

**ЕДИН ОПИТ ЗА АНАЛИЗ НА ОТРАЖЕНИЕТО НА ПАНДЕМИЯТА
КОВИД-19 ВЪРХУ МОРСКИЯ КОРАБЕН БИЗНЕС**

Проф. д-р Светлана Райчева Димитракиева

ВВМУ „Н.Й.Вапцаров“

Румен Гроздев Грозев

Докторант ВВМУ „Н.Й.Вапцаров“

***Резюме:** Корабният бизнес е един от най-засегнатите от КОВИД-19 отрасли на световната икономика. Статията разглежда импакта на вируса върху световния БВП и договорите за наем на кораби. Предложени са препоръки за смекчаване влиянието и планиране на корабните операции по време на пандемия.*

***Ключови думи:** Ковид-19; Световен БВП; Бимко Смяна на екипаж;*

**AN ATTEMPT TO ANALYZE THE IMPACT OF THE COVID-19
PANDEMIC ON THE MARITIME SHIPPING BUSINESS**

Prof. Dr. Svetlana Raicheva Dimitrakieva

Nikola Vaptsarov Naval Academy

Rumen Grozdev Grozev

Doctoral student of Nikola Vaptsarov Naval Academy

***Abstract:** The shipping business is one of the most affected by COVID-19 sectors of the world economy. The article examines the impact of the virus on world GDP and time charter contracts. Recommendations for mitigation the effect and planning of ship operations during pandemic are proposed.*

***Keywords:** Covid-19; World GDP; BIMCO Crew change;*

Въведение.

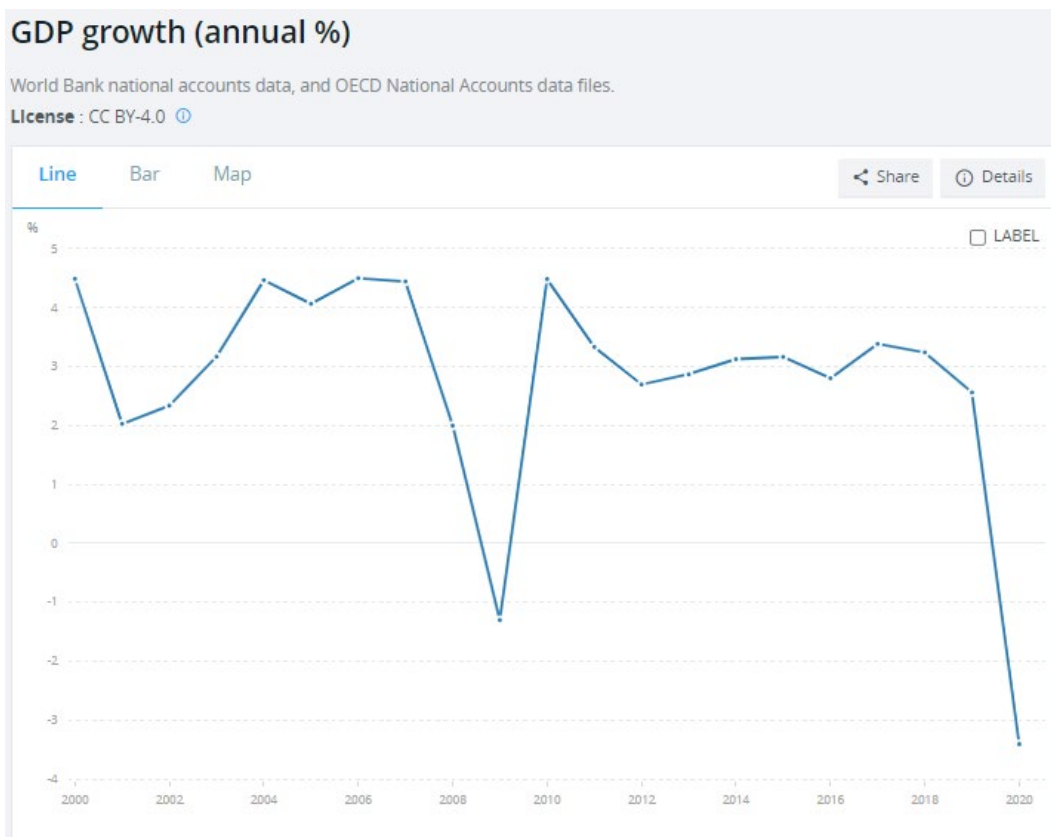
Пандемията COVID-19 протичаща в настоящо време е предизвикана от разпространението на коронавируса SARS-CoV-2. Избухването на заболяването с вируса за първи път е зафиксирано в Китай в град Ухан през месец декември 2019 г. На 30 януари 2020 г. Световната здравна организация обяви това избухване за извънредна ситуация в областта на общественото здравеопазване, имащо международно значение, а от 11 март - пандемия. Към 20 юли 2021 г. са регистрирани повече 192 млн случаи на болели по целия свят, повече от 4,1 млн хора са починали и повече от 174 млн са оздравели. Основно вируса SARS-CoV-2 се предава при тесен контакт, най-често чрез малки капки получаващи се при кашляне, кихане и разговори.

