

ОБЗОР НА ЦЕНОВИТЕ РАВНИЩА В МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ С КОНТЕЙНЕРИ ВЪВ ВРЕМЕНА НА НЕСТАБИЛНОСТ В СЕКТОРА

Веселина Руменова Борисова

Е-поща: veselina_borisova00@abv.bg

Магистър 1-ви курс, специалност „Логистичен мениджмънт“

Икономически университет - Варна

Резюме: Текущото изследване представлява кратък обзор на стабилността на цените в морският линейен транспорт през изминалата (2023 година) и началото на настоящата година. Показва значимостта и актуалността на проблема, и колко стабилността в морският сектор бива повлиявана от външни фактори и взаимовръзки. Посредством сравнителен анализ на текущите ценови дисбаланси настъпили в сектора, ще изведем насоки и инструкции за действие в конкретните ситуации. Доклада цели да запознае читателите с процеса на ценообразуване в превоза по море с контейнери. Ще помогнем на спедитори и брокери на контейнери да бъдат по гъвкави във форсмажорни обстоятелства и ще се опитаме да създадем стълбовете за изграждане на една стабилна международна търговия.

Ключови думи: ценова вариабилност, ценообразуване, контейнер, морски транспорт

JEL: F23, F51, L90

DOI: <https://doi.org/10.58861/tae.grdier.2024.17>

Тази статия се цитира по APA стил, както следва: Борисова, В. (2024). Обзор на ценовите равнища в морския транспорт с контейнери във времена на нестабилност в сектора. *Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения*, (1), 175-185. <https://doi.org/10.58861/tae.grdier.2024.17>

OVERVIEW OF PRICE LEVELS IN MARINE CONTAINER TRANSPORT IN TIMES OF INSTABILITY IN THE SECTOR

Veselina RumenoVA Borisova

E-mail: veselina_borisova00@abv.bg

1st year Master student in Logistics Management

University of Economics - Varna

Abstract: The current study is a brief overview of price stability in liner shipping over the past year (year 2023) and the beginning of the current year. It shows the importance and relevance of the problem, and how stability in the maritime sector is influenced by external factors and interrelationships. By means of a comparative analysis of the current price imbalances occurring in the sector, we will derive guidelines and instructions for action in specific situations. The report aims to familiarize readers with the pricing process in container shipping. We will help shippers and container brokers to be more flexible in force majeure circumstances and try to create the pillars to build a stable international trade.

Key words: price variability; pricing ; container ; maritime transport

JEL: F23, F51, L90

DOI: <https://doi.org/10.58861/tae.grdier.2024.17>

This article shall be cited in APA style as: Borisova, V. (2024). Overview of price levels in marine container transport in times of instability in the sector. *Global and regional dimensions of international economic relations*, (1), 175-185. <https://doi.org/10.58861/tae.grdier.2024.17>

1. Въведение

В съвременния глобализиран свят, конфликтите между държавите не остават без ехо в икономическата дейност на множество страни, включително и тези, които пряко не са засегнати от военните действия. Избраната тема на настоящата научна работа се фокусира върху международната морска търговията с един ключов за стоковия транспорт субект – контейнерът.

Целта на доклада е чрез помощта на сравнителен анализ да очертае влиянието на текущите конфликти върху международната търговия и ценообразуване. Чрез запознаването на интересуващите се по темата с факти и събития настъпили последните 5 месеца ще си обясним покачването на цените и тяхната нестабилност. Спецификата и динамиката на всеки антагонизъм променят многобройни глобални процеси, включително търговските потоци, ценовите нива и логистичните пътища. В основата на този изследователски проект лежи **научната задача** да се направи съпоставка на ценовата вариабилност и международните конфликти, какво влияе на нестабилността ѝ, и какви последствия има от именно тази нестабилност.

За да постигнем целта си следва да постигнем следните няколко задачи:

- Да запознаем читателите с сърцевината на ценообразуването в сектора и да разгледаме неговите нива.
- Да се запознаем с последните настъпили кризи и да посочим конкретно как те влияят на транспорта с контейнери.
- Ще изведем няколко авторски стъпки, които биха били от полза при взимането на управленски решения в условия на безизходност.

2. Методи за определяне на цени в морския транспорт с контейнери

Тарифата е система от предварително определени цени и условия въз основа на които тарифите изчисляват сумите, които събират за извършени превози на товари и пътници. В зависимост от вида транспортната тарифа се подразделят на ЖП, автомобилни, морски, речни, въздушни.

