

## ФАКТОРИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА БЪЛГАРСКИТЕ МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

Никола Танаков

### FACTORS FOR IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF THE BULGARIAN SEAPORTS

Nikola Todorov Tanakov

#### Увод

В настоящата разработка авторът ще представи тема със заглавие „Фактори за подобряване на конкурентността на българските морски пристанища“. Този доклад има за цел да очертае политиката и стратегията за развитие на морските пристанища на Република България. За изпълнението на така поставената цел съм формулирал следните задачи:

1. Да се систематизира теорията, свързана с морските пристанища;
2. Да се анализира състоянието на българските морски пристанища;
3. Да се предложи стратегия за развитие на конкурентноспособността на морските пристанища в България.

Установих, че България се характеризира с добре развити морски пристанища, които обаче са изостанали в своето развитие. Те се нуждаят от модернизация и разширяване, за да посрещнат необходимостта от стоки за българската икономика. Също така и за състоянието на транспорта в една държава се съди по определени критерии, както транспортна мрежа (съвкупност) и плътността на транспортната мрежа (дължина на пътища). Искам също така да вметна, че ролята и функциите на едно пристанище се променят бързо. Те се дължат на:

- „Икономия на размера“ – то ще има за цел по-мощно производство, по-малки разходи за единица продукция, както и нисък разход за превоз;
- Икономии от промяна на физически форми на товарите – да използва нови методи за обработка;
- Икономии от специализация на товарите по типове – да ги раздели на насипни товари, уедрени и конвейеризации.

Водният транспорт е най-евтиният вид транспорт и най-пълно отговарящ на екологичните изисквания, поради което на него се пада най-голям дял транспортирани товари както в световен, така и в европейски и национален план. За България над 2/3 от международната търговия във физически обеми се обслужва от водния транспорт, респективно минава през пристанищата, който факт, при силно отворения характер на българската икономика, определя ефективността на водния транспорт и пристанищата ни като един от първостепенните фактори за конкурентноспособността на българската икономика и по-специално на основните отрасли на промишлеността.

Водният транспорт работи и реализира своята специализирана транспортна продукция на пазар, наречен фрахтов. Той има световен характер, като се подчинява на

глобално действащите сили на търсене и предлагане. В последните години са се оформили специализирани по технологичен принцип отделни пазари, в зависимост от типа на товарите и участващите кораби, но също с глобален характер. На фрахтовия пазар търсенето е представено от количеството тон/мили, необходими за превоза на товари-те в международната търговия, необходимата тон-милна продукция. Тъй като структурата на световната търговия в нейния географски аспект (разположение на основните производители, износители и вносители) в средносрочен план е относително постоянна величина, то най-важния фактор за промяна на търсенето е стоковото потребление.

Ето защо актуалността на темата произтича от преживяването през последните години възраждане. По време на кризата морският транспорт беше силно повлиян от негативните финансови тенденции. В следствие на спада в търговията силно намалая и морския транспорт по обем на пренесени стоки. Въпреки това този вид транспорт остава структуроопределящ поради големия обем стоки, който пренася до всички точки на света, и ниската цена на услугата.

България се характеризира с добре развити морски пристанища, които обаче са идостанали в своето развитие. Те се нуждаят от модернизирани и разширяване, за да посрещнат необходимостта от стоки за българската икономика. Те са фактор за развитие както на съответния регион, така и на търговията и икономическите връзки на страната с останалия свят.

### **Същинска част**

#### **• Методология и цел на изследването**

Този доклад има за цел да очертае политиката и стратегията за развитие на морските пристанища на Република България. За целта на изследването съм използвал разнообразни методи като: описателен, аналитичен, позоваване на експертно мнение и SWOT анализ.

#### **• Основи на политиката за развитие на морските пристанища**

Пристанището е много важна връзка между страната и външния свят и като такава е жизнено важен момент от националната икономика. То е огромна инвестиция. Пристанището не може да съществува във вакуум. То трябва да бъде точка в която се фокусират националните пътни системи и да има достъп до жп гара и близко летище. То е център, който привлича промишленост и се превръща в район с търговска и административна дейност. Държавата винаги ще упражнява контрол над:

- а) националната транспортна политика – разположение на шосета и магистрали, жп. мрежа, мостове, тунели, канали и т.н.;
- б) разположение на големи индустриални комплекси;
- в) митнически и граничен контрол;
- г) изисквания за безопасност и минимални условия за работниците;
- д) фактори от екологично естество.