Пандемията стана причина за сериозни социално-икономически последици, включително много голяма световна рецесия и масов глад, засегнал около 265 млн души. Това доведе до отлагане или отменяне на много спортни, религиозни, политически и културни мероприятия. Широко разпространения дефицит на доставките се задълбочи с паническо пазаруване. Училищата и университетите се закриват било то на национално, било то на местно ниво в 172 страни, което затруднява приблизително 98% от учениците и студентите от целия свят.

Пандемията на коронавируса несъмнено е повлияла на всички аспекти на живота през 2020 г. и изглежда да продължи значително до 2021 г., като много страни все още са изправени пред сериозни ограничения. Този доклад обобщава ефектите на COVID-19 върху морската индустрия до момента.

1. Световните икономически условия.

COVID-19 удари силно световната икономика. Със заключенията, намаленото търсене, увеличената безработица и дълга, не е изненадващо, че през 2020 г. се наблюдава огромен спад на глобалния БВП с 3.405% и значителен спад в индустриалното производство (Фигура 1) [1]. Имаше много аспекти на пандемията, които засегнаха морската индустрия, включително значителни промени в търсенето от нормалната практика, глобалното блокиране и сериозни ограничения върху нормалните експлоатационни процедури. Наблюдавахме също така увеличени задръствания в пристанищата, намалено търсене на ключови стоки, проблеми с веригата на доставки за ЛПС и случаи на коронавирус на корабите.



Пандемията на коронавируса несъмнено е повлияла на всички аспекти на живота през 2020 г. и изглежда да продължи значително до 2021 г., като много страни все още са изправени пред сериозни ограничения. Този доклад обобщава ефектите на COVID-19 върху морската индустрия до момента.

Избухването на COVID-19 оказва огромно въздействие върху живота, семействата и общностите на хората. Тъй като международният отговор продължава да се развива, организациите работят в неизследвани води. Критичната информация за характеристиките на този нов вирус и неговото въздействие върху глобалната бизнес дейност е трудна за оценка и се променя за една нощ.

В тези безпрецедентни времена способността на корабните услуги да продължат без прекъсване да транспортират храни, енергия и медицински консумативи през континентите ще играе критична роля за преодоляването на тази пандемия. Успоредно с това корабните операции са изправени пред големи предизвикателства като:

1. Безопасност на борда:

Екипажът трябва на всяка цена да предотврати пренасянето на инфекция на борда и да има предвид, че в зависимост от местоположението на кораба може да има ограничена медицинска помощ в случай на инцидент.

2. Екипаж:

Поради ограничения на пътуването, екипажът вероятно няма да може да пътува, за да се присъедини към кораб или да бъде репатриран след приключване на договора си.

3. Доставки:

Има трудности при намирането на медицински и други консумативи за кораба и неговия екипаж, както и вероятно недостиг на механични и електронни части за плавателни съдове.

4. Инспекции на борда:

В много пристанища на специализиран персонал като инспектори е ограничен достъпът до плавателни съдове и по този начин извършването на задължителните по закон инспекции (безопасност, околна среда, обучение и др.) И други операции могат да бъдат сериозно нарушени.

5. На бреговата поддръжка:

Тъй като централните офиси, пристанищата и бреговите власти работят с аварийен персонал или дистанционно, корабите вероятно ще получат закъснения, както и намалени нива и качество на подкрепа от брега.

2. Направления за преодоляване на проблемите.

Сега висшето ръководство трябва да се съсредоточи върху плана за стратегия за реагиране и да гарантира, че този план може да запали осветлението днес, през седмиците и месеците напред.

План за стратегия за отговор изисква преди всичко планиране за най-лошия сценарий, ето как кризата ще се развие с течение на времето, което е базовата линия за разработване, кое ще бъде възможно най-голямото въздействие за организацията.

Например:

- Ръководството очаква ли правителствените мерки да успеят да ограничат разпространението на вируса?

