

РЕЦЕНЗИЯ

от

Проф.

на дисертационен труд на Огнян Денчев Костадинов

на тема: „Стратегии за управление на морски търговски флот“ -

за придобиване на образователна и научна степен „доктор“,

професионално направление: 3.7 „Администрация и управление“,

докторска програма: „Икономика и управление“

Научен ръководител: Проф. д-р Светлана Райчева Димитракиева

I. Общо представяне на дисертационния труд

Темата на дисертацията е **актуална** и има важно значение и голяма практическо приложение. Стратегиите за управление на морски търговски флот са необходими за развитието и управлението българските морски транспортни фирми и полезни в теоретичен и практически аспект.

В **увода** на дисертационния труд е обоснована актуалността на изследването. Дефинирани са основните проблеми и поставени целите и задачите за тяхното решаване. Към основната цел на дисертацията, да се предложат стратегии за управление на морския търговски флот, докторантът включва прединвестиционните проучвания, предлагане на нови измерители на фрахтовия пазар, намиране и анализиране на взаимовръзките между променливите на фрахтовия пазар и цените във водния транспорт, също така и идентифициране на несистемните икономически рискове. В тази връзка докторантът си поставя задачи за извеждане и изследване на функцията на равновесие на фрахтовия пазар, изследване на Балтийския индекс и създаване на нов Европейски морски индекс за фрахтовия пазар.

Във връзка с поставените цели и задачи на дисертационния труд, докторантът изгражда своя хипотеза относно структурата и функционирането на световната търговия, и нейното отражение на пазара за морски транспортни услуги. Освен основните две променливи на фрахтовия пазар – търсене и предлагане, хипотезата разглежда и други променливи. В хипотезата се степенуват по важност стратегиите за управление на морски

търговски флот, като се обръща внимание на избягването на икономическите несистемни рискове.

Предмет на изследването са взаимовръзките между съотношението на търсенето и предлагането на морски транспортни услуги и цените във водния транспорт, включително корелацията с Балтийския индекс (BDI), също така и влиянието на цените на новопостроените морски търговски кораби, върху цените на морските превози. Обект на изследването са сегменти на „морските превози на насипни и генерални товари“.

Глава първа е озаглавена: Теоретичен анализ на функционирането на пазарите на търговското корабоплаване, прогнозиране на риска от промяната на конюнктурата на пазара и управление на морския търговски флот. Главата е посветена на общотеоретичните основи на изследването и е структурирана в шест раздела. В раздел първи на глава първа се разглежда историческото развитие на световното корабоплаване, функциите на международна търговия, функциите на корабоплаването и неговата връзка с международната търговия. Направен е изводът, че корабоплавателната индустрия, често сравнявана като живата кръв на световната икономика и предвестник на икономически растеж, играе важна роля в международната търговия. Международната търговия е немислима без участието водния транспорт, но от друга страна, водният транспорт е функция на международната търговия по море.

В раздел втори на глава първа се разглеждат въпросите за цикличността на икономиката и корабоплаването. Представен е моделът на циклите в корабоплаването. Направен е извода, че трита вида цикли действат едновременно. Дългият цикъл е основният, след което идва късия цикъл, който се наслабва върху дългия цикъл с положителен и отрицателен знак, и най-накрая идва сезонния цикъл, който се наслабва върху късия цикъл по същия начин по-който, късия цикъл се наслабва върху дългия цикъл. Предвид, че дългите цикли имат 60-70 годишен период, в краткосрочен план от 1-5 години, тяхната промяна е незначителна, и затова от значение са късите цикли - като основно колебание на пазара в краткосрочен план.

Раздел трети на глава първа разглежда търсенето, предлагането и цените на морските транспортни услуги. Разгледани са факторите които влияят на търсенето, също е развита функцията на търсенето и предлагането. Направен е извода, че търсенето зависи от:1) състоянието на икономиката; 2) морската търговия; 3) средните разстояния на превозите; 4) случайните сътресения; 5) транспортните разходи. Предлагането зависи от:1) световния флот; 2) продуктивността на флота; 3) строителството на нови кораби; 4) кораби за отпадъчно желязо; 5) приходите от навла.

Раздел четвърти на глава първа обхваща четирите пазара на корабоплаването и интегрирането между тях. Направен е извода, че търговската дейност в корабоплаването се осъществява чрез комплекс от взаимосвързани сделки. Посочено е, че водещ измежду четирите пазара на корабоплаването е фрахтовия пазар, които с предлаганите на него морски транспортни услуги, осигурява международната търговия със стоки, т.е. търсенето на фрахтовият пазар е вторично по отношение на търговията със стоки търгувани по море. От друга страна, предлагането на фрахтовия пазар се регулира чрез баланса между новопостроените кораби и тези продадени за отпадъчно желязо (скрап).

