

ОСОБЕНОСТИ НА ТЪРСЕНЕТО И ПРЕДЛАГАНЕТО НА МОРСКИ ТРАНСПОРТЕН ПРЕВОЗ ПО ОСНОВНИТЕ ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ В КРИЗИСНИ И СЛЕДКРИЗИСНИ СИТУАЦИИ

проф. д-тн. инж. Асен Недев, ВВМУ, Варна

доц. д-р инж. Анета Георгиева, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна

д-р инж. Росен Атанасов, фирма „Stargate Maritime“, Варна

д-р инж. Димитър Андреев, ВВМУ, Варна

Резюме: В статията са разгледани въпроси, свързани с динамиката на международните морски превози и на подсистемите на търсене и предлагане на превози по море. Посочени са факторите, влияещи върху превоза на основните търговски сегменти, като подробно са анализирани случаите на превоз на течни въглеводороди, на основните масови товари и на контейнерните товари.

Ключови думи: стратегия за управление, фрахтов пазар, бизнес цикли, корабен пазар, търсене, предлагане, транспортни разходи

CHARACTERISTICS OF THE DEMAND AND SUPPLY OF MARINE TRANSPORTATION IN THE MAIN MARKET SEGMENTS IN CRISIS AND POST- CRISIS SITUATIONS

Prof. dts. Eng. Asen Nedev, Higher Naval Academy, Varna

Assoc. Prof. Eng. Aneta Georgieva, VFU “Chernorizets Hrabar”, Varna

PhD Eng. Rosen Atanasov, „Stargate Maritime LTD“, Varna

PhD Eng. Dimitar Andreev, Higher Naval Academy, Varna

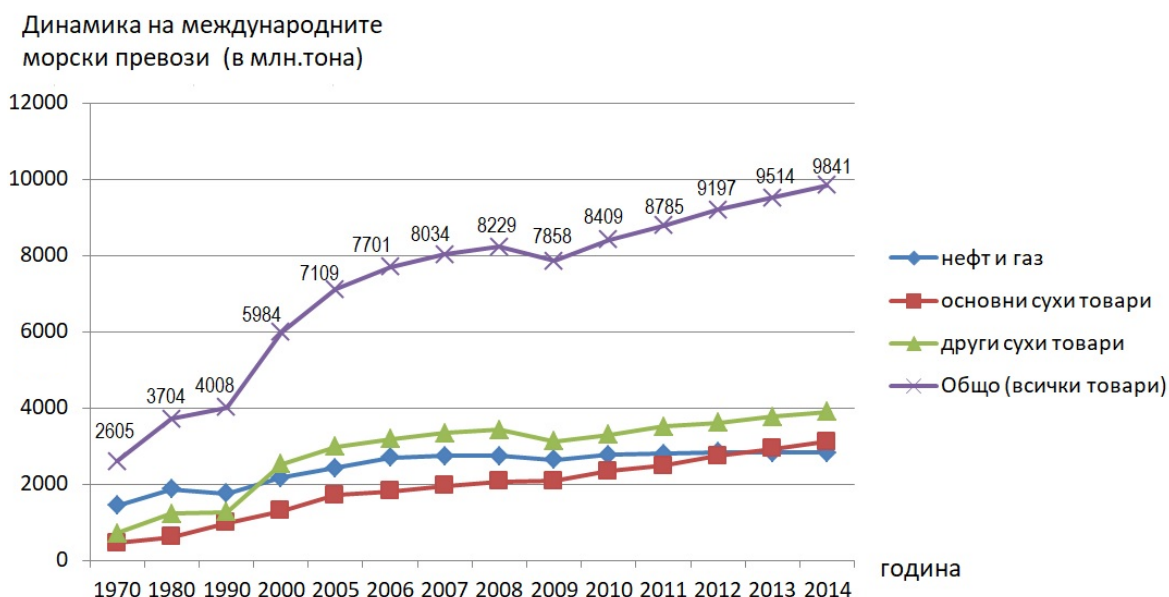
Abstract: The article examines issues related to the dynamics of international shipping and the demand and supply subsystems of shipping by sea. The factors affecting the transportation of the main commercial segments are indicated, and the cases of transportation of liquid hydrocarbons, the main mass cargoes and containerized cargoes are analyzed in detail.

Keywords: management strategy, freight market, business cycles, shipping market, demand, supply, transportation costs

1. Динамика на международните морски превози и на подсистемите на търсене и предлагане на превози по море

Разглеждаме един пълен корабоплавателен цикъл, обхващащ предкризисните, кризисните и възстановителните периоди в интервала от 2000 г. до 2015 г. Използваме като основа общите закономерности на динамиката на световния фрахтов пазар през периода 1970 – 2015 г. анализирани в [1, 2] по данни, представени от изданията на Clarkson Research Services до 2014г. [3].

