



УДК 656.073

DOI: 10.31799/2007-5687-2020-3-56-59

МИРОВОЙ РЫНОК СТАЛИ. ОБЪЕМЫ И МАРШРУТЫ МИРОВОЙ ТОРГОВОЙ СТАЛИ

Я. Я. Эглит, А. Р. Балыбин, В. П. Пьянкова, Д. А. Глушко

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова

В данной статье рассмотрена структура мирового рынка стали, его основные поставщики и потребители, а также объемы и маршруты торговли. Изучив статистику, был проведен анализ рынка и выявлены факторы влияющие на объемы добычи в разных регионах, объемы и условия поставок стали, цену сырья и специфику маршрутов торговли.

Ключевые слова: сталь, стальной прокат, торговля, ресурсы, экономика, экспорт, импорт, рынок.

Для цитирования:

Эглит Я. Я., Балыбин А. Р., Пьянкова В. П., Глушко Д. А. Мировой рынок стали. Объемы и маршруты мировой торговли стали // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №3(25), ISSN 2007-5678. – СПб.: ГУАП., 2020 – с. 56-59. РИНЦ.

WORLD STEEL MARKET. VOLUMES AND ROUTES OF WORLD STEEL TRADER

J. J. Eglit, A. R. Balybin, V. P. Pyankova, D. A. Glushko

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

This article examines the structure of the global steel market, its main suppliers and consumers, as well as the volumes and routes of trade. After studying the statistics, the market was analyzed and factors affecting production volumes in different regions, the volume and conditions of steel supply, the price of raw materials and the specifics of trade routes were identified.

Key words: steel, rolled steel, trade, resources, economy, export, import, market.

For citation:

Eglit Y. Y., Balybin A. R., Pyankova V. P., Glushko D. A. World steel market. Volumes and routes of world steel trade // System analysis and logistics.: №3(25), ISSN 2007-5678. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2020 – p. 56-59.

Введение

Сталь представляется собой один из главнейших конструкционных ресурсов человечества, который повсеместно используется во всех сферах промышленности. Полноценной альтернативы стали нет, и вряд ли возможно ее появление в обозримом будущем, ввиду ее уникального баланса твердости и пластичности, который сделал сталь пригодной для изготовления широкого перечня изделий при сравнительно невысокой стоимости относительно конкурентных материалов.

Ситуация в мировой металлургии 2000-х годов показательна как важный момент перехода от системы национальных рынков к глобальному рынку. Следствием процессов глобализации является рост потребления стали в мире. Если в 1970-1990-е годы потребление стали на душу населения снизилось на 18%, то за 2000-е годы рост составил около 6% [1]. Основными потребителями стальной продукции всегда были страны с лидирующими экономиками. Спрос на продукты металлургии резко возрос вместе с ростом основных бюджетонаполняющих отраслей промышленности, таких как строительство, автомобилестроение, судостроение.

В абсолютном выражении за 2001—2008 гг. выплавка стали в мире выросла почти на 500 млн т, такой же прирост в XX веке был осуществлен за 50 лет. Около 80% прироста за этот период обеспечил Китай. За 2009—2012 гг. производство стали в КНР увеличилось еще на 205 млн т, тогда как в остальном мире осталось на достигнутом уровне.

Судя по такому раскладу сил на рынке, ключевым игроком, задающим тенденции на добычу и ценообразование стали, является КНР. Аналитики ведущих стран на сырьевом рынке изучают и



отслеживают баланс предложения и спроса на китайском рынке стали, закономерности между уровнем внутренних и экспортных цен и предпосылки к возможному росту рынка.

Рынок стальной продукции на протяжении длительного времени принадлежит к числу наиболее крупных товарных рынков. Мировая торговля сталью в 2012 г. составила 430 млн т, до кризиса она достигала 460 млн т. Сейчас общее количество производимого плоского проката на мировом рынке составляет 765 млн тонн, из них порядка 230 млн тонн на внешних рынках.

