

ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ

“ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР”

ФАКУЛТЕТ

„МЕЖДУНАРОДНА ИКОНОМИКА И АДМИНИСТРАЦИЯ”

Катедра „Администрация, управление и политически науки ”

Огнян Денчев Костадинов

**СТРАТЕГИИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ
НА МОРСКИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТ**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд за присъждане на ОНС „доктор“
по професионално направление 3.7. „Администрация и управление“,
докторска програма „Организация и управление извън сферата на
материалното производство“

Научен ръководител:

Проф. д-р Светлана Райчева Димитракиева

Рецензенти:

проф. д-р Павел Павлов

проф. д.ик.н. Величка Милина

ВАРНА, 2021

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита пред научно жури от катедра “Администрация, управление и политически науки” при факултет “Международна икономика и администрация” на ВСУ „Черноризец Храбър” – гр. Варна.

Дисертационният труд с обем 223 страници. Литературните източници (български и чуждестранни) – 181 бр. Брой на фигурите - 39 бр. Брой на таблиците – 21бр.

Авторът на дисертационния труд е докторант на самостоятелна подготовка в катедра “Администрация, управление и политически науки” при факултет “Международна икономика и администрация” на ВСУ „Черноризец Храбър”.

Публичната защита на дисертационния труд ще се състои на открито заседание на научното жури на 21 септември 2021 г. от 10.00 ч. в Заседателната зала на ВСУ „Черноризец Храбър”.

Материалите по защитата са на разположение на интересувашите се в канцеларията на катедра “Администрация, управление и политически науки” към факултет “Международна икономика и администрация” на ВСУ „Черноризец Храбър” и на www.vfu.bg.

I. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. ВЪВЕДЕНИЕ В ДИСЕРТАЦИЯТА

1.1. Тема на дисертацията: **Стратегии за управление на морски търговски флот**

1.2. Темата на дисертацията обхваща теоретически знания в областта на:

1.2.1. Международна търговия по море; Фрахтов пазар и останалите три пазара на които търгуват корабоплавателните компании: пазар на кораби ново строителство; пазар на стари кораби в експлоатация; пазар на кораби за отпадъчно желязо

1.2.2. Управление на капитала в търговското корабоплаване – първоначални инвестиции и поддържащи инвестиции в морските търговски кораби

1.2.3. Избягване на икономическите рискове в търговското корабоплаване – системни и несистемни рискове

1.2.4. Управленско счетоводство в търговското корабоплаване и морски индекси

1.2.5. Технология и организация на морските превози; Търговски практики в корабоплаването; Транспортни договори във водния транспорт; Корабен мениджмънт

В процеса на писане на дисертацията и полагания научно-изследователския труд, бяха направени научни публикации (3 публикации в Издателството на ВСУ „Черноризец Храбър“ и 5 доклада на научни конференции в НВУ „Васил Левски“, гр. Велико Търново) в периода 2015-2021 год.

При писането на дисертацията бяха ползвани много на брой чуждестранни източници на знания и информация по темата на дисертацията. Бяха направени три реални изследвания на фрахтовия пазар в подкрепа на теоретичната разработка, също и на хипотезите на автора.

2. ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА РАБОТА

Актуалност на проблемите разгледани в дисертацията

Международната търговия със стоки и услуги е един от основните фактори за икономическия растеж на световната икономика. Съществува пряка взаимовръзка между международната търговия със стоки и транспортните услуги. Водният

транспорт участва в превозите на 90% от международно търгуваните стоки¹ и благодарение на неговата ефективност, също и на либерализацията на пазарите, стана възможна глобализацията на световната икономика². Водният транспорт е индустрия, която е създадена, така както всяка една индустрия, да донесе финансови ползи на инвеститорите. Пред водния транспорт стоят две основни задачи – от една страна да се обезпечи международната търговия с транспорт на достатъчно ниски цени, които да я стимулират, и от друга страна, същият да бъде икономически устойчив и атрактивен за инвеститорите. Международният пазар на стоки и услуги се развива циклично и функционира с колебания. Това влияе пряко на пазарите на морското търговско корабоплаване и затова изследването на факторите от които зависи, има значение за управлението и развитието на морския търговски флот, включващо избягване на икономическите рискове.³

Основната функция на търговското корабоплаване са морските и речните превози, осигуряващи международната търговия със стоки. Международният пазар за морски и речни транспортни услуги (известен още като фрахтов пазар), е един от петте интегрирани пазара на корабоплаването, които са тясно взаимосвързани. Фрахтовият пазар е водещият измежду останалите пазари на корабоплаването, защото търсенето на морски и речни транспортни услуги е движещата сила, която се отразява пряко на останалите пазари на търговското корабоплаване: Пазар за кораби ново строителство; Пазар за покупко-продажба на кораби в експлоатация; Пазар за кораби за отпадъчно желязо; Финансов пазар на корабоплаването (където се търгува с навло чрез фючърсни сделки).⁴

Темата за стратегиите за управление на морския търговски флот е винаги актуална, предвид нейната значимост, поради големите материални интереси, които се преплитат в корабоплавателната индустрия. Според статистическите данни през 2007 год. са превозени 8.02 милиарда тона товар, което се равнява на повече 1 тон превозена стока на глава от населението на света.⁵ През 2020 год. общата товароподемност на търговския флот е 2069 милиона тона DWAT⁶, броят на

¹ *Shipping and world trade*, International Chamber of Shipping, <https://www.ics-shipping.org/>, 14/03/2021

² Arye L. Hillman, Bar Llan University, *Trade Liberalization and Globalization*, https://www.researchgate.net/publication/251097509_Trade_Liberalization_and_Globalization

³ *Managing risk in financial market in Shipping industry*, ACRN Journal of Finance and Risk Perspectives Vol. 1, Issue 1, p. 32-49, Oct. 2012 ISSN 2305-7394, <http://www.acrn-journals.eu/resources/201201c.pdf>, 14.03.2921.

⁴ *A Review of Global Shipping Markets*, <https://capitalinkshipping.com/>

⁵ *Review of Maritime Transport, 2008*, United Nations, New York and Geneva, 2005

⁶ UNCTAD STAT - <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=93>

морските търговските кораби е бил около 52961⁷, а световният фрахтов оборот се изчислява на 426 милиарда щ.д. годишно (2008 г). Морските търговски кораби са скъпи активи, достигащи понякога над 100 милиона щ.д. за плавателен съд.⁸ Развитието на търговското корабоплаване е свързано с привличане на нови капитали за инвестиции. Инвеститорите и кредитните институции са заинтересовани да получат по-добра възвращаемост от своите инвестиции, т.е. пазарът се балансира между интересите на товародателите и интересите на инвеститорите във водните транспорт.

Развитието на световното стопанство не е плавен и лесно предвидим процес. Цикличният характер на пазарната икономика, икономическите и политически кризи, оказват негативно влияние на международния обмен със стоки и услуги. Поради това е необходимо изучаването на икономическите процеси на корабоплавателните пазари, с цел предотвратяване на тежки кризи и вземането на възможно най-рационалните икономически решения. Морската икономика се занимава с проблемите на водния транспорт и икономическите процеси на корабоплавателните пазари. В тази връзка са създадени различни фрахтови индекси, които обхващат отделните сектори на водния транспорт. Тези индекси, измежду които най-значими са индексите на Балтийската борса в Лондон (Baltic Exchange Ltd, London), отразяват цените на транспортните услуги във водния транспорт, също и представляват косвен измерител на състоянието на международната икономическа активност. Оценката за състоянието на корабоплавателните пазари основана на цените на морските превози има съществен недостатък произлизащ от фактическата причина за тяхната промяна. Така например, намалението на цените на фрахтовия пазар обикновено се тълкува, че има спад на търсенето, но в същото време може да означава, че предлагането на свободен тонаж се е увеличило. Такова явление се наблюдава и в настоящия момент. Имаме свръх предлагане на тонаж, с което се обяснява ниския Индекс на Балтийската борса (BDI)⁹, въпреки подема на световната икономика след световна криза през 2008 год. През последните години се появиха и други критики срещу предсказващите възможности на Балтийския индекс (BDI), за превоз на сухи насипни товари. Причина за това е бързата индустриализация на Китай, която от своя страна стана причина индексът да отразява в голяма степен

⁷ UNCTAD, *Review of Maritime transport 2020*, сmp.41

⁸ *Review of Maritime Transport, 2007, Reported by UNCTAD, United Nations, New York, and Geneva, 2005*

⁹ Baltic Exchange, London, <https://www.balticexchange.com/>

търсенето на суровини за Китай. В тази връзка следва да се отбележи и още една тенденция от последните години, през които се наблюдава ново развитие на световната икономика, а именно, светът става многополярен.¹⁰ В световен мащаб, освен икономиките на Северна Америка (САЩ и Канада), Европейския съюз и Япония, се засили влиянието на развитите икономики от държавите от BRICS (Бразилия, Русия, Индия, Китай и Южно Африканската Република)¹¹. В тази връзка следва да се отбележи факта, че държавите от BRICS се населяват от 40% от населението на света и дават 27 % от сумарния Брутният вътрешен продукт на света GDP.¹² Всичко това води до необходимостта от преразглеждане на предсказващите функции на традиционните фрахтови индекси.

Търсенето и предлагането на международния фрахтовия пазар е основната движеща сила в морската индустрия и отражение на световната икономическа активност. Изследването, анализа и познаването на факторите от които зависи фрахтовия пазар, спомага за правилното прогнозиране на икономическите рискове и управлението на морския търговски флот. Изследването на корелационните връзки между международния пазар на стоки и международния пазар на морски и речни транспортни услуги, дава възможност за правене на прогнози необходими при планирането на инвестициите във водния транспорт и намаляването на пазарния риск. Всичко това е необходимо на инвеститорите в морската индустрия и на макроикономистите, при вземането на техните стратегически решения и за намаляването на риска при инвестиране и в търговското управление на морския търговски флот.¹³

С настоящата дисертация изследваме възможностите за прогнозиране на икономическите рискове и ефикасното управление на морския търговски флот, като посредством анализирането на променливите на пазара, търсим нови възможности за тяхната оценка и управление. Във тази връзка изследваме взаимовръзките(корелациите) между BDI и цените на морски транспортни услуги от една страна, и от друга страна, цените на горивата, новите плавателни съдове,

¹⁰ *A multipolar world brings back the national champions, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2019/01/a-multipolar-world-brings-back-the-national-champions/>*

¹¹ *Investopedia, <https://www.investopedia.com/terms/b/bric.asp>*

¹² *Статия: BRICS Social Security Cooperation Framework The International Social Security Association (ISSA), <https://www.issa.int/en/topics/brics/introduction>*

¹³ *Статия на тема: The shipping industry: a proxy for global economic growth, Hellenic Shipping News, <https://www.hellenicshippingnews.com/the-shipping-industry-a-proxy-for-global-economic-growth/>, 14/03/2021*

фактическото търсене и предлагане, също и с растежа на брутния вътрешен продукт на отделните региони. С дисертацията правим изследване със следните параметри:

Цел

- Да предложим стратегии за управление на морския търговски флот, включително прединвестиционните проучвания.
- Да предложим своя методика и измерител на активността на фрахтовия пазар, обхващащ превозите на суровини за тежката индустрия на държавите разположени в северозападната част на Европа и вторичните морски превози на суровини, готови материали и продукция между западноевропейските пристанищата и пристанищата в средиземноморския басейн, включително българските пристанища на Черно море и р. Дунав.
- Да намерим и анализираме взаимовръзката между променливите на фрахтовия пазар и цените във водния транспорт, включително Балтийски индекс(BDI).
- Да идентифицираме икономическите и несистематическите рискове с цел тяхното избягване.

Задачи

- Извеждане и изследване на функция за равновесието на фрахтовия пазар.
- Изчисляване на индиректната взаимовръзка между Балтийския индекс и навлата за товаропотока на керамична глина, на партии 4500 МТ, от п-ще Плимут и п-ще Фоуе (Великобритания), до п-ще Бургас или Варна, превозвани през равни интервали от време, по 5 партии средногодишно, в периода 2013-2018 год.
- Създаване на нов Европейски морски индекс за фрахтовия пазар отчитащ реалното потребление на морски транспортни услуги, чрез измерване на фактически превозваните количества суровини за тежката индустрия, преминаващи по основния морски път към северозападни пристанища на Европейската общност, също и изчисляване на корелацията между индекса и БВП за ЕС.

