

**ДИНАМИКА НА ФРАХТОВИТЕ СТАВКИ ЗА ПРЕВОЗ ПО МОРЕ НА
ОСНОВНИТЕ ВИДОВЕ СТОКИ ПРЕДИ, ПО ВРЕМЕ НА И СЛЕД
ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА**

проф. дтн. 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 промените в фрахтовия пазар на танкерни, бълкерни и контейнеровозни превози в периода на икономическа криза 2000-2015 год. Направен е анализ на причините и тенденциите на изменение на морските фрахтови ставки за превоз на основните видове товари на базата на данни за промените в индексите WS и “ConTex”.*

***Ключови думи:** фрахтов пазар, корабен пазар, търсене, предлагане, икономическа криза, тайм-чартърни доходи, индексите WS, индекс “ConTex”*

**DYNAMICS OF FREIGHT RATES FOR TRANSPORTATION BY SEA OF THE
MAIN TYPES OF GOODS BEFORE, DURING AND AFTER THE ECONOMIC
CRISIS**

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 changes in the freight market of tanker, bulk and container transportation during the period of economic crisis 2000-2015. An analysis is made of the causes and trends of changes in sea freight rates for transportation of the main types of cargo based on of data on changes in the WS and “ConTex” indexes.*

***Keywords:** freight market, shipping market, demand, supply, economic crisis, time charter income, WS indices, "ConTex" index*

Целта на изследването е провеждане на анализ на причините и тенденциите на изменение на морските фрахтови ставки за превоз на основните видове товари в един сложен и противоречив глобален корабоплавателен цикъл, през периода 2000-2015 г. Известно е, че нивото на фрахтовите ставки се определя преди всичко от взаимодействието между търсенето и предлагането на морските транспортни услуги[2]. Известно е и това, че важни събития в политическите, природозащитните и икономическите сфери с по-големи или с по-малки значения въздействат на размерите на товарооборота и търсенето на морски транспортни услуги (забавяне на темповете на разтеж на международната търговия, санкции, стихийни бедствия или други природни явления, нормативни мерки, изменения на цените на горивата и др.). Тук ще се опитаме да потърсим влиянието на подобни събития върху колебанията на цените и да прогнозираме някои бъдещи тенденции в конюнктурата на фрахтовите пазари. Периодът на изследване се определя като цикъл, в който се наблюдават икономическа активност и добра прогноза в началото, рязък спад на икономическата активност по време на кризата и дълъг период на мъчително излизане от нея [3]. Като обща характеристика на цикъла в [1,3] е посочено преобладаване на предлагането на транспорт над търсенето, поради което той е наречен „период на излишък на предлагането на морски транспортни услуги“. През този период (особено в началните години на просперитет) бяха увеличени портфейлите на заявките за нови контейнеровози и кораби за основни масови товари. Операторите на танкерни превози се насочиха към временно задържане на тонажа на флотите си, като пренасочиха част от големите си танкери (VLCC и ULCC), като плаващи нефтохранилища. В други пазарни сегменти, като например превоз на сгъстен газ, корабособствениците нямаха алтернатива за временното им изваждане от експлоатация. В следващият текст ще направим сравнителен анализ на динамиката на цените на основните фрахтови пазари през изследвания период.

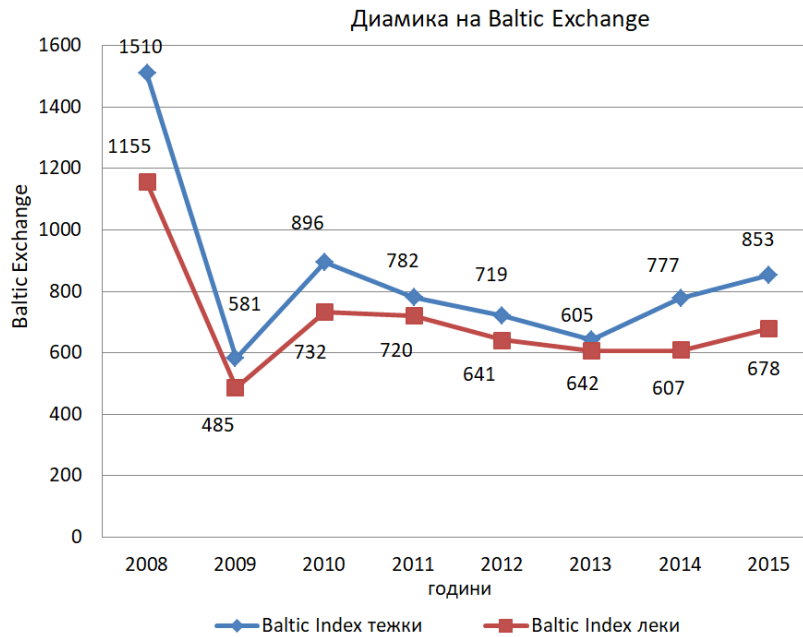
1. Фрахтов пазар на танкерните превози

За оценка на динамиката на този пазар използваме известните в литературата [3,4,6] показатели: спотовите фрахтови ставки по унифицираната скала “World scale”, средния танкерен индекс „Baltic Exchange Index” и средните тайм-чартърни доходи за танкерен тонаж.

В таблица 1 и на фиг. 1 е представена динамиката на индекса Baltic Exchange през периода 2008-2015 г. за танкери превозващи съответно тъмни и светли нефтопродукти [9].

Таблица 1.

година	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baltic Index тежки	1510	581	896	782	719	642	777	853
Baltic Index леки	1155	485	732	720	641	605	607	678