Раздел пети на глава първа от дисертацията е относно търговската експлоатация на морския флот. Разгледани са търговските взаимоотношения между търговците на фрахтовия пазар. Направен е извода, че 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. Подробно са описани видовете договори във водния транспорт и страните по тях. Направен е анализ на видовете организация в търговското корабоплаване. Във връзка с търговската организация на корабоплаването е направен извода, че гражданското корабоплаване има две подразделения: 1) търговско корабоплаване (включващо трамповата и линейната организация) и 2) индустриалното корабоплаване. Тези фактически три разновидности на поемане на риска и организация на корабоплаване създават по-голяма гъвкавост в организацията на превозите, с цел по-добро задоволяването на нуждите на товародателите.

Раздел шести на глава първа разглежда циклите в корабоплаването и пазарния риск. Направен е извода, че дисбалансът между търсенето и предлагането е причина за увеличаването или респективно намалението на навлата, т.е. този дисбаланс прехвърля риска към наемателите или обратно към корабоприжателите. Подробно са разгледани въпросите за цикличност и пазарния риск, във връзка с което е направен извода, че цикличността е причината за появата на пазарния риск, който се поема от субектите в търговското корабоплаване – корабоприжателите и наемателите. В тази връзка е постоянната надпреварата между корабоприжателите и наемателите, кой ще предскаже по-добре цикъла и вземе адекватни мерки - да поеме риска или остави риска за другата страна. Показана е структурата и разпределянето на пазарния риск между превозвачите и товародателите. Достигнато е до извода, че рисковете в шипинга са известни и преодолими, стига да се знаят и бъдат предсказани. Тогава когото наемателите очакват вдигане на пазара,

те ще закупуват кораби или наемат такива на тайм-чартер. Тогава когато корабоприетелите очакват вдигане на пазара, те търгуват на спотния пазар в очакване да се вдигнат навлата.

Глава втора е озаглавена: Прогнозиране на икономическите рискове в търговското корабоплаване и стратегии за управление на морски търговски флот. Главата има шест раздела.

Раздел първи на глава втора разглежда различни определения и понятия в икономиката имащи връзка с темата на дисертацията. Подробно са изяснени приходите и разходите в корабоплаването. Структурно са разпределени приходите и разходите. Разгледан е въпроса за изчисляването на пълната и кратката себестойност на морските превози. Обърнато е специално внимание на различните видове печалба и по-специално на брутната печалба - използвана като показател в управленческото счетоводство. Разгледан е въпросът за ценовата еластичност във водния транспорт.

Раздел втори на глава втора се отнася до паричните потоци и финансовите показатели в търговското корабоплаване. Направен е анализ на всички видове приходи и разходи в корабоплаването. Обърнато е специално внимание на постоянните и променливите (пътевите) разходи в корабоплаването. Съставена е уникална таблица за разпределението на разходите по различните видове договори използвани за предоставяне на морски транспортни услуги.

Раздел трети на глава втора разглежда методите за изчисляване на резултатите от извършената работа и икономическите показатели при превозите на стоки по море. Подробно е развит въпроса за тайм-чартърния еквивалент представляващ брутната печалба от кораба, изчислен на база един ден, за целия период от време през който корабът е ангажиран с превоза, включващо и времето за плаване между последното разтоварно пристанище и товарното пристанище на изчислявания превоз. Подробно са разгледани икономическите показатели и продуктивността на морските и речните превози. Разгледан е уникален метод за изчисляване на икономическите показатели на речните превози по р. Дунав. Разгледани са финансовите показатели – възвращаемост на собствения капитал (ROE) и възвращаемост на активите (ROA).

Раздел четири на глава втора е относно индексите в търговското корабоплаване. Подробно е изложено как се изчисляват и се описват различните индекси. Специално внимание е обърнато на водещия индекс в търговското корабоплаване – Балтийският индекс. Обърнато е внимание на метода на неговото изчисляване, също и изводите които могат да се правят от индекса. Посочени са и слабите страни на Балтийския индекс, също и критиките

на съвременни икономисти. Освен Балтийския индекс са разгледани индексите HARPER и Clarkson's и техният обхват на приложение.

