



VPLIV COVIDA-19 NA POMORSKI SEKTOR V EU



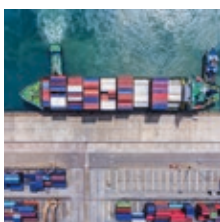
Projekt delno financira
Evropska unija – evropski sklad
za pomorstvo in ribištvo





KAZALO

1. Uvod	4
2. Promet: začetne ovire in normalizacija	4
3. Svetovna pomorska industrija	6
4. Vpliv na pomorsko trgovino v EU: začetni znateni vpliv na blago in geografsko kompleksnost, močno okrevanje	6
5. Vpliv na prevozne stroške: velika nestanovitnost s povečanimi tveganji za stroške tovora in dobiček plovil	9
6. Vpliv covid-19 na plovila, ki plujejo pod zastavami držav članic EU ali so v njihovem lastništvu: nadaljevanje dolgoročnih gibanj	10
7. Vpliv na ladjedelništvo: osredotočenost EU na ladje za križarjenje povzroča velike težave	12
8. Ladje za križarjenje in potniške ladje: močan vpliv na ladje za križarjenje in finančni stres, močan vpliv na trajekte, a zmerno okrevanje	14
9. Varnostni in okoljski inšpekcijski pregledi	15



1. UVOD

Širjenju bolezni covid-19 in pandemiji so sledile omejitve gibanja na ravni držav in stroge omejitve potovanj. Pandemija je zato močno prizadela tako prevoz blaga kakor svetovno industrijo na najrazličnejših področjih, kot so pomorski promet, trgovina in podobno. Prizadeti so bili številni drugi sektorji, od potniških do kontejnerskih ladij in tankerjev za prevoz nafte.

Pandemija covid-19 še traja in vsak dan prinaša nove spremembe. Kako bo prevoz blaga potekal po koncu pandemije, še ne vemo, a je zelo verjetno, da bo imela ogromne dolgoročne posledice. Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) ima potrebne informacije in orodja za primerjavo podatkov o pomorskem prometu, varnosti in onesnaževanju morskega okolja v letih pred pandemijo covid-19 (2016–2019) z letom 2020. S pomočjo zunanjega izvajalca (ponudba v okviru javnega razpisa EMSA/NEG/29/2020, dodeljena izvajalcu Clarksons Research) so bile pridobljene informacije o obsegu in vrsti trgovine, vozniinah ter drugih finančnih indeksov in kazalnikih v zvezi z ladijskim prometom (in o finančnih vplivih na celoten sektor pomorskega prometa EU).

Tako so bili zbrani podatki o vplivu pandemije na ladijski promet. Te podatke lahko oblikovalci politike uporabijo kot podporno orodje pri opredeljevanju ukrepov za okrevanje. Poročilo zajema države članice EU-28, saj je bilo Združeno kraljestvo do konca leta 2020 še v EU.

Če podatki v številkah in preglednicah niso posebej opredeljeni, so bili pridobljeni z lastnimi sistemi agencije EMSA. Podatki o prometu so bili pridobljeni predvsem iz sistema Unije za izmenjavo pomorskih podatkov (SafeSeaNet¹) in so bili v nekaterih primerih združeni s podatki LRIT² in MARINFO³. Podatki o vplivu pandemije na postanke v pristaniščih EU so na spletnem mestu agencije EMSA na voljo že od julija 2020.

Analiza ladjevja, ki pluje pod zastavo EU-28 in katerega lastniki imajo sedež v državah članicah EU, je bila izvedena s pomočjo lastne podatkovne zbirke o ladjevju izvajalca Clarksons Research. Ista podatkovna zbirka se uporablja tudi za pridobivanje informacij o trgovini in tovoru, ladjedelništvu, popravilih in nekaterih dejavnostih v sektorju križarjenj.