Фиг. 1

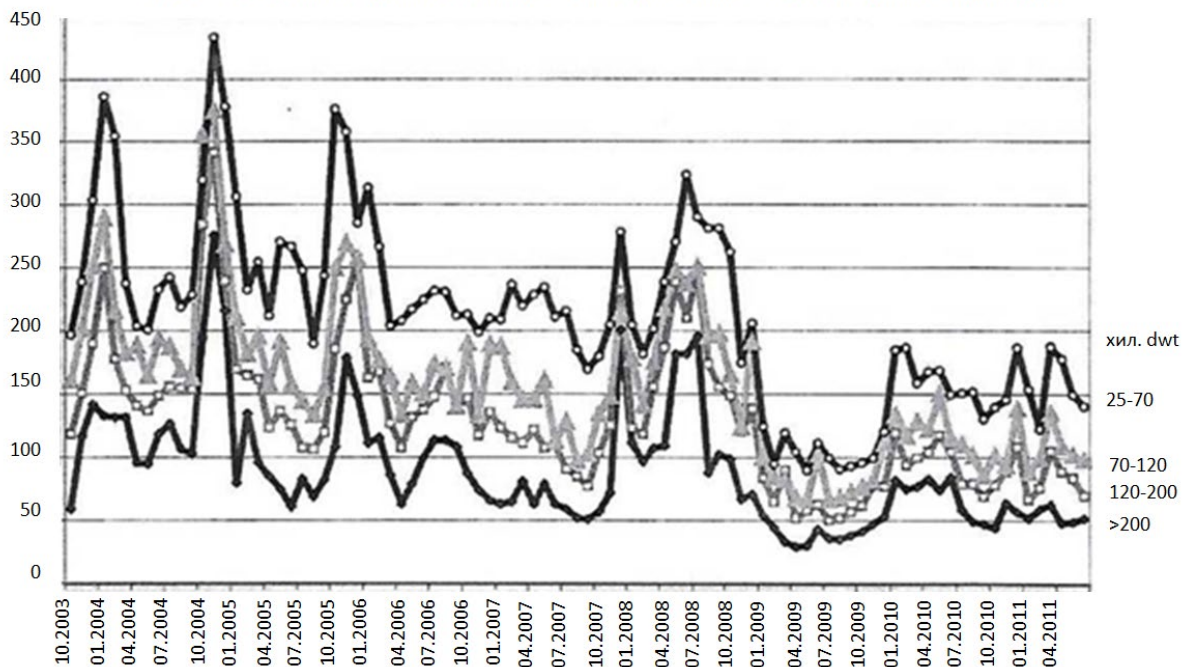
Средното значение на танкерния индекс Baltic Exchange за тъмни нефтопродукти през целия период е с тенденция към намаляване: от 1510 през 2008 год. до 642 през 2013 год. Тенденцията е същата и за светли нефтопродукти: от 1155 за 2008 год. до 605 за 2013 год. Особено забележимо е рязкото спадане на индекса при прехода от 2008 към 2009 год. – почти три пъти. За сравнение спадът на танкерния индекс при прехода от 2011 към 2012 год. за тъмни нефтопродукти е бил 8% (от 782 до 719), а за светли - 11% (от 720 до 641). Основна причина за това е вече установеното рязко спадане на търсенето във върха на кризата. Като цяло тенденциите на изменение на индекса отразяват лошата конюнктура на фрахтовия пазар на нефтоналивните танкери през целия изследван цикъл. Върху тази неблагоприятна ситуация в сектора е оказало влияние следното съчетание от фактори: неактивно (вяло) търсене, ниски темпове на ръста на импорта, изменението на структурата на танкерния тонаж, новите методи за самозадоволяване с нефт от САЩ.

На фиг.2 е показано общото състояние на фрахтовия танкерен пазар за кораби с различни размери за периода 2003 – 2011 год. За да се установят както общите тенденции, така и ефекта от мащаба, са разгледани:

- Кораби с тонаж над 200000 тона dwt;
- Кораби с тонаж от 120000 до 200000 тона dwt;
- Кораби с тонаж от 70000 до 120000 тона dwt;
- Кораби с тонаж от 25000 до 70000 тона dwt.

Данните са взети от секретариата на UNCTAD по информация от поредица издания на Lloyds Shipping Economist и Baltic Exchange, като значенията на Балтийския фрахтов индекс на танкерния тонаж са за първия работен ден на месеца [9, 11].

Общото състояние на фрахтовия пазар за танкерен тонаж за кораби с различни размери



Фиг.2

Без да правим пълен анализ в момента, ще отбележим на първо място съществените намаления на фрахтовите индекси на всички сравнявани кораби през периода от януари 2009 г. до октомври 2009 г. (в граници между 40 и 100 единици на фиг.2). Това очевидно се дължи на факта, че през този кризисен период се наблюдава най-големият излишък на предлагането на превоз (виж [1] – фиг.7). Ефектът на мащабния фактор се изразява в трикратното подобрене на ефективността на превоза с танкер над 200000 dwt в сравнение с най-малкия танкер с тонаж от 25000 до 70000 dwt (в дясно на фиг.2).

За да получим особеностите на динамиката на втория оценен показател (средни тайм-чартърни доходи) по различни маршрути са използвани данни, публикувани в поредица от материали на секретариата на UNCTAD (2008-2015 год.) [11]. Самото изследване е проведено в различни периоди по различни маршрути (от три до седем) от Drewry Shipping Insight [10]. Обхванати са танкери с типоразмери от традиционните групи, използвани при оценките по „World scale“ (виж фиг.2). Източник на данните за денонощните тайм-чартърни ставки в US долари за 10 000 тона полезен товар е [5], а за цените на нефта – [9]. Резултатите за дневните тайм-чартърни ставки, представени на фиг.3, потвърждават вече констатирания от нас съществен ефект на мащаба. Цената на превоза на избраната товарна единица на един 310 000 dwt танкер (\$ 80,6) е съществено по-малка отколкото на най-малкия 47 000 dwt (\$ 288).

Съпоставянето на цените на нефта и на фрахтовите ставки, представени на фиг.2 и фиг.3, показват подобие на динамичното поведение на тези фактори. Подчертаваме това в светлината на вече показаното от нас влияние на цената на бункероването върху експлоатационните разходи на флота. Освен това световните цени на нефта и на транспортните услуги са положително корелирани с общия икономически ръст. В периоди на икономически растеж търсенето на морските транспортни услуги и цената

на нефта растат. Някои източници обаче констатираат, че в определени периоди корелацията между тези показатели може да бъде отрицателна.



Фиг.3

На базата на анализа на данните, представени на фиг.2 и фиг.3 могат да бъдат направени следните изводи за състоянието на фрахтовия пазар на нефтоналивни танкери.

Процесите на изменение на фрахтовите ставки през периода 2011 – 2015 год. се характеризират с недобри тенденции на постепенно намаляване. Отбелязваме също така и тяхната неустойчивост, която се дължи вероятно на случайни външни влияния. Получените зависимости са съществено неустойчиви и трудно могат да бъдат добра основа за средносрочно прогнозиране. Това се отнася особено за средните тайм-чартърни доходи за танкерен тонаж, които са силно волатилни, най-вероятно под влияние на фактори, които трудно могат да бъдат отчетени и обяснени (фиг.3). Тук не можем да не отчетем факта на други пазарни влияния: суровият нефт се използва за над 70 000 наименования на готова продукция, като медикаменти, синтетични влакна, торове, лакови покрития, акрилни материали, пластмаса и козметика, намаляването на търсенето на които може да предизвика резки и непредсказуеми колебания на фрахтовите ставки на танкерните превози.

Що се отнася до средните стойности на спотовите фрахтови ставки по унифицираната скала "Worldscale", те са сравнително по-устойчиви, поради огромния обем на статистиката, по която са получени и могат да бъдат добра база за краткосрочни прогнози. Тези данни са отразили същественото понижение на индекса WS през периода 02.2009 г. – 10.2009 г., но не са били правилно анализирани от корабособствениците, чиито портфейли на заявки на нови кораби са продължили да се запълват и през кризисния период. Можем да твърдим, че провеждането на един анализ на производните към кривата на фиг.2 веднага след юни 2008 г., когато тя е преминала през локалния си максимум (WS=300) е можел да предпази корабособствениците от неразумни действия. Провеждането на такъв анализ би могло да

доведе до действия, които да омекотят тежкия срив до стойности WS=40 и до по-бързо и по-стабилно възстановяване през 2011 и 2012 г.