Методы и материалы

Для достижения целей исследования, путем теоретического и математического анализа, были изучены отчеты металлургических корпораций стран импортеров и экспортеров за последние двадцать лет, а также рассмотрены научные работы, анализирующие основные структурные элементы рынка, факторы его конкурентоспособности и ценообразования.

Результат

Многие страны с крупной промышленностью имеют большие объемы как экспорта, так и импорта стальной продукции. Так, из первой десятки ведущих экспортеров стали семь стран присутствуют и в десятке главных импортеров. В этой связи показательно также ранжирование стран по величине нетто-экспорта и нетто-импорта, которое позволяет четче определить основных поставщиков и покупателей стали на мировом рынке [3].

Ключевыми рынками сбыта стальной продукции являются Юго-Восточная Азия, Ближний Восток и Северная Америка. К второстепенным рынкам следует отнести европейский, североафриканский и индийский. Европа до кризиса была нетто-импортером стали, однако в настоящее время из-за снизившегося внутреннего спроса выступает в первую очередь ее поставщиком [2].

Как следует из данных World Steel Association, в 2012 году рост производства стали был зафиксирован только в Азии, Северной Америке, на Ближнем Востоке и в Африке, тогда как другие макрорегионы, такие как Евросоюз, СНГ, Южная Америка и Океания, показали спад. При этом пятерка стран — лидеров по объему производства осталась прежней: Китай, Япония, США, Индия и Россия.

Крупнейшими экспортерами стали на мировом рынке в XXI веке выступают Китай, Япония, Южная Корея, Россия. С 2006 г. в число крупнейших также входит КНР, однако ее позиции весьма неустойчивы и определяются конъюнктурой рынка. Так, в кризисном 2009 г. китайский экспорт лишь немного превышал импорт, поскольку в конкурентоспособности поставщики из КНР проигрывают лидерам рынка [3]. Бурный рост стальной промышленности в КНР обусловлен государственной поддержкой в период с 2000 по 2013 гг, когда производство в стране выросло почти в 7 раз. Большие субсидии государства обеспечивали регулярный рост производства в среднем на 50 млн тонн ежегодно. И даже в 2008-2009 гг, когда во всем мире не могло быть и речи о прежних показателях добычи, добыча стали в КНР имела положительные тенденции [2].

Факторы, влияющие на объемы и маршруты торговли сталью имеют различный характер, как политический, так и экономический.

В качестве одного из факторов можно привести в пример сложившуюся ситуацию со снижением роста ВВП Китая в 2013 году. Несмотря на то, что Китай занимает более 40% рынка стали, он всегда был ориентирован на свой внутренний рынок и поставлял за границу лишь излишки сырья. Но в 2013 году темпы роста ВВП Китая стали замедляться и внутренний спрос перестал поспевать за предложением. Производители из КНР стали заполнять мировые рынки дешевым экспортом, поэтому большинство крупнейших импортеров закупали дешевую китайскую сталь по выгодным ценам.

Многие страны ответили на такую экспансию протекционистскими мерами, введя на поставки китайских металлов более 130 различных антидемпинговых пошлин. Чтобы стабилизировать



уровень цен на стальную продукцию и сохранить торговые взаимоотношения с другими странами правительство Китая распорядилось сократить в 2016-2020 гг. сталелитейные мощности с целью убрать с рынка избыток предложения. С 2017 г. эта программа также была поддержана курсом на защиту экологии и снижение вредных выбросов в атмосферу [2].

Также на маршруты поставок напрямую может повлиять политическая ситуация в странах импорта, странах экспорта и даже ситуация в странах, через территории которых проходит маршрут доставки.

Важнейшей частью цепи доставки от продавца до покупателя являются морские пути. На сегодняшний день более 50% перемещения стали связано с морским транспортом. Именно поэтому можно привести в пример ситуацию, сложившуюся у берегов Сомали.

