

Крупные группы США в 2023 году

Растущая американская экономика сталкивается с глобальным экономическим и военным перевооружением

В сентябре прошлого года президент США Джо Байден лично поддержал пикет бастующих рабочих из United Auto Workers (UAW) на заводе General Motors в Мичигане. Тогда Дональд Трамп заявил, что электромобили – это услуга, оказанная Китаю, и напомнил, что заводы по производству аккумуляторов строятся в тех штатах, где профсоюз не представлен. Недавно мы увидели ответ нынешней администрации – увеличение ввозных пошлин на автомобили, импортируемые из Китая, до 100 %. Правда, этот жест носит чисто символический характер, поскольку касается небольшого количества автомобилей. Однако европейская пресса отмечает, что из-за этого усилится давление китайских производителей на рынок Старого континента. Вполне вероятно, что в ближайшие несколько месяцев предвыборной кампании протекционистские позиции в США усилятся, например, в сталелитейной промышленности.

Cleveland-Cliffs выступила с предложением купить US Steel, назвав сумму 7,3 млрд долл. Основанная в 1901 г., US Steel была ведущим мировым сталелитейным гигантом в 1950-х гг., а сегодня находится на 27-м месте. Она уже 2 года отсутствует в наших рейтингах и зависла около 230-й позиции среди американских компаний. US Steel отклонила предложение *Cleveland-Cliffs*, которая пользовалась поддержкой профсоюза USW (United Steelworkers) в том числе по причинам связанным с рабочими местами; вместо этого она приняла предложение японской *Nippon Steel* (четвёртой по величине сталелитейной группы мира) – гиганта из страны-союзника, ориентирующегося на американский инфраструктурный рынок и предложившего в два раза большую сумму. Этот вопрос всё ещё рассматривается вашингтонскими властями, но Байден уже высказался против соглашения, добавив, что «жизненно важно, чтобы собственность и управление» US Steel оставались американскими.

Гигантское стимулирование и базовые возможности

По итогам 2023 г. экономика США выросла гораздо больше, чем экономика еврозоны – 2,5 против 0,5 % ВВП. Наблюдая за этой тенденцией, *The Economist* несколько раз писал, что всё это «слишком хорошо, чтобы быть правдой, мировая экономика идёт против гравитации и долго так продолжаться не может», и добавлял, что инфраструктурная программа стоимостью 1,2 трлн долл. является «гигантским стимулом» для американской экономики, но увеличивает долг, угрожает роли доллара как резервной валюты и приводит к ситуации, когда процентные выплаты будут превышать затраты на оборону.

Другие источники подчёркивают сильные стороны экономики США. У неё есть технологический сектор (например, облачные вычисления), не имеющий аналогов в других странах, в то время как Европа специализируется на отраслях, которые непосредственно сталкиваются с китайской конкуренцией, таких как электромобили. США имеют более разветвлённую финансовую систему, которая питает инновационную промышленность, и располагают избытком энергии. Демограф Массимо Ливи Баччи отмечает, что население страны растёт за счёт привлечения иммигрантов и их лучшей ассимиляции.

Наконец, *Financial Times* (13 мая) приводит интересные данные о концентрации компаний и, соответственно, их способности больше инвестировать и использовать новые технологии. Член исполнительного комитета ЕЦБ Изабель Шнабель указывает: в США 60 % занятых в частных фирмах работают в компаниях, где трудятся более 250 сотрудников, а в Европе этот показатель колеблется от 12 % в Греции до 37 % в Германии.

В 2023 г. оборот 100 крупнейших групп Америки вырос на 5 %. За предыдущие два года их выручка выросла вдвое. Однако за 3 года после 2020 г., испытавшего эффекты пандемии, общие доходы выросли с примерно 8,8 трлн до более чем 12 трлн долл., увеличившись на 36 %.