Най-добри за фрахтовите ставки през 2010 г. са били първите и двата последни месеца на годината, което е свързано със сезонните колебания на търсенето в основните пазари на енергопотреблението. През първото тримесечие на 2011 г. фрахтовите ставки за всички типове кораби са се понижали средно с 16% в сравнение с аналогичния период на 2010 г., въпреки че са продължили да превъзхождат с 23% цените от първото тримесечие на кризисната 2009 г. През цялата 2010 г. са били построени 743 нови танкера от различни типове. От тях 300 кораба са били за превоз на химикали и нефтопродукти, 107 са продуктовози, а 121 за превоз на суров нефт. През 2011 г. портфейлът на заявките за нови танкери включва 611 кораба с общ дедукт 105 млн.т., което отговаря на около 27,5% от съществуващия флот [3]. Тези факти определят недобри перспективи за периода, който се смяташе за следкризисен. Това потвърждава вече направения от нас още през 2017 г. извод [1,3], че се очертава една неблагоприятна тенденция за фрахтовите ставки и доходността на корабособствениците, поради което периодът 2000-2015 г. беше наречен „Цикъл на излишък на предлагането на фрахтовия пазар“. [3]

2. Фрахтов пазар на морските превози на основните сухи масови товари

На този пазар, известен още като „бълкерен“ се осъществяват превозите на петте основни вида сухи масови товари: желязна руда, зърно, въглища, бокситни и фосфатни руди. Ще проследим динамиката на изменение на фрахта на този пазар през целия изследван период, като ще направим обстоен анализ на 2010, 2011 и 2012 г., които са характерни за начина на излизане от кризата. При анализа ще използваме следните данни:

1. Фрахтови индекси на сухотоварен тонаж, съставени от Института по икономика и логистика на морския транспорт – УК, публикувани в UNCTAD 2011, 2012, 2013, 2014 и 2015г. [4,5,11].

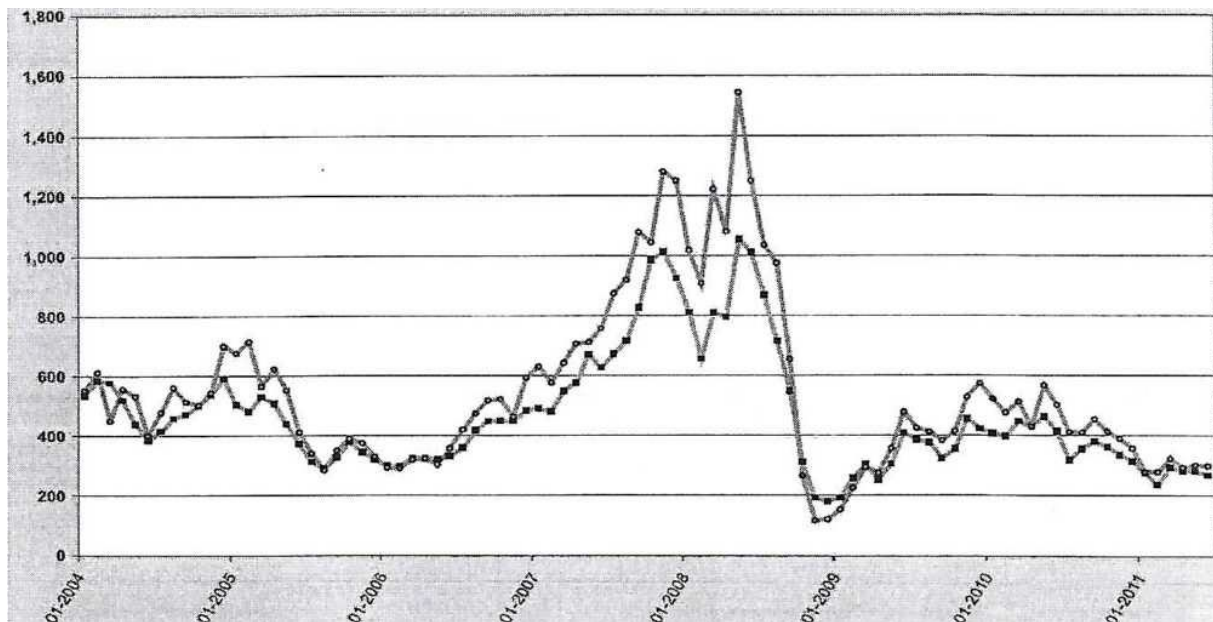
2. Средни денонощни доходи на корабите в \$US/ден, публикувани в изданията на Clarkson Research Services и UNCTAD.

В табл.2 и на фиг.4 са представени фрахтовите индекси за сухотоварен тонаж по месеци за периода 2007-2011 г. (Shipping Statistics and Market Review).

Табл.2. Фрахтови индекси за сухотоварния тонаж, 2007 – 2011 год.

Период	Сухотоварен трампов тайм-чартърен тонаж (1972 год.=100)					Сухотоварен трампов рейсов тонаж (1985 год.=100)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Януари	491	812	193	408	276	632	1018	154	523	281
Февруари	480	657	259	398	237	577	908	227	476	280
Март	550	810	305	447	294	644	1221	296	514	325
Април	576	795	254	430	282	707	1080	277	430	294
Май	671	1055	306	463	282	712	1544	358	568	303
Юни	626	1009	410	415	269	759	1250	479	503	300
Юли	673	868	388	319		875	1036	426	413	
Август	718	716	377	357		920	976	413	411	

Септември	828	550	325	381		1078	657	385	455	
Октомври	985	313	357	363		1044	267	416	414	
Ноември	1013	192	457	336		1280	117	529	391	
Декември	926	181	423	316		1251	121	575	358	
Средно годишно	711	663	338	386	273	873	850	378	455	297



Фиг.4. Фрахтови индекси за сухотоварния тонаж 2004 – 2011 год.

Табличните и графичните данни са разделени в 2 групи:

- Трампов тайм-чартърен тонаж-кораби, отфрахтовани за определен период от време;
- Трампов рейсов тонаж – кораби, отфрахтовани за един рейс.

2.1. Анализ на динамиката на бълкерния фрахтов пазар през изследвания период

2.1.1. Период на стабилно равновесие 2004-2006 год.

Този период, посочен в началото на графиката на фиг.4 се характеризира с относително стабилни стойности на фрахтовите индекси и при двата начина на чартиране. Постепенното повишение на отношението „предлагане-търсене“ в тесни граници (1,66-1,74) [1] е предпоставка за сравнително добра търговска конюнктура при прогнозируеми фрахтови индекси между 350 и 450 единици. Отбелязваме, че при прехода от 2006 год. към 2007 год. е регистрирана достатъчно висока средна стойност на доходите при корабите от категория „Кейпсайз“ от \$161000/ден, а на корабите от клас „Панамакс“ тя е \$79375/ден.

2.1.2. Анализ за 2007-2008 год.

Това са най-благоприятните предкризисни години, през които фрахтовите индекси са достигнали максималната си стойност от 1570 единици. В края на този период денонощният доход на корабите от клас „Кейпсайз“ е достигнал на 05.06.2008год. до рекордната си стойност от \$244000/ден [3]. През същата година цената на кораб от този клас е била 132 млн.\$, т.е. три пъти по-голяма от цената през 2009 год. Преминаването

на показателите на доходността в края на 2008 год. през максималната им стойност би трябвало да предупреди корабособствениците за по-внимателна инвестиционна политика. Те обаче не са отчели тенденциите за намаляване на търсенето на превоз и са продължили запълването на портфейлите си с нови поръчки.