С 1991 года Сомали фактически перестало существовать как централизованное государство, разбившись на зоны влияния местных властей, и сколько-нибудь централизованная экономика и финансовая система с тех пор не действуют [4]. Также участились сбросы токсичных отходов в водах Сомали иностранными судами. Эти факторы поспособствовали возникновению такого явления как сомалийские пираты. Многим судам потребовалась организация конвоев, что повлияло на дополнительные простои и возникновение издержек на логистику и цену сырья. Такие дерзкие действия не могли оставить международное сообщество без ответных мер. И в 2008 году Совет Безопасности ООН принял резолюцию 1838. Она разрешает государствам применять ВМС и ВВС для борьбы с пиратами в зоне Сомали. Эти меры были успешными и за 5 лет действия операций ЕС, НАТО и ВМФ России не было захвачено ни одного судна [5].

Заключение

На основе изложенного анализа рынка мы можем наблюдать, что ввиду востребованности и повсеместного использования продуктов металлургии, рынок стали всегда имел положительную динамику роста, но он также подвержен различным внешним факторам. Маршруты поставок, ценообразование могут попасть под влияние как политических, так и экономических факторов.

Основные игроки рынка при помощи различных пошлин и дополнительных налогообложений и при условии совместных усилий могут частично влиять на цену сырья и сохранять антидемпинговый режим рынка. Конкуренция в различных регионах может подвергаться регулированию при помощи протекционистских действий основных игроков данных регионов. Мы рассмотрели влияние экономической и политической ситуации в мире, а также влияние политической ситуации в отдельных странах на маршруты поставок стальной продукции.

В современном мире множество факторов формируют цены на сырье. В текущих условиях экономики на объемы добычи, маршруты поставок и цены сырья активно влияет политическая ситуация государств, задействованных на всех стадиях сделки и доставки груза. Исследуя рынок стали, важно брать во внимание интересы крупных государств, к тому же обязательно нужно учитывать степень влияния транснациональных корпораций на всех игроков рынка.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Эглит Я.Я.* Технология перевозок грузов. СПб, АТР, 2012, 115 с.
2. И.А.Буданов, В.С.Устинов. Научная работа на тему «Оборот металла в системе международной торговли» [Электронный ресурс] // CyberLeninka.ru // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/oborot-metalla-v-sisteme-mezhdunarodnoy-torgovli> (дата обращения: 24.08.2020 г.).
3. *Поплавский Г.В.* «Экономика транспорта», СПб, ГУМРФ им адм. С.О. Макарова, 2013 г.
4. Мировой рынок стальной продукции. [Электронный ресурс] // studref.com // Режим доступа: https://studref.com/393839/ekonomika/mirovoy_rynok_stalnoy_produktsii (дата обращения: 24.08.2020 г.).



5. «Сомалийские пираты» [Электронный ресурс] // ru.wikipedia.org // Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5_%D0%BF%D0%B8%D1%80%D0%B0%D1%82%D1%8B (дата обращения: 24.08.2020 г.).
6. «Положение в Сомали» [Электронный ресурс] // un.org // Режим доступа: [https://undocs.org/ru/S/RES/1838\(2008\)](https://undocs.org/ru/S/RES/1838(2008)) (дата обращения: 24.08.2020 г.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Эглит Ян Янович –

профессор, д.т.н., заведующий кафедрой управления транспортными системами
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
E-mail: eglit34@mail.ru

Балыбин Алексей Романович –

к.т.н.
Транспортно-экспедиторская компания “Андрона”

Пьянкова Вероника Петровна –

бакалавр
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

Глушко Диана Алексеевна –

лаборант кафедры УТС
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Eglit Yan Yanovich –

professor, PhD. tech. Sciences, head of the department of UTS
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia
E-mail: eglit34@mail.ru

Balybin Aleksey Romanovich –

candidate of technical sciences, Associate Professor of the department of UTS
Freight forwarding company “Androna”

Pyanikova Veronika Petrovna –

bachelor
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia

Glushko Diana Alekseevna –

laboratory Assistant of UTS department
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia