

УДК 656.61:656.025.4

Жилин М.В.
директор ООО «Вагонсет»

ИССЛЕДОВАНИЕ ФРАХТОВОГО РЫНКА ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗОРУДНОГО СЫРЬЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Исследованы мировые тенденции перевозки железорудного сырья в современных условиях. Обозначена и обоснована ключевая роль Китая на мировом рынке производства и перевозки железорудного сырья. Проанализированы объемы его переработки морскими портами Украины за последние три года. Выделены перспективы развития портов Украины, в частности по обеспечению грузопереработки указанного сырья, которые главным образом основаны на техническом переоснащении и модернизации погрузочного оборудования, причалов и т.д. Предложены характерные черты для смешанного типа рынка по перевозке железорудного сырья, которые позволят максимально соответствовать особенностям современных мировых тенденций обозначенного рынка.

Ключевые слова: фрахтовый рынок, железорудное сырье, морские терминалы, перспективы развития портов, смешанный тип рынка.

Жилин М.В. ДОСЛІДЖЕННЯ ФРАХТОВОГО РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗОРУДНОЇ СИРОВИНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Досліджено світові тенденції перевезення залізорудної сировини в сучасних умовах. Визначено й обґрунтовано ключову роль Китаю на світовому ринку виробництва та перевезення залізорудної сировини. Проаналізовано обсяги переробки цієї сировини морськими портами України за останні три роки. Виділено перспективи розвитку портів України, зокрема щодо забезпечення вантажопереробки залізорудної сировини, які головним чином засновані на технічному переоснащенні та модернізації навантажувального обладнання, причалів тощо. Запропоновано характерні риси змішаного типу ринку із перевезення залізорудної сировини, що дозволять максимально відповідати особливостям сучасних світових тенденцій даного ринку.

Ключові слова: фрахтовий ринок, залізорудна сировина, морські термінали, перспективи розвитку портів, змішаний тип ринку.

Zhilin M.V. THE RESEARCH OF FREIGHT MARKET OF IRON ORE RAW TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

The world tendencies of iron ore raw transportation in modern conditions have been studied. The key role of China in the global market of iron ore raw production and transportation has been defined and substantiated. The iron ore raw processing volumes in the seaports of Ukraine for the past three years have been analyzed. The development prospects of Ukrainian ports have been highlighted, in particular to ensure the cargo handling of iron ore raw, which are mainly based on the technical re-equipment and modernization of loading equipment, berths, etc. The typical features of the mixed type market of iron ore raw transportation have been proposed, that will allow maximally correspond to the features of the modern world tendencies in this market.

Keywords: freight market, iron ore raw, marine terminals, development prospects of ports, mixed type market.

Постановка проблеми. Актуальность направления нашего исследования определяется значительными объемами производства, перевозки и потребления железорудного сырья (ЖРС) во всем мире. Довольно существенные изменения основных показателей и структуры мирового рынка этого сырья произошли вследствие мирового экономического кризиса. При этом произошло значительное снижение цен на ЖРС, трансформировалась структура его закупок, сократились объемы поставок, изменились направления поставок ЖРС и т.д. В связи с этим актуальность и важность нашего исследования обоснована необходимостью изучения особенностей перевозки указанного сырья в современных условиях. Однако при исследовании рынка по перевозке сырья зачастую не в полной мере учитываются те особенности, которые характерны для него в современных условиях, и такие инструменты, с помощью которых возможно повысить эффективность его функционирования. Все это отображает научный интерес к указанной проблематике.

Анализ последних исследований и публикаций. Изучению вопросов перевозки сырья, особенно ЖРС, посвящены работы как украинских, так и зарубежных ученых, таких как: В.В. Винников, Ю.С. Воеводский, Т.В. Волкова, И.Г. Калабеков, А.М. Холоденко и др. [1-7]. Однако постоянно изменяющиеся экономические, политические и прочие факторы оказывают существенное влияние на рынок производства и перевозки ЖРС, что обуславливает необходимость в дальнейших научных исследованиях обозначенной сферы мировой экономики.