2.1.3. Анализ на опитите за излизане от кризата 2009-2010 год.

Периодът започва с тотален срив на фрахтовите ставки за двата вида чартиране с около 70% и достигане на най-ниските им стойности след 2000 год. Тежестта на този срив е можела да бъде намалена с помощта на действия за намаляване на предлагането на превоз в случай, че е бил проведен коректен анализ на съотношението „предлагане-търсене“ на превоз. През 2010 год. фрахтовите ставки за сухотоварен тонаж са нарастнали с 15% от абсолютния минимум от 170 до 250 единици. Въпреки това тези ставки изостават с над 70% от високите си стойности през 2007 год. и началото на 2008 год. [3,4]. С особено нестабилно поведение се характеризира динамиката на дневните приходи на бълкери от клас „Кейпсайз“, представени на фиг.5. Като пример посочваме, че цените при фрахтоване на кораб от този клас за рейсове от Далечния изток за Европа са се снижили от \$59730/ден през април 2010 год. до \$13575/ден през юли 2010 год. При превозите в обратна посока (Европа - Азия) съответните стойности на фрахта са били \$20664/ден до минус \$3371/ден, т.е. корабособствениците са субсидирали загубите на фрахтователите при връщането на кораба [3]. Това се обяснява с ограничения от природен характер в Австралия и от административен характер в Индия.

Аналогична е динамиката на фрахтоването на желязната руда за Китай, на която се пада около 63% от всички морски превози. Фрахтовите цени на корабите тип „Кейпсайз“ по маршрута Бразилия-Китай са се движили така: през 2008 год. \$64050/ден, през 2009 год. - \$13900/ден, през 2010 год - \$29830/ден, като се очаква тяхното понижение да достигне до 40%. Що се отнася до средните доходи, които носят корабите „Кейпсайз“ в тайм-чартърен еквивалент, в UNCTAD 2011 се привеждат следните данни: 2008 год. – \$116175/ден (имало е една моментна стойност от \$300000/ден); 2009 год.- \$35283/ден; през 2010 год.-\$40308/ден; през февруари 2011 год. - \$17500/ден. В края на периода, когато най-големите добиващи концерни са получавали огромни печалби, доходността на корабособствениците е била най-ниска от 2002 год.

Пазарът на дългосрочно фрахтоване на тайм-чартърен тонаж не е бил оживен. През 2008 год. 45% от корабите са се фрахтовали на кратки срокове (под 6 месеца). През 2009 год. този показател е достигнал до 52%, а през 2010 год. 60%. Броят на корабите, отфрахтовани на дълъг период (над 24 месеца) се е намалил от 18% до 8%. Това показва, че корабособствениците са считали, че пазарът е нестабилен, но са очаквали, че доходите може би ще превишат експлоатационните издръжки. В началото на 2010 год. за петгодишен кораб клас „Кейпсайз“ с дедеуейт 200 000 тона са предлагали \$39700/ден, докато през 2009 год. - \$19700/ден, а февруари 2011 год. отново се е снижил до \$18000/ден. Понижението на фрахтовите ставки се отразило, макар и не толкова рязко и върху цената на корабите (табл.3).

Табл.3

Година	2008	2009	2010	2011
Цена на кораб, клас „Кейпсайз“ млн.\$	123,2	47,3	54	48

Приключвайки с анализа на динамиката на фрахтовия пазар на сухотоварен тонаж през този период, не можем да не отбележим, че основната причина за неблагоприятното поведение, особено що се отнася до корабите от клас „Кейпсайз“ е излишъкът на предлагане, получен в резултат на неадекватните действия на корабособствениците. През 2010 год. ежемесечно са се спускали на вода по 69 бълкера с общ дедуейт от 6,2 млн.тона, докато през 2000 год. този обем е бил 16 кораба с 1,6 млн.тона. Това „увлечение“ на корабособствениците е продължило през следващите години с ежемесечна заявка от по 55 нови бълкери, с което се увеличило пренасищането на пазара (с над 20% от дедуейта на съществуващия флот). [3,5].

Така посочените и обобщени факти и тенденции са основание да потвърдим вече направените в [3] изводи:

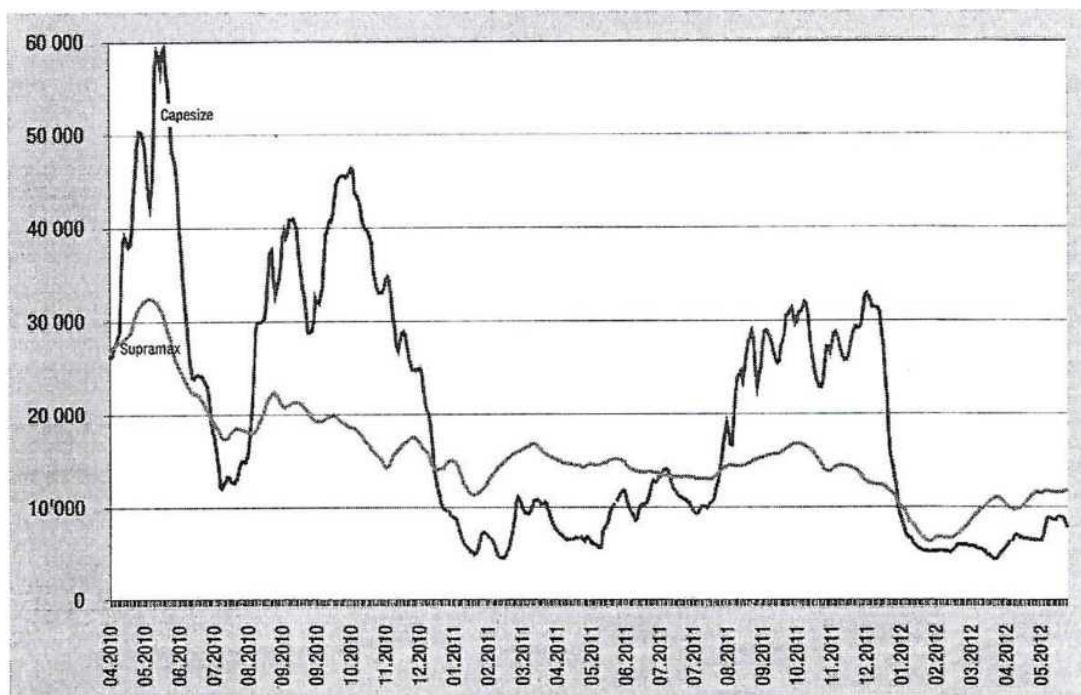
През следкризисната 2010 год. търсенето на превоз за основните масови товари се е повишило с 11%, а превозната способност на корабите е нараснала с 16%, в резултат на което съотношението „предлагане-търсене“ продължава да расте. Излишното предлагане на кораби, голяма част от които са били поръчани в предходни периоди на икономически подем, е причина за ниските стойности на фрахта в разглеждания сектор. Цената на новите кораби ще се намалява поради излишък на производствени мощности на корабостроителниците, с което се очертава една нерадостна перспектива за ниски фрахтови цени за корабособствениците.