Раздел пети на глава втора анализира тенденциите в развитието на световната икономика и морски търговски флот. В тази връзка е направен извод и заключение: Водният транспорт може да се разглежда като многопластова транспортна структура, която осигурява предлагането на транспорт за различните фази от обработката на суровините, до изработката и реализацията на крайната продукция. Може да се каже най-образно, че тези пластове на водния транспорт представляват различните тонажи и типове плавателни съдове, които работят като „скачени съдове“. Направен е анализ на развитието на световната икономика по региони, като изследването включва събрани данни на БВП по региони, от което се прави извод: Наблюдават се признаци за многополюсно икономическо развитие на света, което е продължение на теорията за Западната линия на развитие на света (West Line). Направено е изследване на тенденциите за развитието на търговския флот в интервал от 20 години (1980-2000 г.). В тази връзка е направен извод, че е на лице 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.

Раздел шести на глава втора изследва икономическите рискове и стратегиите за управление на търговския флот. Направен е сравнителен анализ между системния и несистемния риск, и техното приложение в търговското корабоплаване. Направено е заключението: Заобикалянето на систематичния и несистематичен риск също е важна задача. Успешното управление на всяка инвестиция е свързано с избягване от отрицателните последици на риска. Тъй като само външни сили участват в причиняването на систематичния риск, те са неизбежни, както и неконтролируеми. Освен това то засяга целия пазар, но може да бъде намалено чрез хеджиране и разпределяне на активи. Тъй като несистематичният риск се дължи само на вътрешни фактори, затова той може лесно да бъде контролиран и избегнат до голяма степен чрез диверсификация на портфейла. Подробно е анализиран риска от промяната на цените на морските транспортни услуги. Подробно са предложени стратегии за развитието и управлението на морски търговски флот, т.е. въпросът включва управление на инвестициите в корабоплаването и последващото управление на оперирания флот, съответно продажбата на неефективните кораби или такива, който следва да се продадат за отпадъчно желязо. Разработени са стратегии за увеличаване на флота по отношение на общия тонаж и броя на оперираните кораби. Изследвани са стратегиите на корабоплавателните

съюзи и пулове, също така и хеджирането. Дадени са препоръки за определяне на максималния бюджет при покупка на нов кораб. В тази връзка се препоръчва, да се наблюдават и води постоянно статистика за следните параметри:

- балтийки индекс за навлата или друг индекс подходящ за съответния клас или близък клас кораби, от който се планира да бъде закупен друг кораб;
- цените на корабите ново строителство и стари кораби на 5 години за съответния клас кораби или близък клас, от който се планира да бъде закупен друг;
- постигания тайм-чартърен еквивалент с корабите от съответния клас от флота на купувачия корабоприитежател;
- сумите които могат да се отделят за погасяване на кредит за нов кораб изчислени на базата на постигнатите резултатите с кораб от съответния клас кораби на флотилията на купувачия корабоприитежател;
- цените на горивата.

Изготвена е стратегия за определяне на бюджета в инвестиране на нов кораб: На базара на събраните данни за последния цял цикъл и времето след това е препоръчително, да се направи прогнозен тест за следния сценарий:

- определяне на средната цена за покупка на търсения тип кораб през последния цял цикъл и времето след това;
- определяне на постигнатия среден тайм-чартърен еквивалент от кораб от флотилията на корабоприитежателя, с тонаж какъвто се търси за закупуване;
- определяне на средната сума, която корабособственикът може да заделя за погасяване на кредит от приходите за търсения клас кораб или подобен;
- сравняване на кредитния погасителен план за връщане на заем за търсения за покупка кораб, в размера на сумата, която корабоприитежателя ще може да задели за изплащане на кредита.

Глава трета на дисертацията - изследване. Изследването се състои от три задачи:

1.Променливи и равновесия на фрахтовия пазар.

В тази връзка е направен модел на фрахтовия пазар. Изведени са всички променливи на фрахтовия пазар. Представена е хипотеза за равновесието на фрахтовия пазар и съответно хипотеза за цените на водния транспорт, като функция на търсенето и предлагането на морски транспортни услуги, също и цените на морските търговски кораби. Функцията е решена с пазарни данни и е получена много висока корелация, доказваща нейната верност.

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

Във тази връзка докторантът е извършил собствено изследване състоящо е от наблюдаван товаропоток между пристанища на Великобритания и български пристанища в период от 6 последователни години. Изчислена е корелацията с Балтийския индекс. Получена е висока корелация 0.6067, което потвърждава хипотезата. По това изследване и решена втора задача. Задачата изчислява корелацията между преминалия товаропоток през Ла Манш и наблюдавания товаропоток между две пристанища на Великобритания и пристанище в България. Също е изчислена и корелация с Балтийския индекс. Получените корелации са добри.