Предмет

Взаимовръзките между съотношението на търсенето и предлагането на морски транспортни услуги и цените във водния транспорт, включително Балтийския индекс (BDI), също така и влиянието на цените на новопостроените морски търговски кораби върху цените на морските превози.

Обект

Сегменти на „морските превози на насипни и генерални товари“ от международния фрахтов пазар.

Ограничения:

За нуждите на изследването ограничаваме обхвата на изследване до превозите на сухи насипни стоки, със съответните търговски кораби за насипни товари тип:

- Handysize, Handymax, Supramax, Panamax и Capesize преминаващи през Ла Манш в северна посока и превозващи суровини за тежката индустрия; храни за населението и животновъдството; торове за земеделието – желязна руда, кокс, боксит, зърно и фосфати (т.нар. five majors – петте основни товара в световното корабоплаване). Превозите на нефт и нефтопродукти са изключени.

- Сухотоварни кораби с товароподемност между 2000-8000 МТ плаващи между пристанищата на Северно море, Балтийско море, Средиземно море, включително Черно море и Азовско море, превозващи суровини, материали и готова продукция.

За нуждите на изследването ограничаваме обхвата на изследването на потреблението на морска транспортна продукция само до икономиките на държавите от Европейския съюз, включително Република България.

За нуждите на изследването ограничаваме обхвата на изследването на потреблението на морска транспортна продукция в превозите между северозападните европейски пристанища и средиземноморските пристанища, като ползваме представителна извадка от регулярен превоз на суровини от Великобритания за България, като проверяваме корелацията им с BDI.

Хипотеза

Считаме, че световната икономика е многополярна предвид нейното развитие и концентрация в няколко икономически региона: Европейски съюз; Северна Америка включваща САЩ и Канада; Далечен Изток включващ Китай, Япония; Южна Корея, също и икономиките на Бразилия, Русия, Индия и Южноафриканската република, които са регионални фактори. Считаме, че регионалното икономическо развитие е циклично и регионалните цикли по продължителност приличат на дългите цикли в икономиката. Освен това регионалните цикли не съвпадат помежду си. Балтийският индекс - BDI (Baltic Dry Index) отразява само нивата на цените на морските транспортни услуги с кораби с голям тонаж, превозващи глобално

суровини за тежката индустрия, т.е. Балтийският индекс отразява състоянието на световната икономика като цяло. Поради тези причини считаме, че BDI не отразява състоянието на икономиката и фрахтовия пазар по региони, също и не се отнася за корабите със среден и малък тонаж. Поради многоетапната обработка на суровините до техния завършен вид като готова продукция и нейната реализация на пазара, различни типове морски търговски кораби, с различен тонаж, участват в превозите между отделните производствени фази на индустрията, т.е. търсенето и предлагането на морски транспортни услуги е многопластово. Освен това цените на транспортната продукция, съответно BDI отразяват съотношението между търсенето и предлагането, но не измерват тяхната реална величина. Считаме, че измерителят на фрахтовия пазар-BDI е необходимо да се съпоставя и допълва с други индекси, които отразяват фактическото потребление на морска транспортна продукция, по икономически региони и тонаж на корабите. Считаме, че себестойността на транспортната продукция или по-скоро само част от разходите, например инвестициите, оказват голямо влияние на цените във водния транспорт. Считаме, че от стратегиите за управление на морския търговски флот най-важните са стратегиите за инвестиране в покупка нови кораби и последващите инвестиции за поддръжка на тяхната техническа годност. Считаме, че след инвестициите, търговското управление на морски търговски флот е второто по ред важно условие за икономическите резултати. В тази връзка отдаваме най-голямо значение на видовете морски транспортни договори използвани във водния транспорт, които наред с всички свои функции, служат и за управление и преразпределяне на пазарния риск, който е вторият по величина риск, след риска в инвестициите.

Очакван резултат

Откриване на по-голяма корелация между потреблението на морски транспортни услуги, изчислено с натрупаните запаси от основни суровини за тежката индустрия, доставени по море до западноевропейските икономики и техния БВП, отколкото между BDI и GDP. Откриване на по-голяма връзка между натрупаните запаси от основни суровини за тежката индустрия доставени по море до западноевропейските икономики и равнищата на нивата на навлата за корабите със среден и малък тонаж, плаващи между западноевропейските и средиземноморските пристанища. Откриване на по-голяма взаимовръзка между индексите на цените на морските транспортни услуги и цените на новопоръчаните кораби за строителство.

Откриване на по-голяма взаимовръзка между цените и променливите на фрахтовия пазар.

Очакван принос

Извеждане на методика за изследване и прогнозиране на тренда в търговското корабоплаване, чрез събиране на търговска информация с технически средства, и предлагане на стратегии за управлението на морския търговски флот.

3.МЕТОДОЛОГИЯ НА ИЗЛЕДВАНЕТО

В качеството на общонаучен изследователски метод е използван системният подход и по-конкретно – системния и регресивния анализ. В изследването са използвани:

- Методи за емпирични изследвания за разкриване на състоянието на пазарите на търговското корабоплаване, проучване на водещи международни източници на пазарна информация, теориите на риска, правни, икономически и организационни аспекти на търговските практики в корабоплаването.

- Утвърдени методи за изчисляване на икономическите показатели от дейността в търговското корабоплаване.

- Международно утвърдени индекси използвани в търговското корабоплаване.

- Използване на различни измерители, включително и нови измерители на изследваните променливите на пазарите на търговското корабоплаване, включително и най-вече на фрахтовия пазар, които са предмет на изследването.

- Измерване на различни променливи на фрахтовия пазар за продължителен период от време и извършване на регресивен анализ.

- Изчисляване на корелацията между променливите от регресивния анализ

II.СТРУКТУРА И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Структурно-логическата схема на изследването наложи използването на следната структура и съдържание на дисертационния труд.

Списък на фигурите

Списък на таблиците

Списък на съкращенията

Въведение

Първа глава. Релацията стратегическо управление - пазари на търговското корабоплаване

1.1. Стратегическо мислене и стратегическо управление

Стратегическото мислене се отнася до най-обещаващия общ курс на управление, включително и на всички предпоставки за достигане до поставените цели, като се обляга на три ключови предпоставки – ясна крайна цел, познаване на обкръжаващата среда и творчество при преодоляване на препятствията за постигане на крайната цел. То предначертава само общия вид, формата на бъдещото крайно състояние и от неговата перспектива оглежда пътя назад, за да се очертае пътя, който предстои да бъде изминат. Изборът на такава перспектива създава възможности за различни знания и умения с различни акценти в информационното поле. Стратегическото мислене акцентира върху намирането на нови стратегически възможности за позитивна промяна и процесуалната страна на прилаганите стратегии, което може да се определи като осъществяване на ценности.¹⁴ То е такъв тип управленско мислене, което отговаря най-пълно на същността и специфичните черти на стратегическите процеси и главните критерии за ефективността не са текущите резултати, както е при административно ориентираното управление.¹⁵

За реализиране на стратегическите идеи и цели на организацията е необходимо вземането на стратегически решения. Стратегическите решения се основават на проведени анализи и направени прогнози и могат да се определят като избраната стратегическа ориентация на действие от субектите на управление, във връзка с реализацията на поставените цели, в съответствие с мисията на организацията. Подобно на управленските решения и стратегическите преминават през следните етапи: възникване на проблем; оценка на ситуацията; генериране на варианти на решения; избор на вариант; осъществяване на действия по избрания вариант; оценка и контрол.

Стратегическото поведение се основава на основните ценности и вярвания, на ясната формулировка на общия смисъл, които определят водещите идеи и специфични особености, т.е. философията на организацията. Мисията на организацията е ориентирана към нейното минало и настояще и конкретизира

¹⁴ Танев, Т. *Стратегическо управление в публичната сфера*. „Военно издателство”. С. 2008, с. 112-113

¹⁵ Адаптирано по Димитров, Д. *Стратегическо управление на фирмата*. УИ „Стопанство”. С. 1993, с. 12

насоките за развитие и уточнява политиките на организацията. Мисията дава базова ориентация за същностните особености на организацията, предмета ѝ на дейност и смисълът за нейното съществуване. Позоваването на формулираната мисия, дава възможност за извеждане на ориентираната към бъдещето визия на организацията, която представя дългосрочните ѝ цели и приоритети.

Стратегии са обмисляни и разработвани още от древността във връзка с военните действия. С военното изкуство е свързана и етимологията на понятието стратегия, която има гръцки произход – strategy (stratos – армия и ago – вода).¹⁶ Между военната и бизнес стратегията има голяма прилика. И двете са фокусирани върху пълноценното използване на ресурсите, на създадените предимства и са насочени към слабите страни на противника, разучени и анализирани предварително. Тези стратегии изискват непрекъснато наблюдение на външната среда и настъпващите промени в нея. Важна роля има предприемането на изпреварващи и изненадващи действия. Различията се обуславят само от факта, че военната стратегия се използва при наличие на най-често териториален, политически и икономически конфликт, а бизнес стратегията е на пазара при наличие на конкуренция.¹⁷

Известно е, че стратегията е обща програма за действие и определяне на насоки и осигуряване с ресурси за постигане на глобални цели на организацията, съобразявайки се с възможностите и заплахите на външната и вътрешната среда, както и със собствените си ресурси. Стратегията включва: целеви програми за постигане на целите, политика за управление на ресурсите, определяне на основни дългосрочни цели за организацията и възприемане на набор от действия и разпределяне на необходимите ресурси за постигане на тези цели и отчитане на общите условия.

Стратегията, може да се разглежда и като набор от правила за вземане на решения, които определят дейността на организацията. Стратегията на организациите е планирано намерение, определящо поведението и позицията им в бъдеще, като по-съществените от поставените дългосрочни и краткосрочни цели се изразяват в: по-високия ръст и стабилност на пазарния дял; по-големите обеми

¹⁶ *Българският тълковен речник определя стратегията като „умение, изкуство, наука да се води война по добре обмислен план” Вж. Андрейчин, Л и др. Български тълковен речник. С. 1993, с. 923*

¹⁷ *„Стратегията” се появява в теорията на управлението през петдесетте години на XX век, като изследвания в тази област могат да се открият в ранните научни трудове на P. Drucker (1964), A. Chandler (1962), A. Sloan (1964), I. Ansoff (1969), G. Steiner (1969) и др.*

печалба (равнище, възвръщаемост на инвестициите), максимално удовлетворяване на обществеността (акционери и потребители) и формиране на имиджа (позициониране в съзнанието на потребителите).¹⁸

Факт е, че стратегическото управление включва вземането на стратегически решения и извършването на стратегически действия за постигане на перспективните цели на организацията

Стратегическото управление цялостно обхваща планирането, организирането, ръководенето и контролирането на стратегическите действия. Стратегическото планиране дава възможност, от една страна, да се набележат стратегическите цели и задачи, а от друга – конкретните стратегии за тяхното реализиране. Стратегическото управление позволява да се концентрират човешки, финансови, материални, информационни и други ресурси за изпълнение на стратегически задачи. Този тип управление засяга бъдещото развитие на организацията, направлява усилията към постигане на техните цели, балансира интересите на различните групи вътре и извън тях, насочва ресурсите за постигане на висока ефективност и по-голяма ефикасност в действията, контролира перспективното развитие и др.¹⁹

Неопределеността създава трудности на всяко управление. За намаляване на неопределеността и на нейните негативни последици се използват различни подходи като: създаване на зони на стабилност (хоризонтална и вертикална интеграция); оценка на бъдещето; прогнозиране на промените на поведението на конкурентите и партньорите; разпределение на риска чрез създаване и поддържане на система от резерви, активна пазарна позиция, политики на въздействие и регулиране върху пазарите; самоусъвършенстване; развитие на управлението, респ. планирането; търсенето на гарант или гаранции, създаване на алтернативни варианти и решения.²⁰

1.2. Търговското корабоплаване и значението му за световната икономика

Историческо развитие на търговското корабоплаване; Влиянието на глобализацията и новите тенденции за многополярно развитие на света

¹⁸ Ансофф, И. *Стратегически мениджмънт*. 1977, с.54.