2.1.4. Анализ на 2011 – 2013 год.

За анализаране на фрахтовия пазар през този период са използвани денонощните доходи от експлоатацията на четири типа бълкери (Хендисайз, Супрамакс, Панамакс, Кейпсайз) [5] и данните за динамиката на Балтийския фрахтов индекс по сведения на London Baltic Exchange [7]. В табл.4 и на фиг.5 са показани денонощните доходи при тригодишен тайм-чартър на корабите, за които става дума.

Табл.4. Оценка на тригодишните тайм-чартърни ставки за бълкери 2011-2013 год. (хил.\$ на ден)

	Handysize 37 000 dwt		Supramax 55 000 dwt		Panamax 75 000 dwt		Capesize 176 000 dwt	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Януари	13.0	10.5	15.2	11.0	16.5	11.0	12.0	12.0
Февруари	13.0	9.5	15.2	10.0	16.7	10.0	20.5	11.0
Март	13.1	10.5	15.5	10.8	17.0	10.9	20.5	10.0
Април	13.5	10.7	16.3	11.0	15.5	11.2	16.0	11.5
Май	13.1		16.0		16.5		13.5	
Юни	12.5		15.0		14.0		12.0	
Юли	12.0		14.0		13.0		12.5	
Август	12.5		14.0		13.5		14.5	
Септември	13.0		14.5		14.0		16.5	
Октомври	13.5		14.5		14.0		17.0	
Ноември	12.0		13.0		13.0		16.0	
Декември	11.3		12.5		12.5		18.0	
Средно годишно	12.7	10.3	14.6	10.7	14.7	10.8	15.8	11.1



Фиг.5. Дневни приходи от бълкери (2010 - 2012год), в \$/ден

От фиг.5 се вижда, че и през този период бълкерите от клас „Кейпсайз“ се намират в по-сложна ситуация на пазара, в сравнение с по-малките кораби (например „Супрамакс“). От м.януари до м.август 2011 год. и от м.януари 2012 год. до м.октомври 2012 год. денонощният доход от корабите от този клас е по-малък от доходността на по-малките кораби. Проследявайки денонощния доход на корабите от този клас, отбелязваме силно колебателен процес с намаляваща тенденция: VI.2008г. - \$244000/ден; IV.2010г. - \$26000/ден; VI.2010г. - \$58500/ден; VII.2010г. - \$12500/ден; X.2010г. - \$42000/ден; I 2011г. - \$5500/ден; VII.2011г. - \$9500/ден; XII.2011г. - \$32000/ден; II.2012г. - \$5500/ден. Подобна намаляваща тенденция се наблюдава и при корабите от клас „Панамакс“. По сведения на Clarkson [8] в началото на 2010 год. при брой на корабите от този клас 1612, средната тайм-чартърна ставка е била в диапазона \$24000 - \$15000/ден. В началото на 2011 год. флотът се е увеличил до 1818 кораба, а фрахтовите ставки са спаднали до \$11000 - \$15000/ден. В 2012 год. тази тенденция не се е пречупила и броят на корабите е достигнал до 2035, а средната денонощна тайм-чартърна доходност е спаднала до \$8000 - \$9000/ден, като е достигнала до най- ниското си ниво от м. юли 2008 год. По данни на Baltic Exchange е било възможно фрахтоването на кораб от клас „Панамакс“ по маршрута САЩ – Европа през м. февруари 2012 год. за \$4000/ден. С активизирането на сезонните превози на зърно от Южна Америка в края на март, фрахтовите цени на спотовия пазар са се повишили временно, но през м. май този темп е изчезнал.

Най-голям принос по броя на новите кораби, предадени за експлоатация през 2012 год. е бил регистриран отново на пазара на корабите от клас „Кейпсайз“. За една година са пуснати на вода 280 кораба от този клас [10], което е „натискало“ предложенията на фрахтовия пазар и е обусловило ниското ниво на доходите. При увеличението на флота

на корабите „Кейпсайз“ през 2012 год. с 12% (наистина по-малко в сравнение с увеличението от 19% през 2011 год. [12]), капацитетът на корабите в този сектор се е увеличил повече от два пъти над обема на превоза на желязна руда, осъществяван предимно с корабите от този клас. Поради този дисбаланс на пазара средните денонощни доходи на кораба от клас „Кейпсайз“ е достигнал през 2012 год. до \$8356/ден, което означава снижение от 54% в сравнение с 2011 год. Кратковременен ръст на ставките до нива \$12000 – 22000/ден се наблюдава през четвъртото тримесечие на 2012 год. благодарение на повишението на китайското импортно търсене на желязна руда.

В средно тайм-чартърните ставки по корабите от този клас през 2012 год. са били по-ниски – факт, който се е наблюдавал през цялата година. В началото на 2012 год. тайм-чартърната ставка на кораби с дедуейт 170 000 тона е била \$17562/ден, а в края на декември тя е паднала до \$11750/ден. Това намаление изглежда катастрофално в сравнение с рекордната средна стойност на доходите от \$161 000/ден, регистрирана през м. октомври 2007 год. [3]

С увеличението на превозната способност на флота „Панамакс“ с 13%, свръхпредлагането продължава да оказва натиск върху фрахтовия пазар, независимо от нарастването на търсенето на енергитични въглища през 2012 год. с 12%. В условията на понижението на средните денонощни доходи с 49%, те достигнаха до \$ 5838/ден. В тези условия корабособствениците са експлоатирали корабите си при показатели на доходността, недостигащи до средните нива, необходими за покриване на базовите издръжки.

Тайм-чартърните ставки на корабите от клас „Панамакс“ също са били подложени на значителен натиск през 2012 год. Годишната тайм-чартърна ставка на бълкер с дедуейт 75000 тона в началото на 2012 год. от \$11100/ден е паднала в края на декември до \$7750/ден.

За сравнение ще посочим, че средният денонощен доход на корабите от този клас е бил през м. октомври 2007 год. \$79 375/ден. [3]

При корабите от клас „Хендисайз“ през 2012 год. темповете на разширение на флота са били значително по-малки. В сравнение с 2011 год. флотът от този клас се е увеличил с 1%. Въпреки това понижението на фрахтовите ставки е продължило през цялата година. Годишните тайм-чартърни ставки за кораби с дедуейт 30 000 тона от \$9750/ден през януари са спаднали до \$7250/ден през декември. В Атлантическия басейн ставките на корабите от тази категория са били съответно \$8600/ден през януари 2012 год. и \$7000/ден в края на годината.

Фрахтовите ставки на корабите клас „Супрамакс“ в Тихоокеанските маршрути са били в началото на 2012 год. \$11300/ден, а в края на годината \$7900/ден. В Атлантическия басейн те са били по-високи: \$16500/ден в началото и \$ 9900 в края на годината. Тези колебания могат да бъдат обяснени с нестабилността на търсенето, предизвикана от намалението на обема на превоза на индийска желязна руда, а така също и от спускането на вода на голям брой кораби от азиатските корабостроителници.