Транспортната тарифа като икономическа категория е цена на транспортната услуга, т.е. услугите, оказани от транспортните организации, могат да се оценят с помощта на транспортните тарифи, които трябва да осигурят на транспортното предприятие възвръщане на експлоатационните разходи и реализиране на печалба. Транспортната тарифа включва в себе си:

- разходи за превоз на товарите;
- сума за допълнителни услуги по превоза като товарене/разтоварване;
- печалба;
- правила за изчисляване на разходите и на общата сума.

При формирането на транспортните тарифи се предвижда включване на печалба, като нейното равнище зависи от състоянието на националната икономика, динамиката на разходите, предлагането на тези услуги, от конюнктурата на пазара, равнището на конкуренцията на тези услуги и други икономически и неикономически фактори.

Тарифите във всеки вид транспорт са изключително динамични поради влиянието им от външни фактори като гориво, труд и други. В морските превози оферирането се извършва по два начина – **тарифи** и **фрахт**. При линейното превозване на стоки, т.е. при постоянни и повтарящи се товари от едно пристанище до друго цената за транспорт се определя на база тарифи, които тарифи обаче имат *двуседмична валидност*. При морският транспорт с контейнери актуализацията на тарифите се набавя от водещите морските превозвачи¹ (Maersk, MSC, ONE line, Evergreen и други).

Фрахтовите цени се оферират в случаи на превоз, който не е свързан с постоянни райони на плаване, превоза е по поръчка (Желязкова, 2017).

Таблица 1: Основни характеристики на линейните и трамповите превози

Показател	Трампови превози	Линейни превози
Брой на изпращачите	Малък (обикновено един)	Голям

¹ Едни от най-големите морски превозвачи в света са MSC, Maersk, CMA SGM, COSCO, Napaq-Lloyd, ONE, Evergreen, HMM, Zim, Yang Ming. Лидерът може да е различен в зависимост от опериращите брой TEU единици е даден момент. Актуалният лидер може да се проверява на следният линк: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

Масови доставки	Голям дял (целия кораб)	Малък дял (незначителен)
Естество на стоките	Тежки	Обемни
Разходи за доставка	Ниски	Високи
Вид на товара	Течни и насипни	Контейнери
Превоз по график	Обикновено липсва	График за превозите
Вид кораб	Танкер, балкери	Контейнеровози
Дял в световната търговия по море:		
- Обем	70 %	30%
- Стойност на превоза	20%	80%

Източник: (Димитракиев & Костадинов, 2020)

За нуждите на тази разработка трябва да наблегнем върху обяснения по ценообразуването на контейнерите при линейния транспорт. Можем да разглеждаме тарифирането на контейнерите според техното разделение по вид:

- 20" и 40" Standard (Dry Van)
- High Cube
- Open-top
- Flat rack
- Reefer / Non-Operating Reefer (NOR)
- Tank Контейнер

Можем да разглеждаме тарифирането на контейнери и според тяхното предназначение – групажни (LCL) или цели контейнери (FCL). Както по-горе споменахме тарифите при морският транспорт са с валидност две седмици в практиката, което предразполага при тях да се наблюдава най-силна вариабилност. По мнение на автора цените оферирани за линейния транспорт не могат да се определят с чистото определение тарифа, защото се изменят, повлияни от външни фактори. Цените на пазара се определят от морските оператори и те могат да въвеждат допълнителни такси и да променят вече предоставените навла по всяко време.

3. Форсмажорни обстоятелства в морския транспорт през 2023 – 2024 г. и резултатите върху цените на морския транспорт

„Цените за океански товарни превози са нестабилни. Така че въпросът е кога те ще се повишат, а не дали ще се повишат“ - Патрик Берглунд, CEO of Xeneta.

Цитатът на главния изпълнителен директор на Xeneta, фирма-създател на най-голямата в света платформа за сравнителен анализ на цените на превоза по море, океан, въздух и пазарен анализ ясно подкрепя и обуславя тенденциите в цените за морски транспорт.

Напрежението в Близкия изток спираловидно нараства постепенно и отвъд границите на Израел и Палестина и обсадената от армията на групировката "Хамас". В основата на текущата ескалация неочаквано се озова Йемен (Хутите). Това се заявява по информация от списание „Капитал“. Стартът на нападенията на Хутите е в синхрон и с изследвания период в разработката. Нарастващото военно напрежение в района на Червено море и приближаващото затваряне на Китай по повод Китайската нова година празнувана в периода 06 – 17 февруари бяха основните двигатели, дърпащи цените за морски транспорт да се увеличават главоломно в посока увеличение през месец декември. Поради съображения за сигурност всички морски превозвачи обявиха, че ще заобикалят Африка и ще преминават през нос Добра надежда, а не през Суецкия канал. Затварянето на Суец, който е основен морски път, свързващ Европа с Близък и Далечен Изток, е огромен проблем, появил се не за първи път. Каналът е блокиран и през 2021 (Fadlon, Winter & Even, 2021), когато кораб засяда и блокира движението в двете посоки причинявайки огромни загуби и увеличения в ТТ.

