительной прочностью, долговечностью и пластичностью.

Сталь занимает особое место в истории США, говорит г-н Андриа Зайя, исполнительный директор *Национального музея промышленной истории (NMIH)*, связанного со *Смитсоновским институтом* и расположенного в бывшем производственном комплексе компании *Bethlehem Steel*, построенном более ста лет назад, в городе Бетлехем (штат Пенсильвания).

«Практически невозможно рассказать историю 250 лет США, не затронув индустриализацию. И невозможно говорить об индустриализации, не рассматривая ту роль, которую сыграла сталь», – говорит г-н Зайя. «Сталь – хребет современной промышленности. Она неотъемлемая часть современного общества. Если вспомнить ключевые этапы, которые сделали Америку такой, какой мы её знаем – развитие инфраструктуры, рост городов и преобразование транспорта, – то во всех этих процессах сталь играла важнейшую роль».

«Американское превосходство в стали»

В США и по всему миру толчком к развитию современной металлургии стал бессемеровский процесс. Разработанный в Англии в 1850-х годах, он

стал первым доступным способом массового производства стали.

Ранее большая часть металлургии в США представляла собой ремесленное производство, рассказывает г-н Кристофер Брим, автор книги «За пределами стали: Питтсбург и экономика преобразований» (*Beyond Steel: Pittsburgh and the Economics of Transformation*) и региональный экономист Центра социальных и городских исследований Питтсбургского университета (UCSUR). «Когда Эндрю Карнеги привёз бессемеровскую технологию из Европы в 1870-х годах, внезапно стало возможным производство стали в промышленных масштабах».

Г-н Карнеги, чьи предприятия находились в Питтсбурге, контролировал всю производственную цепочку – от добычи железной руды до перевозок и выплавки стали. В 1892 году он объединил эти активы в компанию *Carnegie Steel Company*. В 1901 году совместно с финансистом Дж. П. Морганом он объединил её с несколькими конкурентами, создав *United States Steel Corporation* – первую в мире корпорацию стоимостью более 1 млрд USD.

Доступность и сравнительно низкая стоимость стали вызвали огромный спрос. *U.S. Steel* и её

конкуренты, включая *Bethlehem Steel*, поставляли металл для строительства трансконтинентальных железных дорог, способствовавших освоению западных территорий США, для каркасных небоскрёбов, изменивших облик американских городов, а также для кораблей и танков, которые помогли стране одержать победу в Первой и Второй мировых войнах. «Без стали у нас не было бы современных мостов, зданий, автомобилей, оборонных систем и самолётов, – говорит г-жа Лорин Меруэ, основатель и генеральный директор техасского стартапа *Hertha Metals*, который занимается модернизацией производства железа и стали в США. Как вообще выглядела бы жизнь в Америке без всего этого?»

В честь сталеваров

В 1919 году более 350 тысяч американских сталелитейщиков объявили забастовку, чтобы выразить протест против низкой оплаты, продолжительного рабочего дня и небезопасных условий труда. Хотя забастовка потерпела неудачу, она заложила основу для формирования в 1936 году *Комитета по организации рабочих сталелитейной промышленности (Steel Workers Organizing Committee)*, который устроил крупную забастовку в

1937 году, а в 1942 году стал профсоюзом «Объединённые сталелитейщики Америки» (*United Steelworkers of America*). Известный сегодня как *USW*, он является крупнейшим промышленным профсоюзом в Северной Америке, представляющим рабочих сталелитейной и других отраслей. Новый профсоюз помог сталелитейщикам добиться более высокой заработной платы, большей стабильности занятости, сокращения рабочего времени и более безопасных условий труда, говорит г-н Дэйв Макколл, потомственный сталелитейщик и бывший международный президент *USW*.

«Когда мои двоюродные прадеды начали организовывать рабочих сталелитейной промышленности в 1930-х годах в составе *Комитета по организации рабочих*, они боролись за безопасность на производстве, справедливую оплату труда и гарантии занятости», — рассказывает г-н Макколл, среди родственников которого были основатели этого движения. «Когда были заключены первые коллективные договоры, все жители их городка начали зарабатывать больше денег. А когда они зарабатывали больше, они тратили больше, что помогало всей экономике».

Второе рождение стали

После Второй мировой войны сталелитейная промышленность США начала постепенно терять свои позиции. «После войны в Австрии появился кислородно-конвертерный процесс производства стали, ставший новым мировым стандартом в металлургии. Компании в США не инвестировали в эту технологию», – говорит г-н Брим.

К 1970–1980-м годам металлургия США уступила позиции зарубежным конкурентам, многие заводы закрылись, а тысячи работников потеряли работу.

Но некоторые эксперты считают, что отрасль ожидает второе рождение. По словам г-жи Меруэ, её компания планирует возродить производство стали в США, используя вместо угля природный газ, который, по её мнению, дешевле и экологичнее. «Когда мы внедрим современные технологии, позволяющие значительно снизить себестоимость производства, мы снова сможем гордиться тем, что производим сталь в этой стране», – говорит г-жа Меруэ.