¹⁹ Левит, Т. *Размисли за мениджмънта*. УИ „Стопанство”. С. 1994, с.70

²⁰ Владимирова, К., С. Тонкова, И. Славова, П. Иванов, Х. Танушев, Й. Банкова. *Прогнозиране и стратегическо планиране*. ИК – УНСС. С. 2012, с. 129.

Водният транспорт е стара и много добре организирана индустрия включваща търговския флот и пристанищата на отделните държави. Важен е фактът, че Световният океан със своите водни пътища заема над 70% от повърхността на Земята. От както преди повече от 5000 години датират първите превози на стоки по море, водният транспорт е станал водеща индустрия в световната икономическа система.²¹

*Без корабоплаването, според International Chamber of Shipping, „половината от населението на света ще гладува и останалата половина ще измръзне“.*²²

Еволюцията на водния транспорт е добре извървян път, който ние можем да нанесем върху карта. През изминалите 5000 години, дали случайно или поради някаква дълбоко скрита икономическа сила, търговският център на морската търговия се движи по т.нар. „Линия на запад“ (the Westline theory). Западната линия започва от Месопотамия (Mesopotamia) 3000 години преди Новата ера и продължава до ден днешен, като считаме, че е достигнала до Далечния Изток с център Китай.

Според публикувания материал на Reseach Institute of Credit Suisse, озаглавен „The End of Globalization or a more Multipolar World“ (Краят на глобализацията или повече многополюсен свят), светът понастояще е в началото на преход от глобализация към многополюсен свят.²³

Функции на международната търговия

Търговията между народите е породена поради няколко причини. Случайното и неравномерното разпределение на природните ресурси в света е една от причините. Някои народи притежават залежи на руда и минерали в повече от това, което се нуждаят, докато други народи нямат. За пример може да се посочи Великобритания, която има залежи на въглища, но няма минерали като никел, мед и алуминий, както и арабските държави, които имат големи залежи на нефт и други природни ресурси. Влиянието на климата върху обработката на земеделските култури е втората причина. Някои продукти виреят в тропиците, докато други като цитрусите изискват средиземноморския климат. Трето, някои народи не могат да произведат достатъчно зърно, необходимо за изхранването им, и се налага да внасят такава продукция. С развитието на индустрията и усъвършенстване на технологиите,

²¹ Hawaii Pacific University Oceanic Institute, <https://www.oceanicinstitute.org/aboutoceans/aquafacts.html>

²² Maritime Transport Services - Доклад на Световната Търговска Организация (WTO) (10-3108), 7 Jun. 2010

²³ Stefano Natella, Global Head of Equity Research, Investment banking, Giles Keating Vice Chairman of IS&R and Deputy Global Chief Investment Officer, Private Banking & Wealth Management, Reseach Institute of Credit Suisse, озаглавен „The End of Globalization or a more Multipolar World“

възникнаха и други предпоставки народите да разменят своята продукция. В тази връзка икономическата мисъл достигна до извода, че за народите е по-добре да се специализират в определени области и да произвеждат в повече стоките, за които имат най-голямо сравнително преимущество, като разменят тези стоки срещу други, които не произвеждат. Това е основата на теорията за сравнителните предимства: „Law of comparative costs” - създадена от Дейвид Рикардо през 1817 год.²⁴

Функции на търговското корабоплаване и неговата връзка с международната търговия. Търсенето на водния транспорт, като вторично търсене (derived demand) след търсенето на международно търгуваните стоки.

Корабоплаването, често назовавано като жизнената кръв на световната икономика и предвестник на глобалния икономически растеж, играе важна роля в международната търговия²⁵. Водният транспорт, както и останалите видове транспорт осигуряват международната търговия. Отделните видове транспорт са в постоянна конкуренция помежду си, но едновременно с това те се допълват взаимно и интегрират в общи транспортни схеми. Причините за тази особеност на транспортния пазар се крият в предимствата и недостатъците на различните видове транспорт. От търговска гледна точка, предимствата на водния транспорт са:

- водният транспорт е най-подходящ за превозите при които се преминават морски пространства;
- водният транспорт е евтин;
- има най-големия капацитет да превозва масови товари, в големи количества и на големи разстояния²⁶

Водният транспорт е важно средство за експлоатирането и развитието на икономическите ресурси в национален и международен мащаб. Той подпомага свързването на ресурсите на предлагане и търсенето на суровини и стоки. Историята на корабоплаването е свързана със световната икономика, както Адам Смит отбелязва в своята известна книга „Богатството на народите“(1776):

„Корабоплаването е един от основните катализатори на икономическото развитие. Корабоплаването е евтин източник на транспорт, който може да

²⁴ Теория на сравнителните разходи на Дейвид Рикардо -

http://economicsconcepts.com/theory_of_comparative_cost.htm

²⁵ The shipping industry: a proxy for global economic growth, Hellenic Shipping News,

<https://www.hellenicshippingnews.com/the-shipping-industry-a-proxy-for-global-economic-growth/>

²⁶ Veconinter, for ref. web: <https://www.veconinter.com/four-advantages-of-sea-transport-and-its-importance-for-world-trade/>

*отвори по-широки пазари за търговия, предлагайки превоз дори за ежедневните продукти на цени, далеч по-ниски от тези, които могат да бъдат постигнати по всякакъв друг начин*²⁷

1.3. Цикличност на международните корабоплавателни пазари

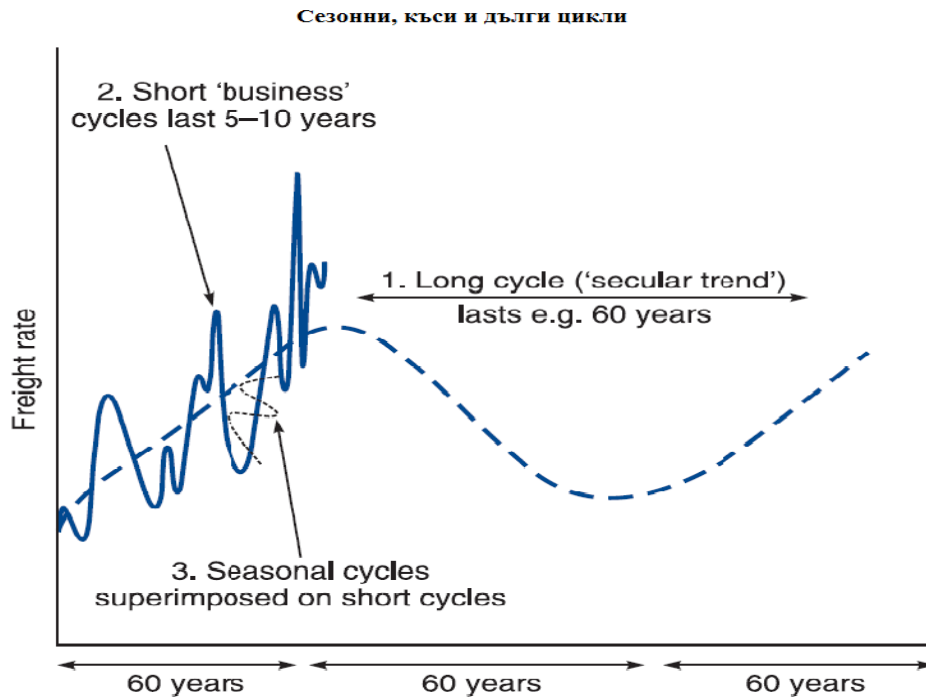
Въведение в цикличността на международните корабоплавателни пазари

Икономическото развитие в пазарното стопанство е стихийен процес, изключващ възможността за каквото и да е било съзнателно управление и планиране на цялостния икономически живот. В основата на това разбиране е схващането за икономическата свобода на индивидите като висша ценност. Според Хейк, спонтанния ред (пазарната икономика) се създава по еволюционен път, като несъзнателен резултат от съзнателни действия на хората, преследващи своите лични цели.²⁸ Поради тези причини световната икономика има цикличен характер. Циклите в икономиката се отразяват пряко на международната търговия. Водният транспорт има вторично търсене и зависи от търсенето на търгуваните стоки по море, т.е. циклите в икономиката се отразяват на корабоплаването. Пословично известен е цитирания от Martin Stopford израз на корабособствениците: *“Когато започне деня и навлата са високи, чувството е добро. Когато са ниски, чувството е лошо.”*. Тъй както времето и морските вълни доминират над живота на море, така и колебанията на корабоплавателните цикли влияят на финансовото състояние на корабособствениците.

²⁷ Kasra Pourkermani, *Essays on the econometric modelling and forecasting of shipping market variables*

²⁸ Принципи на либералния обществен ред -Фридрих Аугуст фон Хайек (08.05.1899 Виена 23.03.1992 г. Фрайбург), Списание „Диалог“ 4, 2003 год.

Характеристики на циклите в корабоплаването



Фигура 2 (от дисертацията) – Сезонни, къси и дълги цикли²⁹

На Фигура 2 са изобразени трите компоненти на типична серия от цикли. Първата е дълъг цикъл (long terms cycle) посочен от Cournot като „secular trend” и като пунктирна линия. Дългосрочните тенденции са от значение ако се променят, но по-важното е дали основният цикъл се движи нагоре или надолу, което за бизнеса ще е добре, ако расте, и ще е зле, ако слиза надолу. От фигурата се вижда, че дългосрочните тенденции със своя подем и спад продължават 60 години. Втората компонента е късият цикъл (short term cycle), който понякога се нарича бизнес цикъл (business cycle). Този вид цикли е по-близък до общо прието схващане за цикличност в корабоплаването. Този вид цикли са посочени в графиката с по-плътна линия. Бизнес циклите се колебаят около дългосрочните цикли, нагоре и надолу, и един такъв завършен цикъл продължава между 3 и 12 години (от връх до връх). Бизнес циклите показват икономическата активност и се измерват с брутния продукт GDP³⁰. Те са важен фактор, който влияе на цикличността в корабоплаването. И най-накрая,

²⁹ Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

³⁰ Investopedia, for ref: <https://www.investopedia.com/terms/b/businesscycle.asp>

съществуват така наречените сезонни цикли. Те представляват постоянни колебания в продължение на цялата година.

Модел на циклите в корабоплавателния пазар

Моделът за образуването на циклите в корабоплаването е сложен и съставен от пет модела, които работят поотделно и независимо по между си. Поради тази причина предсказването на циклите в корабоплаването е практически много трудно.

1.4. Търсене, предлагане и цените на морските транспортните услуги

Фактори които влияят на търсенето и предлагането

Морската икономика е сложна, тъй като факторите които ѝ влияят са много и различни, затова е добре моделът да се опрости, като се определят най-важните фактори. Това не означава, че детайлите трябва да се пренебрегнат, а по-скоро, че прекалено многото детайли могат да попречат на точния анализ. Затова в началните етапи трябва да се обобщават. От многото фактори на влияние върху фрахтовия пазар, можем да изберем десет, като особено важни - пет засягащи търсенето на морски транспорт и пет засягащи предлагането.

Таблица на 10-те променливи на корабоплавателния пазар

Търсене	Предлагане
1. Световна икономика	1. Световен флот
2. Морска търговия със стоки	2. Продуктивност на флота
3. Средни разстояния на превозите	3. Строителство на кораби
4. Случайни сътресения	4. Кораби за отпадъчно желязо
5. Транспортни разходи	5. Приходи от навла

Таблица 4 (от дисертацията) – 10-те променливи на корабоплавателния пазар

Функции на търсенето и предлагането

Функцията на търсенето и предлагането е да настрои пазара, чрез нагаждането на наемателите към ценовите промени, също от страна на корабособствениците, да регулират на предлагането, чрез въвеждане или извеждане на кораби, също и чрез повишаване или понижаване на експлоатационната скорост на флота.

