

ДИНАМИКА НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ МОРСКИ ПРЕВОЗИ В УСЛОВИЯ НА СВЕТОВНА ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА

проф. дтн. инж. Асен Недев, ВВМУ, Варна
доц. д-р инж. Анета Георгиева, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна
д-р инж. Димитър Андреев, ВВМУ, Варна
д-р инж. Росен Атанасов, фирма „Stargate Maritime“, Варна

Резюме: В статията са разгледани въпроси, свързани с динамиката на търсенето и предлагането на международни морски превози и нейното влияние върху фрахтовите цени при отчитане на реалната икономическа обстановка. Представен е сравнителен анализ на процесите на изменение в количествата на превозваните стоки и на общия дедвейт на световния търговски флот за определени периоди. Проследена е динамиката на тонажа на корабите от световния флот, представено е изменението на търсенето и предлагането на превоз на световния фрахтов пазар през предходен период.

Ключови думи: морска транспортна дейност, фрахтов пазар, търсене, предлагане, транспортни разходи

DYNAMICS OF INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF WORLD ECONOMIC CRISIS

Prof. dts. Eng. Asen Nedev, Higher Naval Academy, Varna
Assoc. Prof. Eng. Aneta Georgieva, VFU “Chernorizets Hrabar”, Varna
PhD Eng. Dimitar Andreev, Higher Naval Academy, Varna
PhD Eng. Rosen Atanasov, „Stargate Maritime LTD“, Varna

Abstract: The article examines issues related to the dynamics of demand and supply of international sea freight and its impact on freight rates, taking into account the real economic situation. A comparative analysis of the change processes in the quantities of transported goods and the total deadweight of the world commercial fleet for certain periods is presented. The dynamics of the tonnage of ships from the world fleet is tracked, the change in the demand and supply of transport on the world freight market during the previous period is presented.

Keywords: maritime transport activity, freight market, demand, supply, transport costs

Въпросът с динамиката на търсенето и предлагането на международни морски превози и влиянието ѝ върху фрахтовите цени е разглеждан в предишни изследвания на колектив с участие на водещия автор на статията. Констатирано е, че цената на фрахтовата услуга е равна на стойността, получена от превозвача, т.е. от корабособственика или фрахтователя за превоза на товара. Тя зависи от много фактори, включително експлоатационни разходи (стойност на горивата, работна заплата на екипажа, техническо обслужване, застраховки и др.), капиталови разходи при покупка на кораба (депозити, лихви, амортизации), разходи за брегово или пристанищно обслужване (такси, административен персонал, аренда), маркетинг и т.н. Фрахтовата цена не се разглежда като резултатна сума на всички плащания по конкретни услуги; към нея се предполага включването на голям брой различни добавки като: горивен поправъчен коефициент, валутен поправъчен коефициент, суми за товарно - разтоварни операции, премии за военни рискове, надбавки за опасност от пиратство, плащане за пломбиране на контейнери и електронна обработка на товара, а така също и суми за предсрочно или забавено обслужване в пристанището и т.н.[5].

Така например на страницата на компанията "Maersk Line" се привежда списък от 107 допълнителни надбавки, които не винаги отразяват себестойността на транспортните услуги. Поради това през юни 2011год. поправъчните коефициенти, прилагани от различните превозвачи са били в диапазона от 10,3% до 16,7% от фрахтовата цена [4].

В тези условия е важно определянето на факторите, от които зависи нивото на транспортните издръжки и фрахтовите цени и как те влияят на товаропотоците, оборота, направлението и структурата на морската търговия. Към тях могат да бъдат причислени превозното разстояние, нивото на конкуренцията на фрахтовия пазар, пристанищното обслужване, ефекта на мащаба, обема на инвестициите в инфраструктурата, вида и стойността на товарите. Измененията на тези фактори водят до нарушения в баланса между търсенето и предлагането на фрахтовия пазар през изследвания период [5].

Въз основа на изложеното по-горе може да се направи извода, че търсенето и предлагането на морски транспорт за превоз на стоки влияе на стойността на фрахта.

През периода 2000 - 2012год. 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 съществуваха 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 [5]. За да отговорим на този въпрос ще разгледаме динамиката на търсенето и предлагането и нейното влияние върху фрахтовите цени.