През този период (фиг.1) се забелязват сравнително устойчивите нарастващи тенденции на все още преобладаващите над останалите видове товари, количества на течните въглеводороди. Количествата на международния обмен на този основен вид товари бележат нарастване от 2153 млн. т. през 2000г. до 2826 млн. т. през 2014г. През най-същественният кризисен период (2008 - 2010г.) се забелязва задържане и намаление на търговската активност [2].



Фиг.1

Динамиката на подсистемата „Търсене на международни морски превози“ е представена в табл. 1, по данните на която са построени диаграмите на търсенето в абсолютни (фиг. 2a) и относителни (фиг. 2b) стойности за периода 2000-2014 г.

Табл.1 Абсолютни и относителни стойности на търсенето по видове товари

година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Танкери	2163	2307	2406	2480	2538	2422	2698	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2829	2826
%	53,3	53,3	52,5	51,4	50,2	47,5	48,3	46,6	45,3	45,1	43,4	41,9	40,3	38,8	37,3
Бълкери	1205	1334	1421	1514	1613	1709	1814	1953	2065	2085	2335	2486	2742	2923	3112
%	31,9	30,8	31,0	31,4	31,9	33,5	32,5	33,1	34,1	35,6	36,6	37,3	38,9	40,1	41,1
Контейнеро вози	598	687	760	832	904	969	1076	1193	1249	1127	1280	1393	1464	1544	1631
%	14,7	15,9	16,6	17,2	17,9	19,0	19,3	20,2	20,6	19,3	20,0	20,9	20,8	21,2	21,5
сума	4056	4328	4588	4826	5056	5100	5588	5893	6056	5854	6387	6673	7047	7296	7569



Фиг.2а



Фиг.2б

На фиг.2а са показани и регресионните зависимости, които апроксимират търсенето на превоз по видовете товари.

Стойностите на коефициента на корелация R показват високата точност на апроксимация.

Изключително бурно развитие през целия период се наблюдава при международната търговия на петте основни масови товари (желязна руда, зърно, въглища, боксити и фосфати) - средно по около 8.4% на год. [3]. При това не са забелязани спадове и през върховете години на кризата 2008 - 2009 год. Количествата на натоварените или разтоварени стоки са нараствали от 608 млн. тона през 1980 год. до 3112 млн. тона през

2014 год. Високите стойности в сектора на превоз на петте основни масови товари през 2010 - 2011 год. се дължат на голямото импортно търсене на желязна руда в Китай. В условията на следващото забавяне на темповете на нарастване на желязната руда, тези високи стойности се поддържат от нейното заместване с другия основен товар - въглищата. Със същите бързи темпове на нарастване, особено в началните години на периода, се е развивала и търговията с контейнерни превози - от 102 млн. тона през 1980 год. до 1631 млн. тона през 2014 год. В следкризисния период през 2012 год. се забелязва едно забавяне на темповете на нарастване на контейнерни превози в 20-футов еквивалент [TEU] и обемите на тези товаропотоци са нарастнали с 3,2% срещу 13,1% през 2010 год. и 7,1% през 2011 год.[3]. Съществена роля при това е изиграло падането на импортното търсене в Европа и възникналата от това верижна реакция в динамиката на глобалните обеми на експорта от Азия.

В групата от товари, означени като „други сухи“ се включват обекти от различни предметни сегменти. От една страна тук се включват класическите товари, известни като „генерални“, към които се наблюдава един намаляващ интерес. От друга страна тук могат да бъдат отнесени специални товари, които не могат да бъдат причислени към вече разглежданите три групи. Самият факт, че през разглеждания период обемът на превозите на такива обособени товари нараства, показва съществуването на преориентация на търговците и превозвачите - от 1123 млн.тона през 1980 год. до 2272 млн.тона през 2014 год. със съществено забавяне през периода 2009 - 2011 год. В отраслов разрез се очаква, че в предстоящите десет години съществен принос в световната стокова търговия ще внесат операции по транспорт на машини и оборудване, транспортни средства, потребителско електрооборудване (напр. компютри, телевизори, перални машини) стоки с промишлено предназначение. Съгласно тези прогнози се очаква към 2025 год. годишното потребление в развиващите се страни да достигне до \$30 трлн., което увеличава вероятността, че в тях ще се намират над половината от милиарда домашни стопанства с годишен доход над \$20,000 [5]. Ако тези прогнози се сбъднат, по всяка вероятност ще се променят и траекториите и динамиката на растежа на търговията. Що се отнася до морските превози по една оценка от 2013 год., темповете на нарастване ще бъдат около 4,2% годишно [3].