³¹ Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

Ефект на настроенята на пазара върху кривата на предлагането

Този въпрос е много важен и ефекта от него зависи от временните настроения на пазара. Решенията на пазара се вземат по влияние на налична информация, очаквани промени и анализите, които имат субективна страна и формират настроенята. Ефектът на настроенята над функцията на предлагането се отнася за корабоприжателите. Кривите на предлагането, които са обсъждани досега се движат хоризонтално напред и назад - повлияни от основните правила по които корабите се продават за скрап или се доставят нови кораби. Към тези причини могат да се причислят и настроенята на наемателите и корабособствениците във времето когато се договарят цените на превозите, при което кривата може да стане вертикална. Например, ако позицията на наемателите е по-силна и те са уверени и по-информирани, те биха могли да изкривят кривата надолу, докато, ако корабособствениците са уверени и по-информирани, те биха могли да задържат своите кораби и по този начин да насочат кривата нагоре и така за всеки баланс между търсене и предлагане, да спечелят повече парични постъпления.

1.4. Пазари на търговското корабоплаване

Определение за пазар и решенията които вземат корабособствениците

Корабособствениците, както всички други търговци присъстват на пазарите, където търгуват със своите кораби и транспортни услуги. Решенията които се вземат от тях са трудни и отговорни, поради това че рискът е висок, а обстоятелствата които следва да се вземат под внимание, са твърде много и сложни. За илюстрация може да послужи примера на: Martin Stopford – Maritime Economy 3rd edition:

„Корабособственик е изправен пред трудно решение. Предстои да получи два танкера VLCC 300,000 DWAT, които нефтена компания е готова да наеме на тайм-чартър за 5 години, с наем 37000 щ.д. на ден. Този тайм-чартър гарантира на корабособственика проходи да покрие финансовите си разходи за 5 години от живота на кораба, но възвращаемостта на вложения собствен капитал е само 6% на година. Това не е много предвид поетия риск при поръчката на корабите. В допълнение тайм-чартъра ще попречи да се възползва от танкерния бум, който се очаква през следващите години.

Поради тези причини корабособственикът решава да изчака и да търгува с корабите на спотния пазар, но поради високата степен на дълга през тези две години,

корабособственикът сключва договор за хеджиране (Forward Freight Agreement - FFAs) на приходите от VLCC на стойност 40000 щ.д. на ден за 2 години. Това се оказва добро решение, тъй като корабите са отдадени по време на отслабващ пазар и положителното уреждане на FFAs покрива спадащите приходи от спотния пазар. За съжаление следващите три години се оказват много слаби и корабите печелят по 25000 щ.д. на ден. За да покрие заемите с банката, корабособственикът се налага да продаде два стари танкера Suezmax. Тъй като е нямало купувачи се е наложило корабите да се продадат за отпадъчно желязо, по 5 милиона щ.д. за кораб. Две години преди това корабите са стрували по 23 милиона щ.д. всеки.

В този пример, корабособственикът търгува на четири различни пазара:

- Пазар за кораби ново строителство, където корабите са поръчани – Пазар за кораби ново строителство;
- Фрахтов пазар където корабите са чартирани и сключени FFAs – Фрахтов пазар;
- Пазар за покупко-продажба на стари кораби в експлоатация, където корабособственикът опитва да продаде танкера Suezmax – Пазар за покупко-продажба на стари кораби;
- Пазар за кораби за отпадъчно желязо, където са продадени двата танкера Suezmax – Пазар за кораби за отпадъчно желязо.³²

Четири пазара на търговското корабоплаване (The Four Shipping Markers)

Търговското корабоплаване осъществява своята дейност на четири пазара, които са сегменти от международния пазар за стоки и услуги. Тези четири пазара осигуряват приходите на търговското корабоплаване, подновяването и реструктурирането на търговския флот, с цел последният да посреща адекватно търсенето на воден транспорт. Търсенето на воден транспорт е променливо по отношение на превозваните видове товари, техните количества, средни дистанции и количествата на партидите товар за превоз. Тези колебания на търсенето на воден транспорт на фрахтовия пазар се отразяват на останалите три пазара на корабоплаване. Изучаването на икономическите процеси, които се развиват на

³² Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

пазарите на корабоплаването, минава през разглеждането на механизма по които те действат и взаимодействат по между си.

Търговия и интегриране на четирите пазара на търговско корабоплаване

Търговията в корабоплаването се извършва на четирите пазара, които са тясно свързани по между си, и на всеки от които се търгува с различни стоки или услуги: на фрахтовия пазар се търгуват транспортни услуги; на пазара за покупко-продажба на стари кораби се търгуват употребявани кораби; на пазара за кораби ново строителство се търгуват нови кораби и на пазара за кораби за отпадъчно желязо се търгуват кораби за скрап. Тези пазари не са обособени в някаква официална структура. Въпреки че традиционно на пазара се търгува по обичайния начин, същото не може да се смята като неотменимо право. Фактът, че търговците са действали по определен начин в миналото, няма гаранция че това ще остане така в бъдеще. Тъй като пазарите се състоят от хора, които правят своя бизнес, най-добри търговски възможности обикновено се появяват когато пазарът се наблюдава последователно. Например, поръчката на нов кораб по време на пика на цикъла се счита за лош бизнес, но ако по някакви причини само няколко кораба са поръчани, това правило няма да е приложимо. Търговската оценка трябва да се базира на разбирането на динамиката на пазара, и никакви принципи не следва да се извличат от контекста.

Тъй като някои корабособственици търгуват на четирите пазара, техните дейности са взаимно зависими. Тогава когато цените на водния транспорт се вдигат или падат, това се отразява на пазара за покупко-продажба на употребявани кораби и от там на пазара за кораби ново строителство и тези за отпадъчно желязо.

1.5. Търговска експлоатация на морските търговски кораби

Търговската дейност във водния транспорт има дълга история, сложен характер и много традиции, които са създавани през вековете. Принципно, за осъществяването на един морски превоз са необходими кораб и товар, т.е. най-общо казано е необходимо да има собственици на кораб и товар, които имат материален интерес в осъществяването на съответния морски превоз.

Търговската дейност в корабоплаването позволява задълженията на превозвачите и товародателите, да се поемат и изпълняват и от други лица, които не са фактически собственици на корабите и товарите за превоз. Търговската дейност в

корабоплаването се осъществява чрез съответния договор за превоз или система (верига) от договори, които преразпределят съответните задължения и отговорности.

Сравнителен анализ на договорите в търговското корабоплаване

В търговското корабоплаване се използват принципна два вида договори: 1) два типа договори за превоз и 2) два типа договори за наем на кораби. Тези договори могат да се използват в комбинация, с цел разпределението на задълженията и отговорностите. Това прави търговската дейност в корабоплаването по-гъвкава и по-удобна за работа.

Организационни форми на търговското корабоплаване

Според последните схващания гражданското корабоплаване се разделя на два сектора: търговско корабоплаване и индустриално корабоплаване. Различието в тези два сектора произлиза от това кой поема финансовия риск в инвестицията кораб. Обичайно рискът се поема от традиционните корабоприитежатели, които осъществяват своята дейност в търговското корабоплаване, като превозват чужди товари. Тогава, когато търговците на стоки търсят надеждност на своите доставки, постоянни навла или когато очакват предлагането на превози да спадне, тогава те поемат финансовия риск като закупуват кораби, или вземат под наем кораби за продължителен период. Този условен сектор в корабоплаването се нарича индустриално корабоплаване според Martin Stopford, „Maritime Economics.

Търговското корабоплаване има четири форми на организация:

- Линеино корабоплаване
- Трампово корабоплаване
- Смесени форми на корабоплаване
- Речно корабоплаване

Индустриално корабоплаване

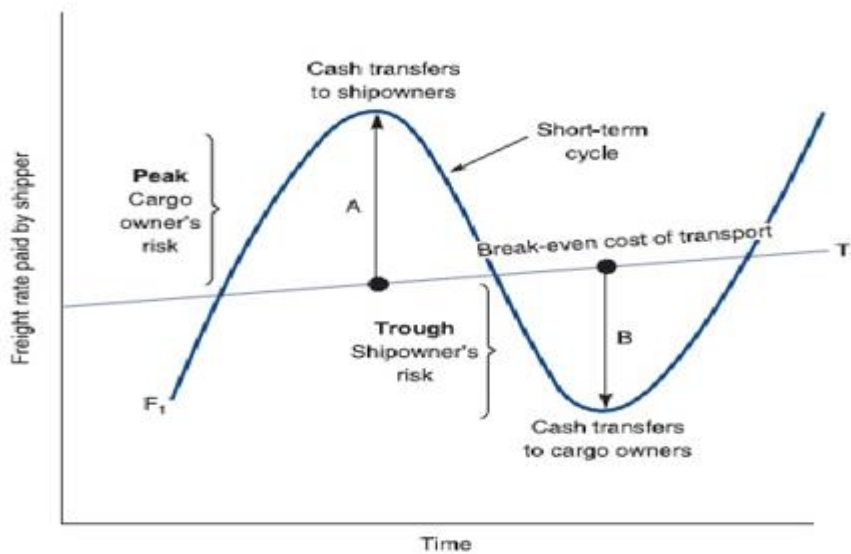
1.6. Циклите в корабоплаването и пазарния риск

Разпределение на пазарния риск

Циклите в корабоплаването лежат в сърцето на рисковете в шипинга. Затова е необходимо да се видят и анализират рисковете. Технически, рисковете в шипинга могат да се дефинират като „измерима отговорност за финансови загуби от непредвиден дисбаланс между търсенето и предлагането във водния

транспорт“. С други думи сме загрижени затова кой поема финансовата тежест, ако предлагането на кораби не съответства на търсенето и загубите произтичащи от това. За пример, ако само няколко кораба са построени и нефтена компания не може да осигури доставките за своята рафинерия, металургичните заводи останат без запаси от руда или готовата продукция лежи в пристанищата, кой плаща? Или ако твърде много кораби са построени и повечето не печелят нищо, въпреки многото милионните инвестиции, кой плаща?

Отговорът е че основният риск се поема от корабособствениците (инвеститорите които притежават собствеността върху корабите, които се предлагат за превози и наем) и собствениците на товара (също наречени *shippers*), които по между си извършват балансиране и установяването на равновесие между търсене и предлагане. Те са срещуположните страни на разпределението на рисковете в шипинга, и когато търсенето и предлагането излязат от равновесие, едните или другите губят своите пари.



Фигура 22 (на дисертацията)– Крива на риска³³

Фигура 23 показва как движението на навлата (вертикалната ос) по време (хоризонталната ос) определят кой плаща. Линията на себестойността на транспорта T1 “break even cost of transport” – в перфектния пазар тази линия трябва да отразява дългосрочната крива на цената за оперирането на корабите, и ако търсенето и предлагането са винаги в баланс, нивата на навлата ще следват тази линия. Но на практика търсенето и предлагането са рядко в баланс, затова нивата на навлата се

³³ Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

колебаят около линията „T1“, както е показано с кривата на късия цикъл F1. Тогава когато собствениците на товари действат неправилно и имат твърде много стока за превоз, нивата на навлата се вдигат над линията на тренда и по този начин наличните средства се прехвърлят към корабособствениците, в резултат на което те започват да поръчват нови кораби (точка А на **фигура 23**). И обратното, тогава когато корабособствениците действат неправилно и имат повече кораби от необходимите, нивата на навлата падат под тренда. По този начин фактически корабособствениците субсидират собствениците на товари и затова започват да намаляват или прекратяват инвестирането си (точка В на **фигура 23**). По този начин циклите упражняват финансов натиск за коригиране на ситуацията и връщат нивата на навлата обратно към тренда. За да продължава бизнеса е необходимо паричните потоци от навлата, да се урівновесяват на нивата на себестойността на транспорта плюс нормална печалба. По този начин рисковете в шипинга се отнасят към времето на тяхното получаване.