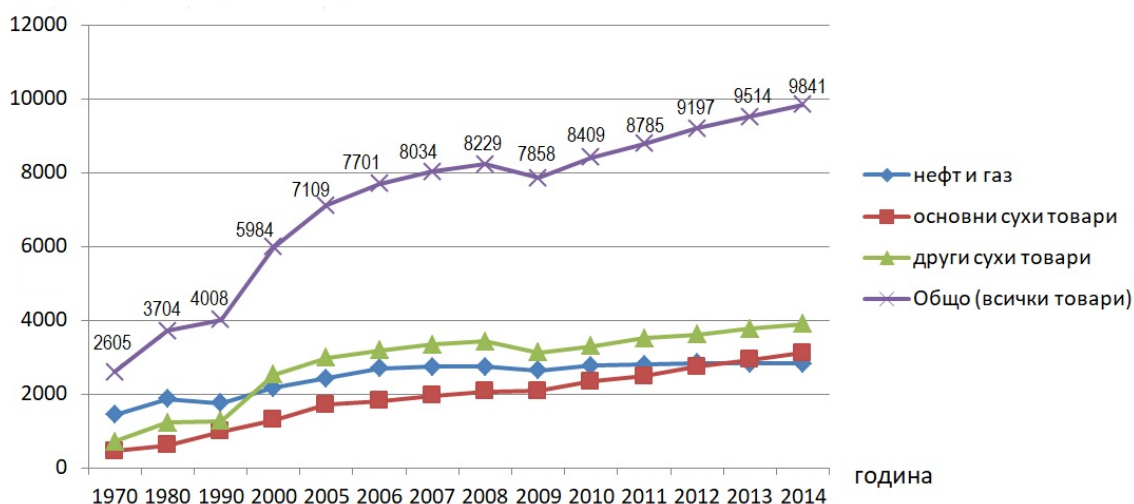
В табл.1 и на фиг.3 е показана динамиката на международните морски превози по видове товари и години за периода 1970 – 2014 год. Източник на данните са различни издания на Shipping Review&Outlook на Clarkson Research Services до 2014 год. [1,2,3]. През този период обемът на стоките, натоварени в световните пристанища се увеличава средно с около 4% на година и след съществен спад през 2009 год. се възстановява, след което достига през 2014 год. до максимална стойност от 9,8 млрд тона. Това количество е разпределено крайно неравномерно в началото на периода, като в края му (2014 год.) се приближава до равномерно. Особено активно нарастване на превозите през разглеждания период се наблюдава в сегмента на петте основни масови товари (желязна руда, зърно, въглища, боксит и фосфати).

Табл.1 Динамика на международните морски превози (в млн. тона натоварени)

година	1970	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
нефт и газ	1440	1871	1755	2163	2422	2699	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2829	2826
основни сухи товари	448	608	988	1295	1709	1814	1953	2065	2085	2335	2486	2742	2923	3112
други сухи товари	717	1225	1265	2526	2978	3188	3334	3422	3131	3302	3505	3614	3762	3903
Общо (всички товари)	2605	3704	4008	5984	7109	7701	8034	8229	7858	8409	8785	9197	9514	9841

Тези данни насочват вниманието ни към неравномерността на динамиката на морската транспортна дейност през периода. Въпреки че, количеството на натоварените стоки не отговаря точно нито на търсенето, нито на предлагането, по тях могат да бъдат определени както тенденциите, така и кризисните периоди на изследваните два показателя.

