

ПУЛОВЕ В ТРАМПОВОТО КОРАБОПЛАВАНЕ И ПРАВИЛАТА ОТНОСНО КОНКУРЕНЦИЯТА С ОГЛЕД НА ЧЛ. 101 ОТ ДОГОВОРА ЗА ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Проф. д-р Светлана Димитракиева

*Технически университет – Варна,
Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“*

Гл. ас. д-р Кристиана Атанасова

Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“

Гл. ас. д-р Огнян Костадинов

Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“

Резюме. Трамповото корабоплаване работи в силна конкурентна среда и принципно се счита за икономически модел на свободна търговия. Водният транспорт осигурява доставката на суровини и дистрибуцията на готова продукция в международната търговия. Основната задача пред водния транспорт е да осигури надеждност на доставките на цени, които, от една страна, да са рентабилни за превозвачите, а от друга страна, да стимулират международната търговия. В тази връзка превозвачите предприемат различни мерки за подобряване на предлагането. Една от мерките, които са в постоянно развитие, е организацията на корабоплаването. Известно е, че при добра организация и сътрудничество в корабоплаването се постигат по-добри резултати, които са в полза на всички – превозвачи и товародатели. Корабособствениците са в постоянен процес на обновление на своя флот и организация на управление на флота. Организационните форми са различни, но някои от тях засягат приложението на Договора за функционирането на Европейския съюз. Настоящата публикация разглежда пуловете в трамповото корабоплаване и тяхното съответствие с оглед на чл. 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Темата е недостатъчно изследвана и представлява интерес от теоретичен и практически характер.

Ключови думи: пулове в трамповото корабоплаване; свободна конкуренция в корабоплаването; Договор за функциониране на ЕС

1. Тенденции в предлагането на морски транспортни услуги

Водният транспорт е в постоянно развитие, което следва търсенето на фрахтовия пазар, т.е. търсенето на пазара предопределя тенденциите дори и в корабостроенето. Обновяването на флота е непрекъснат процес, който протича чрез строителство и покупка на нови кораби, както и продажба на корабите в експлоатация на пазара за „кораби втора ръка“ (Second hand ships). При това обновление на флота през последните 40 години се наблюдават следните тенденции.

1.1. Специализация на корабоприитежатели – тенденция за преминаване от многофункционални флотилии (опериране на кораби от различни типове) към специализация в само един тип кораби, напр. танкери за петрол; кораби за насипни товари; кораби за генерални товари; контейнеровози и т.н. (Dimitrakiev, Gunes 2019).

1.2. Преминаване на флотилиите на корабоприитежатели към опериране на кораби само от един тип и от 1 до 3 класа (тонажи), напр. корабите за насипни товари клас Handysize, Handymax, Supramax, Panamax и т.н.

1.3. В пълна сила се наблюдава международната практика на сливане и поглъщане в сферата на водния транспорт, което допълнително способства за окрупняване на световния морски търговски флот по вид и опериран клас (тонажи) кораби.

Извод: наблюдава се тенденция за окрупняване на флотилиите на отделните корабоприитежатели само с кораби от един тип и тонаж или тонажи. Това позволява на корабоприитежатели да насочват целия си ресурс само в един сектор. Разбира се, това крие пазарен риск, но в общия случай се счита за печелившо решение, което е изпитано във времето и доказано от практиката.

Положителни страни за международната търговия от ефекта на окрупняването на флота: морските превози стават по-ефективни за превозвачите и по-надеждни за товародателите по отношение на сроковете за доставка на стоките (Stopford 2009).

Отрицателни страни за международната търговия от ефекта на окрупняването на флота: окрупняването на морския флот по вид и тонаж на корабите води до силно фрагментиране на фрахтовия пазар, в резултат на което се намалява фактически броят на превозвачите, които могат да предложат подходящ кораб за съответния товар (Esaulova 2019). Това води до намаляване на конкуренцията, в резултат на което се вдигат цените на морските транспортни услуги.