2. PROMET: ZAČETNE OVIRE

IN NORMALIZACIJA

Ker je mednarodni promet z vidika trgovine najpomembnejši ter je odvisen od potovanj in sodelovanja med ljudmi, je izbruh pandemije covid-19 neposredno in posredno vplival na sektor ladijskega prometa.

Obdobje med letoma 2016 in 2019 je bilo precej stabilno z le nekaj odstopanji. Leta 2020 pa je bilo po številu postankov ladij v prvem četrtletju podobno kakor v letu 2019, medtem ko je bilo v drugem četrtletju zaznano znatno zmanjšanje (26,5 %). Drugo četrtletje se je začelo kmalu po tem, ko je Svetovna zdravstvena organizacija (SZO) izbruh bolezni covid-19 razglasila za pandemijo (12. marec 2020). V tretjem četrtletju leta 2020 je bilo ugotovljeno 9,1-odstotno zmanjšanje prometa v primerjavi z letom 2019, četrto četrtletje leta 2020 pa je bilo zelo podobno letu 2019 (1,1-odstotno zmanjšanje).



1 Direktiva 2002/59/ES o spremljanju ladijskega prometa

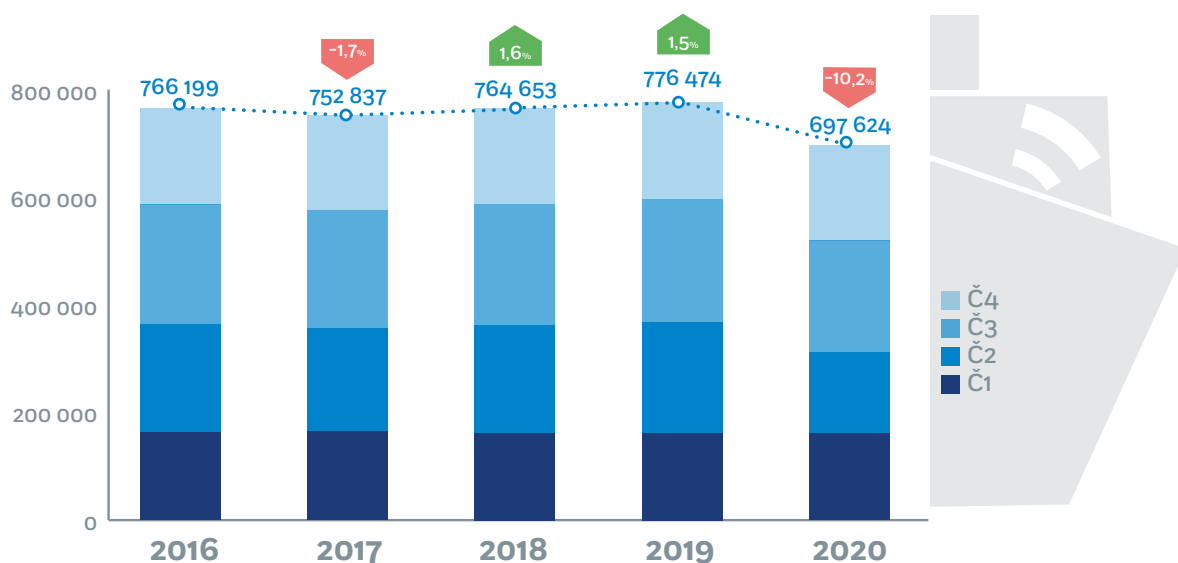
2 Sistem prepoznavanja in sledenja ladij na velike razdalje

3 Podatkovna zbirka agencije EMSA (vsebuje informacije, kupljene pri komercialnih izvajalcih)

GPo posameznih vrstah ladij je bilo leta 2020 v primerjavi z letom 2019 za vse vrste ugotovljeno zmanjšanje števila postankov ladij. Vrste ladij, za katere je bilo leta 2020 ugotovljeno največje zmanjšanje ladijskega prometa, so ladje za križarjenje (zmanjšanje za 85,8 %), potniške ladje (zmanjšanje za 39 %) in ladje za prevoz vozil (zmanjšanje za 22,1 %). Po drugi strani pa se je število postankov ladij za prevoz razsutega tovora, tankerjev za prevoz kemikalij, kontejnerskih ladij, splošnih tovornih plovil, tankerjev za prevoz utekočinjenega plina, tankerjev za prevoz nafte ter potniških in tovornih ladij ro-ro le malo zmanjšalo (do največ 5 %).