Цикличност и управление на пазарния риск във водния транспорт

Морският и речният транспорт имат изразен цикличен характер. Причините за тази цикличност са общи за цялата икономика. Инвестициите в морските кораби са сравнително скъпи. Периодът на експлоатацията на корабите с голям тонаж е 15-20 години, а приемливият разумен период за възвръщаемост на инвестицията е 5 години. Като се има предвид, че техническата поддръжка на корабите след десетата година е сравнително скъпа, въпросът с цикличността е важен. Пример може да се даде със справката в на Martin Stopford, според която:

*“Кораб за насипни товари от тип Panamax dwt 65.000 MT на спотния пазар (spot market), след приспадане на разходите е печелил около 1 милион щ.д. през 1983 год., 3.5 милиона щ.д. през 1989 год., 1.5 милиона щ.д. през 1992 год., и 2.5 милиона щ.д. през 1995 год. Този тип кораби, с постройка на възраст 5 години, е струвал 6 милиона щ.д. през 1986 год. , 22 милиона щ.д. през 1989 год. и също 22 милиона щ.д. през 1994 год.”*³⁴

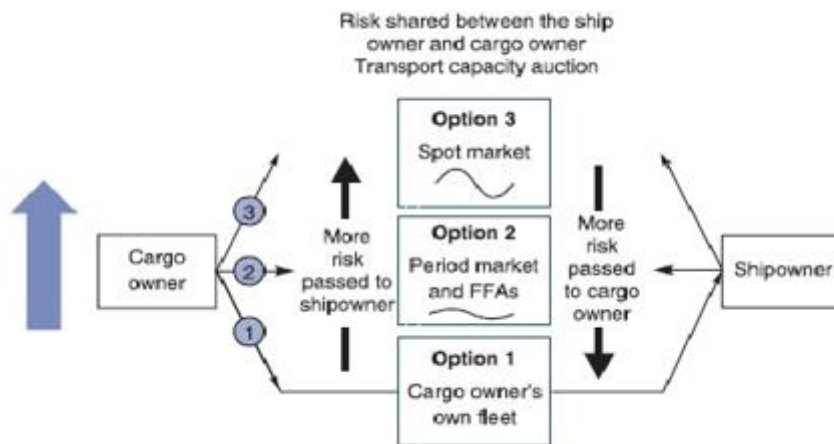
След засегнатия период в цитираната справка, особено след началото на кризата през 2008 год., се наблюдава драматичен спад на навлата и цените за новото строителство на кораба, достигащ нивата на периода преди 1985 год. Очевидно в

³⁴ Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

такава променлива обстановка, вземането на навременни и правилни решения относно продажба или покупка на кораб, неговата експлоатация на спотния пазар (**spot market**) или отдаването му под наем с дългосрочен договор, е критично важен за резултата и възвращаемостта на инвестицията.

Пазарните рискове в шипинга и структура на пазара

Този въпрос не се отнася до индивидуалните компании. Като група собствениците на товарите и корабособствениците посрещат огледалното отражение на разпределението на риска. Колебанията на циклите позволяват отделните компании да предприемат предварителни действия за преодоляване на риска или намаляване на евентуалните отрицателни последици (**play the cycles**). Тъй като собствениците на товари и корабособствениците се приспособяват по отношение пазарните рискове в шипинга, те фактически определят кой да контролира предлагането по време на цикъла. Важна страна на този въпрос е как се вземат решенията по отношение на предлагането. Тъй като товародателите имат товара, те поемат водачеството в този процес. Диаграмата на **фигура 7** илюстрира главните 3 възможности.



Фигура 23 (на дисертацията)– **Разпределение на риска между превозвачите и товародателите**³⁵

Ако собствениците на товара са уверени в обемите на бъдещото движение на своята стока и искат да контролират нейния превоз, те могат да изберат първата опция, която включва покупка и опериране на свой флот. По този начин те ще извадят корабособствениците от формирането на цената на транспорта (въпреки че е

³⁵ Martin Stopford, *Maritime Economics-Third edition 2009 published by Routledge, USA & Canada*

практически възможно корабособствениците да продължават да менажират кораба). Ако собствениците на товара постъпят по този начин, търговията на спотния пазар изчезва и ролята на корабособствениците изчезва. Има много такива примери. За пример могат да се дадат транспортните схеми за природен газ, в които корабите са собственост или взети на лизинг от проекта, също до 1990 год. почти целия флот на контейнеровозите е бил собственост на линейните оператори.

Глава втора. Прогнозиране на икономическите рискове в търговското корабоплаване и стратегии за управление на морски търговски флот

2.1. Определения и понятия в икономиката

Приходи и разходи

Приходите като счетоводно понятие представляват и обхващат всички парични постъпления в стопанските предприятия от тяхната обичайна търговска дейност – съвкупност от стопански операции извършвани регулярно от предприятието, в рамките на осъществяваната от него дейност.

- От счетоводна гледна точка приходите са два вида:

- Брутни приходи – сумите от оборот, обем продажби (англ. Revenue), които се реализират от стопанската дейност на предприятието за определен период от време, без да се приспадат разходите необходими за създаването на тези доходи.

- Нетни приходи - сумите от продажба на продукция - стоки и услуги, генерирани от обичайната търговска дейност на предприятието, намалени с търговските отстъпки, отбивите, рабатите и данъка върху добавената стойност.

- От експлоатационна гледна точка приходите са два вида:

- Производствени приходи – сумите от продажба на стоки и услуги.

- Наеми – сумите на получените наеми от отдадени под наем активи на предприятието, на други стопански единици.³⁶

Разходите представляват всички плащания от предприятието необходими за осъществяването на неговата дейност, т.е. това са законно признатите разходи.

³⁶ Статия: Harold Averkamp (CPA, MBA), What is Revenue? <https://www.accountingcoach.com/blog/what-are-revenues>, 30.04.2021

Разходите могат да се класифицират от гледна точка на счетоводството, за нуждите на счетоводната отчетност на предприятията и от гледна точка на мениджмънта на предприятията, за нуждите на ценообразуването и отчитането на финансовите показатели, също и за търговското управление на дружеството.

*Изчисляване на кратката и пълната себестойност на стоките и услугите;
 Изчисляване на brutната и нетната печалба на стоките и услугите*

Непрекъснатото отчитане на всички разходи направени в хода на осъществяването на стопанската дейност на предприятията е необходимо, с цел постоянното преизчисляване и следене на себестойността на извършваните услуги.

Ценова еластичност

- Същност на еластичността

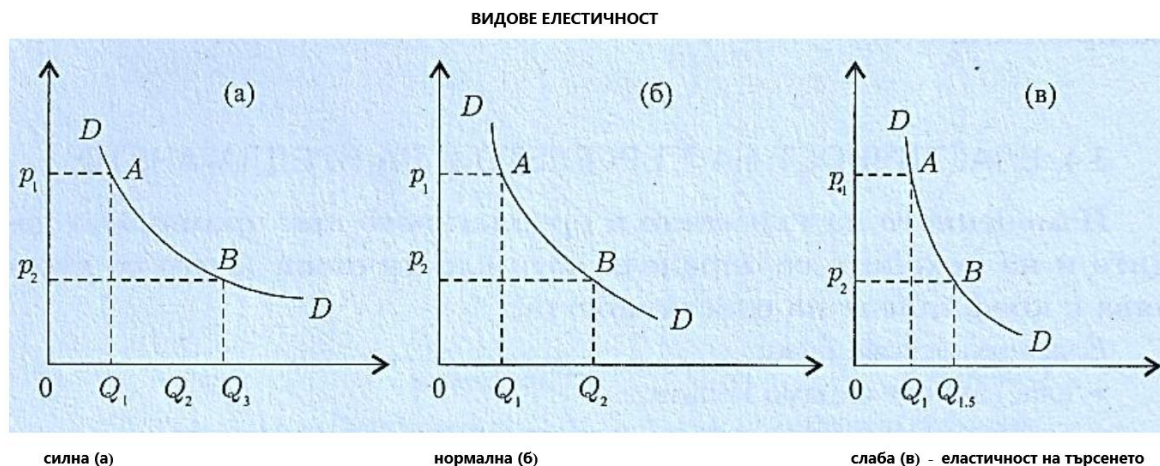
Изменението на търсенето и предлагането на стоките и услугите при промяна на техните цени се определя като еластичност, която се изразява с коефициент на еластичността

- **ОПРЕДЕЛЕНИЕ:** Еластичността на търсенето спрямо цената е съотношението на процентното изменение на търсенето предизвиканото го процентно изменение на цената, изразено в коефициент.

$$E_p = \frac{\Delta Q}{Q} : \frac{\Delta p}{p}$$

- E_p -коефициент на еластичност;
- ΔQ -прираст (изменение, увеличение или намаление) на количеството стоки или услуги след изменение на цената;
- Q -количество на стоките или услугите преди изменение на цената;
- ΔP -прираст (спадане или нарастване/на цената на стоките или услугите;
- P -цена на стоката или услугата преди изменението ѝ

Зависимостта е обратна: понижаването на цената на дадена стока или услуга увеличава цената им, а покачването ѝ – ги намалява.



Фигура 24 – Видове еластичност

Ценовата еластичност на търсенето е мярка за това как потребителите отговарят на промените на цените

На фигурата са показани три случая на еластичност

а) силна еластичност ($E_p > 1$) - количеството на търсенето се изменя в по-голяма степен отколкото цената

б) нормална еластичност ($E_p = 1$) – количеството на търсенето се изменя в еднаква степен с цената

в) слаба еластичност ($E_p < 1$) - количеството на търсенето се изменя в по-малка степен, отколкото цената

Съществуват две крайности на еластичността на търсене. В първия случай търсенето е съвършено **еластично** и изменението в количеството на търсенето се извършва при неизменна цена на стоката ($E_p = \infty$). При такава еластичност, кривата на търсене е успоредна на абсисната ос. Втората крайност е при търсене, количеството на което не се изменя при промяна в цената е **съвършено нееластично търсене** ($E_p = 0$). Кривата на търсене е линия, успоредна на ординатната ос.

2.2. Парични потоци и финансови показатели в търговското корабоплаване

Търговско корабоплаване, както всяка друга стопанска дейност, се осъществява в полза на собствениците на капитала. Крайната цел на всяка корабоплавателна компания е постигането на възможно най-добрия финансов

резултат и икономически показатели за експлоатираните кораби. Принципите за отчитането и анализирането на финансовите резултати са общи с тези за останалите видове търговски дейности. В допълнение на общите резултати като приходи, разходи и печалба, в търговското корабоплаване се отчитат различни други специфични за дейността икономически показатели, като изработените тон-мили на море или килати по вътрешните водни пътища, постигнатия тайм-чартърен еквивалент (брутна печалба за всеки кораб поотделно), разход за изработените тон-мили, килати и други.

Приходи

Приходите в корабоплаването се получават от предоставените морски и речни транспортни услуги – цената на транспортната услуга. Характерна особеност на търговското корабоплаване е, че договорните отношения между превозвачите и товародателите са развивани през годините, поради което се използват няколко традиционни начина за изчисляването на цената на транспортните услуги.

Разходи, видове разходи – постоянни и рейсови разходи (Fixed or Running coast and Voyage expenses); Амортизации

Разходите в корабоплаването, така както и разходите в останалите сфери на материалното производство са предмет на специално внимание и контрол. Отчитането на разходите служи за определянето на ефективността на отделните превози и годишните финансови резултати на кораба и компанията. Освен това те служат за основа при предварителното изчисляване на себестойността на предстоящите превози. Предварително изчислената себестойност на превоза за всеки товар се използва при договарянето на навлото.

Разходите във водния транспорт се делят на две основни групи: постоянни и променливи. Разделянето на постоянните и променливите разходи на корабите и пристанищата има общ принцип, също и поради това, че тези две дейности принадлежат на водния транспорт, същите е добре да се разгледат заедно и съпоставени. Коя е разделителната линия между постоянните и променливите разходи? Кой е признакът или кои са въпросите как да бъдат разпознати и съответно разделяни постоянните от променливите разходи? За целта следва да се отговори на въпроса, дали даден разход би съществувал, ако корабът не е ангажиран с изпълнението договор за превоз, а в пристанищната дейност, ако няма товар под обработка. Ако отговорът е положителен, тогава разходът следва да е постоянен, а ако е отрицателен, тогава разходът следва да е променлив.