В 2023 г. прибыль выросла на 16,5 %, увеличившись вдвое по сравнению с 2020 г. Прибыли в основном приходятся на группы из сектора ИТ и Интернета (30 % от общего объёма), банковского (13 %) и энергетического секторов (9 %); всего чуть более 20 компаний аккумулируют более 50 % прибыли. Поскольку восстановление Америки характеризуется

инвестициями в инфраструктуру, можно отметить прибыль компаний *Caterpillar* и *Deere* (землеройная техника), которая выросла на 50 % по сравнению с прошлым годом. Наконец, следует отметить, что с восстановлением транспорта “взлетели” и прибыли *Delta*, *United* и *American Airlines*. IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) утверждает, что средняя прибыль на каждого перевезённого пассажира в мире составляет 6,14 долл., но концентрация перевозчиков в Северной Америке доводит местный показатель до 14,8 долл., что в 2,5 раза превышает общемировые цифры.

Прибыли и спор с UAW

На авторынке США в прошлом году было продано 15,5 млн автомобилей. Лидером рынка является *General Motors* с 2,6 млн шт., на третьем месте *Ford* с 2 млн, уступившая японской *Toyota*; рынок в целом вырос на 12,4 %, при этом рост GM был выше среднего (+14 %), а рост Ford – ниже (+7 %).

Количество проданных электромобилей только что превысило 1 млн шт., что составляет около 7,5 % продаж – меньше, чем ожидалось. Из-за низкого спроса компания по прокату *Hertz* решила продать треть из 60 тыс. своих электромобилей. GM перенесла начало производства двух моделей электрических пикапов на заводе *Orion* (Детройт) на конец 2025 г. Ford вдвое сократила производство “F-150 Lightning”; компания утверждает, что заработает 2,5 тыс. долл. за каждый проданный автомобиль с двигателем внутреннего сгорания и потеряет 62 тыс. долл. за каждый автомобиль с аккумуляторным питанием.

GM и Ford работают над тем, чтобы получить прибыль от модернизации автомобилей, которые они продают на своём богатом внутреннем рынке. Эта стратегия окупается сразу, пишет *Washington Post*, но подразумевает «географическое отступление». На самом важном мировом рынке – китайском – доля первой компании составляет 8 %, второй – 2 %.

Tesla добилась своей цели по продаже 1,8 млн автомобилей по всему миру: на американском рынке у неё сейчас нет конкурентов, на мировом её догоняет китайская BYD, которая в 2023 г. продала 1,57 млн электромобилей. Во время поездки в Китай Илон Маск получил разрешение использовать более автономную версию своего автопилота: собранные данные могут быть полезны для защиты позиций на рынке. Тем временем *Tesla* объявила о сокращении 14 тыс. человек, то есть 10 % своей рабочей силы.

Для американской автомобильной промышленности характерен спор с UAW. Профсоюз воспользовался благоприятной ситуацией с занятостью и большой прибылью, накопленной компаниями, и добился повышения заработной платы на 25 % и сокращения периода ограничения заработной платы для новых сотрудников. Между тем UAW выиграл референдум в апреле и получил право войти на завод *Volkswagen* в Чаттануге (Теннесси), нацелившись и на другие заводы на юге США, где нет профсоюзов.

Ставка на ИИ

Американская технологическая индустрия является точкой пересечения интересов двух сторон: антимонопольных органов и капитала, стекающегося на Уолл-Стрит. Министерство юстиции, прокуратура нескольких штатов и Федеральная торговая комиссия привлекли *Google*, *Amazon* и *Apple* к ответственности по отдельным делам, обвинив их в злоупотреблении своим доминирующим положением на рынке поисковых движков в Интернете, а также в отношениях с компаниями, которые используют магазины приложений или электронную коммерцию. Легко спрогнозировать, что судебные разбирательства, в том числе апелляциянные, продлятся ещё долго.