Динамиката на процесите на основните пазарни сегменти, участващи във формирането на подсистемата „предлагане на превоз“ в световния фрахтов пазар, е съществено влияеща при определянето на структурата на световния флот, предлагащ транспортирането на стоките от тези сегменти [2]. В рамките на това разглеждане ще включим следните типове кораби: танкери, кораби за превоз на основните пет вида масови товари (бълкери), контейнеровози, кораби за превоз на генерални товари и кораби за превоз на други товари. При това ще ползваме данни, публикувани в материали от поредицата „Обзор на морския транспорт“, представен от изданията на “Clarkson Research Services” в периода от 2008 до 2014 год.[3]. На фиг.3 и табл.2 е представена динамиката на структурата на предлагане на транспорт по сегменти в абсолютни стойности,(фиг.3а) и в процентни съотношения (фиг.3б).

Табл.2. Предлагане на превоз по видове товари

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
танкери	282	295	307	320	334	336	363	378	395	412	450	455	469	472	482
%	45	46	47	47	47	45	45	44	43	42	43	40	36	35	34
Бълкери	276	273	272	277	288	321	330	359	396	438	417	510	623	686	726
%	44	43	41	41	40	43	41	42	43	44	40	44	48	50	51
Контейне- ровози	64	70	77	84	93	98	111	121	133	142	169	186	196	206	216
%	10	11	12	12	13	13	14	14	14	14	16	16	15	15	15
Сума	622	638	656	681	715	755	804	855	924	992	1036	1151	1288	1364	1424



Фиг.3а



Фиг.3б

Превозът на наливни товари, включващи нефт, нефтопродукти и природен газ, поддържа през изследвания период сравнително високи стойности, особено в абсолютни размери, което се отразява и върху структурата на транспортните средства за това. Дедуетът на корабите за превоз на течни товари от 339млн. тона през 1980 год. се е

увеличил до 482 млн. тона през 2014 год. В процентно отношение в общия товарооборот през периода, този дедуейт бележи едно устойчиво намаление - от 49,7% през 1980 год. до 28,5% през 2014 год. [2]. В резултат на активно осъществяващите се в последните години операции по конверсия и предаване за скрап на еднокорпусните кораби, в момента основно се експлоатират двукорпусни нефтоналивни танкери, отговарящи на правилата за безопасност на ИМО и на закона на САЩ за замърсяване, съгласно който от 2010 год. се забранява влизането на еднокорпусни танкери в териториалните води на САЩ. След извършеното обновяване на флота, в момента само 14% от експлоатиращия се тонаж е над 15 години. В 1996 год., когато в експлоатация е бил предаден последният еднокорпусен много голям нефтеналивен танкер (VLCC), са се експлоатирали 376 такива кораба. В началото на 2013 год. от тях са останали само три. Едновременно с това за скрап са предадени 243 танкера. Шестдесет танкера са преоборудвани като плаващи системи за добив и съхранение на нефт, а 70 - в сухотоварни кораби. Някои от старите VLCC се използват като плаващи уредби за добив, съхраняване и претоварване на нефт [3].

В групата на корабите за превоз на основните масови товари се забелязва една нарастваща тенденция, както по абсолютни стойности на световния тонаж, така и в проценти [2]. Най - големите кораби, използвани в момента за морски превози, са корабите за насипни товари „Валимакс“, принадлежащи и експлоатирани от бразилския концерн за добив на желязна руда „Вали“. През април 2013 год. е бил предаден за експлоатация последният кораб от тази серия „Вали Корея“ с дедуейт 402303 тона. Поради това, че първоначално насочваните към Китай кораби не бяха допускани в китайски пристанища с пълен товар, концернът „Вали“ създаде в Малайзия и на Филипините бази за пренатоварване. Поради действащите в Китай ограничения, корабите „Валимакс“, влизащи в китайски пристанища в началото на 2013 год. са били регистрирани като кораби с дедуейт малко под 300,000 тона. От началото на 2016 год. ограниченията постепенно се премахват.

През 2012 год. са спуснати на вода бълкери, които са седем пъти повече, отколкото през 2002 год. В момента обаче се забелязва, че обемите на портфейлите на нови заявки се съкращават и са достигнали до 20% от размерите на съществуващия флот [3].

