

КРАТКОСРОЧНИ ЕФЕКТИ ОТ COVID-19 ВЪРХУ ФРАХТОВИТЕ ПАЗАРИ – СРАВНЕНИЕ МЕЖДУ СУХОТОВАРНИЯ И ТАНКЕРНИЯ СЕГМЕНТ

Виктор Дуков, Явор Александров

Докторанти, Технически университет – гр. Варна

***Резюме:** Настоящата статия сравнява краткосрочните ефекти от COVID-19 върху фрахтовите пазари в сухотоварния и танкерния сегмент, като разглежда и анализира какви биха били финансовите резултати при наличие на смесено портфолио от кораби (50% сухотоварни и 50% танкери). Анализът използва комбинация от количествени данни и качествени сценарии, които илюстрират ползите от диверсификацията в условия на пазарна нестабилност.*

***Ключови думи:** COVID-19, фрахтови пазари, сухотоварни, танкери, диверсификация*

SHORT-TERM EFFECTS OF COVID-19 ON FREIGHT MARKETS – A COMPARISON BETWEEN THE DRY BULK AND TANKER SEGMENTS

Viktor Dukov, Yavor Alexandrov

PhD Students, Technical University – Varna

***Abstract:** This paper aims to compare the short-term effects of COVID-19 on freight markets in the dry bulk and tanker segments, examining the potential financial outcomes of a mixed fleet portfolio (50% dry bulk carriers, 50% tankers). The analysis combines quantitative data with qualitative scenarios to highlight the advantages of diversification in times of market volatility.*

***Keywords:** COVID-19, freight markets, dry bulk carriers, tankers, diversification*

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата статия разглежда краткосрочните ефекти от пандемията COVID-19 върху фрахтовите пазари в сегментите на сухотоварния транспорт и танкерите, със специален акцент върху уязвимостта, породена от липсата на диверсификация на флота. Използвайки данни от докладите на Danish Ship Finance – Shipping Market Review от май 2020 и май 2021, както и допълнителна информация от S&P Global Intelligence, Clarkson Research Services и Drewry Shipping Consultants, анализът показва, че COVID-19 доведе до значителен спад на фрахтовите цени (до 30–40% в сухотоварния сегмент) и драстична волатилност в танкерния пазар, където таймчартърните ставки достигнаха краткотрайно до 200000 долара (USD) на ден. Статията анализира следните сценарии: продължаване на спада в сухотоварния пазар, краткотраен скок в танкерния сегмент и сравнителен анализ между концентриран и диверсифициран флот (50% сухотоварни – 50% танкери). Практическите препоръки насърчават корабособствениците да инвестират в диверсификация, модерни технологии и дигитализация за повишаване на оперативната ефективност и намаляване на риска.

Глобалната корабна индустрия, която е гръбнак на глобалната икономика и участва с 90% от превоза на товари бе изправена пред безпрецедентни предизвикателства вследствие на пандемията COVID-19. Този вирус доведе до сериозни смущения в глобалната търговия, като засегна различни сегменти на индустрията. Проблемът, който се разглежда в настоящата публикация, е уязвимостта на корабособствениците, които оперират изцяло в един сегмент, и възможността за диверсификация като средство за разпределение на риска. В тази статия се поставя следният изследователски въпрос: **Какви са краткосрочните ефекти от COVID-19 върху фрахтовите пазари и финансови резултати при диверсифициран флот?**

За да се отговори на този въпрос, в статията са използвани и анализирани данни от глобални експерти, опериращи в сферата на чартирането и портфейлното управление на кораби.