Динамика на международните морски превози (в млн.тона)



Фиг.1

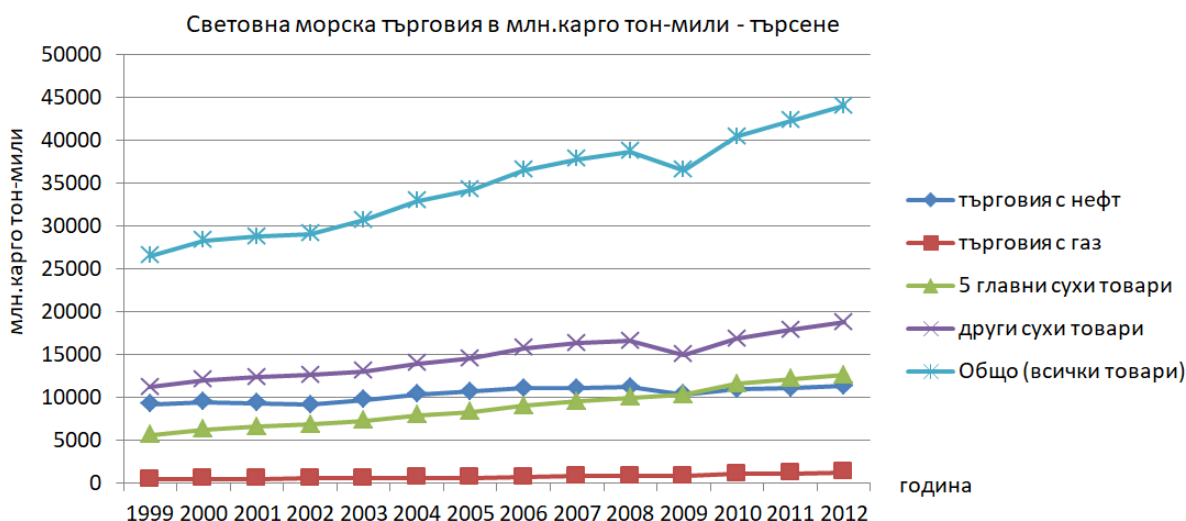
По - ясна представа за влиянието на търсенето и предлагането върху фрахтовите цени може да бъде получена от изследване на динамиката по години на тези два основни

показателя. Добра база за оценка на търсенето и предлагането е транспортната работа. Потенциалната транспортна работа, която по дефиниция се пресмята като произведение на количеството на стоките, за които товародателите търсят превоз и разстоянието между крайните дестинации, може да се приеме като мярка на търсенето. В световен мащаб, в това произведение, участват количествата на товарите, очакващи превоз по всеки от сегментите или техният сумарен тонаж. Средните разстояния за превоз на стоките се различават както по видове стоки, така и по години [5]. Така например сумарното превозно разстояние на желязна руда се е увеличило от 5451 мили през 1998 год. до 6260 мили през 2011 год., като се предполага, че количествата на превозите ще продължат да растат по степента на усвояване на новите месторождения в Арктика и в Западна Африка [2]. Що се отнася до средното превозно разстояние на енергийни и коксуващи се въглища, то се е намалило за същия период от 4998 до 3910 мили, поради интензифициране на стокообмена по маршрута „Китай - Индонезия“ за сметка на „Китай – САЩ“ [1]. Средната дължина на превозите на суров нефт през периода 2000 - 2012 год. се е намалила незначително (само около 1,2%). Като цяло средното превозно разстояние от всички маршрути по всички видове товари е нараснало през периода 1970 год. – 2008 год. от 4600 до 5400 морски мили. Това се дължи в значителна степен на развитието на превозите на петте основни масови товари.

В табл.2 са представени данни за търсенето на превози по основните сегменти (течни, основни масови и други сухи) и по всички видове товари за периода 1999 – 2012 год.[3].

Табл.2 Световна морска търговия в млн. карго тон мили – търсене на превоз

година	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
суров нефт	7761	8014	7778	7553	8025	8550	8643	8875	8836	8965	8138	8688	8762	8918
нефтопродукти	1488	1487	1598	1594	1697	1836	2057	2192	2223	2277	2233	2272	2351	2449
търговия с нефт	9243	9501	9376	9147	9722	10386	10700	11067	11059	11242	10371	10960	11113	11367
LPG	188	199	182	192	187	192	187	195	198	205	193	198	201	213
LNG	267	317	341	360	399	429	444	537	614	660	668	861	955	1065
търговия с газ	455	516	523	552	586	621	631	732	812	865	861	1059	1156	1278
желязна руда	2338	2620	2698	2956	3148	3667	3900	4413	4773	5000	5569	6121	6608	6948
въглища	2196	2420	2564	2577	2771	2901	2984	3103	3177	3260	3060	3540	3664	3763
зърно	1122	1224	1293	1295	1382	1397	1459	1496	1610	1721	1693	1948	1920	1940
5 главни сухи товари	5656	6264	6555	6828	7301	7965	8343	9012	9560	9981	10322	11609	12192	12651
други сухи товари	11191	12058	12347	12587	13072	13975	14570	15759	16390	16646	14988	16829	17861	18754
Общо(всички товари)	26551	28339	28801	29114	30681	32947	34244	36570	37821	38734	36542	40457	42322	44050