Таблица 2: Факторите, повлияли покачването на цените на морския транспорт в края на 2023 – началото на 2024 г.

Фактор	Обосновка
Нарушения на веригите за доставки, причинени от COVID-19:	Пандемията доведе до затваряне на пристанища и ограничения в движението, което наруши веригите за доставки и увеличи търсенето на ограничено налично

	транспортно пространство. Морският транспорт все още се възстановява от затварянето на морските пътища
Внезапно нарастване на търсенето след отмяна на ограниченията:	С отмяната на ограниченията, свързани с COVID-19, търсенето на стоки рязко се увеличи, надхвърляйки капацитета на наличния транспорт.
Геополитически събития:	Войната в Украйна доведе до санкции срещу Русия и Беларус, нарушавайки веригите за доставки и повишавайки цените на енергията, което се отрази и на транспортните разходи.
Недостиг на контейнери и кораби:	Пандемията и последвалото рязко покачване на търсенето доведоха до недостиг на контейнери и кораби, което допълнително повиши цените на морския транспорт.
Инфлация:	Общата инфлация в световната икономика също допринесе за покачването на цените на морския транспорт.
Геополитически събития:	Нападението на Хутите над израелски кораби.
Географски фактори:	Затварянето на Суец за преминаване на товарни кораби поради нападенията, водени от групировката „Хамас“.

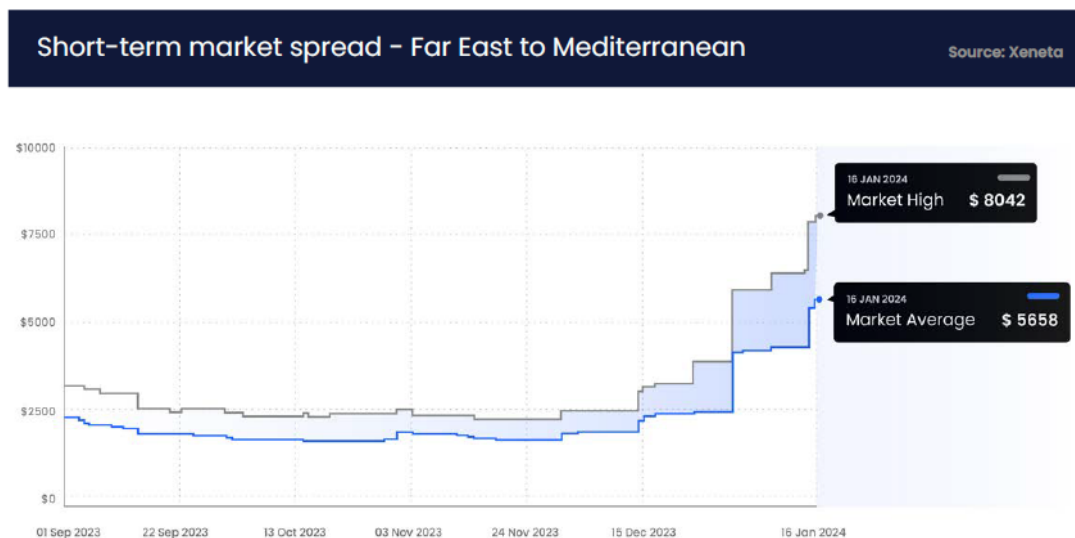
Източник: по данни на автора

За да си обясним повишаването на цените на морският транспорт с до 300% (Костадинов, 2024) в периода 15-ти – 30-ти декември 2023 г. ще бъде необходимо да се запознаем с няколко факта и събития, довели до това покачване. Най-близкият пример за ценови дисбаланс в обсъждания сектор е в периода на Covid-19, след приключване на пандемията и отърсвайки се светът от изминалата криза до края на 2023 г. цените (навлата) за морски контейнери запазиха стабилност без рязка промяна. След приключване на забраните свързани с изминалата пандемия светът започна да се възстановява. Все още се наблюдава възстановяване в търговският сектор макар и минимално. Трус беше отбелязан в транспорта и след започване на войната водена между Русия и Украйна, но той повлия повече речният, ЖП и транспорта посредством тръбопроводи. За превоза на стоки в контейнери най-голяма

ценова криза след Covid-19 можем да отбележим е в текущата година, след затварянето на Суецкия канал.