Данните за изменението на индекса BDI (Baltic Dry Index), който отразява промените в международните цени за морски превози на основни суровини (*Източник: <https://www.tradingeconomics.com>*) ясно демонстрират, че пандемията COVID-19 оказва значително въздействие върху фрахтовите пазари на сухотоварни кораби, като се

наблюдава рязък спад на фрахтовите цени през кризисните периоди. Този спад доведе до сериозно намаляване на приходите на корабособствениците, които оперират в този сегмент. Анализът на Drewry's Ship Operating Costs Annual Review and Forecast (2020/2021), достъпно на <https://www.drewry.co.uk/research> показва, че като следствие от намалената товарна активност и нестабилността на пазара, оперативните разходи на корабособствениците се увеличават. Това се дължи на факта, че при по-ниски приходи фиксираните и променливите разходи остават високи, което води до влошаване на ликвидността и финансовата устойчивост. Силното повишение на оперативните разходи в началото на пандемията и с дългосрочен ефект се дължи и на влиянието на COVID-19 върху екипажите. Според Г. Недев (2024) недостигът на морски кадри, както в офицерски така и в изпълнителски състав силно се задълбочава. По този начин комбинираното въздействие от спад в приходите и увеличение на разходите поставя корабособствениците в изключително уязвимо положение по време на глобални кризи като тази, породена от COVID-19.

Настоящата публикация цели да сравни краткосрочните ефекти от COVID-19 върху пазара на сухотовари кораби и нефтени танкери, както и да разгледа какъв би бил финансовият резултат при наличие на смесено портфолио от кораби при малък корабособственик с флот от 10 плавателни съда.

КЛАСИЧЕСКИ ТЕОРЕТИЧНИ МОДЕЛИ В КОРАБНАТА ИКОНОМИКА

Основните теоретични модели в корабната икономика са добре представени в труда на Stopford (2009) – *Maritime Economics*. Този труд обяснява как пазарната динамика и концентрацията върху един сегмент могат да увеличат риска за корабособствениците. Работите на Notteboom & Rodrigue (2005) допълват този модел, като разглеждат логистичната интеграция и процесите на портова регионализация, които също оказват влияние върху стратегическите решения за диверсификация.

Диверсификацията се разглежда като ключов инструмент за управление на риска в редица икономически модели. Работите на Haralambides (2006) посочват, че високата специализация води до повишен оперативен риск, а трудът на Song (2014) анализира как глобалните кризи, какво в случаят е и COVID-19, водят до рязък спад във фрахтовите цени. Данни от Drewry Shipping Consultants и S&P Global Intelligence (май 2020 и май 2021) показват, че корабособствениците с диверсифициран флот демонстрират по-голяма устойчивост и по-бързо възстановяване.

ЕФЕКТИТЕ ОТ COVID-19 ВЪРХУ ФРАХТОВИТЕ ПАЗАРИ

Докладите от Danish Ship Finance – Shipping Market Review от май 2020 и май 2021 документират значителните спадове във фрахтовите цени в сухотоварния сегмент и високата волатилност в танкерния пазар. Тези данни, подкрепени от анализи на S&P Global Intelligence, Clarkson Research Services и Drewry Shipping Consultants (май 2020 и май 2021), ясно демонстрират, че COVID-19 е предизвикал глобална пазарна несигурност.

Обобщавайки прегледа става ясно, че класическите модели на Stopford и Notteboom & Rodrigue предоставят теоретична основа, но не разглеждат изчерпателно нуждата от диверсификация при глобални кризи. Работите на Haralambides и Song потвърждават, че концентрацията в един сегмент увеличава риска, а данните от DSF Shipping Market Review подчертават, че диверсифицираният флот осигурява по-голяма устойчивост. Тези изводи формират основата за последващия анализ на конкретни сценарии.

В статията е използван смесен подход, който комбинира количествен анализ на исторически данни включващи статистически данни за фрахтовите цени, оперативни показатели и финансови резултати от източници, като S&P Global Intelligence, Clarkson Research Services, Drewry Shipping Consultants и DSF Shipping Market Review (май 2020 и май 2021).