- Кои местоположения най-вероятно ще дойдат онлайн и да се върнат първо към бизнеса?

- Колко скоро ръководството очаква, че ограниченията за пътуване и събиране на хора ще бъдат премахнати?

- Очаква ли ръководството да се влоши разпространението на вируса в страни, които са ключови за тяхната верига на доставки или регионите, в които оперира?

Оценката на най-лошия сценарий е продължителен процес, тъй като кризата продължава да се развива и ще станат достъпни нови прозрения и факти.

За корабоплаването по-долу са посочени ключови области, които са жизненоважни за приемствеността на организацията и трябва да бъдат част от съображенията на плана за реакция:

2.1. Договори.

Ковид-19 налага промени и добавянето на допълнителна клауза в новите договори за тайм чартер, с цел защита на корабособствениците от допълнителни разходи възникнали в резултат на вируса.

„BIMCO COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020

(a) In addition to any other right to deviate under this contract, the Vessel shall have liberty to deviate for crew changes if COVID-19-related restrictions prevent crew changes from being conducted at the ports or places to which the Vessel has been ordered or within the scheduled period of call. Any deviation under this clause shall not be deemed to be an infringement or breach of this contract, and Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

(b) Owners shall exercise the right under subclause (a) above with due regard to Charterers' interests and shall notify Charterers in writing as soon as reasonably possible of any intended deviation for crew changes purposes.

(c) Charterers shall procure that subclause (a) shall be incorporated into any and all sub-charter parties, bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party.

(d) During the period of such deviation the Vessel shall:

(i) remain on hire, but at a reduced rate of hire of USD per day. In the absence of an agreed amount, fifty per cent (50%) of the hire rate shall apply. The cost of bunkers consumed shall be shared equally between Owners and Charterers.*

(ii) be off-hire and the cost of bunkers consumed shall be for Owners' account.*

(e) While the Vessel is at the port of deviation all port charges, pilotage and other expenses arising out of such crew changes shall be for the Owners' account.

**(d)(i) and (d)(ii) are alternatives. Delete whichever is not applicable. In the absence of deletions alternative (d)(i) shall apply.“*

Клаузата за смяна на екипажа при COVID-19 е изготвена в отговор на извънредните обстоятелства, пред които са изправени много Корабособственици, чийто екипаж е трябвало да остане на борда по време на „заклучването“ на COVID-19 за периоди, които често надхвърлят техните трудови договори. Въпреки че ограниченията за пътуване започват да се облекчават, все още има ограничения в много страни. Клаузата е предназначена да даде на собствениците свободата да се отклоняват при смяна на екипажа при строго определени обстоятелства. Тя също така предоставя възможност за чартърорите да допринесат за смяната на екипажа, като признават извънредните разходи за извършване на смяна на екипажа, свързана с COVID-19, и че чартърорите имат общ интерес да имат ефективен, отпочинал и добре работещ екипаж на кораба. [2]

И докато с „BIMCO COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020“ корабособствениците са отчасти компенсирани за допълнителните си разходи по смяната на екипажа, то не точно така стои въпроса за чартърорите. Различните сектори на морския транспорт използват няколко индекса за цените на услугите на морския транспорт. Обикновено индексите във корабоплаването наблюдават цените на превозите или нивата за наемане на кораби или приходите от наблюдавания вид и тонаж на корабите. Също така цените на корабите и цените на акциите на корабните компании са важни за икономическите анализатори. Всички въведени индекси в корабоплаването имат своите предимства, но и недостатъци. Основният недостатък на повечето индекси е, че те наблюдават само цените, което основно зависи от съотношението на търсенето и предлагането, всяко от които е променлива. [3] От тук идва и проблема за чартърорите, поради факта, че допълнителния разход по девиацията на кораба за смяна на екипажа не се взема под внимание в индексите определящи навлото. По този начин товародателя не допринася по никакъв начин за облекчаване на възникналата ситуация от Ковид-19.

Особено важно за товародателите в този случай е включването на т.н. „зелени пристанища“ във веригата на морския превоз. Смяна на екипажите в този случай е доста сложна и стриктно контролирана процедура. Изисква се специално предварително подадена и подкрепена със съответните медицински документи информация. [9], [11]

2.2. Моряци.

