



ВЪЗДЕЙСТВИЕ

НА COVID-19

ВЪРХУ МОРСКИЯ

СЕКТОР В ЕС



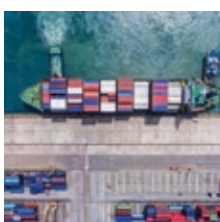
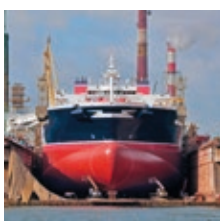
Частично финансирано от
Европейския съюз — Европейски
фонд за морско дело и рибарство





СЪДЪРЖАНИЕ

1. Въведение	4
2. Корабоплаване: първоначално прекъсване и нормализиране	4
3. Световна морска индустрия	6
4. Въздействие върху морската търговия в ЕС: значително първоначално въздействие, стокова и географска комплексност, силно възстановяване	6
5. Въздействие върху цените за превоз: значителна нестабилност, с периоди на „благоприятни смущения“ за разходи за навло и приходи от кораби	9
6. Въздействие на COVID-19 върху държавата на знамето и собствеността в ЕС: дългосрочните тенденции се запазват	10
7. Въздействие на корабостроенето: съсредоточаването на ЕС върху круизните кораби води до материални затруднения	12
8. Круизни и пътнически: силно въздействие върху круизите и финансови сътресения, силно въздействие върху фериботите но умерено възстановяване	14
9. Проверки за безопасност и опазване на околната среда	15



1. ВЪВЕДЕНИЕ

Безпрецедентното разпространение на COVID-19 и избухването му в глобален мащаб бяха последвани от национални локдауни и строги ограничения за пътуване. В резултат от това корабоплаването, като световна индустрия, беше силно засегнато от COVID-19 във всички области като морското корабоплаване, търговията и др. Бяха засегнати също няколко сектора, от пътническите кораби до контейнеровози и петролни танкери.

Коронавирусната пандемия е продължаваща ситуация, която търпи развитие всеки ден. Все още не се знае как ще изглежда корабоплаването след COVID-19, но пандемията може да има дълбоко и дългосрочно въздействие. Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) обаче разполага с необходимата информация и инструменти за сравняване на данните в областта на морското корабоплаване, безопасността и замърсяването на морската среда от годините преди COVID-19 (2016 г.- 2019 г.) с 2020 г. С подкрепата на външен изпълнител (търг EMSA/NEG/29/2020, спечелен от Clarksons Research) беше набавена информация за обема и вида на търговията, товарните превози и други финансови индекси и показатели, свързани с корабоплаването (и съответно финансовото въздействие върху сектора на морския транспорт в ЕС като цяло).

В резултат на това бяха събрани данни, свързани с въздействието на пандемията върху корабоплаването. Данните могат да се използват от създателите на политики като помощен инструмент при определяне на мерки за възстановяване. Докладът отразява състоянието в ЕС-28, като се има предвид, че до края на 2020 г. Обединеното кралство все още беше член на ЕС.

Ако не е посочено изрично, данните, предоставени във фигурите и таблиците са набавени от собствените системи на EMSA. Данните за корабоплаването са получени главно от Системата на Съюза за морска информация и обмен (SafeSeaNet¹), а в някои случаи са съчетани с данни от LRIT² и MARINFO³. Информация за въздействието на пандемията върху посещаването на пристанищата в ЕС вече е достъпна на уебсайта на EMSA от юли 2020 г.

Анализ на флота на корабите, плаващи под флаг на ЕС-28 и чиито собственици са базирани в държавите—членки на ЕС, беше извършен с помощта на собствената база данни на Clarksons Research за флота. Същата база данни е използвана и за информация за търговията и товарите, за корабостроенето, ремонтните дейности и част от дейностите в круизния сектор.

2. КОРАБОПЛАВАНЕ: ПЪРВОНАЧАЛНО ПРЕКЪСВАНЕ

И НОРМАЛИЗИРАНЕ

Фактът, че международният транспорт е от първостепенно значение за търговията и че корабоплаването е обвързано с възможността за пътуване и взаимодействие между хората, станаха причина то да бъде повлияно както пряко, така и косвено от разпространението на COVID-19.

Периодът между 2016 г. и 2019 г. беше доста стабилен, с някои изключения. През 2020 г. обаче броят на посещенията на пристанища от кораби през първото тримесечие на годината е сходен с цифрите от 2019 г., но през второто тримесечие на годината е регистриран значителен спад (26,5%). Второто тримесечие започна малко след като Световната здравна организация (СЗО) обяви разпространението на COVID-19 за пандемия (12 март 2020 г.). През третото тримесечие на 2020 г. бе отчетен спад от 9,1% в сравнение с 2019 г., но четвъртото тримесечие на 2020 г. бе много сходно с 2019 г. (спад с 1,1%).



1 Директива 2002/59/ЕО относно контрол на движението на корабите

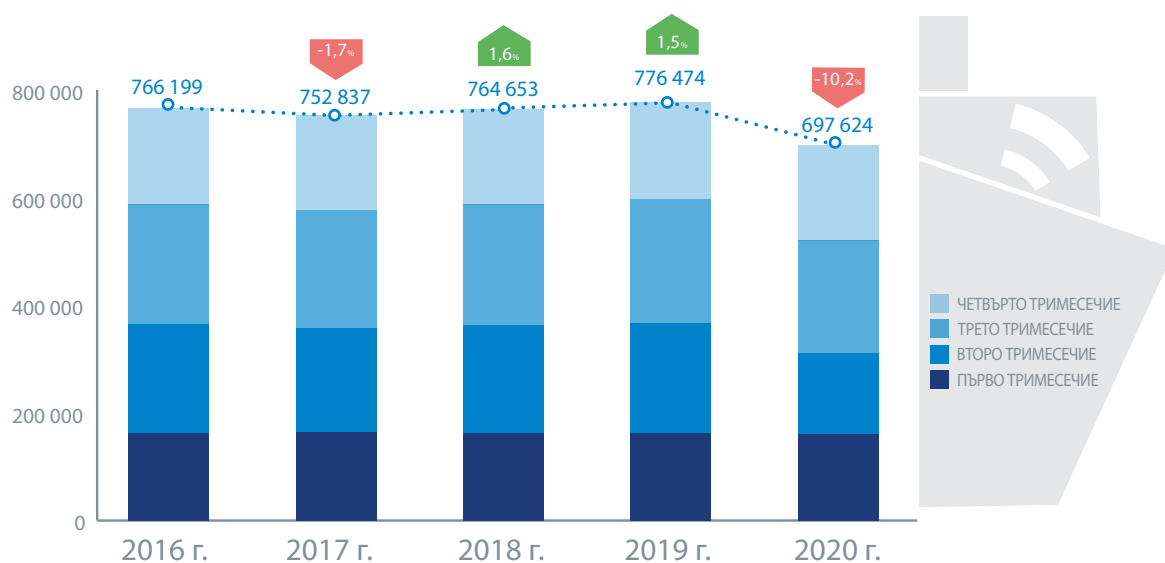
2 Система за разпознаване и проследяване на кораби на далечни разстояния (LRIT)

3 База данни на EMSA (захранвана с информация, закупена от търговски доставчици)

Ако се разгледа броят на посещенията на пристанища от кораби от всеки вид, между 2019 г. и 2020 г. е налице намаляване на броя на тези посещения за всички видове кораби. Круизните кораби, пътническите кораби и превозващите превозни средства са видовете кораби, за които е налице най-голям спад в корабоплаването през 2020 г. от съответно 85,8%, 39% и 22,1%. Междувременно се отчита съвсем слаб спад (до 5%) на броя на посещенията на пристанища от кораби за насипни товари, химикаловози, контейнерни кораби, кораби за общи товари, танкери за втечен газ, петролни танкери, кораби ро-пакс и ро-ро товарни кораби.