Основният извод от този анализ е, че недостигането на добрите предкризисни показатели на пазара на бълкерните морски превози, се дължи на неадекватната инвестиционна политика на корабособствениците, довела до пренасищане на предлагането и до съответната реакция на натиск върху доходността на експлоатацията.

3. Фрахтов пазар на контейнерните превози.

Бързото развитие на контейнеризацията през последните 20 години се обяснява със съчетаването на редица фактори, като поява на специализирани кораби, увеличаване на техните размери с цел икономия от ефекта на мащаба, подобряване на условията за товаро - разтоварните операции, както на корабите, така и в терминалите и др. В [1] е посочена небалансираността на темповете на нарастване на търсенето и предлагането на пазара на контейнерните превози. През периода след 2008 год. се наблюдава рязък спад в търсенето на превоз, временно частично възстановяване и продължаваща тенденция към преобладаване на предлагането. Въпреки че, около 40% от контрактите за нови кораби не бяха изпълнени, дедуейтът на световния контейнерен флот продължи да расте. В 2010 год. той се е увеличил с 14.7 млн. тона или с 8,7%, през 2011 год. със 7%, а през 2012 год. глобалното предлагане е нараснало с 5,2%. В следващото изложение ще проследим до каква степен постоянното постъпване на нови кораби в условията на неактивна икономическа конюнктура се е отразило върху натиска на фрахтовия пазар.

В Таблица 5 е представена динамиката на фрахтовите ставки в сектора на контейнерните превози по традиционните маршрути през периода 2009 - 2013 год. (в абсолютни стойности и в проценти по отношение на предходната година). Анализирани са направленията:

- Тихоокеанско направление
- Далечен Изток – Европа
- Север — Юг
- Вътрешноазиатско

По всеки от 13-те маршрута в четирите направления са посочени фрахтовите контейнерни ставки в долари за превоз на 40 и 20- футови контейнери (FEU - 40 Foot Equivalent Unit; TEU- 20 Foot Equivalent Unit). Източник на данните са различни издания на Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services [7].

Тези данни дават добра представа за състоянието на фрахтовите пазари по години, но не позволяват анализирането на особеностите на отделните маршрути, които могат да зависят от такива фактори като средни превозни разстояния, големина и скорост на корабите и т.н. На тяхната основа правим следните констатации:

След катастрофалната 2009 год. следва едно частично възстановяване на фрахтовите пазари по основните направления (Trans-Pacific, Far East - Europe и Intra-Asian) през 2010 год., последвано от нов спад през 2011 год. и неголеми колебания през 2012 и 2013 год. Отклоненията от тази динамика в цикъла в направлението North - South могат да бъдат обяснени с временния характер на тези товаропотоци по маршрути от Шанхай до различни крайни точки по целия свят.

Съгласно отчетните документи на 30 от най — големите линейни превозвачи за 2009 год., те са били най - лоши за цялата история: ако в предходната година те са отчели печалба от 5млрд. долара, през 2009 год. сумата от колективните им загуби е оценена на 19,4 млрд долара.

Табл.5. Контейнерни фрахт пазари и маршрути

Фрахтови пазари	2009	2010	2011	2012	2013
Транс - Пасифик			\$ за TEU		
Шанхай - Зап.крайбрежие на САЩ	1 372	2 308	1 667	2 287	2033
Процентно изменение		68.21	-27.77	37.19	-11.11
Шанхай - Изт.крайбрежие на САЩ	2 367	3 499	3 008	3 416	3290
Процентно изменение		47.84	-14.03	13.56	-3.7
Далечен Изток - Европа			\$ за TEU		
Шанхай - Северна Европа	1 395	1 789	881	1 353	1084
Процентно изменение		28.24	-50.75	53.58	-19.88
Шанхай - Средиземноморие	1 397	1 739	973	1 336	1151
Процентно изменение		24.49	-44.05	37.31	-13.85
Север - Юг			\$ за TEU		
Шанхай - Южна Америка (Сантос)	2 429	2 236	1 483	1 771	1380
Процентно изменение		-7.95	-33.68	19.42	-22.08
Шанхай - Австралия/Нова Зеландия (Мелбърн)	1 500	1 189	772	925	818
Процентно изменение		-20.73	-35.07	19.82	-11.57
Шанхай - Западна Африка (Лагос)	2 247	2 305	1 908	2 092	1927
Процентно изменение		2.56	-17.22	9.64	-7.89
Шанхай - Южна Африка (Дърбан)	1 495	1 481	991	1 047	805
Процентно изменение		-0.96	-33.09	5.65	-23.11
Вътрешно Азиатски			\$ за TEU		
Шанхай - Югоизточна Азия (Сингапур)		318	210	256	231
Процентно изменение			-33.96	21.84	-9.72
Шанхай - Източна Япония		316	337	345	346
Процентно изменение			6.65	2.37	0.29
Шанхай - Република Корея		193	198	183	197
Процентно изменение			2.59	-7.58	7.65
Шанхай - Хонг Конг (Китай)		116	155	131	85
Процентно изменение			33.62	-15.48	-35.11
Шанхай - Персийски залив (Дубай)	639	922	838	981	771
Процентно изменение		44.33	-9.11	17.06	-21.41

3.1. Динамика на фрахтовия пазар на контейнеровози

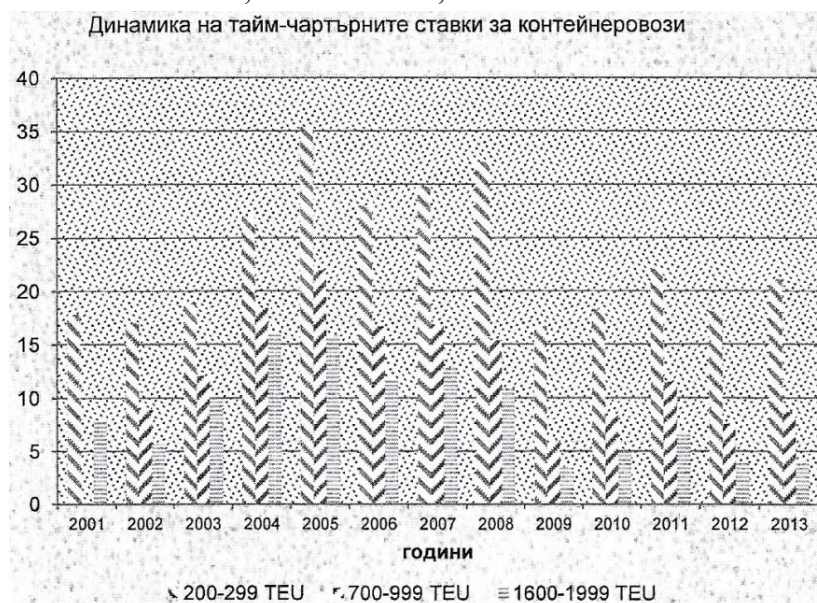
След наблюдаваната през 2009 год. нерадостна картина, когато в резултат от глобалната икономическа криза бе регистриран максимален разрыв между търсене и предлагане, започва един процес на постепенното им сближаване. Частта на бездействащия контейнерен флот, която в края на 2009 год. е била около 11,7% (примерно 600 кораба), се е съкратила в началото на 2011 год. до 1,9%. Обемът на контейнерните превози по маршрута Север - Юг се е увеличил през годината с 12,2%. В началото на 2010 год. са наблюдавани някои сделки при рекордно високи ставки. Така например по направлението Шанхай - Европа през март 2010 год. са били регистрирани ставки от \$2164/TEU, а в края на годината - \$1401/TEU.