Относителното тегло на контейнеровозите в световния флот, през изследвания от нас период, се е увеличило над осем пъти. От 11млн. тона (1.6%) през 1980 год., дедуейтът на корабите за превоз на контейнери се е увеличил до 216 млн. тона (12.8%) през 2014 год. В стойностно изражение на контейнеровозите се падат около 52% от общосветовния обем на морските превози [2]. Заедно с продукцията на обработващата промишленост, нараства количеството на превоза на суровини (например кафе), а така също и на рефрижераторни стоки (плодове, колбаси, месо, риба). В момента повечето контейнери не се строят със собствени товаро - разтоварни устройства, а се разчита на специализираното оборудване на терминалите. Тази тенденция е неразривно свързана с постройката на все по - големи кораби без собствени товаро - разтоварни устройства. Относителният обем на корабите без такива устройства расте, като през 2012 год. тонажът на този вид кораби е шест пъти по - голям от останалите. Освен това през 2013 год. са пуснати в експлоатация първите контейнеровози от клас „Triple E“, чиято аббревиатура означава: Енергоефективност, Ефект от мащаба, Екологичност. Това са

кораби с товарместимост до 18000 TEU. В таблица 3 и на фигура 4 е представена динамиката на постъпване в експлоатация на контейнеровози без и с товаро - подедни устройства през кризисния и следкризисния период.

Таблица 3. Доставка на контейнеровози

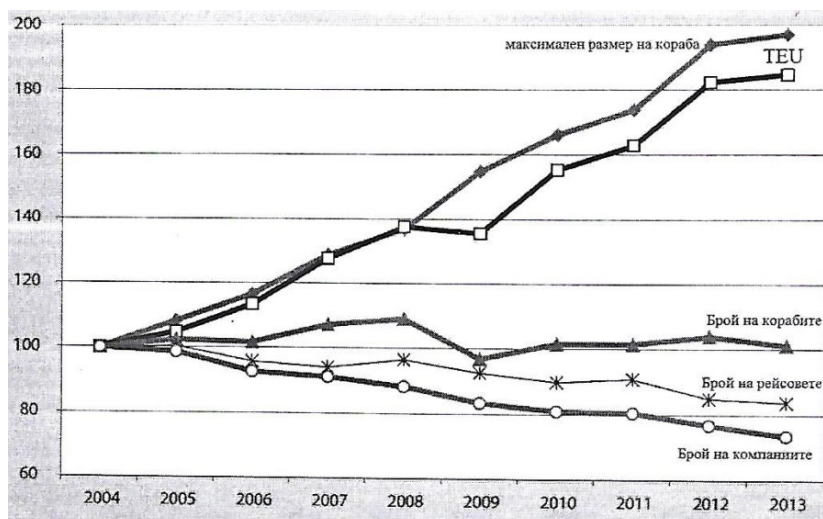
година на построяване		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Без подедни устройства	кораби	217	285	297	321	204	217	159	172
	TEU	847530	1237630	1166968	1319897	978900	1297291	1126977	1161695
	среден размер на кораба в TEU	3906	4343	3929	4112	4799	5978	7088	6754
С подедни устройства	кораби	55	86	102	114	72	48	32	29
	TEU	96010	142104	148268	181322	127394	92117	83728	89476
	среден размер на кораба в TEU	1746	1652	1454	1591	1769	1919	2617	3085
Общо	кораби	272	371	399	435	276	265	191	201
	TEU	943540	1379734	1315236	1501219	1106294	1389408	1210705	1251171
	среден размер на кораба в TEU	3469	3719	3296	3451	4008	5243	6339	6225



Фиг.4

На фиг.5 са представени тенденциите в развитието на световния контейнерен флот за периода 2004 - 2013 год. Проследено е развитието в безразмерен вид на пет фактора, като за база са приети техните индекси през 2004 год. Отбелязваме два факта:

- Товарместимостта и размерите на корабите растат, а броят на компаниите, корабите и рейсове - намалява;
- Влиянието на кризисните години 2008 - 2009 е забележимо.



Фиг.5 Тенденции в динамиката на развитие на флота контейнеровози

През изследвания период се наблюдава снижение на ролята на корабите за превоз на генерални товари, за сметка на преразпределението към контейнеровозите. От 116 млн. тона (17%) през 1980 год. , общият дедвейт на корабите за превоз на такъв тип товари се е намалил през 2014 год. до 77 млн. тона (4.6%). Не бива да се пренебрегва обаче търсенето от търговците на превоз за товари с големи размери и в малки партии, излизащи извън възможностите на контейнерите [2]. В годините след 2010, след бракуването на старите кораби за скрап, специализираният флот за превоз на генерални товари се модернизирва.

По данни на компанията “Дайнамар” [4], от почти 800 кораба, експлоатирани от 25 най - големи специализирани оператори, около 700 са под 25годишни. Новите кораби са съвременни , високопроизводителни и многоцелеви, като осъществяват превози на широк асортимент от стоки — от дървен материал до пакетирани пратки и проектни товари.