Хърватия, Франция, Исландия и Испания регистрираха спад с повече от 20% на броя на посещенията на пристанища от кораби между 2019 г. и 2020 г., което ги прави най-засегнатите държави. Този спад се дължи на круизното и пътническото крайбрежно корабоплаване, което е силно засегнато от кризата.

БРОЙ ПОСЕЩЕНИЯ ОТ КОРАБИ ОТЧЕТЕНИ В SAFESEANET



Фигура 1: Брой на отчетените в SSN посещения на пристанища от кораби между 2016 г. и 2020 г. по тримесечия

Общият брой посещения на пристанища от кораби, плаващи под флагите на държавите—членки на ЕС, се увеличава всяка година между 2016 г. и 2019 г. През 2020 г. обаче общият брой на посещенията на пристанища е спаднал с 3,5 % спрямо 2019 г., като съответният общ бруто тонаж е спаднал с 11,1 %. Значително намаление е започнало през второто тримесечие на 2020 г. като ефект от разрастването на развитието на COVID-19 в цяла Европа, което накара много държави—членки на ЕС, да въведат ограничителни мерки.

През третото и четвъртото тримесечие на 2020 г. обаче тази тенденция изглежда по-устойчива, като се наблюдава редуване между слабо отрицателни (напр. през третото тримесечие) и положителни (например през четвъртото тримесечие) разлики спрямо същите периоди на 2019 г. Съществени разлики през 2020 г. спрямо еквивалентни периоди през 2019 г. се наблюдават за круизните кораби и автомобилите.

Круизният сектор и като цяло пътническият транспорт са секторите, които са най-силно засегнати от COVID-19. Други сектори също бяха засегнати, но като цяло търговията не спря. Първоначално имаше рязък спад през първата половина на 2020 г., но след това ситуацията постепенно се подобри. Със сигурност може да се каже, че с изключение на круизните кораби към днешна дата корабоплаването се нормализира. Въпреки големите трудности, пред които трябваше да се изправи корабоплаването, търговските корабни операции, пристанищата и другите сектори на морския транспорт продължиха да функционират — в потвърждение на устойчивостта на сектора — като по този начин бе осигурено движението на стоки и се доказа стратегическото значение на морското дело за препитанието ни.



3. СВЕТОВНА МОРСКА ИНДУСТРИЯ

Световната индустрия за морски транспорт е от базово значение за международната търговия, тъй като е икономически ефективно и устойчиво средство за транспортиране на големи обеми от много основни стоки и готови изделия. През 2020 г. общата световна морска търговия възлиза на 11,5 милиарда тона и 1,5 тона на глава от населението годишно, което е около 88 % от световната търговия (повишение спрямо 85 % през 2019 г., тъй като пандемията от COVID-19 оказва по-голямо въздействие върху други видове транспорт, включително въздушен, автомобилен и железопътен). ЕС осъществява ~ 20% от световната морска търговия, а морският сектор е относително слабо представен по отношение на корабостроенето (около 5 % от световното производство, но съсредоточено върху круизния сектор), като цяло равно представен по държава на знамето (~ 17 %) и кораборемонтна дейност (~ 18 % от световната дейност) и добре представен от гледна точка на собственост на плавателни съдове (33 % и нараства до 39 %, ако бъдат включени Норвегия и Обединеното кралство), морско оборудване, класификация и корабно финансиране.

4. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ МОРСКАТА ТЪРГОВИЯ В ЕС:

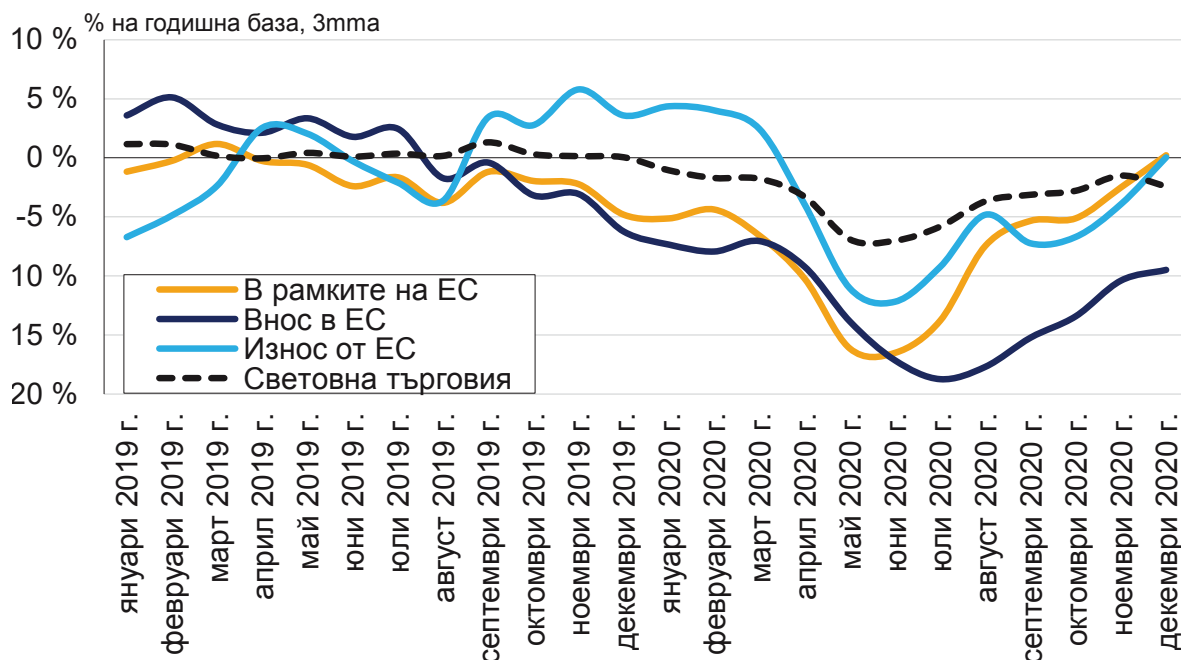
ЗНАЧИТЕЛНО ПЪРВОНАЧАЛНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ, СТОКОВА И

ГЕОГРАФСКА КОМПЛЕКСНОСТ, СИЛНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

Въздействието на пандемията от COVID-19 доведе до намаляване на световната морска търговия с -3,6% на годишна база през 2020 г., подобно на спада в световния БВП. Нарушаването на световната икономика от пандемията доведе до спад на световния БВП с 3,5% за цялата 2020 г. (източник: МВФ, януари 2021 г.), относително сходен темп на този през четирите тримесечия след световната финансова криза (Q4 08-Q3 09: -2,5%, МВФ). Под въздействието на COVID-19 и свързаното с това нарушаване на световната икономика, търговските потоци и веригите за доставка, световната морска търговия (в тонове) се очаква да намалее с -3,6% през 2020 г. (източник: Clarksons Research, февруари 2021 г.). Въпреки това има забележима разлика в темповете на спад за различните търгувани по море стоки и общото въздействие върху световната морска търговия през 2020 г. може да не е било толкова отрицателно, колкото мнозина се страхуваха първоначално (за контекста, през 2009 г. намалението на световната морска търговия в тонове е с 4,0%).