Печалба

Крайната цел на всяко бизнес начинание е неговата печалба. Крайната печалба е една комплексна оценка за резултата от свършената работа. В корабоплаването се изчислява печалбата от всеки превоз на товар, също така се осреднява за ден от целия рейс включващ преходите на кораба с товар и под баласт, също и престоя в пристанищата, както и за продължителен период от време, например година. Изчисляването на печалбата става по формулите:

$$\begin{aligned} \text{Нетен приход} &= \text{Брутен приход} - \text{Брокерските комисионна} \\ \text{Net Income} &= \text{Revenue} - \text{Brokerage} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Разходи} &= \text{Постоянни} + \text{Променливи разходи} \\ \text{Costs} &= \text{Fixed costs} + \text{voyage expenses} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Печалба} &= \text{Нетен приход} - \text{Разходи} \\ \text{Profit} &= \text{Net Income} - \text{Costs} \end{aligned}$$

В обобщение, в корабоплаването се изчислява чистата печалба от всеки кораб поотделно, обикновено за изтеклата година.

2.3. Методи за изчисляване на резултатите от извършената работа и икономическите показатели при превозите на стоки по море и вътрешните водни пътища на Европа

Тайм-чартърен еквивалент (Time Charter Equivalent)³⁷

Тайм-чартърният еквивалент (брутната печална изчислена на ден) е най-важният икономически показател. Същият е в основата на изчисляването на различни индекси използвани в корабоплаването. Тайм-чартърният еквивалент (**Time Charter Equivalent**) се получава като от нетния приход, от навлото и деморейджа за даден превоз се извадят неговите рейсови разходи (**voyage expenses**) и получената разлика се раздели на броя на дните в периода от момента на извеждането на кораба от последното разтоварно пристанище на предходния товар,

³⁷ ICS-London, Dry cargo chartering-The Institute of Chartered Shipbrokers-London, lesson 7

до момента на извеждането на кораба от последното разтоварно пристанище на изчислявания превоз, за който се изчислява този показател, т.е. това е брутката сума, която корабът заработва на ден, след като от нея са приспаднати пропорционално съответните рейсови разходи. С цел да се постигне по-голяма прецизност и за да бъдат съпоставяни резултатите на кораби от един тип и клас, но с различна товароподемност, тайм-чартърният се изчислява на ден и на тон от товароподемността. Тайм-чартърният еквивалент представлява брутната печалба (Gross Profit) от дадения кораб и превоз. Същият е много важен и полезен икономически показател. Постигнатият тайм-чартърен еквивалент се сравнява с текущите наеми за подобен вид кораби, за да се оцени икономическия резултат от конкретен превоз. Тайм-чартърният еквивалент също се изчислява на годишна база.

Икономически показатели и продуктивност на морските и речните превози

Икономически показатели на морските превози

Измерителите на извършената работа, казано още транспортна продукция са както следва.

- Товарооборот - при морските превози корабоприетелите отчитат годишния товарооборот за целия флот, с който разполагат. Този показател има статическо значение, също така се изчислява за големите компании с национално значение и за отчетите пред акционерите.

- Тон-мили – изразяват по-прецизно извършената работа или произведената транспортна продукция в сравнение с товарооборота

При морските превози много от корабоприетелите практикуват изчисляването на тон-милите, като същите служат за изчисляване на разходите за гориво на тон-миля и полученото навло на тон-миля.

- $$P(\text{гориво}) \text{ на тон-миля (в тонове)} = \frac{\text{разход гориво за превоза}}{\text{тон-мили на превоза}}$$

Горната формула е приложима и за постоянно изчисляване на този показател при различни натоварвания на кораба:

- $$P(\text{гориво}) \text{ на тон-миля (в тонове)} = \frac{\text{разход гориво за превоза}}{\text{водоизместване} \times \text{изм.мили}}$$

Формулата позволява да се определя разхода на гориво на тон-миля, когато кораба е празен, частично натоварен или с пълен товар, и съответно да се сравнява с разходите на предходните рейсове. Освен това може да се направи съпоставка между разходите на гориво между два плавателни съда при равни други условия.

- $$\text{Навло (за тон миля)} = \frac{\text{тонаж на стоката} \times \text{навлото за тон}}{\text{тон-мили за рейса}}$$

Горната формула позволява да се изчисли навлото на тон миля. Формулата може да се използва от корабоприетелите и наемателите на корабите с цел анализиране и прогнозиране на фрахтовия пазар.

Икономически показатели от речните превози

Методи за изчисляване на извършената работа и икономическите показатели при превозите на стоки по вътрешните водни пътища (р. Дунав)

В речното корабоплаване по подобие на морското корабоплаване също се отчитат товарооборотите. Тъй като в корабоплаването по вътрешните водни пътища мерната единица за дистанция е километър, транспортната продукция се изчисляват в тон-километри. Поради това, че корабите плават по течението и срещу течението на реките, скоростта по течението на реките се взема под внимание при изчисляването на транспортната продукция. При изчисляването на тон-километрите се взема под внимание относителното разстояние, което е изминал плавателния съд. Относителното разстояние е разстоянието, което изминава корабът относно водата, а не дъното. По този начин фактически се отчита скоростта на течението на реката, което може да увеличи или намали относителното изминато разстояние от конвоя. В тази връзка са правени много наблюдения и опити в продължение на години, в резултат на което е създадена т.н. килатна система за отчитане на транспортната продукция.

Килатна система

Килатната система е метод за измерване на свършената работа и статистически способ за отчитането на средните разходи за килат, също така се използва и при правенето на предварителните изчисления на навлото, което се използва по време на преговорите и в сътрудничеството между корабоприетелите по Братиславското съглашение.

Възвращаемост на капитала; Финансови показатели – възвращаемост на собствения капитал (ROE) и възвращаемост на активите (ROA)

Възвращаемост на собствения капитал - ROE (Return On Equity)

ROE, или възвращаемостта на собствения капитал, се изчислява като разделим нетната печалба на средно-претегления собствен капитал за даден времеви интервал:

$$ROE = \text{Печалба} / \text{Собствен Капитал}$$

$$\text{Собствен Капитал} = \text{Активи} - \text{Задължения}$$

Тъй като собственият капитал представлява разликата между активите и задълженията на компанията, той се нарича също и „нетни активи“.

Тъй като в рамките на една година активите и задълженията на един бизнес варират, с тях варира и собствения му капитал. Това налага да използваме средно претеглен собствен капитал. Например ако разглеждаме само две тримесечия, то средно претегленият собствен капитал се изчислява като:

$$\text{Среден Собствен Капитал} = [\text{СК (I тримесечие)} + \text{СК (II тримесечие)}] / 2$$

След това резултатът се сравнява с общата печалба за двете тримесечия.

Така ROE ни показва, колко ефективно мениджмънтът на компанията превръща 1 лев инвестиран от собствениците на компанията (акционерите) в печалба. Високо ROE е по-добре отколкото ниско. Така например, ако ROE е 10%, това означава, че за всеки 10 млн. лв., инвестирани от акционерите, мениджмънтът реализира 1 млн. лв. печалба.³⁸

Изчисляването на този показател в приложимо и по отношение на отделните плавателни съдове. За поддържането на експлоатационна годност на корабите са необходими периодични ремонти, който за по-старите кораби като процент от остатъчната стойност на са големи. Чрез този показател може да се оцени

³⁸ Какво ни казват финансовите съотношения ROE и ROA Investor.bg, <https://www.investor.bg/za-nachinaeshti/126/a/kakvo-ni-kazvat-finansovite-syotnosheniia-roe-i-roa-70801/>

мениджмънта на за всеки плавателен съд, включително и резултатите от инвестициите в покупката на кораба и последващите инвестиции за ремонти.

Възвращаемост на активите – ROA (Return On Assets)

ROA, или възвращаемостта на активите, се изчислява като разделим печалбата за даден период към средно-претеглените активите за съответния времеви интервал.

$$ROA = \text{Печалба} / \text{Активи}$$

(Средно-претеглените активи се изчисляват по аналогичен начин с посочената по горе формула за собствения капитал).

ROA ни показва колко ефективен е мениджмънта на компанията при превръщането на активите в печалби. Както при ROE, високото ROA (спрямо другите компании в същия сектор) е добър сигнал, тъй като сочи за компетентен мениджмънт.³⁹

Изчисляването на съотношението ROA е приложимо за отделните плавателни съдове, т.е. може да бъде използвано секторна оценка на мениджмънта на компанията.

2.4. Индекси във водния транспорт (Shipping Indexes) и бюлетини за морските пазари (Shipping Markets Reports)

Международната търговия има водещо място в глобалната икономика. Националните икономики все повече заменят използването на собствено произведените стоки, с такива от чуждестранни производители и доставчици. Все още много от изследванията на международната търговия обръщат внимание само на началото и края на процеса на доставките, и по-малко на това как те се осъществяват. При едно по-задълбочено изследване на логистиката на стоките ще се види конкуренцията и иновациите в една комплексна и динамична мрежа от доставчици на морски и речни транспортни услуги, която осигурява превозите по световния океан. Дейността на водния транспорт е функция на международната търговия със стоки. Търсенето на услугите на водния транспорт е в пряка зависимост

³⁹ Какво ни казват финансовите съотношения ROE и ROA Investor.bg, <https://www.investor.bg/za-nachinaeshti/126/a/kakvo-ni-kazvat-finansovite-syotnosheniia-roe-i-roa-70801/>

от обема на търгуваните стоки по море, т.е. налице е т.нар. вторично търсене (Derived demand). Измервайки количествата товари превозени с водния транспорт, фактически се измерва нивото на морската търговия, от което може да се съди за общата икономическа активност. Във тази връзка по подобие на останалите индустрии са въведени различни индекси, които служат като индикатори за дейността на водния транспорт. Индексите във водния транспорт обхващат три основни сектора: контейнери превози; превози на насини и течни товари; като същите предсказват развитието на съответния вид превоз. Разбирането на методологията на тези измервания подпомага разбирането на тенденциите в международната търговия и тяхното приложение за възстановяване от глобалните финансови кризи.

Балтийски индекс за сухи товари – Baltic Dry Index

Балтийският индекс Baltic Dry Index (BDI) измерва цената за морския транспорт на стоките отнасящи се към сухите товари, включително въглища, зърно, желязна руда, обработена стомана и други метали, също минерали и подобни материали. Представители на Балтийската борса (Baltic Exchange - London) и асоциацията на корабните брокери отговорни за публикуване на индекса, ежедневно събират информация за дневните нива на цените за превозите на представителните товари и маршрути.

Търговската активност на наемателите започва от момента в който корабособствениците предоставят на разположение договорения кораб по тайм-чартър и приключва в момента в който корабът се връща обратно на корабособственика, след разтоварването на последния товар. В този смисъл тайм-чартърите могат да се приемат като споразумение за бъдещо действие. Страните по тайм-чартърите си осигуряват съответно приходи или наличен флот с риска те да загубят в случай на благоприятна промяна на цените в ползва на другата от страна. В допълнение, Baltic International Futures Exchange използва BDI като за базов индекс за уреждане на бъдещи контракти за хеджиране на чартърните ставки.

Baltic Dry Index (BDI) е започнат да се изчислява през 1985 год., като Baltic Freight Index базиран на средно претеглените цени по 13 маршрута: за зърно(пет маршрута), въглища (три маршрута), желязна руда (един маршрут) и за генерални товари(четири маршрута). Балтийската борса са запазили правото си, да ревизират маршрутите и тяхното претегляне с цел да се отразят по-добре транспортираните

обеми товар. Baltic Dry Index (BDI) се изчислява от 1-ви ноември 1999 год. до 1-ри юли 2009 год. след която индексът се изчислява на база осреднени тайм-чартърни ставки за сухи товари. От октомври 2001 год. BDI претърпя важно развитие и обхваща 26 маршрута и четири товароподемности на кораби за насипни товари (bulk carriers): Handysize, Supramax, Panamax и Capesize. Имената на тези тонажи се отнасят до ограниченията за възможността те да преминат през Панамския канал. Handysize и Supramax нямат ограничение за преминаване през Панамския канал, Panamax е пределния размер за преминаване, а Capesize имат по-големи от допустимите размери за преминаване през канала и затова преминават покрай нос Добра надежда и нос Хорн.