Najbolj prizadete države so bile Hrvaška, Francija, Islandija in Španija; tam se je število postankov ladij od leta 2019 do 2020 zmanjšalo za več kot 20 %. To zmanjšanje števila postankov ladij med letoma 2019 in 2020 je posledica močnega vpliva, ki ga je kriza imela na križarjenje in obalni potniški ladijski promet.

ŠTEVILO PRISTANKOV LADIJ, SPOROČENIH MREŽI SAFESEANET



Slika 1: Število postankov ladij, sporočeno SSN, med letoma 2016 in 2020 po četrtletjih.

Skupno število postankov plovil, ki so plula pod zastavami držav članic EU, se je med letoma 2016 in 2019 vsako leto povečalo. V letu 2020 pa se je v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 3,5 %, pri čemer se je povezana skupna bruto tonaža zmanjšala za 11,1 %. V drugem četrtletju leta 2020 se je začelo znatno zmanjšanje, kar je posledica stopnjevanja izbruha covid-19 v Evropi, zato so številne države članice EU morale uvesti ukrepe za omejitve gibanja.

V tretjem in četrtem četrtletju leta 2020 se je to gibanje v primerjavi z enakimi obdobji leta 2019 izkazalo za stabilnejše in se je izmenično gibalo med nekoliko negativnim (na primer v tretjem četrtletju) in pozitivnim (na primer v četrtem četrtletju). Velike razlike v letu 2020 v primerjavi z enakimi obdobji v letu 2019 so opazne pri ladjah za križarjenje in ladjah za prevoz vozil.

Covid-19 je najmočneje vplival na sektor križarjenja in prevoz potnikov na splošno. Prizadeti so bili tudi drugi sektorji, vendar se trgovina na splošno ni ustavila. V prvi polovici leta 2020 smo bili sprva priče dramatičnemu upadu, nato so se razmere počasi izboljšale. Lahko rečemo, da se je danes ladijski promet razen ladij za križarjenje vrnil v običajne tirnice. Kljub velikim težavam, s katerimi se je moral ukvarjati ladijski promet, so trgovske dejavnosti ladij, pristanišča in drugi sektorji pomorskega prometa še naprej delovali, kar je znamenje odpornosti te industrije, s čimer se je zagotovil pretok blaga ter dokazal strateški pomen pomorskega prometa za naše preživetje.



3. SVETOVNA POMORSKA INDUSTRIJA

Svetovna industrija pomorskega prometa je temeljnega pomena za mednarodno trgovino, saj je stroškovno učinkovito in trajnostno sredstvo za prevoz velikih količin različnega osnovnega blaga in končnih izdelkov. Leta 2020 je skupna letna svetovna trgovina po morju znašala 11,5 milijarde ton in 1,5 tone na prebivalca, kar je približno 88 % svetovne trgovine (v primerjavi s 85 % leta 2019, saj je pandemija covid-19 bolj vplivala na druge oblike prevoza, vključno z zračnim, cestnim in železniškim prometom). EU je odgovorna za približno 20 % svetovne pomorske trgovine, njena pomorska industrija pa je razmeroma nezadostno zastopana v ladjedelništvu (približno 5 % svetovne proizvodnje, vendar je osredotočena na sektor križarjenj), je na splošno na ustrezni ravni zastopanja države zastave (približno 17 %) in popravila ladij (približno 18 % svetovne dejavnosti) ter je dobro zastopana glede lastništva plovil (33 %; če sta vključena Norveška in Združeno kraljestvo, pa 39 %), pomorske opreme, klasifikacije in financiranja ladij.