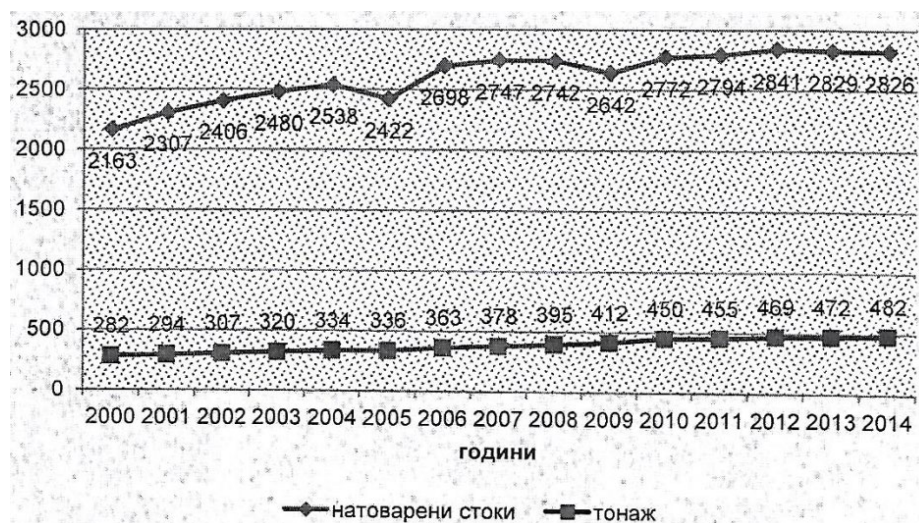
Корабите, включени в категорията „Други сухи товари“, са насочени към задоволяване на някои по - специални изисквания на търговците. Забелязва се тенденция за увеличаване на размерите на корабите в сегмента на танкерите за превоз на химически продукти с цел реализиране на ефект от мащаба. Частта на корабите с дедвейт над 36000 тона е нарастнала от 23% през 2005 год. до 28% през 2014 год. Същевременно относителният обем на малките кораби (под 10000т дедвейт) се е намалил за същия период от 47% до 40% [3].

На базата на приведените данни за динамиката на световната търговия по море на основните видове стоки, а така също на структурата, средните разстояния и интензивностите на експлоатация на корабите от световния флот, са пресметнати тенденциите в измененията на търсенето и предлагането на стоките от основните пазарни сегменти [2].

2. Динамика на факторите, влияещи върху превоза на основните търговски сегменти

2.1. Превоз на течни въглеводороди

На фиг.6а са представени диаграмите на изменение на факторите, влияещи върху търговията на течни товари по море, а на фиг.6б – динамиката на изменение на търсенето и предлагането на превоза в световен мащаб за периода 2000 – 2015 год.



Фиг.6а



Фиг.6б

Числените стойности за построяване на диаграмите са приведени в Табл.4 и Табл.5.

Табл. 4

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Нат.стоки	2163	2307	2406	2480	2538	2422	2698	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2829	2826
Тонаж	282	294	307	320	334	336	363	378	395	412	450	455	469	472	482

Табл. 5

година		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
търсене	млн.	9627	9355	9452	9653	10408	10732	11037	10557	11203	10140	11226	11452	11928	11936	12117
предлагане	млн тона dwt	26659	227046	26520	27439	26210	26600	27760	27837	28120	27800	27960	23181	28510	28710	29500

От диаграмите, представени на фиг.6а и фиг.6б се потвърждава сравнително равномерно нарастващия и предвидим темп на развитие на световната търговия с нефт и нефтопродукти. Взаимното разположение и тенденциите на изменение на диаграмите, определящи търсенето и предлагането на превоз, ни дават обаче основание за две не много благоприятни констатации:

1. През целия период на изследване (1980 - 2015 год.) се наблюдава съществено свръхпредлагане на превозите, което не се очаква да бъде благоприятно от гледна точка на устойчивостта и големината на денонощните фрахтови ставки.
2. Тенденциите на изменение на търсенето и предлагането не дават добри прогнози на корабособствениците за благоприятно и в разумни срокове излизане от кризисния цикъл на излишък на превоз.