В начале этого года капитализация на фондовом рынке так называемой “Великолепной семёрки” (*Alphabet-Google*, *Amazon*, *Meta*, *Microsoft*, *Apple*, *Tesla* и *Nvidia*) составила более 12,5 трлн долл. На данный момент этот феномен по большей части связан с потенциальными разработками генеративного искусственного интеллекта (ИИ). Первые четверо заявили, что вложат около 200 млрд долл. в открытие дата-центров в 2024 г. и будут ежегодно наращивать вложения на 45 %.

The Economist пишет, что есть риск излишне инвестировать в эту инфраструктуру. По данным *Boston Consulting Group*, 70 % американских менеджеров выступают за использование корпорациями технологий, связанных с ИИ, но разумно начинать с небольших и ограниченных тестов. *Microsoft* инвестировала 13 млрд долл. в *OpenAI*, одной

из её целей был перезапуск с использованием ChatGPT своей поисковой системы “Bing”, доля которой выросла с 2,4 до 3,4 %, не влияя при этом на доминирование Google.

Много надежд возлагается на перезапуск мирового рынка смартфонов и персональных компьютеров с появлением новых моделей, способных использовать функции искусственного интеллекта (например, синхронный перевод разговоров), благодаря использованию новых процессоров мощностью несколько десятков TOPS (триллионов операций в секунду).

Apple только что запустила Operation AI, что означает *Apple Intelligence*, заключив соглашение с OpenAI; в ближайшие месяцы предстоит увидеть, последуют ли компромиссы с Google и Microsoft.

С капитализацией в 3 трлн долл. Nvidia стоит на фондовом рынке столько же, сколько её 8 конкурентов в мире полупроводников вместе взятые; сейчас у неё нет конкурентов в области чипов, используемых для функций искусственного интеллекта. Intel нацелена на долгосрочную перспективу: благодаря “*Chips Act*” она получила значительное государственное финансирование. Через 10 лет объём производства чипов на американской земле может вырасти с 60 до 180 млрд долл. в год, и калифорнийская группа рассчитывает оказаться в числе главных протагонистов.

Военная реструктуризация

В течение следующих 5 лет на долю *Boeing* и *Lockheed Martin* должно прийти 57–60 % оборота мирового рынка истребителей и военно-транспортных самолётов, однако за 2 года после начала конфликта на Украине их рыночная стоимость выросла лишь на 25 % по сравнению с четырёхкратным ростом капитализации немецкой Rheinmetall. Boeing закрыла 2023 г. в минусе (что происходит пятый год подряд) с потерями как в коммерческом подразделении (которое должно пересмотреть критерии безопасности в цикле производства реактивных самолётов), так и в военном.

SIPRI отмечает, что рост военного оборота крупных американских групп не соответствует росту заказов. По мнению исследователей стокгольмского института, компании по-прежнему страдают от логистической неразберихи, дезорганизации поставок и гигантизма, что приводит к медлительности в выходе на необходимые ритмы.

В 2025 г. ВМС США закажут у верфей *General Dynamics* и *HII* только одну ударную подводную лодку “*Virginia*” вместо двух. Намерение в том, чтобы избежать узких мест в производстве и в то же время сэкономить 4 млрд долл., которые будут направлены на реструктуризацию. В 1975 г. американские верфи были первыми в мире по производству коммерческих судов, сегодня они 19-е (1 % рынка), а доля Китая выросла до 50 %. Вашингтон договаривается с Токио о том, чтобы обслуживание и ремонт военных кораблей Тихоокеанского флота было организовано на японских верфях, что позволит освободить место на американских верфях для нового производства.

После листинга своих подразделений медицинского оборудования и энергетических систем *General Electric* стала GE Aerospace. Старый промышленный гигант исчез, новая компания будет заниматься производством двигателей для гражданских и военных самолётов. Двигатель “*Leap*”, произведённый на совместном с французской Safran предприятии, используется на 75 % узкофюзеляжных самолётов Boeing и Airbus. 70 % доходов GE Aerospace поступает от технического обслуживания и ремонта 44 тыс. гражданских и 26 тыс. военных двигателей, присутствующих в мире, и прибыль от этой деятельности, по мнению высшего руководства группы, должна удвоиться и достигнуть 10 млрд долл. к концу десятилетия.