АНАЛИЗ

Целта на анализа е да се направи съпоставка спрямо двата фрахтови пазара в кратък период от време. В допълнение на изложените факти, илюстриращи краткосрочните ефекти от COVID-19, в статията се разглеждат два сценария:

Сценарий 1:

Корабособственикът оперира единствено 10 сухотоварни кораба. При този модел, поради значителния спад във фрахтовите цени общите доходи се намаляват драматично. В този случай липсата на диверсификация води до по-високи оперативни разходи на единица товар, тъй като се загубват ползите от възможността за компенсиране на загубите в един сегмент чрез печалби в друг.

Концентриран флот в сухотоварния сегмент

При този сценарий корабособственикът разполага с 10 кораба, които оперират изцяло в сухотоварния сегмент. При високите пазарни условия, когато таймчартърната ставка на ден е 20 000 USD (Според данни от Clarksons и Danish Ship Finance, *достъпно*

на <https://www.clarksons.com/services/market-reports/>), общите дневни приходи възлизат на $10 \times 20\,000 = 200\,000$ USD. Ако обаче пазарът в този сегмент се срине и дневната таймчартърна ставка падне до 13 000 USD, дневните приходи ще намалеят до $10 \times 13\,000 = 130\,000$ USD. За период от 365 дни това представлява годишни приходи от около 73 милиона USD при високия сценарий, а при ниския – около 47,45 милиона USD. Този значителен спад показва колко уязвими са корабособствениците, които са концентрирани само в сухотоварния сегмент.

Сценарий 2:

Корабособственикът разполага с диверсифициран флот, разделен равномерно между 5 сухотоварни кораба и 5 танкери. Макар да има някои ограничения, като различия в оперативните разходи, свързани с по-ниските икономии от мащаба в по-малкия флот, наблюденията са доста категорични. Данните показват, че при този модел танкерният сегмент, който демонстрира по-високи нива на дневен фрахт, може значително да компенсира загубите от сухотоварния пазар. В резултат на това диверсифицираната флотова структура води до значително по-високи общи доходи и по-голяма оперативна устойчивост.

Диверсифициран флот (50% сухотоварни, 50% танкери)

При този сценарий, корабособственикът разполага с 5 сухотоварни кораба и 5 танкери. Ако се приеме, че сухотоварните кораби функционират при ниския пазарен фрахт от 13 000 USD на ден (Според данни от Clarksons и Danish Ship Finance, *достъпно на* <https://www.clarksons.com/services/market-reports/>), те ще генерират дневни приходи от $5 \times 13\,000 = 65\,000$ USD. От своя страна танкерният сегмент, който остава по-устойчив, фиксира танкерите на средно 85 000 USD на ден, генерирайки дневни приходи от $5 \times 85\,000 = 425\,000$ USD. Общите дневни приходи в този сценарий ще бъдат $65\,000 + 425\,000 = 490\,000$ USD. За 365 дни това се превежда на годишни приходи от приблизително 179 милиона USD.

Съпоставка и изводи

Сравнението между двата сценария демонстрира, че корабособственикът, който оперира изцяло в сухотоварния сегмент при спад на фрахтовите цени може да се окаже значително по-уязвим и да постигне много по-ниски приходи (около 47,45 милиона USD годишно), отколкото ако разполага с диверсифициран флот. При диверсифицирана структура (50% сухотоварни – 50% танкери), общите годишни приходи могат да достигнат около 179 милиона USD – което е повече от три пъти по-високо. Този сравнителен анализ ясно подчертава ползата от диверсификацията, тъй като тя позволява компенсиране на загубите в един сегмент с по-високи приходи от друг,

осигурявайки значително по-голяма устойчивост на корабособствениците пред пазарни шокове.

Освен това, фактори като пандемии, военни конфликти и други геополитически кризи водят до внезапни и изключително бързи отрицателни ефекти върху фрахтовите пазари. Тези шокове подчертават критичната необходимост от диверсификация на флота като средство за управление на риска. В същото време, краткосрочното диверсифициране е изключително трудно за корабособствениците поради многобройни структурни, финансови и оперативни препятствия, които ограничават възможностите за бърза адаптация.