Крупные традиционные компании также разделяют этот оптимизм. «*U.S. Steel* инвестирует 14 млрд USD в металлургию США для модернизации производственных мощностей, внедрения передовых

технологий и укрепления долгосрочной конкурентоспособности», – говорит г-жа Аманда Малковски, директор по связям со СМИ *U.S. Steel*. «Эти инвестиции направлены на то, чтобы американская сталь оставалась сильной, устойчивой и готовой к вызовам будущего».

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ 😊:

😊: Ровно за год до 250-летия США японская сталелитейная компания *Nippon Steel* завершила поглощение *US Steel*.

😞: И 14 млрд USD «пойдут» точно не в технологии по отказу от угля и кокса.

3. Навигация по настоящему и будущему



MONEYWEEK

Глобальное судоходство держит курс в светлое будущее

Несмотря на серьёзные встречные ветры, мировая торговля продолжает расти, открывая большие возможности для судоходных компаний и инвесторов

Инвестиции в судоходную отрасль могут показаться классическим примером ставки вопреки

рыночным ожиданиям. В конце концов, чернила под соглашением между США и Ираном о возобновлении судоходства через Ормузский пролив едва высохли, а объёмы перевозок через Суэцкий канал значительно ниже прежних уровней. Добавьте к этому последствия, вызванные геополитической ситуацией вокруг Украины и потенциальную угрозу для мировой торговли со стороны импортных пошлин президента США Дональда Трампа – и кажется, что отрасль испытывает серьёзное давление. Но если посмотреть дальше заголовков, становится очевидно, что объёмы морских перевозок не сокращаются, а «будут только расти», считает г-н Дэниел Каннингем, основатель и генеральный директор логистической компании *Shiplo*. Более того, цифровизация и устойчивое развитие открывают для отрасли новые возможности.

Рост объёмов перевозок

Главный аргумент в пользу оптимистичного взгляда на судоходство заключается в том, что для перевозки большинства товаров и сырья морскому транспорту практически нет альтернатив. «Со времён конных повозок и до наших дней морской транспорт остаётся самым прямым и эффективным способом перемещения больших объёмов грузов», – говорит г-н

Ник Бартлетт, сооснователь и директор *Wayfindr*, гонконгского провайдера логистических услуг. Авиационный транспорт частично потеснил морские перевозки, особенно для срочной доставки небольших партий грузов, но судоходство остаётся – и будет оставаться – «наиболее экономически эффективным механизмом для перемещения больших объёмов грузов».

Действительно, это «один из наиболее экономически эффективных способов перемещения больших объёмов товаров через государственные границы», – говорит г-жа Надия Албищенко, основатель и управляющий директор международной торговой компании *Inas Exim*. Это экономическое преимущество означает, что долгосрочные перспективы отрасли остаются благоприятными, позволяя ей преодолевать краткосрочные геополитические потрясения и оставаться «основой международной торговли и глобальных цепочек поставок».

В то же время, несмотря на протекционистскую риторику г-на Трампа, мировая торговля переживает один из лучших периодов в своей истории, – говорит г-н Саймон МакАдам, заместитель главного экономиста *Capital Economics*. Тарифы г-на Трампа

«не нанесли ущерба двусторонней торговле между США и другими странами в той степени, в какой ожидало большинство экспертов», а на долю США «приходится лишь около 15 % мировой торговли». Остальной мир «остаётся приверженным свободной торговле и сопротивляется искушению застрять в «политике разорения соседа»». Бум искусственного интеллекта (ИИ) также становится дополнительным фактором роста, «поскольку развитие ИИ требует огромного количества оборудования и другой материальной продукции, значительная часть которой импортируется».

Закрытие Ормузского пролива действительно вызвало краткосрочные сбои на отдельных рынках, однако в долгосрочной перспективе его влияние окажется ограниченным, считает г-н МакАдам. Предлагаемые альтернативы, такие как новые нефтепроводы, «будут дорогими и подвержены многим из тех же рисков, что и судоходство», и, поскольку Иран и США полны решимости возобновить движение через пролив, судоходство через Ормузский пролив должно вернуться к обычным объёмам уже к 2028 году. Кроме того, хотя Ближний Восток остаётся важнейшим центром нефтяной торговли, на регион приходится около 10 %

мировых морских перевозок.

Геополитическая нестабильность может открыть новые возможности для отрасли, поскольку компании постепенно отказываются от концепции «бережливых» цепочек поставок в пользу модели с несколькими производственными и логистическими площадками в разных странах, с «большей степенью дублирования и регионализации, а это означает больше торговли, а не меньше», – говорит г-н МакАдам. Г-жа Албищенко отмечает, что её клиенты перешли от выбора самого дешёвого варианта доставки к «логистическим решениям, где приоритет отдается непрерывности поставок, надёжности и наличию альтернативных маршрутов».

Новые маршруты и порты

Одним из лучших индикаторов благоприятных перспектив морских перевозок является масштаб инвестиций в портовую инфраструктуру по всему миру. Характерный пример – Ближний Восток. Несмотря на нынешнюю напряжённость, государства региона продолжают вкладывать огромные средства в новые проекты, отмечает г-н Бартлетт. Среди них – строительство мегаполиса *Neom* в Саудовской Аравии, масштабная инвестиционная программа компании *AD Ports* – оператора и регулятора

портовой инфраструктуры Абу-Даби, а также строительство иракского глубоководного порта *Grand Faw*. В совокупности эти проекты представляют собой крупнейшую в мире концентрацию капитала, направленного прежде всего на развитие портовой инфраструктуры.