Балтийската борса използва методологията която запазва приемствеността на BDI при модификацията на маршрутите и тонажа на корабите на който се изчислява средната тайм-чартърна ставка - TCA (Time Charter Average). TCA представлява осреднена величина за оценка на средния дневен приход от наем за дадена група кораби. Практически работата се свежда до това брокерите да проверяват и осредняват какъв наем е взаимно приемлив за корабособствениците и наемателите, за корабите от определения тонаж за различните маршрути.

Други индекси в корабоплаването отразяващи цените на морските превози, наемите на корабите и приходите от превозите на контейнери

Harper Petersen Index (HARPEX)

HARPEX е индекс на Harper Petersen & Co (корабни брокери базирани в Лондон и Хамбург), който отразява тайм-чартърната ставка за контейнеровозите. Harper Peterson събира информация от своите членове. Вместо ежедневно да се изчислява индекса на база средната тайм-чартърна ставка за определени маршрути, те изчисляват индекса на база средната тайм-чартърна ставка за осем различни товарместимости на контейнеровози.

Harper Petersen изчисляват средната ставка на база няколко чартъра използващи контейнеровоз с една и съща товарместимост и ги разделя на осем класа според товарместимостта, скорост и продължителност на чартъра (времетраенето за което клиентът е сключил чартъра, за да използва корабното пространство). При тези осреднявания се взема под внимание основната ставка за всеки клас кораб, като се разграничава от стойността на инвестицията, която се амортизира във времето, също и от оперативните разходи. По този начин, индексът

за всеки клас кораб се съставя като средна ставка сравнена с базисната ставка. Индивидуалните индекси се сравняват по клас, а средната формира HARPEX е индекс.

Clarkson's ClarkSea Time Charter Index

Clarkson's са корабни брокери базирани в Лондон, които публикуват ежеседмично тайм-чартърните средни приходи за всички кораби в контейнерния сектор и това ги прави с най-широката база за такива измервания. Според Clarkson's, техният измерител, Clarkson's ClarkSea Time Charter Index е единственият измерител за приходите, който се публикува ежеседмично за всички видове кораби. Цифрите се изчисляват като дневен тайм-чартърен еквивалент на навлата от отделните превози в щ.д. на ден за всеки превоз. За разлика от индекса на HARPEX който използва фрахтовите ставки на осем класа кораби, Clarkson's изчислява приходите от единичните навла и публикува ставките само за новите кораби. Между HARPEX и Clarkson's съществува висока степен на взаимовръзка.⁴⁰

Hamburg Shipbrokers' Association New Contex Index

Hamburg Shipbrokers' Association (VHSS) публикуват индекса New Contex, за който ползват тайм-чартърни данни от своите членове в Хамбург, Копенхаген, Лондон и Париж. Повече от 50 % от световния контейнерен флот се оперира от Германия, а брокерите в Хамбург според VHSS контролират повече от 75 % от чартирания тонаж. Въпреки това те счита, че техните данните не са толкова подробни както на Clarkson's, тъй като VHSS сътрудничат само със своите членове. Съставения индекс анализира тайм-чартърните ставки на контейнеровозите получени от 20-30 брокера в Хамбург относно 10 категории кораби и период на чартърите минимум три месеца. В това отношение New Contex Index предоставя по-едра информация отколкото Clarkson's Index, който е съставен и водещ индекс. От неговото създаване през октомври 2007 год., New Contex Index се е движил близко до Clarkson's Index, но тъй като е със сравнително кратка история, неговата полезност е ограничена.⁴¹

⁴⁰ Service/Research Shipping and Trade, Clarkson, <https://www.clarksons.com/services/research/shipping-and-trade/>

⁴¹ New ConTex, Verband Hamburger und Bremer Schiffsmarkler e. V. <https://www.vhbs.de/index.php?id=28&L=1>

Бюлетени за морските превози (Shipping Markets Reports)

Във връзка с проучването и оценката на морските пазари, освен различните индексите в корабоплаването, отделни специализирано научни звена работещи в състава на морски търговски дружества се занимават с изследването на пазарите, включващо търсенето, предлагането и цените на морските превози, наем на кораби, покупка на нови и стари кораби, също продажбата на стари кораби за отпадъчно желязо.

Fearnleys A/S – Fearnleys Weekly Report <https://fearnleys.com/research/>

Изследванията на Fearnleys са основен източник на данни за търговията и флота, цените на превозните товари и пазарни оценки. От началото на 60-те години на миналия век предоставяме накратко актуализации за ръководителите и персонала на доставките в световен мащаб. Отделите за танкери и сухотоварни кораби предлагат високо компетентен и инициативен екип от корабни брокери и оператори, базирани в офисите на дружеството, разположени в Осло, Лондон, Сингапур и Пекин. Fearnresearch публикуват пазарни доклади за флота, търговията и развитието на пазара. Тези доклади обхващат танкери, кораби за насипни товари и газовози.⁴²

Изследователския отдел на дружеството публикува седмични рапорти.

Приложение: Fearnleys Weekly Report

ADVANCED Shipping & Trading S.A. – Weekly Shipping Market Report

<http://www.advanced-ship.gr/>

Изследванията и анализите на изследователския отдел на дружеството имат иновативно мислене, използват се новаторски технологии и опитни анализатори. Те подпомагат екипа на всеки морски бизнес. Изследователския отдел създава прозорливи отчети с прогнози и тенденции за растеж.⁴³

Изследователския отдел на дружеството публикува седмични рапорти.

Приложение: Weekly Shipping Market Report

Intermodal Research & Valuations – Weekly Market Report

<https://www.intermodal.gr/research/publications/>

⁴² Fearnleys A/S, <https://fearnleys.com/research/>

⁴³ Изследвания и анализ, <http://www.advanced-ship.gr/>

Редовно изготвени и публикувани пазарни отчети са станали добре известни и уважавани в цялата индустрия и получават постоянна похвала от някои от най-видните и влиятелни членове на индустрията. Тяхното висококачествено съдържание и експертиза, както и задълбочен анализ от анализатори на компанията, правят всички техни публикации еталон за мнозина и позволяват на читателите да поддържат връзка с всички разработки, които са готови да повлияят на резултата от оперативните и инвестиционни решения на заинтересованите морски търговци.⁴⁴

Изследователския отдел на дружеството публикува седмични рапорти.

Приложение: Weekly Market Report

2.5. Анализ на тенденциите в развитието на световната икономика и морския флот

От теоретична гледна точка на икономиката, индустрията произвежда продукцията, за която е необходим транспорт, който първо да транспортира суровините до мястото на производство, след което да транспортира готовата продукция до мястото на потребление, т.е. индустрията създава търсенето на транспорт. В тази връзка, транспортът се счита като вторично търсене създадено и зависещото от търсенето на стоките, т.е. както вече е споменато в теоретическата част, транспортът представлява вторично търсене (Derived Demand). Принципно морският транспорт участва първо в превоза на суровините за тежката промишленост, след което участва в превоза на готовата продукция на тежката и леката промишленост, т.е. имаме вторично търсене на транспортна продукция, след което ново вторично търсене в резултат на първото вторично търсене. Търсенето на транспортна продукция е вторично и многопластово (multilevel demand), т.е. търсенето на транспорт за суровини, предопределя търсенето на транспорт за готовата продукция.

Анализ на тенденциите в развитието на световната икономика и международната търговия

⁴⁴Intermodal Research & Valuations, <https://www.intermodal.gr/research/publications/>

Днес наред с глобализацията имаме и нова тенденция на преминаване на света към многополюсен. Това се отрази на международната търговия и респективно на водния транспорт, т.е. намираме се в нови икономически условия.

Брутен вътрешен продукт по региони

Region	GDP (nominal, 2017)	GDP growth	Share of World GDP
Asia	\$28,964,074,012,908	4.75%	35.79%
Northern America	\$21,132,514,175,449	2.30%	26.11%
Europe	\$20,266,185,923,246	2.36%	25.04%
Latin America and the Caribbean	\$5,391,967,806,492	1.78%	6.66%
Africa	\$2,253,387,990,527	3.07%	2.78%
Oceania	\$1,565,397,861,708	2.08%	1.93%

Таблица 7- Брутен вътрешен продукт по региони⁴⁵

Таблицата отразява Брутния вътрешен продукт на света по региони, три от които Северна Америка, Европа и Азия имат приблизително сходно представяне. От друга страна, от процентното отношение се вижда, че Северна Америка и Европа изостават със своя темп на развитие, а Азия и Африка имат по-голям процент. Това потвърждава тезата за новото многополюсното развитие на световната икономика.

Наблюдават се признаци за многополюсни икономическо развитие на света, което е продължение на теорията за Западната линия на развитие на света (West Line).

⁴⁵ World Meter-Reputable and World reconized web-site, , <https://www.worldometers.info/gdp/>

Анализ на тенденциите в развитието на морския флот превозващ суровини за тежката индустрия

Световен тонаж на кораби за насипни товари по години в дедует тонове x 1000				
1980	1981	1982	1983	1984
181 880	184 501	193 217	204 631	212 915
1985	1986	1987	1988	1989
218 518	227 551	226 967	223 659	222 432
1990	1991	1992	1993	1994
223 619	230 028	236 143	234 697	236 843
1995	1996	1997	1998	1999
250 142	261 169	271 702	280 055	274 690
2000	2001	2002	2003	2004
274 445	280 323	294 780	296 140	308 935
2010	2011	2012	2013	2014
456 623	547 192	624 022	689 743	730 296
2015	2016	2017	2018	2019
762 322	777 776	795 586	822 906	846 418
2020				
879 330				

Таблица 9 - Световен тонаж на кораби за насипни товари ⁴⁶

Таблицата отразява обща товароподемност за корабите за насипни това през годините. Увеличението на тонажа, т.е. на предлагането е с постоянен ръст.

Анализ на тенденциите в развитието на морския флот превозващ суровини за леката промишленост и готова продукция на тежката и леката индустрия

Кораби за генерални товари и контейнери – дедует МТ x 1000				
1980	1981	1982	1983	1984
112 841	114 833	113 294	113 269	111 863
10 290	11 061	12 108	12 810	14 089
1985	1986	1987	1988	1989
108 308	103 921	100 222	97 110	93 796
17 267	18 733	20 181	21 490	22 295
1990	1991	1992	1993	1994
100 457	102 109	102 932	104 193	106 186
22 346	23 611	27 252	29 844	32 046
1995	1996	1997	1998	1999
103 503	103 052	103 556	102 563	101 757
38 923	43 806	48 733	56 076	61 155
2000	2001	2002	2003	2004
101 520	99 895	95 693	96 457	94 331
63 580	69 124	77 329	83 281	91 621
2005	2006	2007	2008	2009
91 827	96 392	100 934	105 492	108 881

⁴⁶ UNCTADSTAD, <https://unctadstat.unctad.org>, 721, 14 April 2014, World trade 2013, prospects for 2014

100 226	112 702	128 321	144 655	161 919
2010	2011	2012	2013	2014
108 232	82 414	79 718	79 444	76 430
169 158	183 691	196 821	206 322	216 199
2015	2016	2017	2018	2019
76 012	76 552	75 522	75 702	75 739
228 230	244 399	245 683	253 633	266 087
2020				
76 140				
274 856				

Таблица 10- Кораби за генерални товари и контейнери ⁴⁷

Таблицата отразява обща товароподемност на корабите за генерални товари и контейнери в периода 1980 г.-2020 г. Наблюдават се следните тенденции:

- В периода между 1980 г. и 1983 год. имаме растеж и на двата типа наблюдавам тонаж.