Цените в морския транспорт през последните 5 месеца претърпяха значителен ръст и нестабилност, повлияни от всички гореспоменати фактори (таблица 2). Движението на цените беше повлияно от приближаващата Китайска Нова година, преди която очаквано обемът на товари се повишава. В следствие на китайските национални почивни дни повечето морски превозвачи намаляват броя отплавания, обичайно тръгвачи от основните пристанища в Китай². Като вземем под внимание всички изброени фактори и натиска от продавачи/купувачи за бързото транспортиране на стоките от Китай към Европа, естествено наблюдаваме увеличението показано на Фигура № 1. Следителите трябва да взимат под внимание освен основните компоненти за определяне на морските тарифи, но и допълнителните *Peak season surcharge* и *War risk surcharge*, които бяха въведени извънредно от морските превозвачи.

Фигура 1. Движение за цените в периода септември 2023 – януари 2024 г.



Източник: (Xeneta, 2024)

² Основни пристанища в Китай са: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen.

Нападението на Хутите и спирането на корабите да преминават през Суецкия канал удължи стандартните транзитни времена от Далечния Изток към Европа с допълнителни около 18-20 дни (таблица №3), което допринесе допълнително за повишаване на цените. Пренасочването на корабите се осъществи извънредно и без предупреждение, което доведе до забавяне на товари вече пътуващи и пренасочени да преминат през нос Добра надежда. Увеличаването на транзитното време (ТТ) на вече отплавали и пратки очакващи отплаване доведе до негативен отзвук на всички клиенти. Забавяне на пратки и поръчки несъмнено се е отразило на производството и търговията на всички сектори в България и Европа. Трафикът на кораби се пренасочи, което като бумеранг доведе до друг проблем. След увеличаване на ТТ корабите нямаха възможност да се върнат нормално до товарните пристанища в Китай, което води до един бъдещ проблем, а именно след Китайската Нова година поръчките и товарите си възвръщат нормалното ниво, но поради ограничения брой кораби и свободни места на тях това е третата причина за повишаване на цените за периода 4-ти/5-ти месец от календарната 2024 г.

Таблица 3. Транзитни времена на кораби идващи от Далечния изток към Европа

Товарно пристанище:	ТТ актуално според заобикалянето на корабите:	Стандартно ТТ:
Qingdao	69 дни	60 дни
Shanghai	60 дни	41 дни
Ningbo	58 дни	40 дни
Shenzhen (Shekou / Yantian)	54 дни	31 дни

Източник: По данни на автора

От списание „Транспорт и логистика“ направиха няколко прогнози през февруари тази година за цените и тяхното бъдеще през остатъка на 2024 г. Ето какви са прогнозите:

- 2,5% ръст на търсенето на шипинг услуги;
- 6,5% увеличение на предлагането им;
- Спот тарифите ще останат нестабилни през цялата година;

- Линейните оператори ще се стремят да увеличават спот тарифите чрез интелигентно управление на капацитета и Общо увеличение на ставката (GRI);
- По-стабилни ставки при дългосрочните контракти, в сравнение с тези през 2023 г.;
- Спот тарифите ще се движат малко под или над ставките за дългосрочни превози.

Само времето и наблюдението на пазара биха показали дали прогнозата би се изпълнила с точност. С цел избягване на загуби за брокерите на контейнери можем да изведем няколко стъпки, които според автора биха спомогнали за минимизиране на загубите във времена на нестабилност и криза.

- Брокерът или офериращият обект трябва внимателно да преценят и изчислят количеството на поемания риск спрямо пазарните движения и тенденции.
- Поддържане на постоянен контакт с клиента и навременната му информираност спрямо описанието на риска и алтернативите за товарни режими с цел минимизиране на доставките.
- Използване на пазарни данни и добри търговски отношения между брокери и лице представляващи морската линия с цел договаряне на място и преференциални цени спрямо получената заявка.
- Мониторинг и проактивно запознаване с бъдещите заявки и потенциал за товари на всички клиенти.

Тези четири препоръки, приложени в комбинация, могат да помогнат за подобряване на устойчивостта на международната търговия при форсмажорни обстоятелства. Чрез внимателна преценка на риска, прозрачна комуникация, търговска проактивност и планиране, компаниите могат да намалят негативните последици от непредвидени събития, да оптимизират разходите си и да осигурят по-добро обслужване на своите клиенти.