Постановка задания. На основе вышеизложенного можно сформулировать задание исследования,

которое состоит в изучении и анализе мировых тенденций фрахтового рынка перевозки ЖРС в современных условиях.

Основной текст исследования. На фрахтовый рынок перевозок железной руды, а вместе с тем и рынок торговли ЖРС, существенно влияет Китай как ключевой игрок на мировой арене. Эта рыночная позиция обусловлена высокими темпами ВВП и быстрорастущей экономикой [1]. Также немаловажен тот факт, что Китай одновременно является и основным потребителем ЖРС [2]. Исходя из этого, целесообразно выделить характерные черты фрахтового рынка перевозок железной руды в современных условиях:

- на объемы закупаемого Китаем ЖРС влияют, с одной стороны, темпы роста производства стали (на которые влияют изменения потребления стали в мире), а с другой – изменения производства (добычи) такого сырья внутри страны. При этом следует отметить, что вышеуказанные показатели в большей степени имеют плановую структуру;

- рынок торговли и перевозки ЖРС относится к рынку покупателя, что объясняется сфокусированным и целенаправленным плановым управленческим воздействием;

- возможности судовладельцев переориентировать флот на перевозки других грузов (например зерна, удобрений и т.д.), что зависит от состояния и конъюнктуры соответствующих сегментов фрахтового рынка. В соответствии с этим рост объемов производства стали сопровождается ростом объема производства продовольствия. Однако, очевидно, что падение перевозок зерна будет происходить медленней, чем падение перевозок ЖРС, т.к. продукты питания являются априори более насыщенными, чем

сырье для сталелитейного производства. В то же время чем большие суда используются для перевозки жрс, тем меньше вероятность переориентировки, что обусловлено тем, что сверхбольшими судами зерно перевозится относительно мало;

– возможности судовладельцев ставить суда на отстой и не соглашаться на осуществление перевозок по низким ставкам. Эта ситуация характерна скорее при ставках максимально приближенных к себестоимости перевозки. В противной случае решение об отстое нецелесообразно, т.к. требует в большинстве случаев дополнительных расходов в будущих периодах (очистка корпуса от биологических материалах, ремонт механизмов, расходы на вывод узлов из консервации и т.д.);

– существующая практика закупок ЖРС Китаем предполагает создание запасов, что отражает зависимость продавцов от возможностей потребителей (особенно в плане хранения сырья). Однако при этом оказывает влияние временной фактор, который необходимо учитывать при планировании закупок;

– аппарат управления рынком перевозки ЖРС фактически находится под прямым контролем Китая. В этой связи любые замедления темпов роста производства стали временно приостанавливать или уменьшать объемы закупок ЖРС, что и приводило к снижению ряда показателей: цен на сырье, котировок акций рудодобывающих компаний, фрахтовых ставок на перевозку ЖРС как в Китай, так и по всем иным направлениям. Все это фактически создает условия для роста рынка стали, а также стимулирует рост внутреннего производства ЖРС на основе планово-директивного воздействия;

– т.к. сроки ввода в эксплуатацию новых судов, а следовательно и изменение предложения на рынке, обусловлены технологическими сроками строительства, а также количество новых судов лимитировано совокупными производственными мощностями мирового судостроения, то длительные сроки сооружения судостроительных предприятий уменьшают вероятность кратковременных колебаний предложения на данном рынке. Однако относительно кратковременные колебания спроса возможны за счет принятия решения о приостановке закупок Китаем. В конечном счете это может привести к падению фрахтовых ставок, которые и будут способствовать снижению стоимости товара в порту назначения, тем самым стимулируя производство стали;

– судовладельцы заказывают суда, исходя не из текущей конъюнктуры, а на основе прогноза ее развития. Это связано с тем, что поставка судна осуществляется обычно не ранее, чем через полтора-два года после заключения контракта. Также следует отметить, что возможности судовладельцев по обновлению флота зависят от ряда факторов, таких как: соотношение между спросом на тоннаж и его предложением на фрахтовом рынке; уровень цен на продукцию морского транспорта (фрахтовых ставок); возрастной состав флота; уровень процентной ставки кредитования и доступности кредитов.