Банки и розничная торговля

Одним из последствий напряжённых отношений между США и Китаем является сокращение числа китайских компаний, намеревающихся разместиться на Уолл-стрит. До 2020 г. доходы крупных нью-йоркских банков за посредническую роль в этих операциях составляли 1/3 их азиатских доходов, а в 2022 г. эта цифра снизилась всего до 6 %. Важный и многообещающий объём сделок практически исчез, но многое всё же осталось.

Financial Times подсчитала, что в III квартале 2023 г. балансы 4.400 американских банков закрылись с падением прибыли на 5 %, в то время как балансы *JPMorgan Chase*, *Wells Fargo*,

Bank of America и *Citigroup* росли и составили 45 % прибылей всех американских банков. Это стало возможным, потому что они платят клиентам по ставке 2 % по сравнению с 3 % в среднем для региональных учреждений. При этом крупные банки в нашем рейтинге сократили штат сотрудников на 30 тыс. человек. JPMorgan открыла Chase Media Solutions – подразделение, которое будет собирать агрегированные данные о клиентах по потребительским группам, чтобы адресовать им рекламу, оплаченную авиакомпаниями, отелями и торговыми сетями.

Крупная розничная торговля иначе отражает восстановление экономики после пандемии. У супермаркетов товаров для дома *Home Depot* и *Lowe's* упала выручка, которая за период локдауна выросла на 17 %. *CVS Health* и *Walgreens Boots Alliance* сокращают количество аптек в управлении, которые открывались в основном для продажи парафармацевтических, растительных и косметических продуктов и теперь конкурируют с компаниями из сектора электронной коммерции, такими как ALDI или Sephora. *Walmart* закрывает 51 медицинский центр, открытый в 2019 г. для оказания стоматологической, офтальмологической и психологической помощи. Напротив, сеть *Costco* вышла победителем из периода высокой инфляции. Число её членов выросло с 55 до 75 млн; заплатив 60 долл. в год за членскую карту, они могут получать доступ к покупке предметов домашнего обихода со скидкой, если они приобретаются в больших количествах.

Сланцевая нефть и улавливание CO₂

Осенью прошлого года *Exxon Mobil* купила *Pioneer Natural Resources* за 64,5 млрд долл. Её конкурент *Chevron* немедленно отреагировала, приобретя *Hess Corporation* за 60 млрд долл. Весной этого года *ConocoPhillips* приобрела *Marathon Oil* за 22,5 млрд долл. Эти операции касаются консолидации месторождений сланцевой нефти, 2/3 которых оказались под контролем 6 компаний. Благодаря этим приобретениям производственные мощности *Exxon Mobil* и *Chevron* вместе взятые превышают производственные мощности *Saudi Aramco*.

Американские компании бросают вызов гипотезе МЭА (Международного энергетического агентства), прогнозирующего пик мировой добычи нефти к 2030 г. По словам главы *Chevron* Майка Вирта, эти прогнозы «даже отдалённо не соответствуют действительности; можно расписывать сценарии, но мы живём в реальном контексте и должны распределять капитал на основе мирового спроса» (*Financial Times*, 24 октября 2023 г.).

Парадокс заключается в том, что нефтяные компании США также хотят получить субсидии, обещанные Вашингтоном на экологические инициативы, такие как улавливание CO₂, но сталкиваются с *nimby*-оппозицией (*not in my back yard*) фермеров Луизианы, Северной Дакоты и Монтаны. «Если это безвредно, – рассказывает один из них *Washington Post* (13 мая), – почему бы вам не сделать это в Вашингтоне? Они отвечают: не можем, там слишком много людей».

Июнь 2024 г.