В анализ на митнически данни, докладвани от държавите—членки на ЕС, се предполага, че през 2019 г. 20% (2,4 млрд. тона) от световната морска търговия (11,9 млрд. тона) се дължи на комбинация от вътрешно-европейски обеми и внос и износ между ЕС и държави извън ЕС. Въз основа на наличните данни до декември 2020 г., включително, е изчислено, че през 2020 г. морската търговия в ЕС е намаляла по-значително от световната търговия с 9,3%, което съответства на „загуба“ от

226 милиона тона търговия. Най-значителният спад в обема на търговията е бил при вноса в ЕС от държави извън ЕС, който е спаднал с 12,2% през 2020 г., следван от търговията в рамките на ЕС (спад от 7,1% за същия период) и след това от износа от ЕС за държави извън ЕС (спад с 4,3%).



Фигура 2: Обобщение на морската търговия на ЕС, тонове, % на годишна база, тримесечна пълзяща средна стойност⁴

Направен е и общ преглед на това как са били засегнати морските маршрути от Европа до Китай и от Европа до Съединените американски щати (САЩ). От 2016 г. досега корабоплаването от Китай към Европа намалява по отношение на броя на посещенията на пристанища, а до 2019 г. намалението вече е с -34%. През 2020 г. това намаление достигна -62% спрямо 2016 г., най-вероятно поради пандемията от COVID-19. В обратната посока от Европа към Китай това намаление е -26% между 2016 г. и 2019 г., достигайки -65% от 2016 г. до 2020 г.

Подобен преглед беше направен и за посещения на пристанища, регистрирани за кораби, плаващи до и от САЩ — най-важната дестинация за стоките, изнасяни от ЕС⁵. Броят на посещенията на пристанища от кораби, участващи в търговията между ЕС и САЩ, е много по-малък от този за кораби, плаващи между ЕС и Китай. Това обаче не означава непременно, че търгуваните обеми, и особено общата стойност на стоките, са по-ниски или по-високи при сравнение между търговията към/от САЩ и към/от Китай. От 2016 г. до 2019 г. се наблюдава намаление от -31% на посещенията на пристанища от кораби, плаващи от САЩ към Европа, достигайки до -58% през 2020 г. Тези намаления са по-силно изразени в обратната посока, т.е. от Европа към САЩ — -55% от 2016 г. до 2019 г. и -70% от 2016 г. до 2020 г.

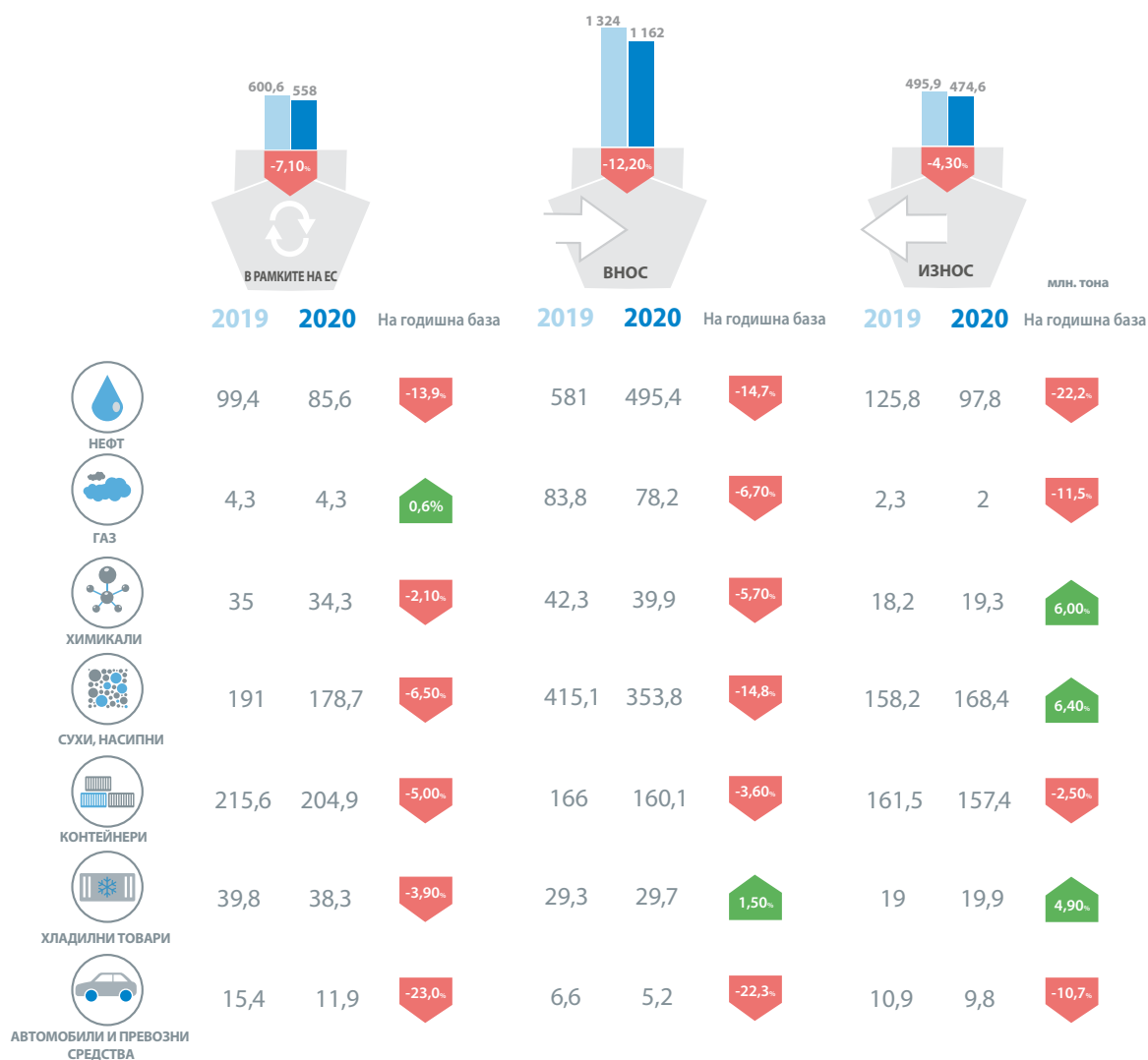
По-нататъшен анализ на общия дедуейт обем на водоизместване при тези плавания показва тенденция на намаляване на дедуейт тонажа (DWT), подобна на тази, наблюдавана при броя на посещенията на пристанища. Следователно данните показват, че директният обмен на стоки по морски маршрути между Европа и САЩ и Европа и Китай намалява от 2016 г. насам, като по-голямо намаление се наблюдава през 2020 г.

⁴ Източник: Clarksons Research. База: митнически данни за ЕС до декември 2020 г., включително База:EU-28, без да се включват Норвегия и Исландия. Базата на данните за световната морска търговия се публикува ежемесечно. Показател за растеж на световната морска търговия към 21 февруари 2021 г.