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

Във връзка с тази задача е представена хипотеза, също и направено изследване: Наблюдаван е товаропотока на суровини за тежката индустрия преминаващ през Ла Манш за държавите от ЕС, намиращи се в северозападната част на Европа. Отчетени са преминалите общо около 5400 кораба през Ла Манша за 18 месеца, като е изчислена корелацията между количеството преминали суровини през Ла Манш и БВП на съответните държави. Получен е висок процент на корелация.

II. Преценка на формата и съдържанието на дисертационния труд

Дисертацията е в обем от 222 страници. Структурата на дисертацията е стандартна: въведение; три глави от които първата фактически представлява обзор на литературата; втората методология на изследванията; и третата – фактическите задачи и изследване; приложения. Включени са 39 фигури, 20 таблици и списък на съкращенията. Смятам, че може да бъде съкратена първа и втора глава.

Дисертационния труд е много добре разработен и оформен. Логиката на дисертацията е стройна. Стилът на изложението е научен и ясен. Изпълнени са необходимите проучвания, анализи, обобщения и изводи. Направени са предложения. Предлагаия подход за оценка на морските пазари и най-вече фрахтовия пазар е целесъобразен и приложим за българските морски търговски дружества. Докторантът показва много добра осведоменост, умения за самостоятелна, творческа и научна работа. Използвани са аналитични методи, измервания, визуализация, обобщения и др.

Покриват се изискуемите компетенции за разработване на дисертационен труд. Постигнати са поставените цел и задачи. За улеснение при запознаването с труда, в началото му са дадени списъци на използваните съкращения, фигури и таблици, което оценявам положително.

Авторефератът отразява коректно съдържанието на дисертацията.

III. Научни и научно-приложни приноси в дисертационния труд.

Предложените приноси са с научен и научно-приложен характер. Докторантът разработва свои хипотези, които проверява с направените изследвания. Изследванията в дисертацията са три, всяко от които е уникално, също така с постигнати високи коефициенти на корелация между изследваните променливи на фрахтовия пазар, доказващи верността на хипотезите. Приносните елементи се отличават и в публикациите на докторанта, които са три на брой и публикувани от издателството ВСУ „Черноризец Храбър“. Публикациите са свързани с темата на дисертацията.

Приносът дисертацията може да се обобщи в следните групи:

1. Приложен е оригинален подход при изготвяне на стратегиите за управление на морски търговски флот. В първа глава на дисертацията, която по същество представлява преглед на литературата по темата, са направени изводи по всички раздели, които са използвани при създаването на съответните хипотези.

2. Представени са модел и хипотези за функционирането на фрахтовия пазар, елементите на които са изследвани по научно доказан способ. Направените изследвания са проверени чрез регресивен анализ на измерените променливи на фрахтовия пазар. Проверена е корелацията на променливите на предложената от докторанта функция на равновесие на фрахтовия пазар, които са разгледани в хипотезите. Постигната е голяма корелация, която доказва верността на хипотезите.

3. Изготвени са предложения за система от стратегии за управление на морски търговски флот, които включва всички етапи от инвестицията в нови кораби, тяхната експлоатация и продажба за употреба от други корабособственици или за отпадъчно желязо.

IV. Критични бележки, въпроси и препоръки по дисертацията

1. Трудът може да се представи по-кратко, като се запазят заглавията главите и разделите към тях.

2. Списъкът с литературни източници следва да се подреди според последните действащи изисквания.

Горните бележки имат препоръчителен характер и не омаловажават достойнствата на труда.

Имам следните **въпроси** към докторанта:

1.Какви са източниците и как са събирани измерваните променливи на фрахтовия пазар по трите изследвания на глава трета на дисертацията-Изследване?

2.Какъв е приносът на всяко едно от изследванията по глава трета на дисертацията, във връзка с темата на дисертацията?

3.Каква е структурата на стратегиите за управление на морския търговски флот и как се избягват систематическите и несистематическите рискове в търговското корабоплаване.

V. Заключение

Считам, че дисертацията на Огнян Денчев Костадинов представлява сериозно изследване в значима и актуална област на управлението на морския търговски флот. Предлагам на уважаемите членове на Научното жури да гласуват за присъждане на образователната и научна степен „доктор“ на Огнян Денчев Костадинов по професионално направление 3.7 „Администрация и управление“, докторска програма: „Икономика и управление“.

2.09.2021 г.
гр. Варна

Рецензент:
(проф.д-р Павел Павлов)