Правительства и частный бизнес также активно расширяют портовую инфраструктуру в других регионах мира, например, в бассейне Индийского океана. Индия вводит в эксплуатацию первый глубоководный порт *Vizhinjam*, а компания *DP World* инвестирует миллиарды в инфраструктурный коридор, охватывающий Индию, Сенегал, Демократическую Республику Конго и Британию, говорит г-н Бартлетт. Однако наиболее стремительный рост в течение следующего десятилетия ожидает Африку, прежде всего её западное побережье.

Когда г-н Бартлетт стал соучредителем *Wayfindr* около десяти лет назад, торговли между Азией и Африкой практически не было. Но развитие онлайн-маркетплейсов, таких как *Jumia*, привело к резкому росту импорта китайских товаров в Африку. В то же время в Африке растёт промышленное производство, благодаря чему континент постепенно становится

крупным экспортёром товаров. Таким образом, в течение следующего десятилетия или двух континенту потребуются масштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру. Такие порты, как *Ndayane* в Сенегале и глубоководный морской порт *Bakassi* в Нигерии, позиционируют себя как «новое поколение атлантических транспортных ворот».

Взросший интерес наблюдается и к развитию новых торговых морских маршрутов. Потребность в дополнительных транспортных мощностях и развитие технологий вызвали настоящий всплеск интереса к *Трансарктическому судоходному маршруту* (или Северо-Восточному проходу), который соединяет Атлантический и Тихий океаны вдоль арктического побережья Норвегии и России, отмечает г-н Джонатан Коулхауэр, управляющий директор инфраструктурной компании *UST*. «Пока у нас нет ни необходимой инфраструктуры, ни достаточного количества судов, чтобы сделать этот маршрут полностью жизнеспособным. Но в течение ближайших пяти лет они появятся. Именно поэтому уже сейчас идет борьба за закрепление присутствия и расширение влияния в регионе», – говорит он.

Судоходство тоже становится цифровым

Все участники отрасли активно инвестируют в

цифровые технологии, прежде всего в решения, обеспечивающие сквозную прозрачность цепочек поставок. За последние годы системы отслеживания грузов сделали огромный шаг вперёд, позволяя отслеживать суда практически в режиме реального времени. Однако проблемы по-прежнему возникают в моменты передачи груза между различными участниками логистической цепочки. По словам г-на Коулхауэра, в ближайшие пять лет отрасль перейдет к гораздо более комплексным и защищённым системам отслеживания.

Цифровизация также позволит сократить время и расходы на доставку грузов в порты и их дальнейшую отправку, говорит г-н Бен Слупецки, аналитик *Morningstar*. По его словам, крупнейшие экспедиторские компании, организующие перевозку грузов к морским судам и от них, «видят всё больше возможностей для применения искусственного интеллекта». ИИ помогает повышать эффективность, автоматизируя рутинные процессы – обработку счетов, оформление документов и прохождение таможенных процедур, – тем самым существенно снижая административные издержки.

Цифровые технологии и ИИ позволят значительно повысить качество прогнозирования спроса, отмечает

г-жа Албищенко. Традиционно компании строили прогнозы на основе исторических данных о продажах и лишь периодически корректировали их. Современные цифровые модели прогнозирования позволяют «учитывать гораздо более широкий круг факторов: сезонность, поведение покупателей, рыночные тенденции и изменения коммерческой конъюнктуры». Более точные прогнозы помогают снизить вероятность дефицита товаров, накопления избыточных запасов и необходимости принимать дорогостоящие экстренные логистические решения.

Прогресс наступит тогда, когда отрасль найдёт способ разрушить «информационные островки», то есть разрозненные массивы данных, которыми владеют отдельные компании и которые практически не используются совместно, чтобы обеспечить лучшую координацию поставок, говорит г-н Каннингем. Он считает, что многие решения во всех сегментах судоходной отрасли в конечном итоге будут выполняться агентами ИИ – автономными программами, способными самостоятельно выполнять задачи без участия человека. Такие системы позволят сократить издержки, обеспечивая максимально эффективное использование свободной вместимости каждого судна, а также будут в режиме

реального времени корректировать маршруты, оптимизируя их одновременно по скорости доставки и стоимости перевозки.

Переход к более экологичному судоходству

Противодействие климатической повестке со стороны администрации г-на Трампа, возможно, временно снизило давление на судоходные компании в части соблюдения более строгих экологических норм, поэтому пока отрасли не приходится всерьёз беспокоиться о таких амбициозных инициативах, как введение глобального налога на выбросы углерода. Но общественные ожидания в отношении более экологичной работы судоходных компаний никуда не исчезли, говорит г-н Бартлетт. Для молодого поколения вопросы экологии имеют всё большее значение, и судоходная отрасль не может игнорировать меняющиеся общественные настроения. Более того, несмотря на сопротивление со стороны Саудовской Аравии и США, Европейский союз уже начал действовать самостоятельно, включив морское судоходство в свою систему углеродного регулирования, отмечает г-н Никос Петракакос, управляющий директор *Tufton Investment Management*.