5. Заключение

Това изследване използва метод за оценка чрез намиране на взаимовръзка на въздействието на инцидента в Суецкия канал върху цените

на контейнерите за доставка. Анализът на автора демонстрира значителен ефект, показвайки потенциала на този подход за оценка на последиците от прекъсванията на доставка и рутинги³ на данни корабите стандартно преминаващи през Суец.

Чрез разбирането на причинно-следствените връзки организациите могат да вземат информирани решения, да оптимизират своите операции, да подобрят качеството, да повишат устойчивостта на веригата на доставките и в крайна сметка да постигнат жизненоважни цели в сферата на транспорта. Това изследване има значителни теоретични и практични последици за управлението на веригата на доставките. То насърчава използването на техники за гъвкаво ценообразуване върху променливите във веригата на доставките. За професионалистите то демонстрира практическата полезност, като помага при вземането на решения, базирани на данни и събития, за смекчаване на риска, управление на запасите и планиране на непредвиденото. Този подход подобрява устойчивостта на веригата на доставките, като преодолява пропастта между теорията и практиката.

Източници:

- Alphaliner. (2024). *Alphaliner TOP 100*.
<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- Fadlon, T., Winter, O. & Even, S. (2021). *The Blocking of the Suez Canal: Lessons and Challenges*. INSS Insight.
- Xeneta. (2024a). *Red Sea Crisis - 4 steps freight forwarders can take now*. Xeneta.
<https://www.xeneta.com/red-sea-crisis-steps-freight-forwarders-can-take-now>
- Димитракиев, Д. & Костадинов, О. (2020). Форми на организация на търговското корабоплаване; сравнителен анализ. e-Journal VFU (16), 2021. [https://ejournal.vfu.bg/pdfs/ПУБЛИКАЦИЯ - Форми на организация на търговското корабоплаване_ Сравнителен анализ \(1\).pdf](https://ejournal.vfu.bg/pdfs/ПУБЛИКАЦИЯ - Форми на организация на търговското корабоплаване_ Сравнителен анализ (1).pdf)
- Желязкова, Д. (2017). *Транспортна логистика*. Университетско издателство „Наука и икономика“.

³ Рутинг – маршрут на кораба

Костадинов, С. (2024). *С 300% скочи́ха цените на морския транспорт заради атаките на хутите. По света и у нас - БНТ Новини.*
<https://bntnews.bg/news/s-300-skochiha-cenite-na-morskiya-transport-zaradi-atakite-na-hutite-1262060news.html>



СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” - СВИЩОВ
DIMITAR A. TSENOV ACADEMY OF ECONOMICS - SVISHTOV

ГЛОБАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИКОНОМИЧЕСКИ ОТНОШЕНИЯ

БРОЙ 1
Свищов, 2024 г.

GLOBAL AND REGIONAL DIMENSIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

ISSUE 1
Svishtov, 2024

ISSN: 2738-8573 (online)

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Галина Захариева – **главен редактор**

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Проф. д-р Веселина Димитрова – **зам. главен редактор**

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Драгомир Илиев – **зам. главен редактор**

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Доц. д-р Александър Косулиев

(Русенски университет „А. Кънчев“)

Доц. д-р Валентина Макни

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Георги Маринов

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Здравко Любенов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Доц. д-р Карина Саркисян-Дикова

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Александър Шиваров

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Галин Стефанов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Даниела Илиева

(Русенски университет „А. Кънчев“)

Гл. ас. д-р Ивайло Петров

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Иван Ангелов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Мирослав Камджалов

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Недялка Александрова

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Петьо Бошнаков

(Икономически университет – Варна)

Адрес на редакцията:

Ул. Емануил Чакъров 2, Свищов 5250, България

Главен редактор:

Проф. д-р Галина Захариева, e-mail: g.zaharieva@uni-svishtov.bg

Технически секретар:

Гл. ас. д-р Ивайло Петров, e-mail: mio.conf@uni-svishtov.bg

За всички представени за публикуване текстове се прилага процедура на двойно анонимно рецензиране.

Публикациите отразяват личните виждания на авторите. Авторите носят пълна отговорност за съдържанието на разработките, изразените мнения, използваните данни, цитираните източници, както и за езиковото оформление на текстовете.