Трябва да се въведат съответните политики и процедури за справяне с рисковете, идентифицирани от процеса на планиране на сценарии, както и всички законови или регулаторни изисквания. Например спедиторските

компания трябва да се уверят, че на борда са съобщени всеобхватни политики, които отговарят на регулаторните насоки, за да се сведе до минимум рискът от инфекция и всички такива случаи да бъдат своевременно открити и изолирани. Корабоплаването е част от световната индустрия и единственият начин за отстраняването на проблеми с пренасянето на морски организми в чужда еко-среда е въвеждането на единна система за управление на процедурите по експлоатация. Международната морска организация се опитва да създаде през последните петдесет години правила на международно ниво. През февруари 2004 г. тя публикува “Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти” , в която определят ограничения, техники и технологии за обработка на морския баласт; и по този начин премахването и унищожаването на чужди видове.[8]

Други съображения могат да включват:

1. Поддържане на пълна видимост на техните офицери и екипаж и особено подкрепа на бордовите кораби, които не могат да се репатрират поради ограничения за пътуване;

2. Идентифициране на критични пътувания, при които екипажът може да не успее да се качи на борда поради блокиране на пристанищата;

3. Идентифициране на случаи на моряци, които ще удължат своя период на престой извън допустимите срокове, и ще оцени регулаторните последици;

4. Разработване на програми за благосъстояние на моряците, прекарващи прекомерно много време на борда на корабите;

В тази връзка Министерството на търговския флот на Република Гърция например предприе редица мерки за опазване живота и здравето на

членовете на екипажите на гръцките кораби, като и на превозваните пасажери:

1. Изпрати заявка до здравната служба в Пирея, за да осигури медицински персонал, който ще извършва проверки на търговски кораби, пристигащи в Пирея от Китай.

2. В гръцките пристанища бяха предприети предпазни мерки поради разпространението на инфекцията.

3. Според информация, Министерството на търговския флот и островната политика, рано тази сутрин, е изпратило искане до здравната служба в Пирея, за да предостави медицински персонал, който да извършва проверки на търговски кораби, пристигащи в Пирея от Китай.

Източници в Министерството на търговския флот преценяват, че няма причина за безпокойство, тъй като според официалните съобщения на Световната здравна организация (СЗО) инкубационния период на вируса се изчислява на около 14 дни, докато пътуването от Китай до Пирея продължава 21 дни за контейнерни кораби, а освен това има и други пристанища за посещение. [7], [10]

2.3. Операции и верига за доставки.

Тъй като корабите трябва да продължат да работят, за да продължат да транспортират критични товари през континентите, е необходимо да се поддържа непрекъснатост на бизнеса и да се осигури попълване на критични резервни части, провизии и складове. Областите на разглеждане могат да включват:

1. Идентифициране чрез групиране на най-важните компоненти и техните резервни части, най-важните сухи провизии, както и най-важните запаси.

2. Оценка желаните нива на запасите за безопасност и консолидиране търсенето в 3-месечни цикли за попълване, за да се избегне изчерпването на запасите поради прекъсване;

3. Идентифициране по-рано на удобни пристанища, които могат да бъдат обект на блокиране, и се опит за изграждане предварително складова наличност, ако планирането на пътуването позволява;

4. Оценка състоянието на непрекъснатостта на бизнеса на спедиторите и обсъждане опцията за складиране на общи резервни части на удобни места.

5. Свързване с ключови трети страни (т.е. корабостроителници, агенти, спедитори) и доставчици на кораби (т.е. производители на оригинално оборудване, производители, спедитори и др.), За да е сигурно, че ще могат да продължат да предоставят минимално допустимите нива на обслужване, за да поддържат критичните пътувания оперативни. Това е изключително важно в случай на модернизиране на системи за пречистване на скрубър и воден баласт поради ограничената наличност на слотове и предстоящите проучвания на класа.

6. Оценка на наличните стратегии за алтернативно снабдяване на бункери, в съчетание с регламентите на ИМО 2020 (при условие, че са предвидени модернизации на скрубера).

7. Преоценка на необходимостта от преоборудване на плавателни съдове с помощта на скрубери, като се има предвид прогнозираната в момента 4-годишна възвръщаемост на инвестициите, наличността на корабостроителницата и наложените логистични предизвикателства.

8. Изпълняване упражнения за планиране на сценарии, за разбиране оперативните последици, както финансови, така и нефинансови, за различни сценарии. [5], [12]

2.4. Комуникационна стратегия.

Важно е да се гарантира, че всички заинтересовани страни в бизнеса, като служители, доставчици, клиенти, инвеститори, банки и др., Остават напълно актуализирани и ангажирани, тъй като операциите на организациите преминават към режим на управление при кризи. Областите на разглеждане могат да включват:

1. Вътрешните и външните заинтересовани страни са картографирани за ключови комуникации.