⁵ <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА ЗА ЕС МОРСКА ТЪРГОВИЯ ПО ВИДОВЕ СТОКИ



Фигура 3: Вътрешна за ЕС морска търговия и външна морска търговия (внос и износ) по видове стоки, млн. тона⁶

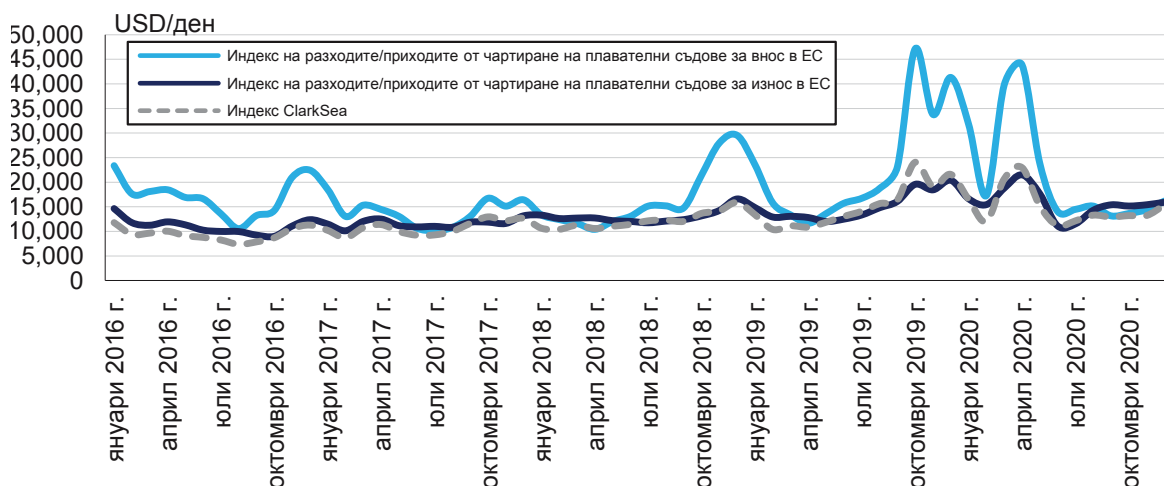
⁶ Източник: Clarksons Research. База: митнически данни за ЕС до декември 2020 г., включително. База: EU-28, без да се включват Норвегия и Исландия. Прогнозни данни за световната морска търговия към февруари 2021 г.

5. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ЦЕНИТЕ ЗА ПРЕВОЗ: ЗНАЧИТЕЛНА НЕСТАБИЛНОСТ,

С ПЕРИОДИ НА „БЛАГОПРИЯТНИ СМУЩЕНИЯ“ ЗА

РАЗХОДИ ЗА НАВЛО И ПРИХОДИ ОТ КОРАБИ

Световните пазари за морски товарен транспорт и чартиране търпяха силна нестабилност и смущения през цялата 2020 г. поради въздействието на COVID-19. Въпреки значителните смущения, световният междуsegmentен индекс ClarkSea (който показва движението на средните разходи/приходи от чартиране на кораби в ключовите по обем сектори на морския транспорт) е средно само с -2% по-нисък на годишна база през 2020 г., въпреки че има значителни разлики и съществена комплексност при отделни сектори, като при много от секторите се отчитат „благоприятни смущения“ в даден момент от годината. По-специално първата половина на 2020 г. беше най-добрата за индекса ClarkSea за цялото десетилетие, със средно 16 373 USD/ден, въпреки че средната стойност през втората половина на годината се върна до 13 304 USD/ден. „Скокът“ през първата половина като цяло се дължи на силното нарастване на търсенето на танкери за плаващи съоръжения за складиране, тъй като свързаните с COVID-19 локдауни доведоха до бързо натрупване на излишък от нефтени запаси в световен мащаб и високи контанго цени на петрола.



Фигура 4: Показатели за разходи/приходи за чартиране на кораби за плавания извън ЕС⁷

Тенденциите при пазара на корабоплаването в ЕС бяха до голяма степен сходни на световните тенденции. През 2020 г. индексът на допълнителните приходи от кораби при внос в ЕС е средно 21 470 USD/ден, което е намаление само с -6% спрямо средния за 2019 г., въпреки че през годината имаше значителни разлики. През април индексът на допълнителните приходи от кораби при внос в ЕС достигна своя връх (на месечна база) от 43 876 USD/ден и бе средно 28 439 USD/ден през първата половина на 2020 г., поради подкрепата на скока в разходите/приходите от танкери, след което намален през втората половина на 2020 г. до средно 14 506 USD/ден, което е с -49% по-малко в сравнение с първите шест месеца на годината, тъй като пазарите на танкери се сринаха, въпреки значителното увеличение на разходите/приходите от контейнерни кораби и газовози по-късно през годината.

Средната стойност на индекса на допълнителните приходи от кораби при износ от ЕС бе 15 732 USD, което е 4% увеличение спрямо 2019 г. и 18 % над средното ниво за периода 2016 г.—2020 г., въпреки въздействието на COVID-19. През втората половина на 2020 г. обаче се наблюдава спад, като индекса на допълнителните разходи за чартиране/приходите от кораби при износ от ЕС е с 13 % по-нисък или средно 14 615 USD/ден, спрямо 16 849 USD/ден през първата половина на годината, въпреки че отново имаше голямо увеличение на превозите с контейнерни кораби и газовози към края на 2020 г.

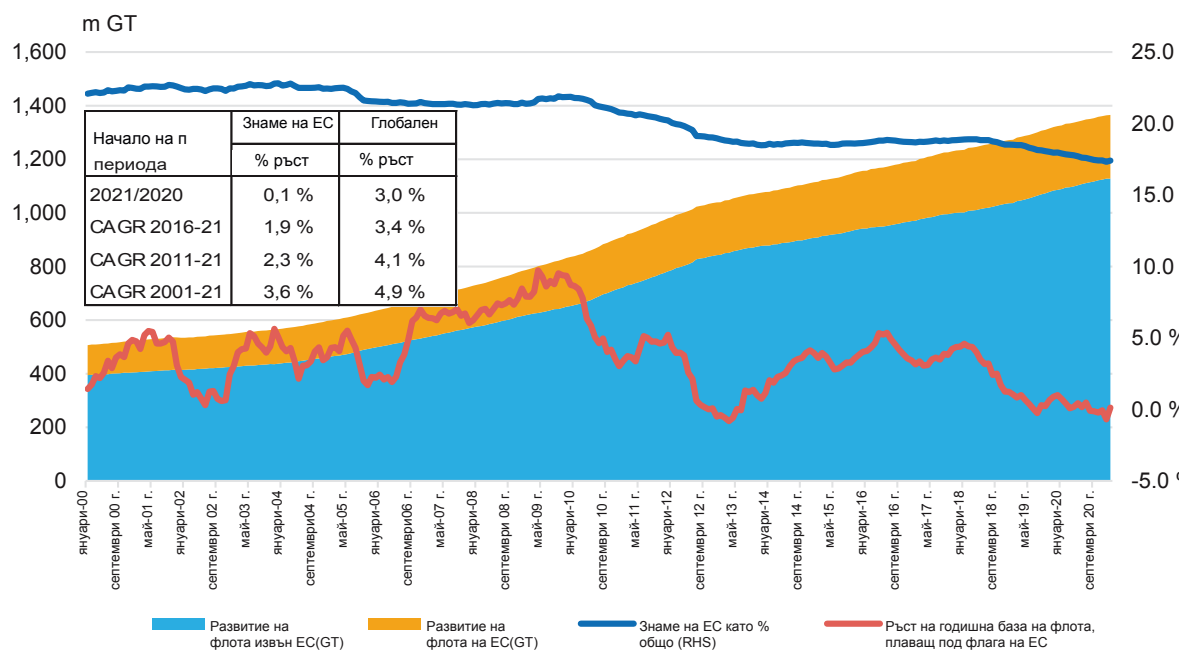
⁷ Източник: Clarksons Research.



6. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА COVID-19 ВЪРХУ ДЪРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО И СОБСТВЕНОСТТА В ЕС:

ДЪЛГОСРОЧНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ СЕ ЗАПАЗВАТ

В края на 2020 г. флотът с държава на знамето от ЕС-28 възлиза на общо 9 177 кораба, с общо 238 милиона комбиниран бруто тонаж, което представлява 17% от световния флот по отношение на тонажа. Флотът под флага на ЕС-28 се е увеличил само с 0,1% по бруто тонаж през 2020 г., което е значително под ръста от 3,0% на световния флот. Това в общи линии е запазване на тенденциите, наблюдавани преди пандемията от COVID-19, като 5-годишният общ годишен темп на нарастване (CAGR) на флота под флага на ЕС-28 е 1,9%, спрямо 3,4% за световния флот. Като цяло флотът под флага на ЕС-28 е добре представен в сегмента на ро-ро превозите (58% от световния ро-ро тонаж е под флага на една от държавите—членки на ЕС) и пътническия сектор (40% от круизния и фериботния тонаж е под флага на ЕС-28), поради географските характеристики и многото острови между държавите—членки на ЕС, но 76% от общия флот по отношение на тонажа продължава да е от танкери, кораби за насипни товари и контейнерни кораби.

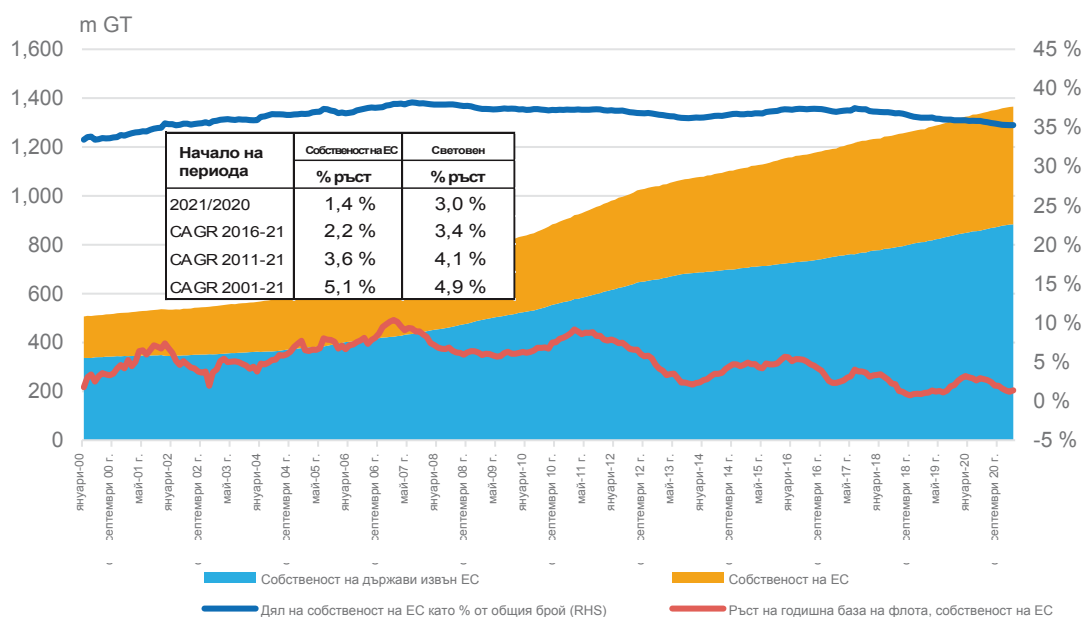


Фигура 5: Дългосрочно развитие на флота под флага на държави—членки на ЕС⁸

⁸ Източник: Clarksons Research.

От друга страна флотът, собственост на лица, установени в ЕС, възлиза на 15 355 кораба с 482 милиона общ бруто тонаж в края на 2020 г. или 33% от световния тонаж. Подобно на флота под флага на ЕС-28, ръстът на флота, собственост на лица от ЕС-28, е с тенденция да намалява спрямо световния, а през 2020 г. флотът се е увеличил само с 1,4%, докато световният ръст е 3,0%. Увеличението на флота обаче варира в различните държави членки, при голям ръст наскоро и в исторически план на флота със собственици от Гърция (най-големият собственик), но дългосрочно намаление на флота със собственици от Германия — втората по големина държава собственик в ЕС. В края на 2020 г. регистърът за поръчки на ЕС-28 (общо неизпълнени поръчки за кораби) е била с 5,9% от капацитета на флота, при 8,5% в световен мащаб.

С изключение на фериботите, флотът под флаг и собственост на ЕС-28 обикновено е с разполагане по международни търговски маршрути и следователно участва на международните пазари за превоз и чартиране. Анализът на движението на кораби показва, че през 2020 г. 87% от тонажа под флага на държава—членка на ЕС, и 92% от тонажа, собственост на лица от държава—членка на ЕС, са извършвали международна търговия, с малки разлики в моделите на разполагане преди и след COVID-19. По отношение на посещенето на пристанища от кораби, плаващи под флага/собственост на лица от ЕС-28, през 2020 г., се отбелязва спад от 13%/12%, в сравнение с 8% в световен мащаб, като разликата отразява по-големия дял на круизния и фериботния тонаж на флота под флаг и собственост на лица от ЕС-28.



Фигура 6: Дългосрочно развитие на флота собственост на държави—членки на ЕС⁹.

Чрез изследване на дейността на отделните кораби е възможно да се изследва също и прякото въздействие на COVID-19 върху корабите в ремонт. В пика, по време на първата вълна от национални локдауни, 9% от флота под флага на ЕС-28 по отношение на тонажа не работеше (юни 2020 г.), в сравнение с едва 3% в началото на 2020 г. По същия начин 6,5% от флота — собственост на ЕС-28, не работеше в края на юни 2020 г., което е приблизително два пъти по-малко от нивата в началото на годината.

⁹ Източник: Clarksons Research. Забележка: RHS = дясна ос



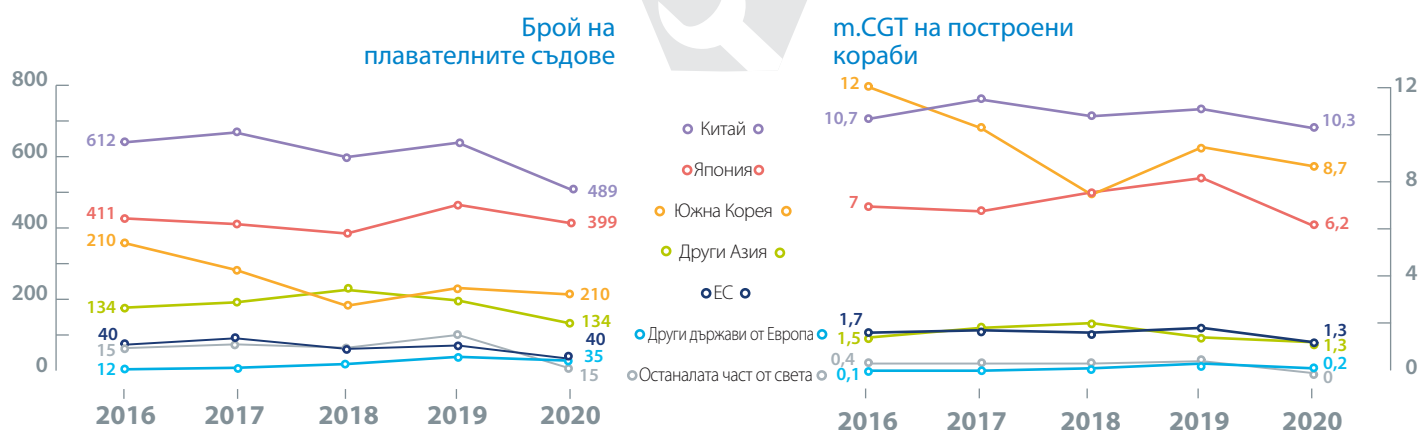
7. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ КОРАБОСТРОЕНЕТО: СЪСРЕДОТОЧАВАНЕТО НА ЕС ВЪРХУ

КРУИЗНИТЕ КОРАБИ ВОДИ ДО МАТЕРИАЛНИ ЗАТРУДНЕНИЯ

В световен план пандемията доведе до една трудна година със спад на новите поръчки на кораби от над 30% (също отчасти поради несигурността около „зелените“ технологии), въпреки че продукцията беше сравнително добре управлявана на 85% от нивата през 2019 г. Корабостроенето на ЕС обаче беше силно засегнато поради съсредоточаването му върху круизните кораби.