За да бъдат предложени някакви разумни мероприятия, ще потърсим някои неформални тенденции на развитие на пазара на танкерните превози. Известно е, че танкерите са основното свързващо звено между нефтодобиващите страни и потребителите на енергоресурси. Това предполага, че раз местването на географската структура на търсенето на нефт и на източниците на предлагане ще води до коригиране на глобалната мрежа на танкерните маршрути. Една прогноза на „Бритиш Петролеум“ предвижда, че се очаква преместване на търсенето на нефт от страните на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) към азиатския регион. Половината от нарастването на потреблението до 2030 год. ще се определя от Китай. По същата прогноза, добивът на нефт в Близкия изток и в Южна и Централна Америка, ще позволи разширяването на търсенето на още около 30%. В глобален мащаб се очаква до около 50% от предлагането да се осигурява от страните в залива (Иран и Саудитска Арабия). Останалите 50% ще се осъществяват по направленията Юг - Север (Бразилия - Северна Америка) и Север - Юг (Русия - Китай - Индия). „Бритиш Петролеум“ прогнозира едно балансирано нарастване на предлагането и търсенето в Африка. Обобщавайки това, се предполага, че динамиката на фрахтовите ставки на танкерния тонаж ще зависи силно от готовността на нефтодобиващите страни и купувачите на този продукт да инвестират в собствения си флот. Така например Китай заявява и вече реализира намерението си да внася нефт със собствен танкерен флот, като е увеличил броя на VLCC от 11 през 2006 год. до 38 през 2011 год. За същия период пазарният дял на европейските корабоводители по маршрута Близък Изток - Китай се е намалил два пъти и е достигнал до ниво от 16%, т.е. конкуренцията е изгубена. [6]. Очевидно е, че за да продължат съществуването си в тези условия, част от танкерните оператори трябва да засилят конверсията на големите си танкери и да се насочат към обслужване на регионални пазари.

2.2. Превоз на основните масови товари

На фиг.7 са представени диаграмите на изменение на факторите, влияещи върху търговията на основни масови товари (количество натоварени стоки и дедует на специализираните кораби (фиг.7а) и на търсенето и предлагането на тези стоки по море (фиг.7б).



Фиг.7а



Фиг.7б

Числените стойности за построяване на диаграмите са приведени в Таблица 6 и Таблица 7.

Табл.6

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Натоварени стоки	1295	1334	1421	1514	1613	1704	1814	1953	2065	2085	2335	2486	2742	2923	3112
Тонаж	276	273	272	277	288	321	330	359	396	438	457	532	623	686	726

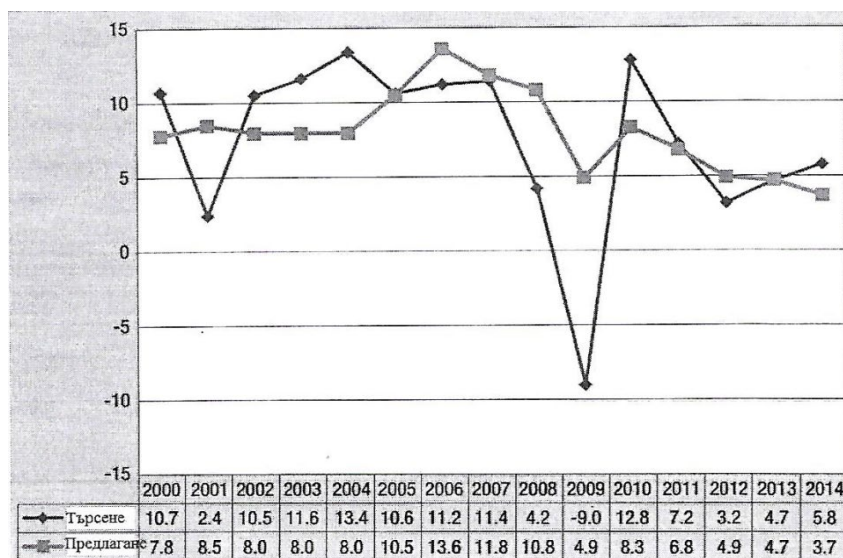
Табл.7

година		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Търсене	млн. тона	7028	7275	7553	8082	8829	9239	9988	10618	11081	10250	12942	13663	14643	15298	16018
Предлагане	млн тона dwt	8324	11818	14500	16780	18750	20590	22260	23810	25606	25540	26784	28520	28960	31220	31330

От диаграмите, представени на фиг.2, фиг.3 и фиг.7 се вижда, че общият тонаж на корабите, насочвани за превоз на масови товари през изследвания период нараства непрекъснато. В резултат на това, съотношението между предлагането и търсенето на превоз е нараствало като през целия период предлагането е било преобладаващо. През този период обаче и търсенето на превоз на насипни товари (желязна руда, въглища и зърно) е било благоприятно и в съответната диаграма не са забележими кризисни периоди. Известно задържане в съотношението „предлагане към търсене“ се забелязва след 2012год. (фиг.7b), което вероятно се дължи на намаляването на темповете на икономически растеж в Китай. Ако тенденцията за разумно понижаване на това съотношение продължи, се очаква едно стабилизиране на фрахтовите ставки около стойности, които макар, че не са най - благоприятните за превозвачите ще бъдат поне устойчиви и прогнозируеми.