В Таблица 6 са представени средногодишните тарифни ставки за различни контейнеровози от 2001 до 2013 год., публикувани от Хамбургската Асоциация на корабните брокери, известна още с абревиатурата VHSS. Тази асоциация публикува от 1988 год. т.нар. „Хамбургски индекс“, съдържащ пазарен анализ на стойностите на фрахтуване на контейнери през интервали по-малки от три месеца.

Табл.6

Тип на кораба и скорост	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	20.10	2011	2012	2013
200-299 min 14 knots	15.7	16.9	19.6	25	31.7	26.7	27.2	26	12.5	12.4	12.4	12.6	13
300-500 min 15 knots	14.7	15.1	17.5	21.7	28.3	21.7	22.3	20	88	9.9	128	10	10.9
2000-2299 min 22 knots	8	4.9	9.8	13.8	16.4	10.5	11.7	10	2,7	4.8	6.3	3.3	3.4
2300-3400 min 22.5 knots		6	9.3	3 3.2	13.10	10.7	10.7	4.9	47	6.2			
200-299 min 14 knots	17.8	17	18.9	24	35.4	28	298	32.1	16.7	18.3	22.1	18.1	21.1
600-799 min 15 knots		9.3	12.3	19.6	23.7	16.6	16.1	15.6	6.6	8.4	11.2	7.7	8.7
700-999 min 17-17.9 knots		9.1	12.1	18.4	22	16.7	16.9	15.4	6	8.5	11.5	7.6	8.7
1000-1260 min 19 knots	8.8	6.9	11.6	19.1	22.6	1.4.3	13.7	12.2	4	5.9	8.7	5.7	6.6
1600-1999 min 20 knots	8	5.7	10	16.1	15.8	11.8	12.8	10.8	3.5	5	6.8	3.9	4.1

Вижда се, че през периода от 2001 до 2008 год. тайм чартърните ставки в \$US/ден за едно 14 - тонно товарно място за контейнеровози от всички типове и големина, бележи непрекъснат възход. В кризисната 2009 год. фрахтовите ставки са спаднали над 50%. През 2010 год. се наблюдава едно повишение средно около 20%, без обаче да бъдат достигнати предкризисните нива. На фиг.7 са представени като пример графики, показващи динамиката на тайм - чартърните ставки по години за три типоразмера контейнеровози: 200 - 299 TEU; 700-999 TEU; 1600- 1999 TEU.



Фиг.7

В сложните обстоятелства през 2013 - 2014 год., основните превозвачи се насочиха към създаването на по-трайни съглашения. Най - големите контейнерни превозвачи Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) и (CMA-CCM) формираха оперативен алианс „Network P3”. Съглашението, влязло в сила през втората половина на 2014 год., има за цел да позволи на линейните превозвачи да контролират излишната превозна способност и да намалят неустойчивостта на тарифите. Предвижда се

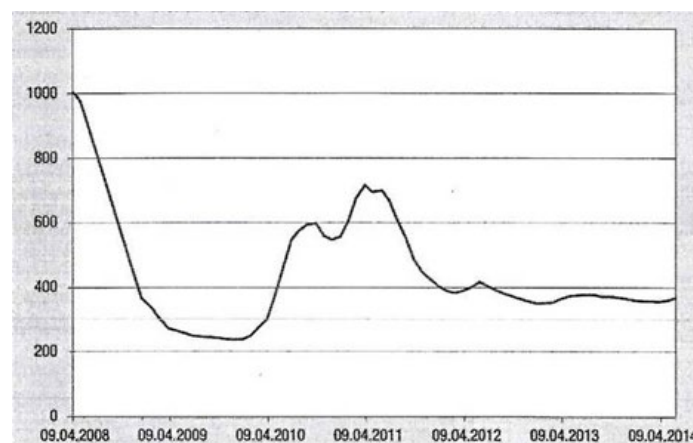
създаването на обединен флот в размер от 15% от световната превозна способност по трите магистрални маршрута (Азия-Европа, транстихоокеански и трансатлантически), като на първия етап се включват 255 кораба с вместимост 2,6млн. TEU. Maersk Line осигурява 42% от тонажа на алианса - вкл. новите кораби „Triple E”, МСК - 34%, КМА-КГМ - 24%. По мнение на специалисти, инициативата за създаването на мрежата РЗ, е позитивен момент при обслужването на маршрутите Изток - Запад и се очаква да намали издръжките и да стабилизира пазара. Специалистите не виждат ущърб за конкуренцията, тъй като 15 превозвача ще продължат да работят независимо и самостоятелно.

Приключвайки тази част на изследването не бива да забравяме, че задачата, която сме си поставили, е да установим влиянието на търсенето и предлагането на контейнерни превози върху нивата на тайм - чартърните ставки на контейнеровозите. В предходните изследвания ние получихме данни, показващи измененията на денонощните тарифи в долари за конкретни типове кораби или товарни единици. Голямото разнообразие от типоразмери на кораби и маршрути не е добра база за оценка на общото ниво на контейнерния сектор, което за нас в случая се явява обект на управление.

3.2. Обобщен индекс за нивата на фрахтовите ставки – ConTex [3,7]

За получаването на обобщени данни за нивата на фрахтовите ставки ще използваме една обобщена мярка, известна с наименованието „Нов индекс Контекс“ (New ConTex Index). Този индекс е предложен от Хамбургската Асоциация на корабните брокери (Hamburg Shipbrokers Association, вж. www.vhss.de), като ConTex е абревиатура на “Container ship time charter assessment” (оценка на контейнерните чартърни ставки). Той е обобщен показател на фрахтовите ставки за превоз на контейнери в широк диапазон от кораби с различни размери по различни маршрути. Индексът се пресмята като еквивалентна претеглена стойност на процентното изменение на шест оценки за кораби с товарместимост 1100, 1700, 2500, 2700, 3500 и 4250 TEU. Индексът “ConTex” е дневна оценка, публикувана всеки вторник и четвъртък; съставя се от група международни брокери на базата на тарифите по които се сключват сделки за фрахтоване на контейнеровози от шестте категории. Базовата стойност на индекса е 1000 пункта към м.октомври 2007 год.

На фиг.8 е показана динамиката на новия индекс „ConTex” за периода от 2008 до 2014 год.



Фиг.8

Като основа за анализа на динамиката на индекса “ConTex” в табл.7 са показани средните стойности на тайм-чартърните ставки за едно 14-тонно контейнерно място по типове кораби и години.

Табл.7. Тайм-чартърни ставки в \$/ден.