Разумеется, всё это потребует значительных

затрат. Декарбонизация мирового судоходного флота может обойтись примерно в 1,4 трлн USD, считает г-н Петракакос. Не менее 500 млрд USD потребуется направить на переоборудование существующих судов для использования более экологичного топлива или строительство новых, более экологичных судов с нуля. Для судостроительной промышленности это, безусловно, хорошая новость. Более того, судостроительные верфи настолько загружены заказами, что, «если вы закажете новое судно сейчас, вам придётся ждать как минимум до 2030 года, чтобы получить его». Портфель заказов большинства крупнейших мировых судостроительных компаний уже расписан как минимум на три года вперёд.

Меняющийся облик страхования

Рост объёмов перевозок и цифровая трансформация судоходной отрасли открывают новые возможности не только для перевозчиков, но и для компаний, оказывающих сопутствующие услуги. По мнению г-жи Албищенко, всё более важную роль будут играть поставщики цифровых коммуникационных сервисов и данных, поскольку все участники цепочек поставок «всё сильнее зависят от быстрого обмена информацией между отделами закупок, поставщиками, логистическими партнёрами

и клиентами». По её словам, «задержка информации порой создает не меньшие проблемы, чем задержка самого груза».

Одной из отраслей, которая выиграет от дальнейшего роста мирового судоходства, станет страхование. Рынок страхования «станет более динамичным», считает г-жа Албищенко. Страховые компании постепенно отходят от практики расчёта тарифов на основе «исторических данных о маршрутах, стандартных предположений о рисках и традиционных моделей страхового покрытия», переходя к более индивидуальному подходу. При оценке рисков чаще учитываются изменения геополитической обстановки, устойчивость логистических операций и другие факторы. В результате, по словам г-жи Албищенко, «взаимодействие между страховыми компаниями и специалистами по логистическому планированию станет более тесным», а «страхование перестанет восприниматься как отдельная административная функция».

Страховые компании становятся гораздо более избирательными в выборе клиентов и определении страховых тарифов, отмечает г-жа Лале Аконер, главный рыночный стратег *eToro*. Рынок в целом

становится «более зависимым от данных», при этом некоторые страховщики даже требуют получения данных в режиме реального времени о местоположении судов, маршрутах, истории эксплуатации судна, данных о грузе и даже санкционных рисках. Это создаёт дополнительные возможности для консалтинговых компаний, поставщиков данных и специализированных страховых брокеров.

Всё более важным становится и санкционный комплаенс, что приводит к повышенному спросу на «инструменты проверки соблюдения санкционных ограничений, комплексную проверку контрагентов, юридическое консультирование и общие проверки соответствия страховым требованиям». Всё это благоприятно для специализированных страховых компаний, которые смогут воспользоваться ростом страховых тарифов. Однако, по мнению г-жи Аконер, ещё более привлекательной бизнес-моделью обладают брокеры и консультанты, «поскольку они получают комиссионное вознаграждение за консультирование клиентов по вопросам оценки рисков и предоставление данных, не принимая при этом на себя страховых рисков».

Ниже представлены некоторые из наиболее

интересных инвестиционных идей, связанных с этими тенденциями.

Во что стоит инвестировать сейчас

Среди инвестиционных фондов, ориентированных на судоходную отрасль, внимания заслуживает *Tufton Assets*, инвестирующий в диверсифицированный портфель подержанных морских судов. В его состав входят сухогрузы для перевозки зерна и цемента, контейнеровозы, а также газовозы, перевозящие сжиженный нефтяной газ.

Одной из крупнейших судоходных компаний мира является *Matson*. Компания специализируется на перевозках в Тихоокеанском регионе, обслуживая маршруты между Азией, Аляской, Гавайями и Калифорнией. Кроме того, *Matson* оказывает услуги транспортной экспедиции, складской логистики и управления цепочками поставок, а также владеет долей в операторе терминальной инфраструктуры *SSA Terminals*. С 2020 по 2025 год выручка компании увеличилась примерно на 40 %, а её акции торгуются с мультипликатором 12,6 к ожидаемой прибыли 2027 года.

Г-жа Аконер особенно выделяет компанию *Clarkson*, предоставляющую широкий спектр интегрированных услуг для судоходной отрасли,

прежде всего брокерских и консультационных. По её мнению, бизнес-модель компании, не требующая значительных капитальных вложений, опирается на благоприятную рыночную конъюнктуру, а спрос на её услуги будет только расти по мере того, как отрасли потребуется всё больше специализированной экспертизы для работы в быстро меняющихся рыночных условиях. Компания располагает сильным балансом и долгой историей выплат дивидендов. Выручка *Clarkson* почти удвоилась в период с 2020 по 2025 год и, как ожидается, продолжит расти. Акции компании торгуются с мультипликатором около 16 к ожидаемой прибыли 2027 года.

Перспективная ставка на судостроение

Одной из крупнейших мировых судостроительных компаний является южнокорейская *HD Hyundai*. Это крупный промышленный конгломерат, работающий в самых разных сферах – от нефтепереработки до робототехники. Однако сегодня именно судостроение остаётся его крупнейшим направлением деятельности, обеспечивая около 40 % выручки и примерно такую же долю операционной прибыли. В последнее время судостроительное подразделение компании демонстрирует уверенный рост благодаря

повышению цен на суда и росту производительности. С 2020 по 2025 год совокупная выручка HD Hyundai увеличилась примерно на 275 %, при этом акции компании торгуются с мультипликатором 8,7 к ожидаемой прибыли 2027 года.