В условиях отсутствия координации в мировой инвестиционной политике, приток заказов на строительство судов, считающихся перспективными, как правило, превышает реальные потребности, в результате чего строительство таких судов резко возрастает, приводя к образованию избытка тоннажа. При этом даже после падения спроса на суда и прекращения притока заказов, их строительство продолжается, применяются инновационные морские транспортные средства. Все вышеперечисленное уве-

личивает диспропорции между спросом на тоннаж и его предложением и в дальнейшем приводит к затягиванию кризиса. Сглаживанию кризисных колебаний на рынке судов способствует тесная зависимость спроса на суда от состояния международного товарооборота в целом, опережающие темпы развития которого служат основой роста потребностей в средствах морской транспортировки грузов.

Важно отметить, что у судовладельцев и операторов флота всегда есть возможность некоторого маневра – переключения флота на перевозку другого груза. Так, например, по прогнозам макроэкономической модели FAPRI [8], можно говорить о том, что к 2017 г. потребности в пшенице и кукурузе возрастут на 230 млн тонн, спрос будет увеличиваться за счет производства кормов и промышленного использования этих культур. Такой прогноз увеличения потребления зерна свидетельствует о том, что ключевое повышение будет находиться в несколько ином географическом регионе, чем транспортировка/производство/потребление ЖРС. Таким образом, можно обозначить фактор увеличения инерционности перехода крупнотоннажного флота от одного вида груза к другому. При этом важно отметить, что так как любой балластный переход требует зачастую значительных дополнительных затрат, то возможности Китая в этом случае значительно выше, чем у кого-либо, что в очередной раз подтверждает его ключевое место на мировом рынке перевозки ЖРС.

В классической теории при торговле товарами/услугами постоянно возникает риск того, что другой игрок рынка понизит цены. Однако если говорить о рынке перевозки ЖРС Китая, то риска спонтанного и неконтролируемого повышения цен на сырье со стороны другого покупателя фактически не существует и только собственный рост экономики может побудить Китай пересмотреть цены на сырье. Цель этого пересмотра может состоять только в стимулировании увеличения производства/поставки сырья, а именно ЖРС, со стороны продавца. В таком случае вероятность объединения продавцов указанного сырья в консорциум (по типу ОПЭК) чрезвычайно низкая, и можно утверждать, что этот рынок основывается на классической теории стоимости.

Если говорить об украинских и российских компаниях, производящих ЖРС, то у них есть альтернативные варианты его продажи как на внутренние рынки, так и на европейские рынки. При этом перевозка ЖРС европейскому потребителю может осуществляться железнодорожным транспортом. Поэтому можно сделать вывод о том, что украинские и российские игроки менее чувствительны к флуктуациям цен на рынке Китая. Также необходимо отметить, что ограничения пропускных способностей глубоководных портов черноморского, балтийского и северо-европейского регионов России не позволяют ни украинским, ни российским компаниям выступать полноправными игроками, которые могли бы повлиять на ценообразование на рынке ЖРС в мире. При этом мощности по производству такого сырья и наличие сырьевой рудной базы гипотетически позволяют это сделать.

Таким образом, при прочих равных условиях цены на ЖРС прямо зависят от потребностей сталелитейного производства Китая, которое в свою очередь зависит от потребностей в стали всего мирового хозяйства в целом. При этом наличие запасов ЖРС в Китае делает эту зависимость не прямой, а корреляционной.

Основой для оценки роста потребностей в ЖРС, а следовательно и его цены может служить динамика

роста рынка стали Китая во взаимодействии и с учетом мирового рынка стали [9], а также динамики ВВП Китая с учетом динамики ВВП других стран-производителей стали. Вместе с тем кроме показателей роста ВВП для оценки перспектив роста потребностей в ЖРС может служить, например, динамика роста железнодорожных перевозок промышленных грузов внутри Китая, а также динамика роста потребления электроэнергии. Таким образом, эти два показателя в большей степени характеризуют рост реального сектора экономики, нежели ВВП, который имеет более синтетическую природу. При этом динамика роста спроса на производство стали является характерным маркером экономического роста реального сектора экономики.