кораби	1000-1260 TEU с v=18kn	1600-1999 TEU с v=20kn	2300-3400 TEU с v=22kn	ConTex
2005-2007	\$16,87/ден	\$13,47/ден	\$11,30/ден	1000
2008-април	\$12,2/ден	\$10,8/ден	\$10,7/ден	1000
2009	\$4,0/ден	\$3,5/ден	\$4,5/ден	280
2010	\$5,9/ден	\$5,0/ден	\$4,7/ден	310
2011-май	\$8,7/ден	\$6,8/ден	\$6,2/ден	620
2011-декември	\$10,4/ден	\$8,0/ден	\$8,7/ден	430
2012	\$5,7/ден	\$3,9/ден	\$3,3/ден	400
2013	\$6,6/ден	\$4,1/ден	\$3,7/ден	380

Високите стойности на индекса, равни на базовата начална стойност 1000 се отнасят за успешния предкризисен период 2006, 2007, 04.2008 год. През този период фрахтовият пазар е относително спокоен при едно постоянно и сравнително неголямо преобладаване на предлагането над търсенето. Това се е отразило благоприятно на фрахтовите ставки за доходността на корабите. Годините 2005-2007 са най-успешните за пазара на контейнерния тонаж. Дневните тайм-чартърни ставки за контейнеровози през 2006 год, са:

- Контейнеровози 1000-1260 TEU: \$14492 при експлоатационни издръжки - \$4231/ден
- Магистрален контейнеровоз 2000-6000 TEU: \$24233 при издръжки \$6160/ден.

Тези добри икономически резултати са били поддържани през първите три месеца на 2008 год., след което се наблюдава един рязък спад на индекса “ConTex” от 1000 до 280 пункта, който продължава до края на годината. Това спадане на индекса през 2008 год. би трябвало да е сериозен сигнал към корабособствениците за бъдещи затруднения. Те обаче са се надявали на поддържането на добри икономически показатели от предходния период и са направили до края на 2008 год. съществени инвестиции в бъдещи поръчки на нови кораби. На фона на тези неадекватни действия и на реалната финансова икономическа криза, 2009 год. се оказва най-трудна в досегашната история на контейнерния фрахтов пазар. Индексът “ConTex” се е сринал с над 75%, като е достигнал до най-ниските си стойности от 220-230 единици. Особено нисък е бил индексът на линейните тарифи за експорт от Европа -54 единици [3]. През тази година скоростите на намаляване на търсенето са -9, а на предлагането 4,9, т.е. достигната е максимална разлика от 13,9 в темповете на предлагане и търсене. Това е определило и най-високата стойност на разликата между предлагане и търсене.

През 2010 год. индексът “ConTex” показва едно постепенно нарастване от минималните 230 до почти 600 единици. Радикалното изменение на тарифната конюнктура на контейнерните превози може да се обясни с наблюдавания ръст на експорта и с мерките, приети от операторите за ограничаване на предлаганата превозна

способност. За първи път от 2005 год. темповете на нарастване на търсенето изпреварват темповете на нарастване на предлагането.

През 2011 г. индексът “ConTex” е нестабилен в началото и с тенденция към понижаване през втората половина. В сравнение с 2010 год. стойностите през 2011 год. са малко по-високи, но средно са запазили ниските си нива. Тайм-чартърните ставки след периода на временно повишение са намалели от май до декември за повечето кораби, като за контейнеровозите с вместимост 2300-3400 TEU това намаление е достигнало 66%. Индексът “ConTex” е спаднал с 40% (от 700 през м.май 2011 год. до 400 през м.декември). Ниските стойности на фрахтовите ставки през годината са обусловени в значителна степен от излишното свръхпредлагане на пазара на контейнерни превози поради факта, че голяма част от операторите не успяха да анулират контрактите за закупуване на нови кораби, а така също и поради повишението на цените на бункеровъчното гориво.

Процесът на изменение на индекса “ConTex” през 2012 год. потвърждава впечатлението, че тази година е наречена от превозвачите „година на отрицателни значения на операционната печалба“. Стойностите на “ConTex” се колебаеха: 388 единици през м.март, 400 единици през м.май, 410 единици през м.юни, 372 единици през м.декември. Месечните тайм-чартърни ставки за наблюдаваните кораби през цялата година следват слабо намаляващите тенденции на индекса “ConTex”.

Динамиката на индекса “ConTex” през 2013 год. и началото на 2014 год. е сравнително спокойна, но ниските му стойности не показват овладяване на пазара [2, 3, 11]. Движението на индекса през този период е било: януари 2013-367 единици, май – 2013 г. - 380, декември 2013 г. – 390, април 2014 г. – 392. През първата половина на годината превозвачите са предприели някои успешни опити за повишаване на ставките. В резултат на това най-интензивните нараствания на тайм-чартърните ставки за наблюдаваните кораби са били през периода от януари до юни 2013 год.

Заклучение

На базата на направения анализ на динамиката на фрахтовите ставки преди, по време и след световната икономическа криза можем да твърдим, че поради сложната ситуация в световната икономика е прогнозирано и наблюдавано впоследствие непреодоляването на проблемите на ниското търсене, особено що се отнася до Европа [3]. Този фактор продължава да оказва натиск върху нивото на превозните тарифи. Положението продължава да се усложнява и от наличието на излишна превозна способност, особено при очакваното влизане в експлоатация на нови кораби с голяма товаровместимост. Това налага корабособствениците на базата на подробен анализ да приемат адекватни мерки за съкращаване на голямата разлика между търсене и предлагане, която доведе до повишаване на тарифните ставки.

Литература:

1. А.Недев, Ан.Георгиева и др. Динамика на международните морски превози в условия на световна икономическа криза. Морско право. Морска Индустрия. Бр.1. 2023г.
2. А.Недев, Ан.Георгиева и др. Особенности на търсенето и предлагането на морски транспортен превоз. Морско право. Морска индустрия. Бр. 1. 2023 г.
3. Д. Андреев. Модели за оптимално планиране и управление на транспортните и пристанищни дейности. Автореферат на дисертация. ВВМУ Варна. 2016 г.
4. Clarkson Research Services, Shipping Review and Outlook; (2012 d); (2013 a); (2013 e); (2014 c)
5. Clarkson Shipping Services (2013). Dry Bulk Trade Outlook. 19 (6).
6. Clarkson Research Services (2013 f). Oil Tanker Trade. Outlook. January.
7. Clarkson Research Services (2012 f). Container monthly. 14 (5).
8. Clarkson Research Services. Shipping Intelligence Network-Time series 2015. UNCTAD, 2015
9. Clarkson Shipping Intelligence Network – Oil price data from United States of America. Energy Information Administration available at http://205.254.135.7/dnov/pet/pet_spt_si_w.htm
10. Drewry (2015). Analysis of the shipping markets. Shipping Insight Monthly January (Drewry 2012) Shipping Insight. Various issues).
11. UNCTAD (2012); (2015) Ch3 Freight Rates and Maritime Transport Costs.
12. Barry Rogliano Salles (2013) Annual Review, Shipping and Shipbuilding Markets. Barry Rogliano Salles.