Более «чистой» ставкой на сохранение высокого спроса на новые суда является *Samsung Heavy Industries*, которая получает подавляющую часть своей выручки от судостроения. Компания активно инвестирует в экологически устойчивые технологии, реализуя проекты от разработки более эффективных конструкций судов до перехода на альтернативные виды топлива, такие как аммиак и даже ядерная энергия. Другие технологии, находящиеся в разработке, включают плавучие атомные электростанции и автономные суда. Выручка компании выросла более чем наполовину в период с 2020 по 2025 год и, как ожидается, продолжит уверенно расти в ближайшие несколько лет. Акции стоят дороже, чем у *HD Hyundai*, однако по-прежнему торгуются с мультипликатором около 16,4 к ожидаемой прибыли 2027 года.

Г-н Бен Слупецки, аналитик *Morningstar*, рекомендует обратить внимание и на датскую компанию *DSV*, специализирующуюся на логистике и

транспортно-экспедиционных услугах. Компания занимается организацией автомобильных и железнодорожных перевозок, однако значительная часть её бизнеса связана с организацией доставки грузов к морским судам и от них. По мнению г-на Слупецки, *DSV* остаётся очень сильной компанией, а интеграция *DB Schenker*, приобретённой в 2025 году у немецкого железнодорожного оператора *Deutsche Bahn*, проходит успешно и уже позволила *DSV* стать крупнейшим транспортно-экспедиционным оператором в мире. Акции компании торгуются с мультипликатором около 17,6 к ожидаемой прибыли 2027 года.

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ 😊:

😊: Не коротко, но ясно — про возможности, риски, искусственный интеллект.

😞: И геополитика добавляет рисков по всем морям и океанам, не будем здесь перечислять страницы газет июля 2026 г.

4. Не мимолётные новости недель.



Канада вливает инвестиции в стратегические металлы.

<https://t.me/nerzhavey/9430>

☹️: Как ответить одновременно и США, и Китаю?

☺️: Уже сказано — вливаниями.

Китайская компания *Sealegend Shipping* объявила о запуске регулярных еженедельных рейсов контейнеровозов в Европу по *Северному морскому пути*. Зарубежные эксперты уже назвали это событие «знаковым переходом от экспериментальных плаваний к полноценной коммерческой логистике в Арктике».

https://t.me/first_arctic/15151

☺️: «Легенды народов Севера», издательство «Глобальный Юг».

Исследователи из *Китайской академии наук* представили полностью железную аккумуляторную систему – полностью изготовленную из железа, одного из самых распространённых и дешёвых металлов на Земле, по цене всего 110 USD за тонну по сравнению с 26 000 USD лития за тонну, – что делает её примерно в 80 раз дешевле за единицу материала.
https://t.me/Metals_Mining/23098

😊: Отлично. А из лития теперь можно делать гвозди.

Китай обновил планы по ВИЭ.
<https://t.me/riseofelectro/8132>

😊: Риски по российскому энергетическому углю понятны и в целом хуже, чем в оффере российской компании *Wildberries*.

Китай запустил новую инициативу «Шесть сетей», в рамках которой планирует в новой пятилетке обеспечить синхронизированное развитие сетей водоснабжения, электрических сетей, ЦОДов, связи, транспорта и инженерной инфраструктуры (подземных коммуникаций). Это огромная модернизация, рост внутреннего спроса, рабочие места и большие эффекты для экономики за счет интеграции, по сути, производительные силы нового качества.
<https://t.me/michaelyulkin/5869>

☹️: Компетентные лица индустрий, если найдут летне-осеннее время, намерены сделать подборку «циферок» субсидий и госфинансирования промышленных НИОКР в КНР.

😊: Не пугайте, всем известно, что (в юанях) много.

В Казахстане создадут один из крупнейших в регионе кластеров для развития искусственного интеллекта. Проект «Долина ЦОДов» реализуют в Экибастузе – рядом с крупнейшими энергетическими объектами страны.
<https://www.kommersant.ru/doc/8738191>

☹️: Без иллюзий – энергия от угля.

😊: В новой Конституции никаких ограничений на это не заложили.

В Австралии снижается динамика установки аккумуляторных систем хранения в домах, но это называют корректировкой рынка.

<https://energytoday.pro/novosti-rynka/v-avstralii-snizhaetsya-dinamika-ustanovki-akkumulyatornyh-sistem-hraneniya-v-domah-no-eto-nazyvayut-korrektirovkoj-rynka/>

😊: В турбулентности корректировок рынков для российских домохозяйств опыт Австралии будет локализован Австралией.

Австралийская компания *BHP* одобрила инвестиции в размере 900 миллионов долларов в разработку месторождения высококачественной железной руды *Ministers North* в Западной Австралии.
<https://t.me/prometallinfo/14510>

☹️: Ввод новых мощностей в Австралии, Гвинее, Алжире – дело закончится снижением цен на востребованный в любые времена.

😊: Это и будет начало нового промышленного потребления Китая.