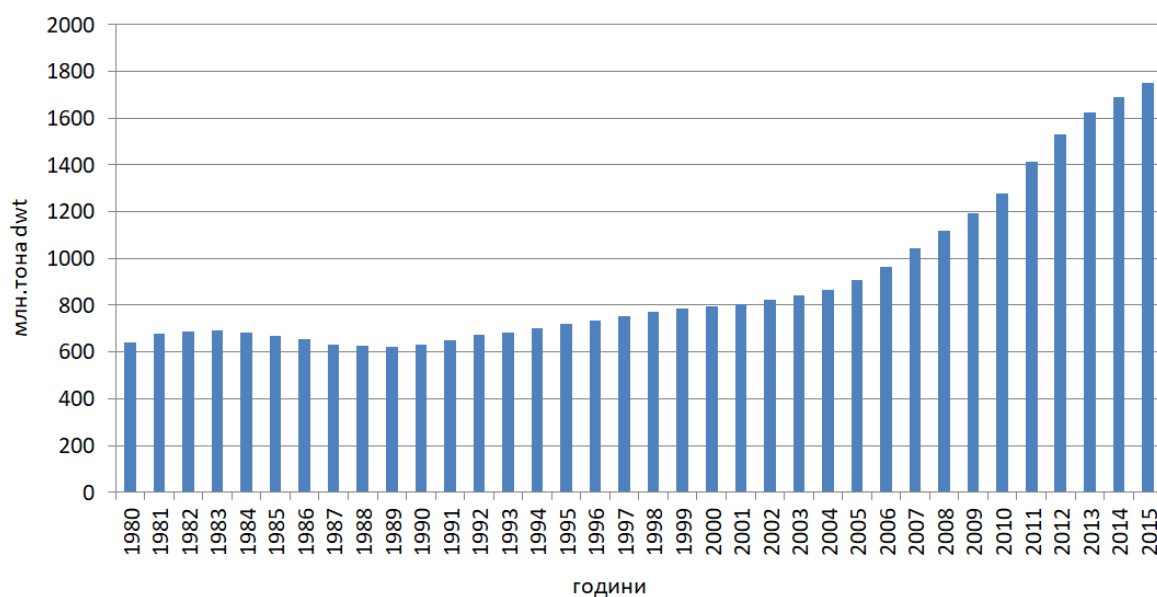


Фиг.2

На базата на тези данни са построени зависимостите до 2012 год. на търсенето и на годишните процентни изменения за всички видове товари, които са представени на фиг.2. Стойностите на търсенето в таблицата и на диаграмата са в млрд. тон - мили [3]. Анализът на тези данни, които по своя характер са подобни на динамиката на стокообмена дава възможност за оценка на успешните и кризисни периоди в световната икономика. Числените и графични данни показват същественото намаление на търсенето на превоз в процеса на най - сериозната криза 2008 - 2009 год. Като основа за оценка на предлагането за различни периоди може да послужи динамиката на процеса на изменение на структурата и общия състав и тонаж на корабите от световния флот. През 2012 год. приключи най - големият исторически цикъл на развитие на корабостроенето по размерите на въвеждане на бруто - регистър тона. В периода 2001 до 2012 год., обемите на въвеждане в експлоатация на нови кораби, са превишили всички досегашни рекорди. Дори след икономическия спад, започнал през 2008 год. годишният дедвейт на корабите, пускани на вода продължава да расте, почти четири години, поради договорите за постройка на нови кораби, сключени през годините преди кризисния период. Въпреки забавянето на темповете на растеж на нови кораби през 2012 год., тонажът на световния флот продължава да расте, като достига през 2015 год. до 1,75 млрд. тона. (табл.3, фиг.3) [5]. Диаграмите за структурата на световния флот през периода 1980 - 2014 год. са построени по данни; приведени в обзорите на Clarkson Research Services 2012, 2013 и 2014 год., измерени в млн.тона dwt.