4. VPLIV NA POMORSKO TRGOVINO V EU:

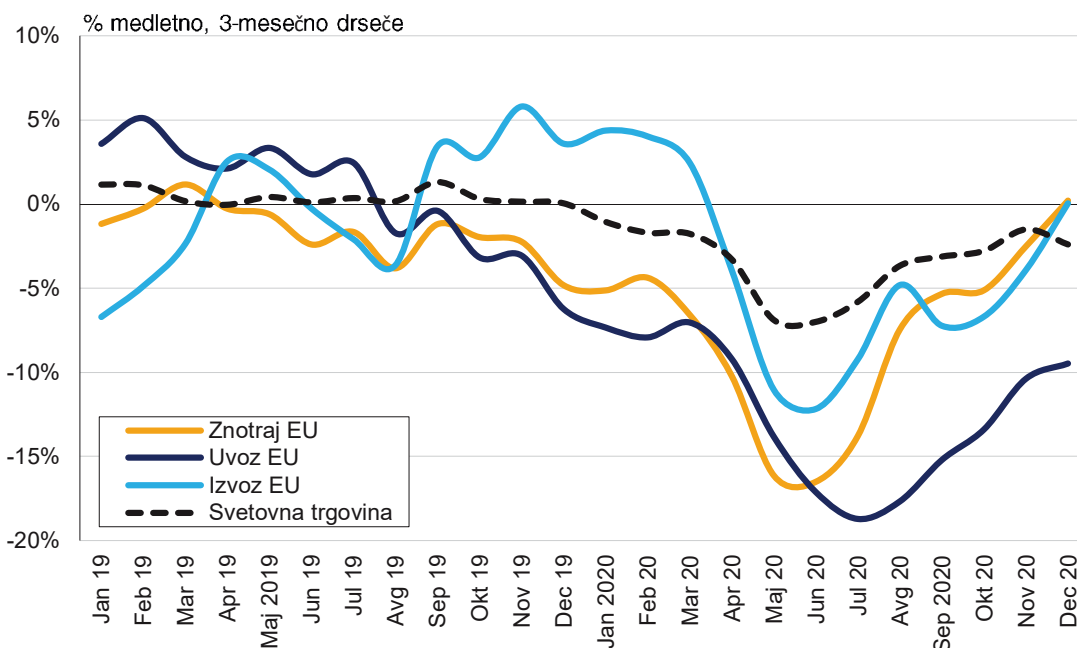
ZAČETNI ZNATNI VPLIV NA BLAGO IN

GEOGRAFSKO KOMPLEKSNOŠT, MOČNO OKREVANJE

Zaradi učinka pandemije se je svetovna pomorska trgovina v letu 2020 medletno zmanjšala za 3,6 %, kar je podobno stopnji zmanjšanja svetovnega BDP. Zaradi motenj v svetovnem gospodarstvu kot posledica pandemije se je svetovni BDP v celotnem letu 2020 zmanjšal za 3,5 % (vir: MDS, januar 2021), kar je dokaj podobno kot v štirih četrtletjih po svetovni finančni krizi (Č4 2008–Č3 2009: -2,5 %, MDS). Ocenjuje se, da naj bi se svetovna pomorska trgovina zaradi epidemije covid-19 in z njo povezanih motenj v svetovnem gospodarstvu, trgovinskih tokovih in dobavnih verigah v letu 2020 zmanjšala (v tonah) za 3,6 % (vir: Clarksons Research, februar 2021). Vendar so nastale opazne razlike v stopnji upadanja med proizvodi v pomorskem prevozu, pri čemer splošni vpliv na svetovno pomorsko trgovino v letu 2020 morda ni bil tako negativen, kot so se številni sprva bali (za primerjavo, svetovna pomorska trgovina v tonah se je leta 2009 zmanjšala za 4,0 %).