Компания *Homeland Nickel* продвигает планы по освоению крупных месторождений никеля, расположенных на территории национального леса Роуг-Ривер – Сискию на юге американского штата Орегон.
<https://t.me/metaltorgnews/56852>

☹️: Для России тему добычи на особо охраняемых природных территориях лучше не подымать.

😊: И юг Орегона нас тем более не касается.

Польские шахтёры меняют забой на ветряки.

https://t.me/Coala_russia/9339

☹️: Польской угольной промышленности сложнее всех в Европе.

😊: Почему не России? (если не отделяете её от Европы)

«Еврокомиссия поручила правительствам стран ЕС не применять штрафы к нефтегазовым компаниям, которые нарушают закон о выбросах метана, в 2027, 2028 и 2029 годах».

<https://t.me/GreenLady77/6811>

☹️: Нет на них ФАС.

😊: И многолетнего тандема с *Петербургской биржей* (г.Москва, ул.Тимура Фрунзе, д.24)

В России разработали план адаптации инфраструктуры Арктики к деградации вечной мерзлоты.

https://t.me/first_arctic/15163

☹️: Компетентные лица индустрий поддерживают!

😊: Значит, будем вместе против деградации.

5. Прогнозы, обзоры, перспективы.



Китай может парализовать мировое производство на 6,5 трлн USD, если ограничит экспорт редкоземельных металлов – МЭА.

<https://www.profinance.ru/news2/2026/07/16/cjr7-kitaj-mozhet-paralizovat-mirovoe-proizvodstvo-na-6-5-trln-esli-ogranichit-ekspor.html>

☺: Не для ленивых, а любознательных: Китайский Ормузд.

На мировом алмазном рынке бушует кризис. Главный фактор давления – китайская синтетика. Поднебесная уже выпускает 95 % промышленных алмазов и агрессивно наращивает долю в ювелирном секторе.

https://www.prometall.info/analitika/na_mirovom_almaznom_rynke_bushuet_krizis

☺: Так и начинайте претензии: в Поднебесную, товарищам поднебесным.

ИИ-амбиции Китая могут превратить платину во второй стратегически важный драгметалл.

https://t.me/Metals_Mining/23101

<https://www.prometall.info/analitika/platina-mozhet-vyrasti-v-tsene-v-2-raza-do-3000-dollarov-za-untsiyu>

☹️: Именно об этом недавно рассказывал бенефициар «Норильского никеля» в Кремле.

😊: Как риск или попытку гармонизации отношений с большим соседом?

Цены на кремниевые пластины и солнечные элементы снова падают. Китайская солнечная индустрия терпит убытки уже третий год подряд из-за избытка мощностей и «иррациональной конкуренции».

<https://renen.ru/tseny-na-kremnievye-plastiny-i-solnechnye-elementy-snova-padayut/>

☹️: КПК поддержит субсидиями и концентрацией производства.

😊: И гарантированным сбытом в ёмкие страны Африки.

Франция закрепила новую стратегию достижения углеродной нейтральности, предполагающую:

- полный отказ от угля к 2030 году,
- от нефти к 2045 году,
- от ископаемого газа к 2050 году.

<https://t.me/CarbonPolygon/5831>

☹️: Ещё французам надо включить счётчик отклонений.

😊: Конечно, ведь именно революция 1789 г. породила императора Наполеона 1804 г.

Мультимедиа. Способен ли один рудник изменить экономику целой страны? Монголия делает ставку на месторождение *Оюу Толгой* – это один из крупнейших медно-золотых рудников в мире. Его запасы оцениваются примерно в 31 млн тонн меди, а уже к 2030 году здесь планируют добывать около 500 тыс. тонн металла ежегодно.

<https://t.me/CarierNews/2539>

😊: В Монголии у властей очень трепетное отношение к инвесторам.

☹️: Поэтому народ часто треплет их всех забастовками.

Сотрудничество России по добыче лития с Аргентиной, Боливией и Чили, где находится 54 % мировых запасов этого металла, сходит на нет.

<https://iz.ru/2136165/vladislav-petrov/rf-teryayet-dostup-k-litievomu-treugolniku-v-yuzhnoj-amerike>