Для проведения более расширенного исследования возникает необходимость в рассмотрении ситуации перевозки ЖРС в Украине. Согласно данным [10] возможно провести анализ объемов переработки указанного сырья морскими портами Украины за 2012-2014 гг., результаты которого приведены в табл. 1.

Согласно данным таблицы 1 можно сделать вывод о том, что в целом объемы переработки ЖРС морскими портами Украины за обозначенный период возросли на 6%. Однако при этом существенно снизились объемы импорта ЖРС и объемы переработки транзитных грузов (ЖРС) морскими терминалами. Поэтому возникает необходимость поиска путей восстановления положительной динамики рассматриваемых показателей.

Как итог вышесказанного можно выделить перспективы развития портов Украины, в частности по обеспечению грузопереработки ЖРС:

1. Модернизация и замена перегрузочного оборудования (главным образом обновление порталных кранов современными перегружателями с более высокой скоростью грузопереработки).

2. Модернизация и расширения подъездных железнодорожных путей и складского хозяйства, в частности в порту Южный.

3. Проведение дноуглубительных работ и модернизации причалов, направленных на принятия судов большого водоизмещения и осадки.

4. Установление оптимальных железнодорожных тарифов, ставок перевалки и хранения ЖРС, а также согласование тарифов с общим текущим состоянием рынков и общей динамикой развития транспортных систем стран-конкурентов и конкурирующих портов.

5. Совершенствование организации обработки судов, включая сокращение времени на осуществление таможенных и пограничных формальностей.

6. Введение моратория на налогообложении новых строящихся терминалов, а также на развития сопутствующей инфраструктуры, а также на модернизацию старых терминалов.

7. Усовершенствование механизма гарантирования потенциальным и действующим инвесторам права собственности и корпоративных прав на объекты инвестирования.

8. Разработка и совершенствование технологических карт рейдовых погрузок судов с большой осадкой с использованием маломерного флота в качестве средств транспортировки груза со складов порта на рейд.

В соответствии с современными тенденциями промышленного и научно-технического развития фактически невозможно построить в необходимых масштабах ни транспортные средства, ни сооружения, ни какие-либо иные капитальные конструкции. В связи с этим возникает необходимость в формировании такого типа рынка по перевозке ЖРС (смешанного), который будет включать в себя признаки плановой экономики, с одной стороны, и черты рыночной экономики – с другой. При этом главной особенностью этого смешанного типа рынка может являться процесс формирования цены на перевозку ЖРС, который целесообразно рассмотреть, а возможно, и усовершенствовать в дальнейших исследованиях.

На взгляд автора, смешанному типу рынка по перевозке ЖРС могут быть свойственны такие черты:

– рынок с плановой экономикой в большей степени влияет на рынок с рыночной экономикой, чем рыночная экономика на плановую при прочих равных условиях;

– на рынок с чертами рыночной экономикой влияет больше внеэкономических факторов, чем на рынок с чертами плановой экономики, и, как следствие, прогнозы роста плановой экономики оказывают наибольшее влияние на рынок с рыночной экономикой, чем на рынок плановой экономики, с которой он связан;

– сложность оценки строительства терминала на таком рынке больше определяется вероятностями развития внутренней системы (например, тарифов на железнодорожные перевозки, строительство и развития железнодорожной инфраструктуры, развитием/модернизацией ГОКов), чем неопределенностью внешних рынков (флуктуациями цен на сырье, ростом экономик стран-потребителей);

– в соответствии с научной позицией А.М. Холоденко [6; 7] в условиях, когда в торговле участвуют несколько игроков с рыночной структурой экономики и один – с плановой, при относительно равных ресурсах выигрывать всегда будет участник рынка с инструментами плановой экономики;

– на основании предыдущей черты можно говорить о том, что рыночная экономика характеризуется большей мотивацией игроков, чем плановая, а плановая, в свою очередь, – большим потенциальным теоретическим максимумом.