Корабостроителниците в ЕС са имали 4,6% световен пазарен дял на новопостроените плавателни съдове през 2020 г., изчислено като CGT (компенсиран брутен тонаж — мярка за съдържание на работата на корабостроителници), в сравнение с 5,7% през 2019 г. Намалването на дейността през 2020 г. е отчасти свързано със спад в доставките на круизни кораби, които намаляват с 34% като бруто тонаж през 2020 г. (спрямо 15% спад в световен мащаб за всички видове кораби), като новите поръчки на круизни кораби намаляват с 98% спрямо 2019 г. (34% в световен мащаб). Преди пандемията круизният сектор се смяташе за успешен в Европа, като европейските корабостроителници имаха над 90% пазарен дял. В корабостроителниците на ЕС (включително Норвегия и Исландия) имаше поръчки за 94 круизни кораба (от общо 182 кораба) в края на 2020 г., на обща стойност на новопостроените кораби от около 60 млрд. щ. долара.

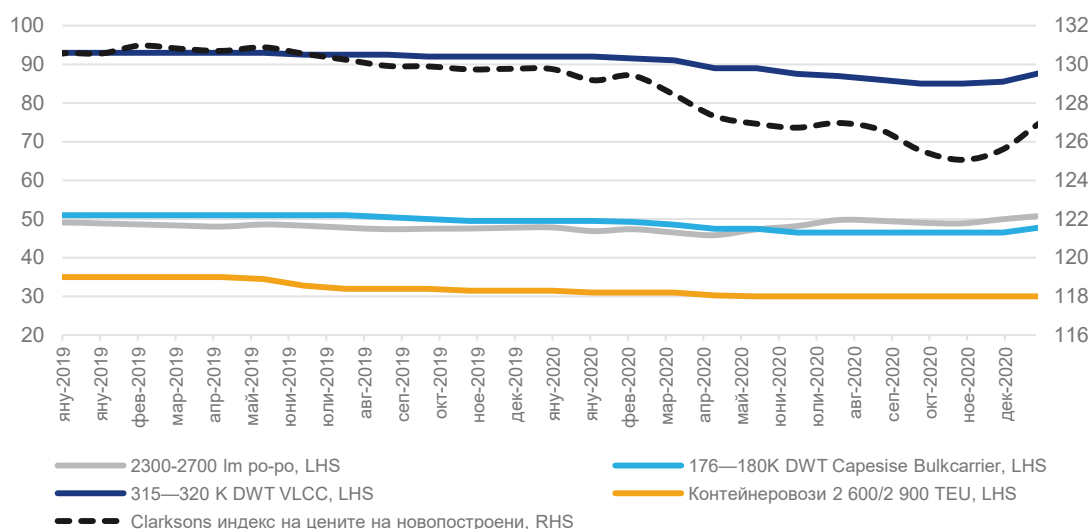
ГОДИШНИ ДОСТАВКИ ПО ДЪРЖАВА/РЕГИОН НА КОРАБОСТРОИТЕЛЯ



Фигура 7: Годишни доставки по държава/регион на корабостроителя¹⁰

¹⁰ Източник: Clarksons Research.

Дейността по рециклиране на кораби остава относително ниска през 2020 г. в сравнение с последните години. След разпространението на пандемията от COVID-19, някои наблюдатели на корабостроенето очакваха през 2020 г. да бъдат продадени за рециклиране голям обем кораби. От гледна точка на бруто тонаж обаче през 2020 г. се регистрира вторият най-нисък годишен обем на рециклиране на кораби от началото на финансовата криза, като въздействието на пандемията върху корабостроителните пазари може да не е толкова пагубно, както се очакваше първоначално, а повсеместните ограничения, свързани с COVID-19, толкова ограничаващи дейността по рециклиране. Във всички търговски сектори през 2020 г. са продадени 17,4 милиона бруто тонаж за разрушаване (0,1 милиона бруто тонаж в ЕС). Популярността на „зеленото рециклиране“ продължава да се увеличава след въвеждането на регламента на ЕС за рециклирането на кораби (PPK) в началото на 2019 г. През 2020 г. е отчетено, че са продадени за скрап на турски рециклиращи предприятия рекордните 1,6 млн. бруто тонаж, като няколко собственици на круизни и контейнерни кораби под флага на ЕС-28 са избрали да рециклират в „одобрени корабостроителници“ в съответствие с изискванията на PPK на ЕС. Въпреки това по-голямата част от дейностите по рециклиране все още се извършват на индийския субконтинент, а нито едно съоръжение в този район все още не е одобрено от ЕС.



Фигура 8: Месечни цени за новопостроени кораби (избрани сектори и индекс на Clarksons)¹¹

Корабостроителната дейност остана на относително стабилни нива през 2020 г., въпреки някои нарушения, свързани с COVID-19 през второто тримесечие. Корабостроителниците в ЕС имат по-голям световен пазарен дял (17 % от дейността през 2019 г.—2020 г.) в корабостроителната дейност, отколкото в корабостроенето (~5%). Известен обем от работа в корабостроителниците в ЕС през 2020 г. беше засегнат от прекъсване на работа/затваряне и отлагане на специални проучвания след разпространението на COVID-19, като достигна най-ниски стойности през второто тримесечие на 2020 г., когато дейността спадна с около 10%.

¹¹ Източник: Clarksons Research. Индексът на Clarksons за цените на новопостроени кораби включва широка гама от цени на новопостроени кораби в секторите за насипни товари, танкери, контейнерни кораби, газовози и за други сухи товари, претеглени спрямо техния размер в дедеуейт. Януари 1988 г. = 100.