Analiza carinskih podatkov, ki so jih sporočile države članice EU, je pokazala, da je 20 % (2,4 milijarde ton) svetovne pomorske trgovine (11,9 milijarde ton) leta 2019 obsegalo kombinacijo obsega znotraj EU ter uvoza in izvoza med EU in državami, ki niso članice EU. Na podlagi razpoložljivih podatkov do vključno decembra 2020 se ocenjuje, da se je pomorska trgovina EU v letu 2020 zmanjšala precej bolj kakor svetovna trgovina, in sicer za 9,3 %, kar na področju trgovine pomeni „izgubo“ 226 milijonov ton. Najpomembnejši upad obsega

trgovine je utrpel uvoz v EU iz držav, ki niso članice EU – ta se je leta 2020 zmanjšal za 12,2 %, sledila mu je trgovina znotraj EU (v istem obdobju se je zmanjšala za 7,1 %) in nato izvoz iz EU v države, ki niso članice EU (zmanjšanje za 4,3 %).



Slika 2: Povzetek pomorske trgovine EU, v tonah, medletno, tri-mesečno drseče povprečje⁴

Opravljen je bil tudi pregled vpliva pandemije na ladijske poti iz Evrope v Kitajsko in iz Evrope v Združene države Amerike (ZDA). Promet iz Kitajske v Evropo se od leta 2016 glede na število postankov v pristaniščih zmanjšuje in se je do leta 2019 zmanjšal že za 34 %. Leta 2020 je to zmanjšanje v primerjavi z letom 2016 znašalo 62 %, kar je najverjetneje posledica pandemije. V nasprotni smeri plovbe, in sicer od Evrope do Kitajske, to zmanjšanje znaša 26 % od leta 2016 do leta 2019 in 65 % med letoma 2016 in 2020.

Podoben pregled se je opravil za postanke ladij, ki plujejo proti ZDA in iz njih, v pristanišču, ki so najpomembnejši namembni kraj za blago, ki ga izvažajo EU5. Število postankov v pristanišču, ki jih opravijo trgovske ladje, ki plujejo med EU in ZDA, je veliko manjše v primerjavi s tovrstnimi postanki ladij, ki plujejo med EU in Kitajsko. Vendar to ne pomeni nujno, da je količina trgovanja, zlasti skupna vrednost blaga, manjša ali večja v primerjavi s trgovino, ki jo opravljajo ladje, ki plujejo v ZDA/iz ZDA in v Kitajsko/iz Kitajske. Med letoma 2016 in 2019 se je število postankov ladij, ki plujejo iz ZDA v Evropo, zmanjšalo za 31 %, med letoma 2016 in 2020 pa za 58 %. To zmanjšanje je bolj reprezentativno v nasprotni smeri plovbe, to je iz Evrope v ZDA, kjer je znašalo 55 % med letoma 2016 in 2019 ter 70 % med letoma 2016 in 2020.