Табл.3 Динамика на тонажа на корабите от световния флот

Година /тонаж	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
	642	680	686	690	682	668	654	632	625	621	630	651
Година /тонаж	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	674	684	700	719	732	755	773	785	794	803	822	842
Година /тонаж	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	864	907	965	1042	1118	1192	1276	1415	1532	1626	1692	1749

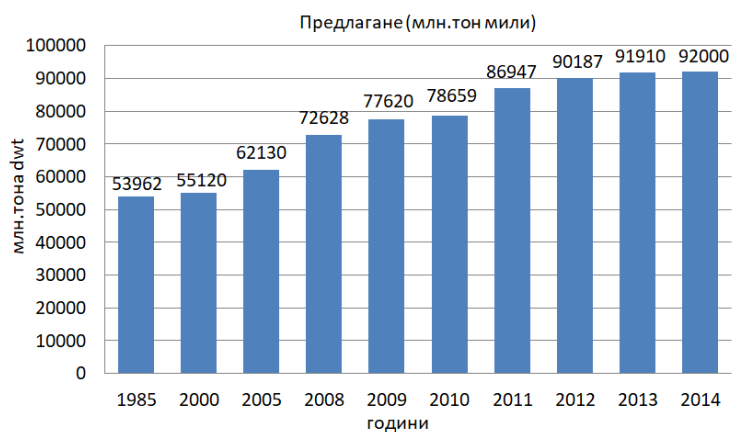


Фиг.3 Динамика на тонажа на корабите от световния флот

Вижда се, че въпреки очевидното снижение на търсенето през 2008 год. и плахите опити за съкращаване на портфейлите на нови заявки през 2009 год, тонажът на корабите, предадени за експлоатация започва да се задържа едва след 2013 год. Основният извод, който можем да направим е, че товарният флот по своя тонаж, реагира на измененията на икономическите условия много бавно, т.е. той е силно инерционен. Данните за динамиката на структурата на флота са база, но в никакъв случай не са измерител на предлагането. За получаване на сравними показатели на търсенето и предлагането може да бъде използван показател, наречен дедуейт тон - мили. Те се получават като произведение на броя на рейсовете по средното разстояние на прехода и дедуейта на кораба или групата кораби. По своя смисъл това е вече посоченият показател, наречен производителност на кораба, групата кораби или целия флот. За разлика от товарните тон - мили показателят наречен дедуейт тон - мили характеризира цялата дейност на флота с товар и под баласт за изследвания период. Този показател не е еквивалентен на показателя на потенциалната превозна способност на флота, тъй като при пресмятането му не се отчита неизползвания корабен тонаж (например кораби, престояващи на котва, чакащи товарни операции и изведени от експлоатация). Ако към неговите стойности бъдат въведени съответни поправъчни коефициенти, те ще описват достатъчно точно диаграмата на предлагане на превоз. В Таблица 4 са представени данни за предлагането на транспортни услуги по основните стокови сегменти за периода 1985 – 2014 год. По тези данни и с помощта на данни, публикувани в обзорите на Clarkson Research Services до 2014 год. е построена диаграма на динамиката на предлагане на световния фрахтов пазар (фиг.4)