Условията и сроковете за приемане на текстове са посочени на адрес:

miojournal.uni-svishtov.bg

www.mioconference.eu

Адреси на електронното издание: miojournal.uni-svishtov.bg

dlib.uni-svishtov.bg

Алтернативен адрес:

www.mioconference.eu

ISSN 2738-8573

© Академично издателство „Ценов“ – Свищов

Списание „Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения“ (съкратено **ГРИМИО**) е правопреемник на изданията с научните резултати от ежегодната *студентска научно-практическа конференция*, организирана от *катедра „Международни икономически отношения“* при Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов. До 2020 година изданията са сборници със самостоятелни ISBN номера, а от 2021 до 2023 година са периодичен сборник с постоянен ISSN номер – достъпни във Виртуалната библиотека на Стопанската академия на адрес dlib.uni-svishtov.bg.

Първата конференция е проведена през 1996 година по идея на проф. д-р ик. н. Иван Стойков и на гл. ас. д-р Симеон Момчев, преподаватели към катедрата. Участници са студентите от трети курс на специалност МИО към Стопанската академия, а тематичният фокус е върху международните инвестиции.

От 2014 година към събитието се присъединяват преподаватели и студенти от *катедра „Международни икономически отношения“* при Икономически университет – Варна, а през 2015 година и от *катедра „Икономика и международни отношения“* при Русенски университет „Ангел Кънчев“.

През годините конференцията се утвърди като форум за научна изява на студентите и докторантите извън учебната аудитория и създаде възможност за разчупване на формалните отношения лектор-обучаем, обмяна на опит в провеждането на мероприятия, свободно споделяне на творчески идеи. Постепенно тематиката се разшири и обхваща широк спектър от области, влизащи в сферата на международните икономически отношения и международния бизнес.

Пленарната сесия на *Двадесет и осмата конференция* се проведе на 18 май 2024 г. присъствено в Базата за обучение на Стопанска академия в с. Орешак и в дистанционен формат чрез платформата BigBlueButton.

Journal “Global and Regional Dimensions of International Economic Relations” (abbreviated **GRDIER**) is the legal successor of the publications with the scientific results of the annual *student scientific-practical conference*, organized by *the Department of International Economic Relations* at Dimitar A. Tsenov Academy of Economics - Svishtov. Until 2020, the editions are conference proceedings with independent ISBN numbers, and from 2021 to 2023 they are periodical collections with a permanent ISSN number - available in the Academy’s Virtual Library at dlib.uni-svishtov.bg.

The first conference was held in 1996 on the idea of Prof. Ivan Stoykov and Head Assistant Simeon Momchev, lecturers at the department. The first participants were the 3rd year IER students at the Tsenov Academy of Economics, and the thematic focus was on international investments.

Since 2014, the event has been joined by professors and students from *the Department of International Economic Relations* at the University of Economics – Varna, and in 2015 from *the Department of Economics and International Relations* at the Angel Kanchev University of Ruse.

Over the years, the conference has established itself as a forum for the scientific expression of students and doctoral students outside the classroom and has created an opportunity to break the formal lecturer-student relationship, exchange experience in conducting events, and freely share creative ideas. Gradually, the topics have expanded and cover a wide range of areas, entering the sphere of international economic relations and international business.

The plenary session of *the Twenty-eighth conference* was held on May 18, 2024 at Dimitar Tsenov Academy’s Training and Recreation Center in the village of Oreshak and online through the BigBlueButton platform.

СЪДЪРЖАНИЕ / CONTENT:

ECONOMIC IMPACT OF BRI INFRASTRUCTURE ON CHINA-BULGARIA RELATIONS: CURRENT SITUATION AND PROSPECTS	8
<i>Jingxin Hu</i>	
КАДРОВАТА ПОЛИТИКА В МЕЖДУНАРОДНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ	19
<i>Грета Иванова Цанова</i>	
PERSONNEL POLICY IN INTERNATIONAL ORGANIZATIONS	19
<i>Greta Ivanova Tsanova</i>	
DISRUPTIONS IN THE SUPPLY CHAINS - FACTORS, EFFECTS AND RISK MANAGEMENT	28
<i>Gergana Kamenova Kaloyanova</i>	
БЪЛГАРСКИЯТ ИЗНОС В УСЛОВИЯТА НА ЧЛЕНСТВО В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.35	
<i>Бирсен Хаяти Басри</i>	
BULGARIAN EXPORTS IN THE TERMS OF MEMBERSHIP IN THE EUROPEAN UNION	35
<i>Birsen Hayati Basri</i>	
ЧЛЕНСТВОТО НА УКРАИНА В ЕС – НАДЕЖДИ, ПРОТИВОРЕЧИЯ, ЗАПЛАХИ	47
<i>Даниела Росенова Козарова</i>	
UKRAINE'S EU MEMBERSHIP – HOPES, CONTRADICTIONS, THREATS.....	47
<i>Daniela Rosenova Kozarova</i>	
МЕТОДИ ЗА МОТИВИРАНЕ НА РАБОТНИЦИТЕ ДА СПАЗВАТ МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.....	55
<i>Габриела Димова, Аника Николова</i>	
METHODS OF MOTIVATING EMPLOYEES TO COMPLY WITH SAFETY MEASURES..	55
<i>Gabriela Dimova, Anika Nikolova</i>	
УПРАВЛЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНА КОМПАНИЯ ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА	67
<i>Александър Георгиев Данаилов</i>	
MANAGING AN INTERNATIONAL COMPANY DURING A CRISIS	67
<i>Alexander Georgiev Danailov</i>	
СПЕЦИФИКИ В УПРАВЛЕНИЕТО НА КЛЪСТЕРИТЕ В СРАВНЕНИЕ С ТОВА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ.....	79
<i>Светлин Борисов Рангелов</i>	
SPECIFIC IN THE MANAGEMENT OF CLUSTERS COMPARED WITH THAT OF INDIVIDUAL ORGANIZATIONS	79
<i>Svetlin Borisov Rangelov</i>	