2. Количествен анализ на търсенето и предлагането на фрахтовия пазар. Пазарни цени на услугите

2.1. Търсене на морски транспортни услуги

От теоретична гледна точка, търсенето на морски транспортни услуги се измерва количествено, както следва:

2.1.1. при превозите на товари количеството се изчислява в тон мили за отчетния период, напр. месец, година;

2.1.2. при отдаването кораби под наем също се изчислява в тон мили за отчетния период, напр. денонощие; същото се равнява на средния тонаж търсени кораби, умножен по средната скорост, умножено по 24 часа, т.е. с отчетен период едно денонощие.

2.2. Предлагане на морски транспортни услуги

От теоретична гледна точка, количественото предлагане на морски транспортни услуги се изчислява с капацитета на флота, умножен по средната скорост. Същото следва да се прави за отделните типове кораби от еднакъв тонаж за отчетен период, например едно денонощие – така предлагането се изчислява.

2.3. Определяне на пазарната цена на морските транспортни услуги

Според общо възприетото определение цената на морските превози е функция на съотношението между търсене и предлагане (Gancheva 2021).

Според други изследвания цената на морските превози е функция на съотношението между търсене и предлагане, умножено по цената на инвестицията в плавателните съдове (Molodchik & Dimitrakiev 2018).

3. Организационни форми и споразумения между корабоприетелите, които подсилват тяхната позицията на фрахтовия пазар

Теза

Общо възприетата теория за цената на морските транспортни услуги като функция от съотношението между търсенето и предлагането, което би могло да се коригира с подходящи коефициенти за тежест на някои цени на стоки или услуги, които имат отражение върху себестойността на превозите, е добре действащ пазарен механизъм, но същият може да се манипулира, т.е. цените да се променят с непазарни средства. Търсенето и предлагането на фрахтовия пазар има две измерения. Едното измерение е съотношение между търсенето и предлагането, измервано в тон-мили, а другото според нашата теза е съотношение между броя на търговците, осигуряващи търсенето и предлагането на фрахтовия пазар.

Наред с общоизвестно окрупняване на флотилиите на корабоприетелите по т. 1.1., т. 1.2., т. 1.3. в двете основни организации на търговското корабоплаване (линейно и трампово корабоплаване) се използват и други организационни форми на управление на търговската дейност на флота.

3.1. Обединение на корабособствениците в трамповото плаване, осъществявано чрез излизане на фрахтовия пазар чрез обща брокерска компания, която предлага и търгува с техните кораби. Чрез тази организационна форма на управление на флота фактически се постига окрупняване на флота по вид и тонаж в отделни географски райони.

3.2. Обединение на корабособствениците в трамповото плаване, осъществявано чрез излизане на фрахтовия пазар чрез общо сдружение – наричано пул Shipping Pool. Чрез тази организационна форма на управление на флота фактически се постига окрупняване на флота по вид и тонаж в отделни географски райони.

- Определение за пулове в трамповото корабоплаване Tramp Shipping Pools

Според награденото от BIMCO издание Shipping Pools на Willam Parchard дефиницията за пуловете е *„Организирана група от корабособственици и/или търговци, които имат обща цел“*. (*“An organized group of shipowners and/or traders sharing a common purpose”*). Няма нищо погрешно в тази дефиниция, но на незапознатите лица може да е трудно разберат лесно смисъла на тази дефиниция. Според друга дефиниция на Leif Hoegh пуловете се определят като *„Коопериране между корабособственици които присъединяват своите кораби в общо обединение, където приходите от навла се поделят между партньорите на базата на тайм-чартъра“* (*“A cooperation between owners who place vessel in a jointly controlled operational unit where freight income on time charter basis is divided between the partners according to a predeterminate key”*) (Haifeng 2000, p. 24).