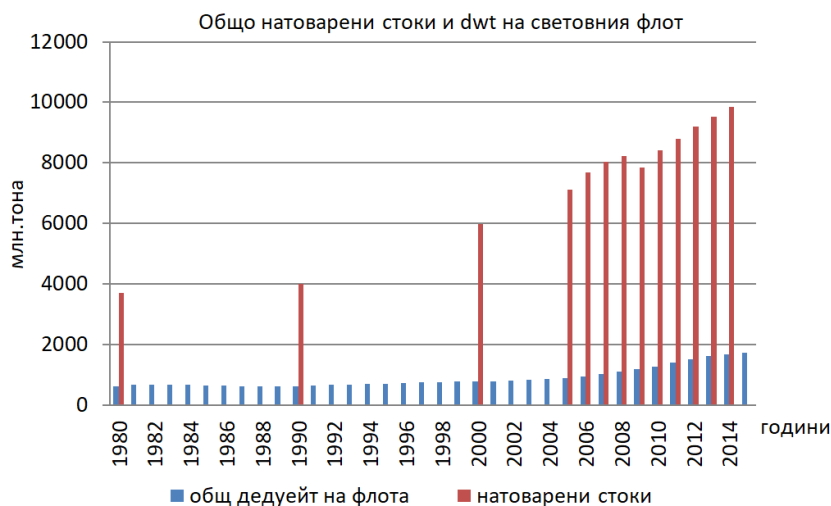
Табл.4

Година	1985	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Предлагане в млн.тон-мили dwt	53962	55120	62130	72628	77620	78659	86947	90187	91910	92000



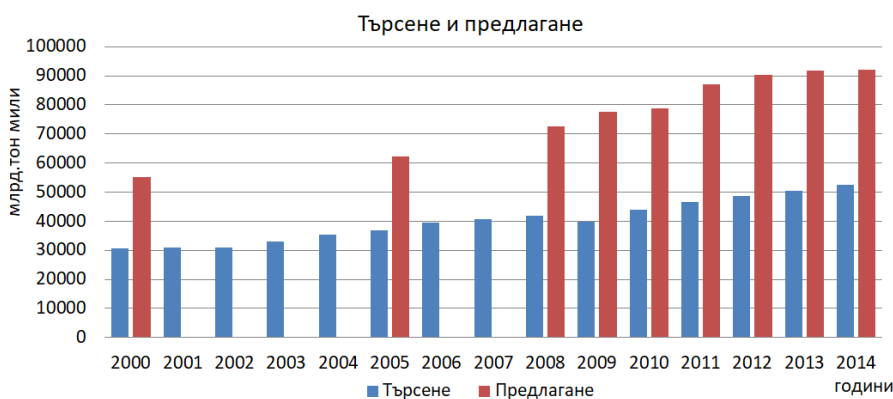
Фиг.4

На фиг.5 е представена за сравнителен анализ динамиката на процесите на изменение на количествата на натоварените стоки и на общия дедуейт на световния търговски флот - от 1980 до 2014 год. (по данни от Review of Maritime Transport - Clarkson Research Services). Изходните данни са посочени в Таблица 1 и Таблица 3.



Фиг.5

На фиг.6 са представени процесите на изменение на търсенето и предлагането на превоз на световния фрахтов пазар през изследвания период.



Фиг.6

Табл.5 Търсене и предлагане на световния пазар

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Търсене в млрд тон-мили	30648	30804	30958	32908	35451	36830	39401	40830	41818	39719	44057	46579	48750	50500	52418
Предлагане в млрд тон-мили	55120					62130			72628	77620	78659	86947	90187	91910	92000
Отношение предлагане/търсене	1.80					1.69			1.74	1.95	1.79	1.87	1.85	1.82	1.76
Разлика предлагане/търсене	24472					25300			30810	37901	34602	40368	41437	41410	39582

На фиг.7 е представена динамиката на изменение на съотношението предлагане/търсене за периода 2000/2014 год. Данните са показани в таблица 5.



Фиг.7

При съпоставка на данните от фиг.5, 6, 7 се вижда, че през изследвания период (2000 - 2014 год.), търсенето и предлагането следват възходяща тенденция, като почти двукратно стойностите на предлагането преобладават над стойностите на търсене на превоз. Това е основание периодът 2000 - 2014 год. да бъде наречен „цикъл на излишък на предлагане“.

Литература:

1. Clarkson Research Services (2012). Dry Bulk Trade Outlook 18 (11).
2. Clarkson Research Services (2012). Is Trade Giving Enough Mileage? World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade. Volume3 №3. March.
3. Clarkson Research Services, Shipping Review and Outlook (2012d); (2013a); (2014c)
4. Lloyd's List (2011). Box carriers display independence currency surcharges, 1. June
5. Д. Андреев, Модели за оптимално планиране и управление на транспортните и пристанищни дейности. Автореферат на дисертационен труд, 2016г.