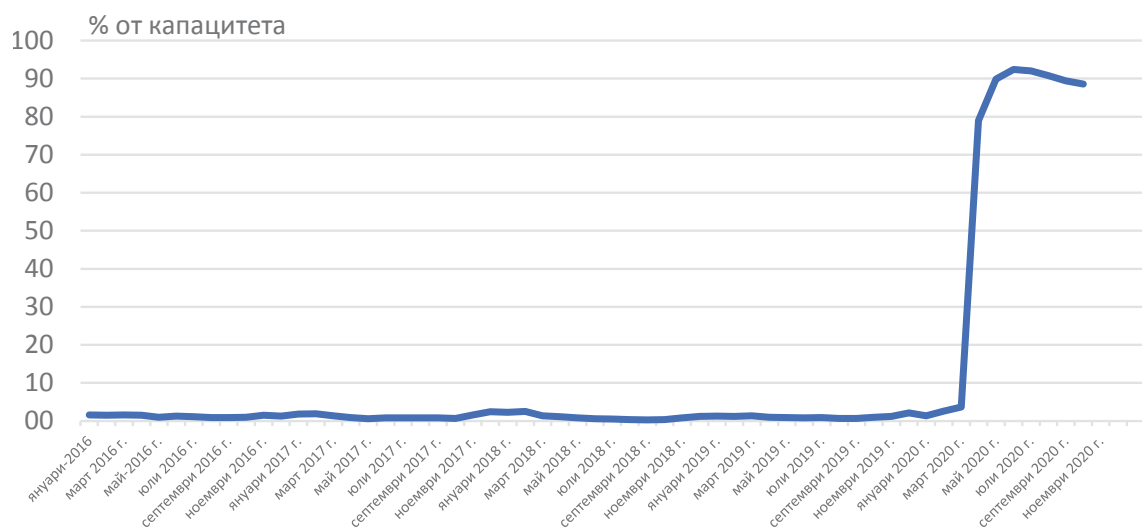
8. КРУИЗНИ И ПЪТНИЧЕСКИ: СИЛНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ КРУИЗИТЕ

И ФИНАНСОВИ СЪТРЕСЕНИЯ, СИЛНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ФЕРИБОТИТЕ

НО УМЕРЕНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

Преди избухването на COVID-19 световният круизен пазар беше във фаза на значителен ръст, достигайки 30 милиона пътници годишно и с нарастващ флот, което се дължеше на рекордна нова корабостроителна програма, засягаща основно корабостроенето в европейски корабостроителници. Европа разполага с около 25 % от световния круизен пазар със своите 7,5 милиона пътници през 2019 г., което е ръст спрямо петте милиона преди десет години. Измерено в посещения на пристанища, круизната дейност в ЕС е спаднала с около 85% през 2020 г. и с над 90% през второто тримесечие, по-специално поради COVID-19, а над 90% от флота не работеше (при 2% в началото на годината и запазвайки се над 88% към края на 2020 г.), като и към момента възможностите да бъде възстановена са много ограничени. Около 30% от световния круизен флот е под флага на ЕС-28 (27%, без да се включва Обединеното кралство) и около 18% е собственост на дружества от ЕС (на ниво националност на групата на дружеството майка).

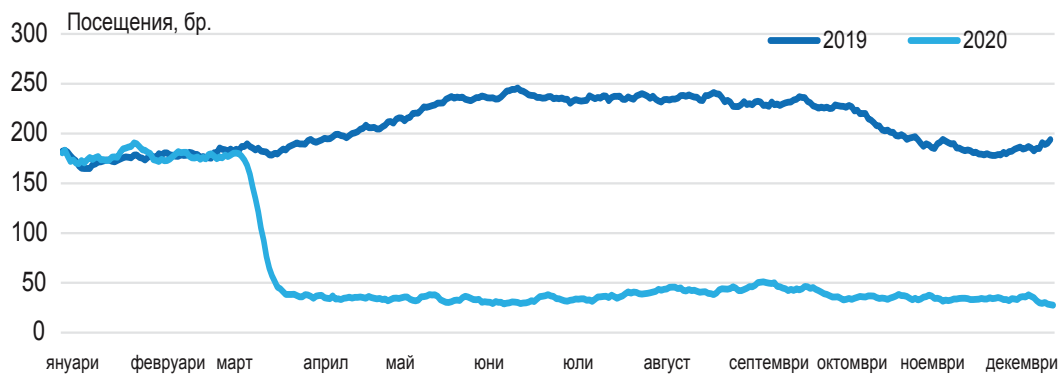
Пандемията от COVID-19 предизвика безпрецедентни сътресения на целия световен фериботен пазар, макар и не толкова тежки, както в круизния сектор, и с някои по-ранни признаци за възстановяване. Делът на собствениците и флагите от ЕС-28 е непропорционално висок с около 50% от фериботния тонаж в световен мащаб. Дейността на фериботите в ЕС, отчетена като посещения на пристанища, е спаднала с 19 % през 2020 г., но затрудненията достигнаха своя връх от -36% на годишна база през второто тримесечие, а през четвъртото положението се подобри до -10%.



Фигура 9: Неизползван круизен капацитет като дял от флота¹²

¹² Източник: Clarksons Research.

Най-силно засегнати от пандемията са корабите, превозващи пътници (круизни кораби, пътнически и ро ро/пътнически кораби). Докладът показва, че броят на лицата на борда (ЛНБ) на круизни кораби започва постепенно да намалява от второто тримесечие на 2020 г. и остава на много ниско ниво, като отчита главно членове на екипажа, останали на борда на корабите. Всяка голяма круизна линия в света преустанови отпътуванията в средата на март, когато коронавирусната епидемия се разрасна, като някои възстановиха дейността си с ограничен брой кораби и зони.



Фигура 10: Посещения на пристанища от круизни кораби в света, 2019 г.—2020 г., седемдневна пълзяща средна стойност¹³

Настоящият доклад потвърждава, че круизният сектор и като цяло пътническият транспорт са секторите, които са най-силно засегнати от COVID-19. Други сектори също бяха засегнати, но като цяло търговията не спря. Въпреки трудностите търговските корабни операции, пристанищата и другите сектори на морския транспорт продължиха да функционират като осигуряваха движението на стоки и доказаха стратегическото значение на морския транспортен отрасъл за гражданите.

9. ПРОВЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Дейностите по проверки на държавния пристанищен контрол (ДПК) на държавите от ЕС по Парижкия меморандум за разбирателство и от членовете на меморандума за разбирателство от Токио в периода между 2016 г.—2020 г. показват, че въздействието върху броя на проверките, извършени през второто тримесечие на 2020 г. е значително. Въпреки това, през третото и четвъртото тримесечие проверките на кораби под флага на ЕС-28 почти се върнаха към нормалните нива. В същото време може да се отбележи, че броят на задържанятия не е спаднал през 2020 г., което е довело до по-голям коефициент на проверките, водещи до задържане. Това може да е доказателство за по-голям брой открити нарушения или нарушения на разпоредбите на международните конвенции, уреждащи корабоплаването.

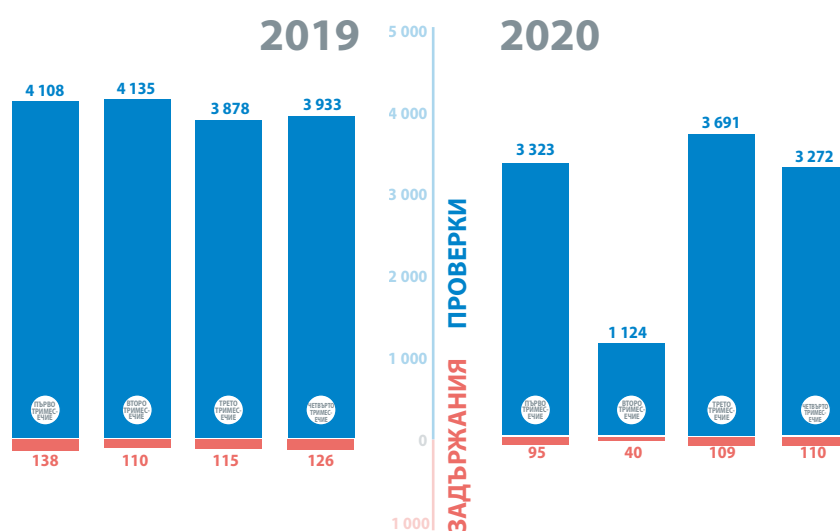
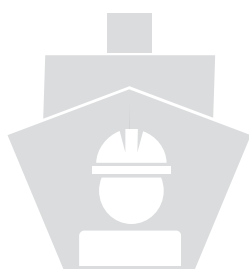
Честотата на проверките, довели до задържания, от държавите—членки на ЕС, които са страна по Парижкия меморандум за разбирателство, изглежда се запазват доста постоянни през последните 5 години, въпреки че дългосрочната тенденция за корабите под флага на ЕС-28 е отрицателна. По-специално, през 2020 г. се отчита увеличение на коефициента на задържанятия, което не намира отражение при корабите под флаг на държави извън ЕС-28 към момента на проверката. Въпреки това, дори по време на периода на влошаване през 2020 г. корабите с флаг на ЕС-28 все пак са с по-добри показатели от плаващите под друг флаг.