TYPES OF INTERNATIONAL BUSINESS AND INTERCULTURAL COMMUNICATION IN GLOBAL BUSINESS	87
<i>Melisa Byulent Ismail</i>	
РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ.....	93
<i>Жасмина Николаева Иванова, Емилиан Станиславов Енчев</i>	
DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE TOURISM IN BULGARIA.....	93
<i>Zhasmina Nikolaeva Ivanova, Emiliyan Stanislavov Enchev</i>	
КОНКУРЕНТНО РАЗУЗНАВАНЕ В СЕКТОРА НА ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ	104
<i>Бетина Диянова Минкова</i>	
COMPETITIVE INTELLIGENCE IN THE INFORMATION TECHNOLOGY SECTOR.....	104
<i>Betina Diyanova Minkova</i>	
ЧОВЕШКАТА ЦЕНА НА ТЕХНОЛОГИЧНИТЕ ИНОВАЦИИ ПРЕЗ ПРИЗМАТА НА КОБАЛТОВИЯ ДОБИВ В КОНГО.....	116
<i>Екатерина Миленова Петрова, Златина Ивайлова Димитрова</i>	
THE HUMAN COST OF TECHNOLOGICAL INNOVATIONS THROUGH THE PRISM OF COBALT MINING IN CONGO	116
<i>Ekaterina Milenova Petrova, Zlatina Ivaylova Dimitrova</i>	
EMERGING MARKETS AND INVESTMENT OPPORTUNITIES	129
<i>Svetoslav Dragomirov Angelov</i>	
ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВИ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИНВЕСТИЦИИ ВЪВ ВЪЗОБНОВЯЕМИ ЕНЕРГИЙНИ ИЗТОЧНИЦИ В БЪЛГАРИЯ	140
<i>Велимир Георгиев Даскалов, Иван Петров Георгиев</i>	
TRENDS AND PROSPECTS OF INTERNATIONAL INVESTMENTS IN RENEWABLE ENERGY SOURCES IN BULGARIA	140
<i>Velimir Georgiev Daskalov, Ivan Petrov Georgiev</i>	
ЛИТЕРАТУРЕН ОБЗОР ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО И ВЛИЯНИЕТО НА GREENWASHING	151
<i>Гергана Цветанова Цветкова, Петра Валентинова Жечева</i>	
LITERATURE REVIEW ON THE DEVELOPMENT AND IMPACT OF GREENWASHING	151
<i>Gergana Tsvetanova Tsvetkova, Petra Valentinova Zhecheva</i>	
ТЕХНОЛОГИЧНИЯТ ПРОГРЕС И ТЪРГОВИЯТА В ТУРЦИЯ: ГЛОБАЛНИ ТЕНДЕНЦИИ И ЛОКАЛНИ ПРИЛОЖЕНИЯ	164
<i>Олчай Зикри Юсуф</i>	
TECHNOLOGICAL PROGRESS AND TRADE IN TURKEY: GLOBAL TRENDS AND LOCAL APPLICATIONS	164
<i>Olchay Zikri Yusuf</i>	