<https://t.me/metallikapital/1231>

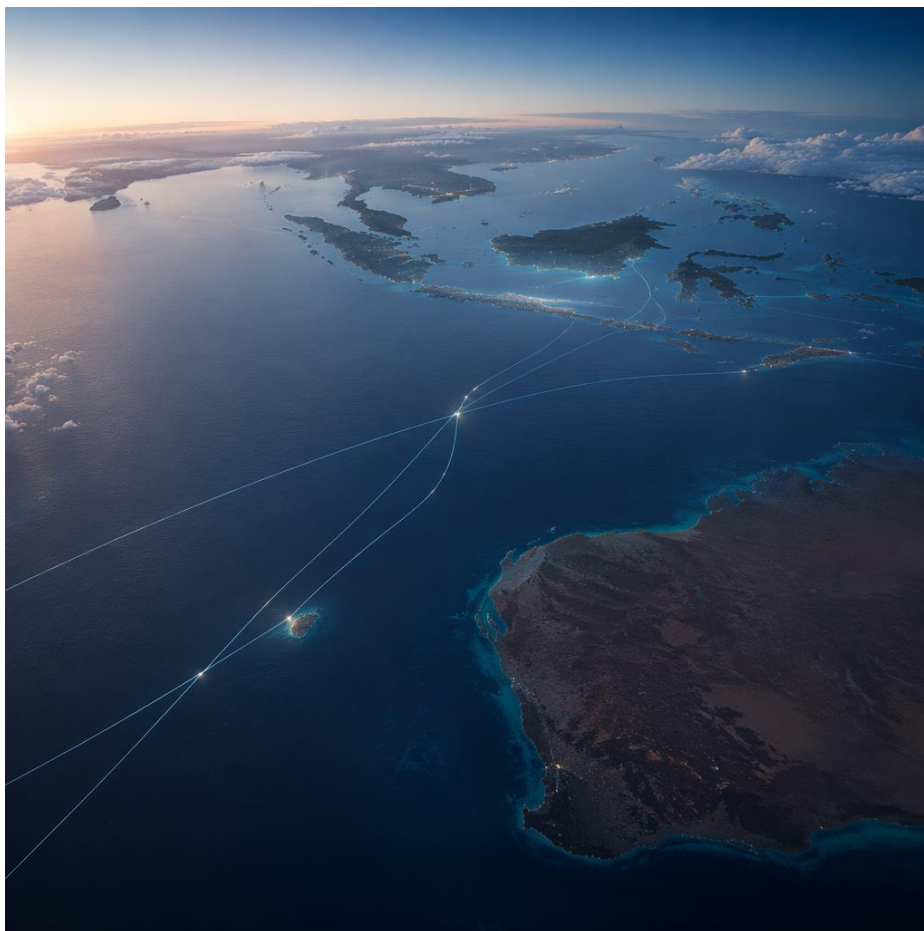
☺: А ведь жалко уходить из Южной Америки.

☹: Это иберийцам - конкистадорам было жалко. А Россию всегда манил ничейный Южный полюс.

Не отстать и успевать. Советы по чтению компетентным лицам индустрий:

1. Битва за пряности: Как противостояние XVI века определило устройство современного мира. Р.Кроули, 2026.
2. Видимая рука: государство и экономическое развитие в Китае. Лань Сяохуань, 2025
3. Русская промышленная революция: Управленческие уроки первой половины XIX века. Г.Архангельский, 2025.
4. Мир на продажу. Деньги, власть и торговцы, которые обменивают ресурсы Земли. Хавьер Блас, Джек Фарчи, 2024.

6. Протяжённые перспективы



The
Economist

Новая география подводных кабелей

Бум искусственного интеллекта (ИИ) и геополитика перекраивают карту азиатских морей

Первая победа молодого *Королевского военно-морского флота Австралии* произошла в 1914 году у побережья *Кокосовых островов* — отдалённого

архипелага в Индийском океане. Австралийский лёгкий крейсер *HMAS Sydney*, отвечая на сигнал бедствия с телеграфной станции на Кокосовых островах, направился к ним. Тем временем десант с германского крейсера *Emden* приступил к перерезанию телеграфных кабелей, связывавших Австралию с Британией и остальным миром. Орудия *Sydney* открыли огонь и потопили *Emden*, спасая кабельную линию.

Телеграфной станции на Кокосовых островах давно нет. Сегодня Азия и Австралия в основном соединены с Европой волоконно-оптическими кабелями, которые обычно проходят вдоль побережья Азии, а затем через Красное море выходят к Европе. Однако сочетание бума ИИ и геополитических факторов заставляет перенаправлять кабельный трафик через Индийский и Тихий океаны. Новые маршруты позволяют обходить узкие места вроде Малаккского пролива и оспариваемые воды, такие как Южно-Китайское море. И благодаря этому небольшие, давно забытые острова вроде Кокосовых вновь приобретают стратегическое значение.

В 2022 году Кокосовые острова впервые получили волоконно-оптическое соединение в рамках нового кабеля между Австралией и Оманом. От него также ответвляется длинная линия к англо-американской

военной базе на острове Диего-Гарсия. Затем, в 2025 году, компания *Google* объявила, что остров Рождества – ещё одна удалённая австралийская территория в Индийском океане – станет узловым пунктом новой кабельной сети между Австралией и Ближним Востоком. Оптоволокно пройдёт из Омана через Мальдивы к острову, а затем далее в Австралию. *Google* провела переговоры с местными властями о строительстве небольшого центра обработки данных (ЦОД) непосредственно на острове Рождества. Ещё совсем недавно подобная сеть, не говоря уже о столь важной роли маленького острова, казалась немыслимой и не имеющей шансов на финансирование. Всё изменилось благодаря радикальной трансформации принципов развития физической инфраструктуры интернета.

Первое изменение, которое перекраивает кабельные маршруты Азии, касается того, кто оплачивает их строительство. Подводные кабели чрезвычайно дороги. Чтобы распределить эти расходы, на протяжении нескольких десятилетий крупнейшие национальные телекоммуникационные компании объединялись в консорциумы. Так, один из первых крупных волоконно-оптических кабелей между Европой и Азией – *SEA-ME-WE 3*, введённый в эксплуатацию в 1999 году, обошёлся в 1,3 млрд USD

и имел 92 участников консорциума. Координация финансирования и проектирования между столь большим числом компаний неизбежно увеличивала затраты и затягивала сроки строительства. После утверждения проекта большое количество участников также вынуждало прокладывать маршрут ближе к азиатскому побережью, где находилась основная масса потребителей.