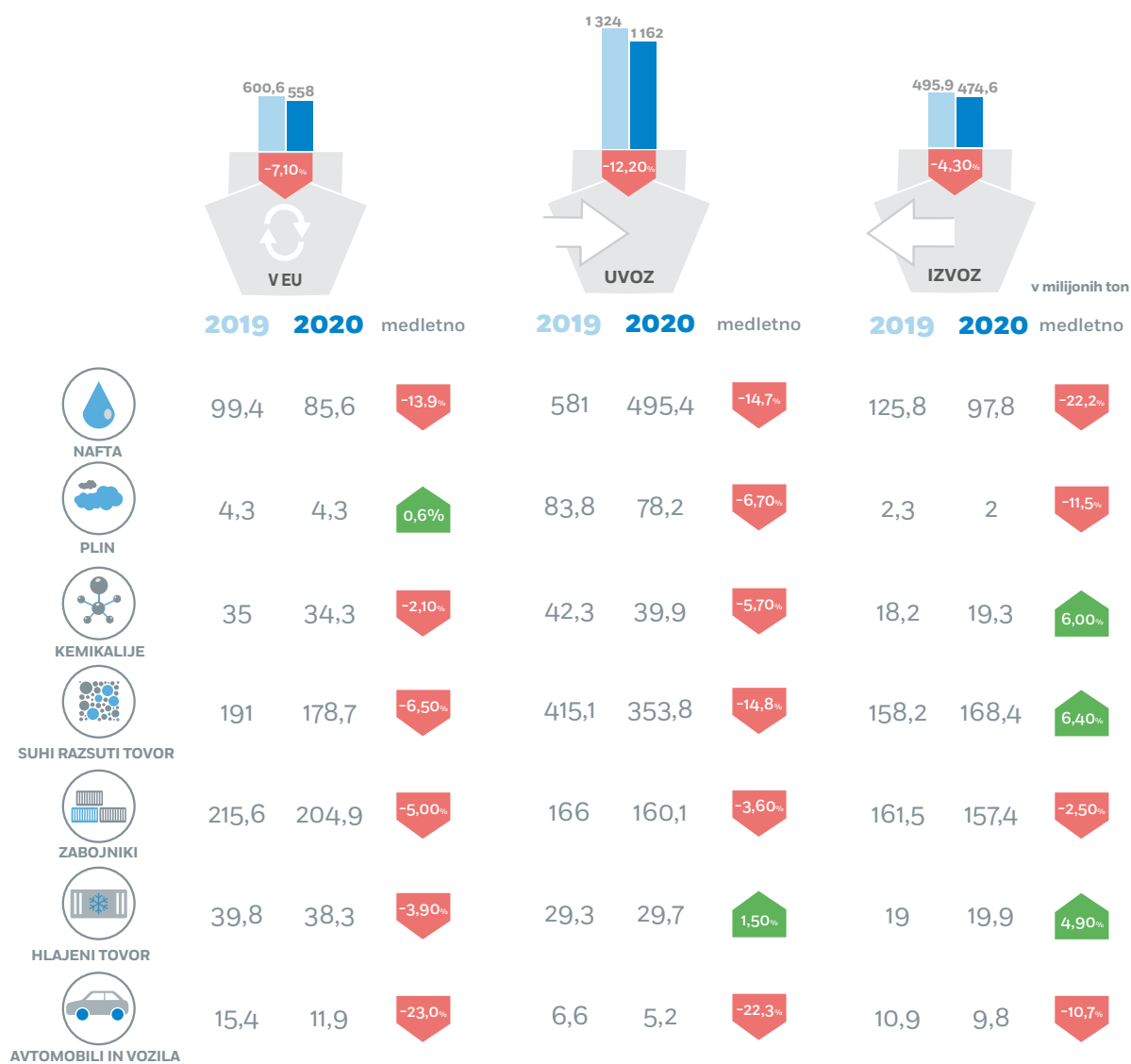
Nadaljnja analiza izpodriva skupne nosilnosti v teh plovbah kaže upadanje nosilnosti, kar je podobno upadanju števila postankov v pristaniščih. Podatki tako kažejo, da se neposredna izmenjava blaga po pomorskih poteh med Evropo in ZDA ter Evropo in Kitajsko od leta 2016 zmanjšuje, pri čemer je bilo v letu 2020 zaznano večje zmanjšanje.

⁴ Vir: Clarksons Research. Osnova so carinski podatki EU do vključno decembra 2020. Osnova za države članice EU-28 ne vključuje Norveške in Islandije. Osnova za podatke o svetovni pomorski trgovini, objavljene v mesečnem kazalniku rasti svetovne pomorske trgovine, na dan 21. februarja.