2.3. Контейнерни товари

Както вече беше отбелязано, бързата контейнеризация на превозите през последните 20 години, бе обусловена от ред фактори като: строителство на специализирани контейнеровози, увеличение на техните размери и скорости, икономия на мащаба, усъвършенстване на товаро - разтоварните терминали. През изследвания от нас период бяха наблюдавани някои кризисно обусловени фактори (например съкращаване на обема на стоките по основните маршрути на контейнерните превози „Изток - Запад“), а така също и не добре обосновани решения за приемане на инвестиционна политика със силно инерционни процеси (увеличаване на корабния парк). Нашата задача е да установим, доколко взаимното влияние на тези фактори би могло да се отрази върху неустойчивостта на тарифните ставки за периода. На фиг.8 са показани процентните изменения (нарастване и намаляване) на търсенето и предлагането на контейнерни превози през периода 2000 - 2014 год.

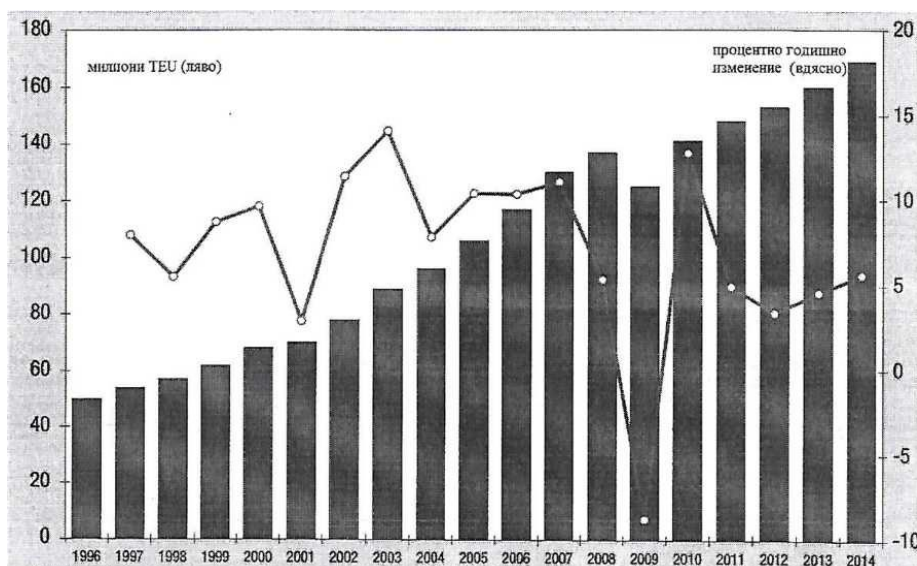


Фиг.8

Вижда се, че процесите на изменение на търсенето и предлагането до 2007 год. са относително стабилни (нарастват в границите между 5 и 10%). След 2007 год. се

наблюдава рязко спадане на търсенето (над 20%) и намаление на темповете на предлагането (около 5%), което е изместено и във времето.

На фиг.9 е показано влиянието на основния фактор на нестабилност (процентното изменение на нарастванията) върху абсолютните стойности на тонажа, търсещ контейнерен превоз през периода 1996 - 2014 год. От съвместната графика се вижда, че същественият намаления на количеството контейнерни единици търсещи превоз би могло да бъде предвидено чрез един анализ на първите производни още през периода 2005 - 2007 год. (данните на фиг.9 са милиони TEU).



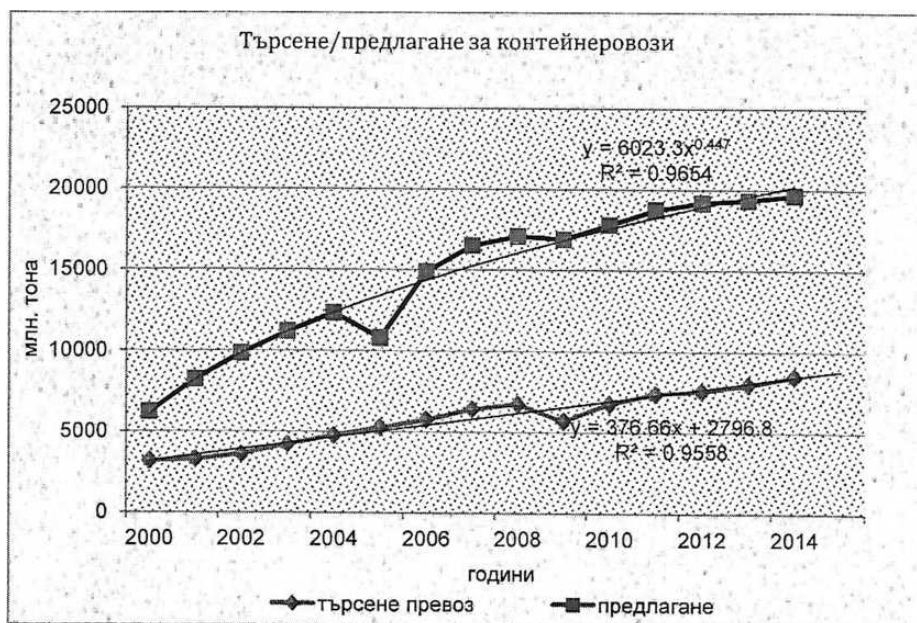
Фиг.9. Глобална контейнерна търговия 1996 – 2014 (Милиони TEU и процентно годишно изменение)