2. Съществува ясна комуникационна стратегия за защита на репутацията и поддържане на доверието на заинтересованите страни.

3. Каналите за комуникация със заинтересованите страни функционират.

4. Комуникацията със заинтересованите страни е редовна, ясна, последователна и успокояваща.

5. Съществува активна и открита комуникация с регулаторните органи за проучване на областите за привеждане в съответствие на регулаторните задължения с настоящата ситуация, като например удължаване на срокове или предоставяне на знания и подкрепа в бранша, където е необходимо.

2.5. Функции на централния офис.

Операциите в централните офиси трябва да намерят точния баланс, за да продължат да подпомагат критичните операции на компанията, особено пътуванията и морските лица, като същевременно поддържат безопасността на работната сила и спазват здравословните и безопасни условия, както и правните насоки. Областите за разглеждане могат да включват:

1. Актуализиране на планове и прогнози за оборотен капитал и търсене на достъп до спешни средства.

2. Навременното идентифициране на договорни опции, които могат да бъдат използвани срещу компанията като доставчик или са на разположение на компанията като клиент.

3. Идентифициране на съществуващите застрахователни полици, които могат да осигурят покритие съгласно сценариите на плана за реакция на компанията и как те могат да бъдат активирани, ако е необходимо.

4. Активиране на способността за дистанционна работа за служителите или като минимум за критичния персонал и единична точка на отказ.

5. Оценка на рисковете от киберсигурност, произтичащи от широкото и продължително използване на отдалечен достъп и работа от разстояние на персонала. [4]

Заключение

В момента никой не знае какво могат да донесат следващите няколко седмици и месеци. Тъй като разпространението на вируса се разширява, националните ограничения за движение и събиране на хора се разширяват и следователно организациите ще трябва да станат гъвкави и приспособими към тази променяща се ситуация. Ефективните стратегии за отговор ще бъдат от решаващо значение за оцеляването на всички организации във всички сектори. Може би е време да си припомним добре известен цитат за теорията на еволюцията: „Не е най-интелектуалният от видовете, който оцелява; не е най-силният, който оцелява; но видът, който оцелява, е този, който е в състояние най-добре да се адаптира и адаптира към променящата се среда, в която се намира. " (Leon C. Megginson, *Civilization Past and Present*, 1963)

Литература и интернет източници:

1. [https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2020 &start=2000](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2020&start=2000)
2. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/covid-19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020>
3. Димитракиева С., Костадинов О.; Индекс на търсенето (SDI) в морските превози. Корективни Функции на индекса на търсенето към другите индекси във водния транспорт. Многополярност на фрахтовия пазар, e-Journal VFU, бр. 14, 2021, Администрация, управление и икономика, Варна, ISSN 1313-7514.
4. Hillier F, Hillier M, Schmedders K, Stefens M, Introduction to Management Science, Third Edition, Mc Graw Hill International Edition, 2008.
5. Matin Stopford, Maritime Economics, Second Edition, Routledge Taylor & Francis Group London and New York, 2008.
6. Leon C. Megginson, Civilization Past and Present, 1963.
7. Димитракиев, Д, Гилев, Г., Противоепидемични мерки предприети на корабите под гръцки флаг на гръцки островни пристанища във връзка с разпространението на инфекцията COVID-19, e-Journal VFU, бр. 13, 2020, Администрация, управление и икономика, Варна, ISSN 1313-7514.
8. Димитракиев, Д, Гилев, Г., Управлението на баластните води и седименти от корабите и опазването на морските екосистеми, e-Journal VFU, бр 13, 2020, ISSN 1313-7514.
9. Dimitrakiev, D, Gilev, G., Green ports - Environmental challenges and economic demands, Pedagogika-Pedagogy, Volume 93, Number 7s, 2021, ISSN 0861-3982.
10. Dimitrakiev D., Dachev Y., Milev D., Impact of the Dispersants on the Marine Environment, International Journal of Scientific & Technology Research,

Volume 9, Issue 2, February 2020, p. 710-712, New Delhi, India, ISSN 2277-8616.

11. Dachev Y., Lazarov I., Impact of the Marine Environment on the Health and Efficiency of Seafarers, Journal “Business and Economics”, WSEAS, Vol. 16, 2019, pp. 282-287, ISSN 1109-9526, E-ISSN 2224-2899.

12. Dachev Y., Tsvetkov M., Zlatev V., Ship ballast water treatment, WSEAS Transactions on Environment and Development, Vol. 17, 2021, Print ISSN: 1790-5079, E-ISSN: 2224-3496, pp. 110-117.