- В периода след 1983 година има колебания на краткосрочни увеличение и намаления в наблюдаваната товароподемност на корабите за генерални товари, но като цяло тенденцията е за намаляване. При контейнерните кораби има постоянен ръст на увеличение на товароподемността на флота.

На лице е тенденция за увеличаване на общият тонаж и брой на морските търговски кораби, но за някои сектори, например като корабите за генерални товари, имаме спад на тонажа. Обяснението за тази тенденция са по-модерните кораби, особено контейнеровозите, които привличат част от товарите за кораби за генерални товари.

2.6. Икономически рискове и стратегии за управление на морски търговски флот

Икономически рискове – определения, видове и класификация на икономическите рискове

Съществуват две принципно различни определения на понятието риск, но в основата и на двете стои възможна опасност или несигурност. Първото определение се основава на причините за риска и съответно тяхната несигурност. Второто определение се основава директно на въздействието върху риска. От това можем да заключим, че икономическият риск е възможно отклонение от планирания резултат. В счетоводството разграничаваме два вида рискове -

⁴⁷ UNCTADSTAD, <https://unctadstat.unctad.org>

вътрешни и външни. Вътрешните рискове са причинени от самата компания или нейната структура, а външните рискове не са пряко свързани с действията на компанията или нейната структура.⁴⁸

Всяка стопанска дейност е свързана с риск. Рискът се дели систематичен и несистематичен, който в комбинация води до общ риск. **Систематичният риск** е резултат от външни и неконтролируеми променливи, които не са специфични за индустрията или компанията, засягат целия пазар, и водещ до колебания в цените на стоките, услугите и ценните книжа. **Несистематичният риск** се отнася до риска, който възниква от контролирани и познати променливи, които са специфични за индустрията или компанията. Систематическият риск, като счетоводен термин е известен още като външен риск, а несистематическият риск като вътрешен риск.

Систематичният риск не може да бъде елиминиран чрез диверсификация, докато диверсификацията е полезна за избягване на несистематичен риск.

Сравнителна таблица

Основа за сравнение	Систематичен риск	Несистематичен риск
значение	Системният риск се отнася до опасността, която е свързана с пазара или пазарния сегмент като цяло.	Несистематичният риск се отнася до риска, свързан с определена ценна книга, компания или индустрия.
природа	неудържим	управляем
Фактори	Външни фактори	Вътрешни фактори
Засяга	Голям брой ценни книжа на пазара.	Само определена компания.
Видове	Лихвен риск, пазарен риск и риск от покупателна способност.	Бизнес риск и финансов риск
защита	Разпределение на активите	Диверсификация на портфейла

Таблица 11 - Сравнителна таблица на рисковете⁴⁹

⁴⁸ Статия за Риска и Видове икономически рискове, <https://agromassidayu.com/>

⁴⁹ Разлика между систематичен и несистематичен риск, *Gadget-info.com*, <https://agromassidayu.com/> 21/02/2021

Стратегии за управление на морски търговски флот и несистематически рискове при покупката на кораб ново строителство и стар кораб в експлоатация

Всеки настоящ корабособственик планира поддръжката и развитието на своя флот. Възможни са няколко сценария, които в хода на времето могат да бъдат преразглеждани, предвид промяна на пазарните условия – търсене и предлагане. Едно от най-важните неща след оценката на фрахтовия пазар е корабособствениците да анализират търсенето на транспортни услуги от страна на техните преки товародатели, с които имат дългогодишно сътрудничество и разчитат на тяхната подкрепа с товари. В тази връзка следва да се вземе под внимание дали имат нови товародатели или товаропотоци. В случай че имат нови товародатели или товаропотоци, тогава може да се помисли за увеличение на броя на корабите. Също така следва да се уточнят количествата товар на отделните партидите от очакваните товаропотоци. Съществува постоянна тенденция, товародателите да увеличават количеството товар на отделните партиди, с цел да спечелят от икономията на мащаба, като постигнат по-ниски навла. Оценката на перспективата за бъдещи товари ще покаже кой от следните три стратегии за поддръжка и развитие на флота са най-подходящи.

Считаме, че най-важните стратегически въпроси касаещи управлението на морския търговски флот са следните:

1. В какъв тип и тонаж кораб да се инвестира, също така в кой момент да се сключи сделката за поръчката или покупката кораба?
2. След като корабът бъде закупен се решава, как ще се експлоатира – да се оперира търговски от корабособственика или се отдаде под наем, и в кой момент?
3. Ако корабът се оперира търговски от корабособственика, в коя организация на корабоплаване ще плава – в трампово или линейно плаване?
4. Ако корабът се оперира търговски от корабособственика и плава в трампово плаване – как ще се фрахтова, на спотния пазар или за големи количества товар осигуряващ 100% заетост през цялата година?

Стратегии за управление на морския търговски флот и несистематическите рискове по време на търговската експлоатация на флота.

Пуловете са сдружения на корабособственици, чийто кораби плават в трампово плаване. Те представляват хоризонтално коопериране на

корабопритежатели. Поради голяма конкуренция на фрахтовия пазар, корабопритежателите практикуват влизането в т.н. Пулове (Chartering pools), които представляват търговски сдружения на независими корабопритежатели с цел да подобрят техните икономически резултати. Принципно е без значение дали товарите, които се превозват и районите на плаване на корабите са еднакви, но практиката на тези търговски сдружения е да се обединяват корабопритежатели с еднакъв тип и тонаж кораби, тъй като ефектът е по-голям. С влизането в тези сдружения корабопритежателите създават общ флот, който се чартира от сдружението. Съществуването на пуловете принципно е незабележимо, тъй като обичайно те не се обявяват на фрахтовия пазар. Пуловете функционират като едно сдружение, независимо от факта, че корабопритежателите са различни компании. Пуловете извършват общ маркетинг за всички кораби от пула. Целта на тези сдружения е чрез сътрудничество да се увеличи общия приход и той да бъде по-голям от този, който корабите могат да постигнат поотделно. Увеличаването на печалбата може да бъде в резултат подобряването на ефективността поради общата организация и включването на повече кораби. Освен това общият флот дава възможност и за подобряване на нивата на навлата. Ефектът на подобряването на навлата идва от това, че броят на корабопритежателите, които се състезават за всеки товар и намален, поради това, че тези които са в пула, излизат на пазара като един от името на пула.⁵⁰ Друго предимство е намаляването на риска, също и колебанията на приходите на отделните участници. Има различни вариации при организирането на дейността на пуловете, но основните черти са:

- Участниците в чартърните пулове извършват техническата експлоатация на корабите поотделно.
- Администрацията на пула оперира корабите като един търговски флот, под едно търговски име и събира всички навла.
- Корабите се поставят под търговското управление на обща администрация. Принципно корабите се считат като отдадени на тайм-чартър. Това означава, че капиталните разходи (**capital expenses**) и постоянните разходи (**running costs**) се поемат от корабопритежателите. Но за разлика от тайм-чартъра, където наемът на кораба е фиксиран, при пуловете, полученият от всеки участник в пула приход зависи от общия резултат на пула, т.е. корабопритежателите могат да

⁵⁰ Haifeng Wang, *Shipping pools in bulk shipping markets*, World Maritime University, 2000

получат по-голяма или по-малка сума, която всъщност е еквивалент на тайм-чартърна ставка.

- Събраните суми се разпределят между собствениците по договорена формула. Например, пула е логично да плаща променливите разходи или рейсовите разходи за гориво и дисбурсменти, а остатъка да разпределя пропорционално на товароподемността на отделните кораби и флот на отделните корабоприетатели.⁵¹

Глава трета.Изследване

3.1.Модел на фрахтовия пазар – променливи, равновесие и функция на цените

- Модел на фрахтовия пазар
- Променливи и равновесие на фрахтовия пазар
- Изследване на променливите на фрахтовия пазар; Изследване на взаимовръзки (корелации) между основните променливи на фрахтовия пазар и цените на транспортните услуги

3.2.Взаимовръзки между БВП на Европейския съюз, товарооборота и суровини през Ла Манша, цените на морските превози по европейските маршрути, Балтийски индекс (BDI); Многопластово търсене на морски транспортни услуги

- Индиректни взаимовръзки между Балтийския индекс (BDI) и цените на морските превози на товаропоток от Великобритания и България
- Многопластово търсене на морски транспортни услуги

3.3.Морски индекс за търсенето на водния транспорт (SDI); Коригиращи функции на морски индекс на търсенето (SDI) към другите индекси във водния транспорт; Многополярност на фрахтовия пазар

- Въведение и хипотеза
- Многополярност на международната търговия и регионалните пазари на корабоплаване

⁵¹ Milagros Varela Chouciño, *Analysis of the latest developments in the regulation of Tramp Shipping and Tramp Shipping Pools*, IUEM Universidade da Colona, Doc 3/2--8

- Индекс на търсене в корабоплаването (SDI) за морски транспорт

Съществена част от монографията на Огнян Костадинов, „Корабно чартиране“, ISBN 978-954-2912-58-3, Електронно издание Е-литера, 2015 год. използвана като материал цитиран дисертацията.

III. ПРИНОС НА ДИСЕРТАЦИЯТА

1. ПРИНОС С НАУЧНО ЗНАЧЕНИЕ

1.1. Развитие на теорията за стратегиите за управление на морски търговски флот

1.2. Усъвършенстване на схващането за механизма за определяне на цените на морските транспортни услуги, като функция от търсенето и предлагането, с включени в нея и размера на първоначалните и поддържащи инвестиции в морските търговски кораби.

1.3. Разглеждане на търсенето (потреблението) на морските превози на суровини по региони и неговото влияние върху вторичното търсене на морски превози на готова или полуготова продукция.

2. ПРИНОС С ПРИЛОЖНО ЗНАЧЕНИЕ

2.1. Практическо приложение на стратегиите за управление на морски търговски флот при закупуване на нови плавателни съдове и експлоатацията на оперирания търговски флот.

2.2. Създаване на морски индекс (SDI) на търсенето (потреблението) на морски превози на суровини към икономиките на ЕС.

IV. ПУБЛИКАЦИИ И ДОКЛАДИ ПО ТЕМАТИКАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

I. Публикации

I.1 Костадинов, О. (2021). Индекс на търсенето (SDI) в морските превози. Корективни функции на индекса на търсенето към другите индекси във водния транспорт. Многополярност на фрахтовия пазар. *E-Journal на ВСУ „Черноризец Храбър“*, брой 14.

I.2 Костадинов, О. (2021). Методика за изчисляване на брутна печалба – основен икономически инструмент в управлението на пристанищните дейности. *E-Journal на ВСУ „Черноризец Храбър“*, брой 14.

I.3 Костадинов, О. (2021). Критика към теорията и нови хипотези за дългите цикли в икономиката. *E-Journal на ВСУ „Черноризец Храбър“*, брой 14.

II. Доклади на научни конференции

II.1 Костадинов, О. (2015). Участие на водния транспорт в интермодалните и мултимодалните превози. ISSN 1314-1937. *Годишна университетска научна*

конференция Том 8, Научно направление „Социални, стопански и правни науки“, стр.113.

П.2 Костадинов, О. (2015). Търсене и предлагане на морски и речени транспортни услуги. **ISSN 1314-1937**. *Годишна университетска научна конференция. Том 8, Научно направление „Социални, стопански и правни науки“, стр.122.*

П.3 Костадинов, О. (2015) Финансови резултати и икономически показатели в търговското корабоплаване. **ISSN 1314-1937**. *Годишна университетска научна конференция. Том 8, Научно направление „Социални, стопански и правни науки“, стр.132.*

П.4 Костадинов, О. (2017). Анализ на Балтийския индекс за сухи насипни товари и новият Европейски транспортен индекс. **ISSN 2367-7481**. *Годишни университетска конференция, електронно издание. Научно направление „Социални, стопански и правни науки“, стр.521*

П.5 Костадинов. О. (2017). Модел на равновесие на фрахтовия пазар и фактори които влияят на цените на морските транспортни кораби. **ISSN 2367-7481** *Годишни университетска конференция. електронно издание. Научно направление „Социални, стопански и правни науки“, стр.530*