Цели и задачи на управленската политика на пристанищата са:

- максимална печалба за пристанището;
- а) за пристанището;
- б) за региона;
- в) за страната.

Важно е осигуряването на адекватни портови правила, които да разрешават не само логистичните, социални и териториални проблеми, но и да гарантират правилното отношение към вътрешномодалните съоръжения и връзките по суша. От друга страна трябва да се ускори процеса на вземане на решения за да се избегне задръстванията в пристанищата. Необходима е по-широка визия за да може да спомогне за създаване на консенсус чрез адаптация в експлоатацията на пристанищата и да стимулира развитието и разнообразието на уменията, за да компенсира ефектите от индустриалните промени.

#### • Фактори за подобряване на конкурентоспособността на пристанищата

Благодарение на въвеждането на нови, транспортно-технологични системи, увеличаването на капацитета и специализацията на транспортните средства, както и създаването на мощни автоматизирани комплекси за претоварване на масови и генерални товари, производителите започнаха да съчетават в едно дружество, производството и транспортирането на стоки. Така се появи специализиран флот, железопътни маршрути, специални контейнери, собственост на нефтените монополии, рудодобивни компании за добив на въглища, желязна руда и други полезни изкопаеми и на фирмите за производство на автомобили и трактори, търговци – търговци на едро хранителни на месо, масла, плодове и зеленчуци. За да се оптимизира решаването на логистичните проблеми се осъществява сливане на агенциите за спедиция и част от транспортния капитал с индустриалния капитал и търговията, която доведе до прехвърляне на дейността на независимите спедиторски агенции към отделите за транспорт, за износ или внос на промишлените търговски дружества.

Обаче този феномен не става универсален. Нефтохимическите компании, зърнените елеватори, мелничарската индустрия и други индустрии, които имат богат инфраструктура считат за разумно да се направи по друг начин – да се изнесат специализираните транспортни услуги към спедиторски фирми, осигуряващи пълната гама от транспортни и логистични операции. Такива предприятия в този период са собственици на собствения си подвижен състав, специални автомобили, камиони, цистерни, кейове, елеваторе в пристанищата. Те са пряко ангажирани в процеса на производство и контрол, наблюдават движението на камионите и контейнерите, провеждането, ако е необходимо, корекция на транспортните графици, следят за наличностите на застрахователните резерви от тонаж, автомобили и контейнери. Пример за такъв спедитор е немската фирма „Lexow and Sharby”, специализирана в транспортирането със своя подвижен състав и претоварване чрез своите кейови места за продукцията на германските химически заводи. Втората изява на научно-техническата революция в транспорта е контейнеризацията на превоза на товарите, което даде възможност за приоритетна доставка по метода, който е известен като – „от врата до врата”. По време на процеса на контейнеризацията се стигна до сериозно прегрупиране на силите и позициите на транспортния пазар. В Съединените щати и Канада, се укрепи ръста на морските и жп монополии, като едновременно с растежа на посредническите услуги достигна (75%) докато спедиторските фирми държат само (25%). Само конкуренцията на автомобилния транспорт, предотврати нарастването на тарифите на морските и железопътни контейнерни превози. Значително влияние върху този процес също изигра новия вид бизнес – отдаване под наем на контейнери с краткосрочен и дългосрочен договор за наем (лизинг). В момента почти половината контейнерен парк в света, е собственост на международни лизингови компании, основани през 1970-те г. на миналия век от инвестиционни банки и застрахователни дружества.

В Япония, корабните контейнерни монополии твърдо удържат положението си в основните международни транспортни маршрути. Но тяхната власт завършва на

пристанищните терминали. Всички превози се намират под контрола на спедиторите, включително предоставяне на контейнери от малки автомобилни компании. Големите японски спедитори – Nippon Express, Nissin – се закрепиха в „периферните“ райони на превоз на товари в контейнери (страните от Източна Европа, Скандинавските страни, Африка, Латинска Америка). Те са онези, които въведоха превозния вариант на „врата до врата, придружен от собствени превозни документи, и имено те въвеждат понятието „оператор на комбиниран (мултимодален) транспорт“, „оператор – некорабособственик“.