Според горното определение тези пулове представляват сдружения между корабособственици, които обичайно оперират еднакъв тип кораби и тонажи, търгуващи в един район на плаване. Пуловете действат като превозвачи, опериращи кораби на тайм-чартър и превозващи чужди товари по рейсови чартъри (Voyage Charters). Задачата на пула е да осигури товари за превоз за всички кораби от пула, като постигне възможно най-висок тайм-чартърен еквивалент – най-точният икономически измерител на финансовия резултат от превозвания товар (Gancheva & Dimitrakiev 2015). Всеки кораб в пула има коефициент на участие в зависимост от товароподемността на съответния кораб, умножен с коефициент, отчитащ качествата на кораба, като скорост, година на построяване и т.н. В края на всеки отчетен период, например за всеки месец, постигнатият (спечеленият) общ тайм-чартърен еквивалент за всички кораби от пула се разпределя между корабособствениците в зависимост от коефициентите на участие на техните кораби, т.е. корабособствениците вместо наем за корабите получават съответната част от тайм-чартърен еквивалент от пула.

Като добър пример за успешно действащ Shipping Pool може да се посочи Maruklav Management Inc., които оперират многотонажен флот, състоящ се от кораби тип Panamax¹.

Извод: обединението на флота по т. 3.1. принципно цели и постига ефекта на пуловете по т. 3.2., с тази разлика, че от гледна точка на договорните отношения има различия. Принципно обединението по т. 3.1. може и на практика се осъществява също и от товародателите, които излизат на фрахтовия пазар

през една брокерска компания, която осигурява с транспорт подобни товари. Предимствата и недостатъците на тези организационни форми за управление на търговската дейност на търговския флот са идентични с тези на окрупняването на флотилиите на морските превозвачи.

4. Пуловете и правилата относно конкуренцията по чл. 101 от Договора за функциониране на Европейския съюз

Чл. 101. *Забраняват се като несъвместими с вътрешния пазар всички споразумения между предприятия, решения на сдружения на предприятия и съгласувани практики, които биха могли да засегнат търговията между държавите членки и които имат за своя цел или резултат предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията в рамките на вътрешния пазар, и в частност такива, които:*

а) пряко или косвено определят покупни или продажни цени или други условия на търговията;

б) ограничават или контролират производството, пазарите, технологичното развитие или инвестициите;

в) осъществяват подялба на пазари или на доставчици;

г) прилагат различни условия по отношение на еквивалентни сделки с други търговски партньори, като по този начин ги поставят при сравнително по-неблагоприятни условия;

д) поставят сключването на договорите в зависимост от приемането на допълнителни задължения, които по своя характер или в съответствие с търговската практика нямат връзка с предмета на тези договори².

Във връзка с конкуренцията по отношение на морския транспорт Съветът на Европейските общности прие Регламент (ЕИО) No:4056/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. за определяне на подробни правила за прилагане на чл.85 и чл.86 (сега 105 и 106), като реши:

Раздел I, чл. 1. Предмет и обхват на регламента

1. Настоящият регламент определя правила за прилагане на членовете 85 и 86 от Договора по отношение на морския транспорт.

2. Настоящият регламент се прилага само за международни морски транспортни услуги от или до едно или повече пристанища на Общността, без да включва случайните превози с плавателни съдове.

3. За целите на настоящия регламент:

а) „случайни превози с плавателни съдове“ означава превоз на насипни или пакетиранни товари в плавателен съд, нает изцяло или частично от един или повече превозвачи на базата на едно пътуване, или договор за наемане на кораб за период от време с екипажа, или под друга форма на договор за нередовно плаване или такова без реклама, при което стойността на ставките

за навло се договаря свободно и според случая, съобразно съществуващото търсене и предлагане³.

Заключение

Корабопритежателите с кораби, плаващи в трампово корабоплаване (случайни превози с плавателни съдове), не са ограничени да се обединяват в пуловете поради липса на фактическа възможност този процес да се контролира. Още повече че евентуалният контрол на корабите, плаващи под флаг на държава нечленка на Общността, не може да се контролира от Общността.

Предложение: с цел подобряване на конкуренцията в трампово корабоплаване (случайни превози с плавателни съдове), обслужващо превозите на стоки до и от европейски пристанища, предлагаме следните мерки.

1. Корабите, плаващи под флаг на държава членка на Европейския съюз, да се считат за кораби, плаващи под привилегирован флаг, като ползват и облекчения на таксите в пристанищата на Общността.

2. Пуловете с кораби от трампово корабоплаване (случайни превози с плавателни съдове), плаващи под флаг на държава членка на ЕС, да подлежат на режим на регистрация с цел реално да се наблюдава конкуренцията на фрахтовия пазар.