Однако бум ИИ полностью меняет экономику рынка подводных кабелей – а вместе с ней и его географию. За последние десять лет интернет-гиганты начали самостоятельно финансировать и прокладывать кабели. Это значительно упростило процесс финансирования и планирования и сократило сроки реализации новых проектов. *Google* инвестировала в свой первый подводный кабель в 2008 году. С тех пор компания профинансировала ещё как минимум 34 проекта, причём 18 из них полностью принадлежат ей без участия партнёров. Всё чаще технологические компании строят кабельные линии уже не для соединения густонаселённых районов, а для связи между собственными ЦОД.

И строительство идёт полным ходом. По одной из оценок, в ближайшие четыре года ежегодный объём инвестиций в новые подводные кабели составит в среднем около 4 млрд USD, причём основная часть

этих средств поступит от крупнейших облачных провайдеров, стремящихся выиграть гонку в сфере ИИ. Хотя спутниковый интернет, предлагаемый такими компаниями, как *Starlink*, становится дешевле, передача каждого гигабайта данных через космос по-прежнему обходится на порядки дороже, чем передача по волоконно-оптическому кабелю. И, вероятно, такое соотношение сохранится на протяжении многих лет. Поэтому подводные кабели по-прежнему обеспечивают 99 % мирового межконтинентального интернет-трафика.

По мере вертикальной консолидации рынка подводных кабелей расширяется и его география. Освободившись от необходимости прокладывать линии рядом с густонаселёнными районами, кабелеукладочные суда всё чаще работают в открытом океане. Новые маршруты во многом продиктованы стремлением снизить геополитические риски. Речь идёт не столько об опасениях диверсий против кабелей – по мнению ветерана отрасли г-на Майка Констейбла этот риск сильно преувеличен. Практически все из примерно 200 повреждений кабелей, происходящих ежегодно, объясняются плохим судовождением либо природными причинами, например сейсмической активностью.

Главная задача – избежать участков морского дна,

находящихся либо под контролем Китая, либо государств, которые могут использовать своё положение для взимания платы за прокладку и ремонт кабелей в стратегически важных проливах, таких как индонезийские. Особенно остро геополитический риск проявляется в Южно-Китайском море. Хотя Китай ещё не установил полного контроля над поверхностью этой акватории, он фактически контролирует морское дно. Согласно международному праву, государства не должны препятствовать ремонту кабелей за пределами своих территориальных вод. Однако ремонт любых кабелей в пределах так называемой «линии девяти штрихов», которой Китай обозначает границы своих притязаний (она простирается более чем на тысячу километров от китайского побережья), требует согласования с властями в Пекине.

Не меньшие риски возникают и у кабелей, проходящих через узкие места вроде Малаккского пролива, отмечает г-н Самуэль Башфилд, исследователь подводных кабелей из *Университета Ла-Троб* (Австралия). Постоянно меняющиеся правила, устанавливаемые прибрежными государствами — прежде всего Малайзией и Индонезией, — направлены на извлечение дополнительной выгоды из эксплуатации кабелей.

Например, компании могут обязать использовать местные суда при прокладке и ремонте линий. Пока это лишь дорогостоящие неудобства. Однако недавние рассуждения испытывающих нехватку средств президента и министра финансов Индонезии о том, как страна могла бы заработать на своём положении у важнейших мировых морских путей, позволяют предположить, что в будущем меры могут стать гораздо более жёсткими.

Чтобы избежать этих опасных участков, всё больший объём интернет-трафика направляется в обход. Новые подводные кабели, прокладываемые крупнейшими облачными провайдерами, идут с Ближнего Востока через Австралию, а затем — в Японию, Южную Корею или США. Одним из таких проектов является новая сеть *Google* в Индийском океане. В Тихом океане важнейшим кабельным узлом становится остров Гуам, соединяющий американских союзников в Азии. Эти новые маршруты отражают всё более заметное разделение мировой подводной интернет-инфраструктуры на два геополитических блока: с тех пор как президентом США был Барак Обама, не было одобрено ни одного нового подводного кабеля между США и Китаем.

Для Кокосовых островов, вновь оказавшихся важной точкой на карте Индийского океана, такое

внимание имеет двойственный характер. Долгие годы остававшийся на периферии внимания австралийских властей, аэродром на Кокосовых островах модернизируется для использования самолётами *Королевских военно-воздушных сил* Австралии. Местные жители надеются, что как цифровые, так и транспортные связи с материковой Австралией продолжают укрепляться. Но некоторые опасаются, что вместе с этим острова вновь могут превратиться в потенциальную цель – точно так же, как телеграфная станция сделала их таковой более века назад.

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ 😊:

😞: Для интересующихся рекомендуем свежую книгу 2026 г. «Lightning Beneath the Sea», 31,99 USD.

😊: Скажите коротко – будет лучше или просто хорошо.

- В выпуске использованы рисунки, созданные нейросетями *Hailuo AI, ChatGPT* 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