В Европа императивно в контейнерните превози играят роля едрите спедиторски фирми. Връзката с корабособствениците и асоциираното железопътно обединение „Intercontainer Interfrigo“ са на базата на дългосрочни договори на мултимодална транспортна логистика с договорена отстъпка за ползване „пакет“ контейнери право на ползване на контейнера от превозвача, както и да го изпрати с първия кораб, който работи по системата „слот – чартър на корабособствениците“. По този начин, спедиторите побеждават над превозвачите в борбата за мястото на оператора, организатор на превозите на товари в смесените (мултимодални) превози. Това значително улеснява от политиката за ограничаване на монопола на океанските превозвачи в редица развити страни. И само на Атлантическия океан, Тихия океан и Далечния изток – области, в които морския транспорт е доминиран спедиторите дадоха предимство на корабните компании. Независимо от факта, че спедиторските фирми се считат за „сигурно убежище“ на малкия капитал, главната роля в поддържането на международните и вътрешни товарни превози принадлежи към най-големите спедиторски компании с брой на служителите до две хиляди или повече, имащи широка мрежа от клонове и дъщерни дружества, широка мрежа от кореспондентски отношения с фирми и представителства в много страни по света. Към тези дружества се отнасят: „Шенкер & Ко“, „Kuehne UND Nagel“, „LRA“, „Danzas“, „Kalberson“, „Gondrant, Nippon Express“ и др. Въпреки регистрацията си в Германия, Швейцария, Франция, Италия, Япония, те се превърнаха по същество в международни монополи, които определят нивото на цените на вътрешния и международния превоз на пазара (пазара на транспортни услуги). За най-рационалното решение на проблемите, породени от бързото развитие на бизнеса, агентските и спедиторските фирми създават свои собствени асоциации на регионално, национално и международно ниво. Това се постига чрез централизирано проучване на пазара, разработване на политика за развитие, връзки с правителствени и законодателни институции, споразумения за стандартизация, хармонизиране на документи, съгласуване на цените на услугите, тарифи, такси и т.н., достигайки до издаването на препоръки по географското разделяне на пазара сред членовете. При решаването на тези важни въпроси, важно място се отделя на такива международни асоциации като:

- Международната федерация на асоциациите на спедиторите (FIATA – FIATA);
- Международната асоциация за подобряване на операциите по обработка на товари в транспорта. (IЧНКА);
- Асоциация на международните автомобилни превозвачи (АИН);
- Федерация на националните асоциации на корабните брокери и агенти (FONASBA);
- Балтийския и международен морска съвет (BIMCO) и др.

Например, като се вземат предвид предупрежденията на Международната търговска камара (ICC) относно необходимостта от регулиране на търговското и финансово състояние на комбинирания транспортен оператор, BIMCO разшири правото да се използват неговите проформа товарителници за превоз на стоки в смесено послание –

„ВІМКОКombidok” само за своите членове FIATA е получил правото да използва своите проформа товарителници за превоз на товари в интермодални FBL също само пълноправните си членове. В някои държави споменатите асоциации можаха да накарат собствениците на стоки да признаят намаляване на отговорността на транспортните средства за вреди, причинени на принципала на сделката с което се гарантира, размерът на комисионните.

### Изводи

Морските пристанища на Република България през последните няколко години работят под капацитета си. Намалява делът на насипните товари, за сметка на контейнерните превози, което е световна тенденция. От друга страна, ориентацията на външноикономическите ни връзки към страните от Европейския съюз води до естественото преориентиране на вноса и износа от морски към сухопътен транспорт. Възрастта на флота и неговото техническо състояние не позволяват договаряне на по-високи навла за определен вид товар, дестинации и време, между корабособственика и товародателите. Влошеното техническо състояние на плавателните съдове води до увеличаване на стойността за издръжката на флота. Корабният тонаж под български флаг става все по-малко атрактивен, поради високата средна възраст на търговските кораби и поради липсата, респективно недостатъчен брой специализиран съвременни хладилни кораби, ро-ро кораби, контейнеровози, танкери и други, което рефлектира в загуба на пазари. Поради завишените изисквания на Международната конвенция за опазване на морето от замърсяване от кораби, понастоящем в страната няма танкери под български флаг.

### Литература:

1. Валентина Грънчарова, Ивайло Грънчаров – Теория и устройство на пристанищата - част 1 и 2
2. Марин Койчев – Организация на корабната служба и охрана на труда
3. Марин Койчев – Безопасност на корабоплаването и опазване на морската среда
4. Котляр Ф., Маркетинг съвети от А до Я, Класика и стил, 2005
5. Марин Койчев – Лекционна част Пристанищна инфраструктура