Выводы проведенного исследования. Итак, результаты работы показали, что:

1. Исследованы мировые тенденции перевозки ЖРС, согласно которым выявлена значимая роль Китая как ключевого игрока на мировом рынке производства и перевозки такого сырья. Исходя из этого, выделены характерные черты фрахтового рынка перевозок железной руды в современных условиях,

Таблица 1

Анализ объемов переработки ЖРС морскими портами Украины за 2012-2014 гг.

Основные показатели	Значение показателя по годам, млн. т.			Темп роста или спада, %	
	2012	2013	2014	2013/2012	2014/2013
1. Общие объемы переработки ЖРС	31 120,18	33 055,22	35 327,37	106,2	106,87
2. Экспортные объемы переработки ЖРС	20 382,61	22 450,08	25 301,24	110,1	112,7
3. Импортные объемы переработки ЖРС морскими терминалами	5 584,66	6 295,33	5 297,32	112,7	84,15
4. Объемы переработки транзитных грузов (ЖРС) морскими терминалами	5 052,88	4 309,50	2 761,32	85,3	64,08

например, такие как плановая структура показателей, влияющих на объемы закупаемого Китаем ЖРС; специфика закупок этого сырья; тип управления рынком его перевозки.

2. Проведен анализ объемов переработки ЖРС морскими портами Украины за последние три года, который свидетельствует об отрицательной динамике указанного рынка.

3. Выделены перспективы развития портов Украины, в частности по обеспечению грузопереработки ЖРС, которые главным образом основаны на техническом переоснащении и модернизации погрузочного оборудования, причалов и т.д.

4. Предложены характерные черты для смешанного типа рынка по перевозке ЖРС, который будет включать в себя признаки плановой экономики, с одной стороны, и черты рыночной экономики – с другой. Учет особенностей этого типа рынка позволит максимально соответствовать современным требованиям и потребностям мирового рынка перевозки ЖРС.

В дальнейших исследованиях планируется проанализировать концепции и математические модели развития морских портов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Винников В.В. Структура и закономерности формирования фрахтового рынка в условиях глобализации / В.В. Винников, Ю.А. Кузьменко // *Економічні інновації*. – 2011. – Вип. 46. – С. 90-99.
2. Воевудский Ю.С. Основные закономерности формирования конъюнктуры мирового рынка железной руды / Ю.С. Воевудский // *Развиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць*. – Одеса: ОНМУ, 2013. – Вип. 1(42). – С. 112-128.
3. Волкова Т.В. Роль морських торговельних портів України у розвитку міжнародних економічних процесів / Т.В. Волкова // *Проблеми і перспективи розвитку співробітництва між країнами Юго-Восточної Європи в рамках Чорноморського економічного співробітництва і ГУАМ: зб. науч. трудов*, 2009. – Т. 2. – С. 697-700.
4. Калабеков И.Г. Россия, Китай и США в цифрах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chi.us.ru/index.html>.
5. Медведкин Т.С. Тенденции развития мирового рынка чёрных металлов в условиях глобализации мировой экономики / Т.С. Медведкин, Э.М. Нестеренко // *Вісник Донецького національного університету. Серія В «Економіка і право»*. – 2009. – Т. 1, № 1. – С. 122-128.
6. Холоденко А.М. Моделі вертикальної інтеграції у логістичному ланцюжку / А.М. Холоденко, В.О. Сударев // *Проблеми підвищення ефективності функціонування підприємств різних форм власності: в 3 т.* – Донецьк: ІЗП НАН України, 2004. – Т. 2. – С. 354-363.
7. Холоденко А.М. Оптимізація транспортних тарифів у логістичній системі / А.М. Холоденко // *Развиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць*. – Одеса: ОДМУ, 2001. – Вип. 10. – С. 150-163.
8. Прогнозы макроэкономической модели FAPRI Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ec.europa.eu/agriculture/analysis/tradepol/worldmarkets/outlook/2011_2020_en.pdf.
9. Официальный сайт статистических данных Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stats.gov.cn/>.
10. Официальный сайт государственной службы статистики Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>.