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



POMORSKA TRGOVINA V EU IN ZUNAJ NJE PO POSAMEZNEM BLAGU

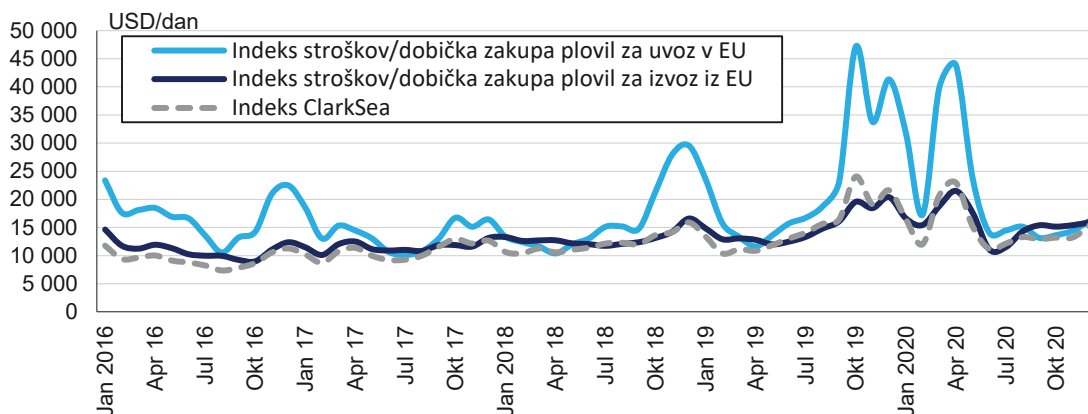


Slika 3: Pomorska trgovina znotraj EU in zunanja pomorska trgovina (uvoz in izvoz) po posameznem blagu, v milijonih ton⁶

⁶ Vir: Clarksons Research. Osnova so carinski podatki EU do vključno decembra 2020. Osnova za države članice EU-28, ne vključuje Norveške in Islandije. Ocene podatkov o svetovni pomorski trgovini na dan 21. februarja

5. VPLIV NA PREVOZNE STROŠKE: VELIKA NESTANOVITNOST S POVEČANIMI TVEGANJI ZA STROŠKI TOVORA IN DOBIČEK PLOVIL

Svetovni trgi tovarnega prometa in čarterskih prevozov po morju so bili v letu 2020 zaradi posledic covid-19 zelo nestanovitni in so občutili motnje. Kljub tem znatnim motnjam se je svetovni indeks ClarkSea (ki kaže gibanje povprečnih stroškov/dobička zakupa plovil v ključnih sektorjih „količinskega“ ladijskega prometa) v letu 2020 v povprečju medletno znižal le za 2 %, čeprav so leto zaznamovale večje razlike in opazna kompleksnost posameznih sektorjev. Pri tem so se v številnih sektorjih med letom na neki točki povečala tveganja. Zlasti prva polovica leta 2020 je bila za indeks ClarkSea najboljša v celotnem desetletju, v povprečju 16.373 USD/dan, čeprav se je povprečje v drugi polovici leta znižalo nazaj na 13.304 USD/dan. Prvo polovico „konice“ je na splošno spodbudilo povečanje povpraševanja po uporabi tankerjev za „plavajoče skladiščenje“, saj so omejitve gibanja zaradi pandemije povzročile hitro kopičenje presežne nafte na svetovni ravni in naraščanje cene nafte.



Slika 4: Indeksi stroškov/dobička zakupa plovil zunaj EU⁷

Gibanja na trgu ladijskega prometa v EU so bila na splošno podobna svetovnim gibanjem. Indeks dobičkov iz zakupa plovil za uvoz zunaj EU je v letu 2020 v povprečju znašal 21.470 USD/dan, kar je le za 6 % manj v primerjavi s povprečjem za leto 2019, čeprav so bile med letom opazne velike razlike. Indeks dobička iz zakupa plovil za uvoz zunaj EU je dosegel vrh (na mesečni ravni) pri 43.876 USD/dan v aprilu, v prvi polovici leta 2020 pa je v povprečju znašal 28.439 USD/dan, tudi zaradi „konice“ pri stroških/dobičku tankerjev, nato pa se je v drugi polovici 2020 zmanjšal na povprečno 14.506 USD, kar je za 49 % manj kakor v prvih šestih mesecih leta, ko so bili trgi tankerjev v krizi kljub znatnemu povečanju stroškov/dobička kontejnerskih ladij in ladij za prevoz plina pozneje istega leta.