NOTES

1. Torvald Klaveness. Available at: <https://www.klaveness.com/>, <https://www.klaveness.com/news/2020/1/21/marubeni-and-klaveness-join-forces-to-create-the-worlds-leading-dry-bulk-panamax-pool>.
2. Договор за функциониране на Европейския съюз, (2016/C 202/01).
3. Официален вестник на Европейските общности, I. 378/4 от 31.12.1986 г. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4056&from=EN>.

REFERENCES

- ESAULOVA I.A., MOLODCHIK A.V., KOMAROV S.V. & DIMITRAKIEV, D., 2019. *Mehanizmi i formii samoorganizatsii i samorazvitiia*. Perm: Izd-vo Perm. nats. issled. politehn. un-ta. ISBN 978-5-398-02105-9. (In Russian).
- DIMITRAKIEV, D. & GUNES, E., 2019. Recent Developments and Trends In The Chemical Tanker Market. *International Journal of Scientific & Technology Research*, vol. 8, no. 12. Available from: <http://www.ijstr.org>. ISSN 2277-8616.

- GANCHEVA, Y. & DIMITRAKIEV, D., 2015. Requirements for carrying out DEA analysis in container ports. *International Scientific Conference "Technologies and Science for Sustainable Maritime Development"*, Varna. ISBN 978-954-8991-80-3.
- GANCHEVA, Y., 2021. Some problems related to the exploitation of automated container terminals. *Pedagogika-Pedagogy*, Vol. 93, no. 7s, pp. 7 – 21. <https://doi.org/10.53656/ped21-7s.10cont>.
- HAIFENG, W., 2000. *Shipping pools in bulk shipping markets*. Dissertation. World Maritime University.
- Stopford, M., 2009. *Maritime Economics*. Third edition USA & Canada: Routledge.
- MOLODCHIK, A. & DIMITRAKIEV, D., 2018. Digital Platforms as Factor Transforming Management Models in Businesses and Industries. *International Conference Information Technologies in Business and Industry, IOP Publishing IOP Conf. Series: Journal of Physics: Conf. Series*, vol. 1015 042040, DOI:10.1088/1742-6596/1015/4/042040.

POOLS IN TRAMP SHIPPING AND THE RULES ON COMPETITION GIVEN THE ART. 101 OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION

Abstract. Tramp shipping operates in a highly competitive environment and is fundamentally considered a free trade economic model. Water transport ensures the supply of raw materials and the distribution of finished products in international trade. The main task for water transport is to ensure the reliability of supplies, at prices that are on the one hand profitable for carriers, and on the other hand, stimulate international trade. In this regard, carriers are taking various measures to improve supply. One of the measures that are in constant development is the organization of shipping. It is known that with good organization and cooperation in shipping, better results are achieved, which benefit everyone – carriers and consignors. Shipowners are in a constant process of renewing their fleet and organizing fleet management. The organizational forms are different, but some of them affect the application of the Treaty on the Functioning of the European Union. This publication examines checks in tramp shipping and their compliance given the Art. 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union. The topic is under-researched and is of theoretical and practical interest.

Keywords: tramp shipping; free competition in shipping; Treaty on the Functioning of the EU

✉ **Prof. Dr. Svetlana Dimitrakieva**

ORCID iD: 0000-0001-9639-9957

Web of Science ResearcherID: D-8405-2012

Technical University of Varna

N. Y. Vaptsarov Naval Academy

Varna, Bulgaria

E-mail: s.dimitrakieva@nvna.eu

✉ **Dr. Christiana Atanasova, Assist. Prof.**

ORCID iD: 0000-0003-2102-037X

Web of Science ResearcherID: ABC-1889-2021

N. Y. Vaptsarov Naval Academy

E-mail: k.atanasova@nvna.eu

✉ **Dr. Ognyan Kostadinov, Assist. Prof.**

ORCID iD: 0000-0002-9183-5243

Web of Science ResearcherID: ABC-5572-2022

N. Y. Vaptsarov Naval Academy

E-mail: o.kostadinov@nvna.eu