Този сравнителен анализ ясно подчертава, че въпреки някои оперативни предизвикателства, свързани с по-малката степен на икономии от мащаба, диверсификацията на флота предоставя силни комерсиални ползи и значително намалява риска за корабособствениците в условията на пазарни шокове, породени от COVID-19.

Сценарият за диверсифициран флот (50% сухотоварни кораби – 50% танкери) разглежда как балансираната структура може да осигури по-голяма устойчивост. Сравнителният анализ показва, че диверсификацията позволява компенсиране на загубите в един сегмент с печалбите в друг, като финансовите показатели (ръст на приходите, оперативни разходи и ликвидност) са значително по-добри при диверсифицираните флотове.

ДИСКУСИЯ

Обобщавайки данните се наблюдава, че:

- Сухотоварният пазар е силно засегнат от COVID-19, което поставя корабособствениците, зависими от този сегмент, под значителен риск;
- Танкерният пазар показва голяма волатилност с периодични скокове, които могат да осигурят временни приходи, но също така създават нестабилност;
- Диверсификацията на флота (сравнение 50/50) може да осигури значително по-голяма устойчивост, като балансира рисковете и възможностите в различните сегменти.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ

Краткосрочните ефекти от COVID-19 върху фрахтовите пазари са драстични – сухотоварният сегмент преживява сериозен срив, докато танкерният пазар демонстрира

голяма волатилност с потенциални скокове на времевите чарти. Тези фактори увеличават уязвимостта на корабособствениците, които оперират изцяло в един сегмент.

Извършеният в статията анализ позволява да бъдат формулирани следните мерки и препоръки:

- **Инвестиция в диверсификация**

Корабособствениците трябва да разширят своя флот, включвайки танкери, контейнеровози и специализирани съдове, за да намалят риска и да постигнат по-добра устойчивост;

- **Подобряване на оперативната ефективност**

Внедряването на съвременни технологии и дигитализация на операциите може да помогне за намаляване на оперативните разходи и повишаване на гъвкавостта;

- **Разработване на гъвкави финансови модели**

Изграждането на модели, които позволяват разпределяне на риска между различни сегменти, ще осигури необходимата ликвидност и ще подобри финансовата устойчивост;

- **Подготовка за бъдещи пазарни шокове**

Корабособствениците трябва да разработят стратегии за реагиране при продължаващи спадове в сухотоварния пазар и краткотрайни, но изключително високи таймчартърни ставки в танкерния сегмент.

В заключение може да се заяви, че въпреки краткосрочните предизвикателства, причинени от COVID-19, стратегическата диверсификация на флота може значително да намали риска и да осигури по-устойчив растеж в бъдеще.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

Stopford, M., *Maritime Economics*. Routledge 2009

Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P., Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Economics & Logistics*, 2005

Haralambides, H., The impact of environmental regulation on ship efficiency. *Maritime Policy & Management.*, 2006

Song, D. W., Maritime transport and global economic crisis. *Journal of Transport Geography*, 2014

Danish Ship Finance, *Shipping Market Review – May 2020*.

Danish Ship Finance, *Shipping Market Review – May 2021*.

S&P Global Intelligence, *Shipping Market Trends Report*, 2020

Clarkson Research Services, *Shipping Market Review – Q2 2020*.

Drewry Shipping Consultants, *Global Shipping Review – 2020*.

Statista, *Maritime Shipping Statistics*, 2020

Trading Economics, *Freight Rates*, 2020

Peterson, J., Strategies for fleet diversification in shipping markets. *Journal of Shipping and Trade*, 2019

Ivanov, D., Financial risk and fleet diversification in shipping. *Journal of Maritime Economics*, 2018

Недев, Г., Въздействие на COVID-19 кризата върху живота и работата на моряците. *Морско Право и Индустрия*, ВСУ, 2024

Lee, S., & Chang, Y., Shipping market dynamics: Risk, diversification, and performance. *Transport Reviews*., 2012

BIMCO, UNCTAD – допълнителни източници.