На базата на тези данни е получена динамиката на изменение на търсенето на контейнерен превоз в млрд. тон - мили през периода 2000 - 2014 год. (Табл.1) Що се отнася до предлагането на превоз, то е определено за същия период на вече цитираната Табл.2.

На фиг.10а и фиг.10б са представени диаграмите на световния тонаж (стоки и кораби) и на търсенето и предлагането на превоз.



Фиг.10а



Обобщените данни за динамиката на количеството натоварени стоки дедуета на световния контейнерен флот, търсенето и предлагането на превоз са представени в таблици 8 и 9.

Табл.8. Динамика на натоварените стоки и дедует на контейнерния флот

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2012
Натов. стоки	598	687	760	832	904	969	1076	1193	1249	1127	1280	1393	1464	1544	1631
Тонаж	64	70	77	84	93	98	111	121	133	142	169	186	196	207	216

Табл.9. Динамика на предлагането и търсенето на контейнерния флот

година		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
търсене	млн. тона	3176	3278	3608	4221	4789	5276	5765	6424	6740	6037	6772	7388	7584	7964	8466
предлагане	млн. тона dwt	6200	8233	844	11175	12330	10800	14900	17100	17100	16920	17820	18756	19200	19350	19650

Заклучение

Диаграмите, отразяващи търсенето и предлагането са силно отдалечени една от друга, което предполага вземането на мерки за намаляване на свръхпредлагането на превоз. През периода 2000 - 2014год. са наблюдавани съществени колебания на съотношението „търсене - предлагане“, като през цялото време предлагането е преобладавало над търсенето. Заедно с колебанията между предлагане и търсене върху размерите на фрахтовите цени влияят и позициите на двете страни като: твърдост по време на преговорите на товарособственика, брой на конкурентите на пазара, възможност за използване на алтернативни транспортни видове и др. Като цяло разглежданият период може да бъде наречен „период на излишна превозна способност“, която може би се дължи на по-голямата инерционност на процесите на попълване или

съкращение на флота, голямото време между моментите на сключване на договора за строеж и пускането на кораба на вода и др. Това води до появата на цикличност в морските превози, характеризираща се с периоди на добри или лоши резултати. Вероятно поради това, в края на т.н. следкризисен период, се очаква запазването на ниски и неустойчиви фрахтови цени, които съществуваша през кризата. Това показва, че в условията на постоянно постъпване на нови кораби на вече пренаситения корабен пазар и на неактивната и вяла икономическа конюнктура, се е запазил силният натиск върху фрахтовите цени. От приложените данни се вижда, че през целия изследван период, предлагането и търсенето следват една възходяща тенденция, като стойностите на предлагането преобладават над стойностите на търсене на превоз почти двукратно. Това е основание периода 2000 - 2014 год. да бъде наречен „цикъл на излишък на предлагане“, през който са наблюдавани сравнително ниски цени на фрахта [2], изводи направени в дисертационен труд, разработен под ръководството на проф.А.Недев. Направените до тук констатации и изводи обуславят необходимост от вземане на мерки за намаляване на свръхпредлагането на търговските морски превози.

Литература:

1. А. Недев, А. Георгиева, и др., Динамика на международните морски превозив условията на световна икономическа криза 2023 г. (под печат).
2. Д. Андреев, Модели за оптимално планиране и управление на транспортните и пристанищни дейности. Автореферат на дисертационен труд, 2016 г.
3. Clarkson Research Services , Shipping Review and Outlook (2012d), (2013a), (2013e), (2014c).
4. Dynamar B.V. Dynaliners Trade Review, May
5. United Nations Department of Economic and Social Affairs (2014). World Economic Situation and Prospects 2014. UN publication. S.N. E.14. H. C. 2 N. Work
6. British Petroleum (2013), Statistical review of World energy 2013, June.