¹³ Източник: Clarksons Research. Данни за посещения на пристанища въз основа на данни за движението на кораби. Базата на данните за посещения на пристанища са всички случаи, когато плавателен съд влиза и напуска определено местоположение на пристанище, с изключение на случаите, когато корабът не е регистриран като пътуващ със скорост под 1 възел, и съчетаването на множество последователни такива случаи в едно и също пристанище, където корабът не е оставил буферна форма около пристанището, или в рамките на един и същ ден (в избрани корабни сектори). Посещението на пристанища по дата на влизане в местоположение на пристанището.

От настоящия анализ става ясно, че пандемията засегна тежко също и възможностите за проверки на държавния пристанищен контрол от страна на морските власти в района на меморандума за разбирателство от Токио. Интересно е да се отбележи, че обемът на проверките е бил повлиян през цялата година, не само през второто тримесечие на 2020 г., както това стана в ЕС.

Освен това трябва да се отбележи също, че за разлика от случилото се в ЕС проверките, довели до задържане на кораби под флаг на ЕС-28 са намалели значително през 2020 г. Като цяло честотата на проверките, водещи до задържане, е доста ниска в сравнение със сходни данни от пристанищните държави на ЕС (1,5% за проверките по МР от Токио, спрямо 3% за проверките по Парижкия МР, извършени от държавите от ЕС).

ПРОВЕРКИ И ЗАДЪРЖАНИЯ ПО ПРИСТАНИЩНА ДЪРЖАВА В ЕС



Фигура 11: Държавни пристанищни проверки и задържания в ЕС

Усилието за проверка от пристанищните държави на ЕС се регулира на принципа на „справедливия дял“ или „годишния ангажимент“, предвидени в Директива 2009/16 ЕС относно държавния пристанищен контрол. Ангажиментът се договаря ежегодно и държавите изпълняват поставената цел през цялата година. През второто тримесечие на 2020 г. много национални здравни органи наложиха забрана за извършване на проверки, което доведе до силно общо намаляване на техния брой. През третото тримесечие забраната беше частично вдигната и няколко държави членки отново започнаха проверки, дори извън първоначално договорения си ангажимент. Това доведе до еднакви усилия като цяло, но до различно разпределение на проверките между държавите членки. През четвъртото тримесечие проверките бяха подновени във всички държави членки и беше достигнато почти нивото отпреди пандемията. Въздействието обаче е значително, дори в края на 2020 г.



Информацията за издадените задължителните свидетелства и свидетелствата за клас от организациите, признати съгласно Регламент 2009/391 (ЕС) относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби, се съхранява в приложения на EMSA и е анализирана. Данните показват, че 2020 г. се характеризира с устойчиво издаване на нови свидетелства за клас, като те представляват извършване на (специални) прегледи за подновяване. Това предполага, че операциите не са повлияни прекалено много от пандемията. През последното тримесечие на 2020 г. обаче се наблюдава намаляване на броя на корабите, за които е издадено ново свидетелство за клас. Това може да се обясни с по-силното въздействие на пандемията в световен мащаб или с факта, че работата е била извършена по-рано през годината.

EMSA разгледа и статистически данни за морските произшествия и инциденти, попадащи в обхвата на Директива 2009/18/ЕО, които са докладвани на европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP) в периода 2016 г.—2020 г. Данните в EMCIP показват спад в общите цифри за произшествия и инциденти през 2020 г. спрямо усреднените данни за периода 2016 г.—2019 г. Намалението не изглежда хомогенно за всички видове кораби, вероятно поради различните по вид услуги и предприети операции. В това отношение пътничските кораби регистрират най-значителния спад в броя на произшествията, което може да се обясни с повсеместното преустановяване на дейността на круизните кораби. Намалението за товарни кораби изглежда по-силно изразено през третото и четвъртото тримесечия. Риболовните кораби регистрират рязко нарастване на броя на произшествията през третото тримесечие. Видът на произшествията също показва смесени тенденции; като цяло броят на навигационните произшествия е намалял през разглеждания период, докато други видове произшествия са се увеличили през определени тримесечия на 2020 г. (например загуба на контрол и връзка през първо тримесечие, пожари през трето тримесечие и наводнения/корабокрушения през четвърто тримесечие).



Бяха сравнени дейностите по проверки за емисии на серни оксиди в ЕС в периода 2018 г.—2019 г. (среден брой) и 2020 г. През месеците януари и февруари 2020 г. броят на проверките остава на сравними нива с 2018 г. и 2019 г. От март 2020 г. обаче има намаляване на общия брой проверки. По-специално през март 2020 г. са извършени само 43 % от проверките за 2018/2019 г. През април 2020 г. са извършени само 10% от проверките. Възстановяване обаче се наблюдава от юни, а през септември 2020 г. са извършени 5% повече проверки, отколкото през 2018 г.-2019 г.



По отношение на общия брой проверки по морски регион, най-голямото намаление на общия брой (в сравнение с предходни години) е наблюдавано в Северно море, следвано от Балтийско море и в по-малка степен извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди. Резултатите от анализа на пробите от горива, взети по време на проверките за емисии на серни оксиди показват, че въпреки че от 2018 г. насам се наблюдава постепенно нарастване на нивата на съответствие, това увеличение е по-значително през 2020 г. По отношение на видовете кораби се отчита значително намаляване в сравнение с предходната година на общия брой проведени през 2020 г. проверки на пътнически кораби (категорията, която за целите на статистиката за емисии на серни оксиди предимно съответства на проверките на круизни кораби). Това е последвано от намаляване и при корабите за общи товари и за насипни товари. За разлика от това проверките на контейнерни кораби и кораби ро-пакс са по-малко повлияни от ситуацията с COVID-19.



ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА

АГЕНЦИЯ ПО МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ

Европейската агенция по морска безопасност е една от децентрализираните агенции на Европейския съюз. Мисията на Агенцията, чието седалище е в Лисабон, е да осигури високо равнище на морска безопасност, морска сигурност, предотвратяване и реагиране на замърсяване от кораби, както и на замърсяване, причинено от нефтени и газови инсталации. Общата цел е насърчаване на безопасен, чист и икономически жизнеспособен морски отрасъл в ЕС.



Свържете се с нас за допълнителна информация

Европейска агенция по морска безопасност

Праça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lisboa
Португалия

Тел.: +351 21 1209 200 Факс: +351 21 1209 210
ems.europa.eu Twitter@EMSA_Lisbon

© Европейска агенция по морска безопасност 2021 г.

Снимките са предоставени от: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTravel/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; Ievgen Postovyk /Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikki/iStock.com.