ОБЗОР НА ЦЕНОВИТЕ РАВНИЩА В МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ С КОНТЕЙНЕРИ ВЪВ ВРЕМЕНА НА НЕСТАБИЛНОСТ В СЕКТОРА.....	175
<i>Веселина Руменова Борисова</i>	
OVERVIEW OF PRICE LEVELS IN MARINE CONTAINER TRANSPORT IN TIMES OF INSTABILITY IN THE SECTOR.....	175
<i>Veselina Rumenoova Borisova</i>	
БИТКОЙН ХАЛВИНГ И ВЛИЯНИЕТО МУ ВЪРХУ ПАЗАРА НА КРИПТОВАЛУТИ	186
<i>Пенко Ангелов Бяливанов</i>	
BITCOIN HALVING AND ITS IMPACT ON THE MARKET OF CRYPTOCURRENCIES	186
<i>Penko Angelov Byalivanov</i>	
ГЛОБАЛНИТЕ ВЕРИГИ ЗА ДОСТАВКИ - ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО ИМ ОТ БЪЛГАРСКИТЕ ФИРМИ.....	193
<i>Калин Михайлов Климентов</i>	
GLOBAL SUPPLY CHAINS - OPPORTUNITIES AND THREATS IN THEIR USE BY BULGARIAN ORGANIZATIONS.....	193
<i>Kalin Mihaylov Klimentov</i>	
ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ НА МАРКАТА – СТРАТЕГИИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА	206
<i>Анета Иванова Лазарова</i>	
INTERNATIONALIZATION OF THE BRAND - STRATEGIES AND CHALLENGES	206
<i>Aneta Ivanova Lazarova</i>	
ПРИЛОЖЕНИЕ НА ИНТЕРНЕТ В СФЕРАТА НА МЕЖДУНАРОДНИЯ БИЗНЕС	220
<i>Фатме Мустафова Данаджијева</i>	
APPLICATION OF THE INTERNET IN THE SPHERE OF INTERNATIONAL BUSINESS.....	220
<i>Fatme Mustafova Danajieva</i>	

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ АВТОРИТЕ

- Допустимост на авторите: настоящи студенти бакалаври, магистри и докторанти в български или чуждестранни висши училища, обучаващи се в икономически специалности.

Формални критерии към структурата на разработката:

- Обем - до 27 000 символа с включени интервали (до 15 стандартни страници).
- Заглавие – ясно и точно формулирано, до 100 символа (с включени интервали).
- Пълно име на автора (авторите), е-поща, специалност и година на обучение, висше учебно заведение.
- Резюме – до 1500 символа (с включени интервали), да има характер на обобщение и да включва изследователски цели, методология и резултати.
- Ключови думи – от три до пет.
- JEL класификация - до три кода, поне един да попада в раздел F. International Economics (ideas.repec.org/j/index.html).
- Ако основният текст е на български език - следват заглавие, данни за автора (авторите), резюме, ключови думи и JEL, **преведени на английски език**.
- Текстът на доклада следва да бъде оформен в части, като се следва формата за писане на научни текстове **IMRAD** (Introduction, Methods, Results, Discussion). Допускат се допълнителни раздели, ако отговарят на концепцията на изследването.
- Допълнителните бележки, разяснения и коментари - под линия.
- Списък с цитираната литература - по **APA style**.

Технически изисквания за оформяне на материалите:

- Написани под Word for Windows.
- Размер на страницата: A4, 29–31 реда и 60–65 знака на ред.
- Полета: Top – 2,5 см; Bottom – 2,5 см; Left – 2,5 см; Right – 2,5 см.
- Наименование на статията: Cambria, 14 pt, с големи букви, Bold, центрирано.
- Имена на автора (ите), висше учебно заведение: Cambria, 12 pt, центрирано.
- За резюме, ключови думи и JEL: шрифт Cambria, размер 11 pt.
- За основния текст: шрифт Cambria, размер 12 pt.
- Разстояние между редовете: 1,5 lines.
- Номерация на страницата: долу вдясно.
- Текст под линия: размер 10 pt.
- Графики и фигури: таблиците, графиките и фигурите да се вграждат софтуерно в текста.
- Формулите се създават с Equation Editor.

Пълните и актуални изисквания са представени на miojournal.uni-svishtov.bg.



СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” - СВИЩОВ
DIMITAR A. TSENOV ACADEMY OF ECONOMICS - SVISHTOV

ГЛОБАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИКОНОМИЧЕСКИ ОТНОШЕНИЯ

Академично издателство „Ценов”
Ул. Емануил Чакъров 2, Свищов 5250, България

БРОЙ 1, 2024 г.
miojournal.uni-svishtov.bg

GLOBAL AND REGIONAL DIMENSIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

Academic Publishing House “Tsenov” – Svishtov
2, Emanuil Chakarov street, Svishtov 5250, Bulgaria

ISSUE 1, 2024
miojournal.uni-svishtov.bg

ISSN: 2738-8573 (online)



miojournal.uni-svishtov.bg