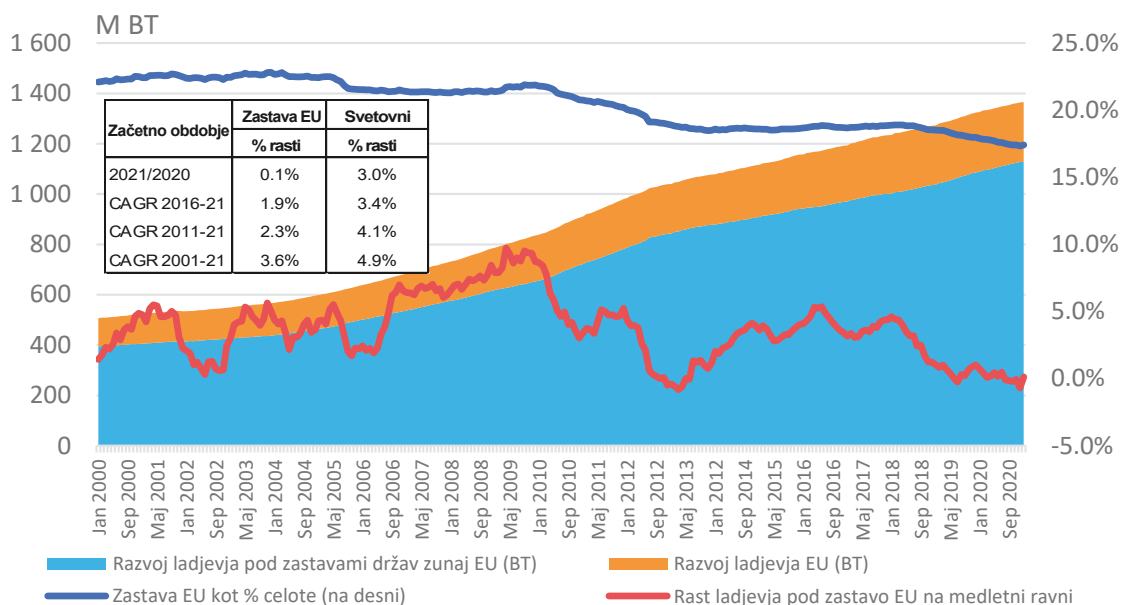
Indeks dobička iz zakupa plovil za izvoz zunaj EU je v primerjavi z letom 2019 v povprečju znašal 15.732 USD, kar je za 4 % več kot leta 2019 in 18 % nad povprečno stopnjo v obdobju 2016–2020, kljub vplivu epidemije covid-19. Vendar je v drugi polovici leta 2020 sledilo zmanjšanje, saj je bil indeks stroškov/dobička iz zakupa plovil za izvoz zunaj EU za 13 % nižji in je v povprečju znašal 14.615 USD/dan v primerjavi s 16.849 USD/dan v prvi polovici leta, čeprav se je proti koncu leta 2020 ponovno močno povečal tovorni promet zabožnikov in plina.

⁷ Vir: Clarksons Research.



6. VPLIV COVIDA-19 NA PLOVILA, KI PLUJEJO POD ZASTAVAMI DRŽAV ČLANIC EU ALI SO V NJIHOVEM LASTNIŠTVU: NADALJEVANJE DOLGOROČNIH GIBANJ

Ob koncu leta 2020 je bilo v ladjevju, ki pluje pod zastavo EU-28, skupaj 9.177 plovil s skupno bruto tonažo (BT) 238 m, kar po tonaži obsega 17 % svetovnega ladjevja. Ladjevje, ki pluje pod zastavo EU-28, se je leta 2020 povečalo za samo 0,1% glede BT, kar je precej manj od rasti svetovnega ladjevja, ki se je povečalo za 3,0 %. Nadaljevala so se gibanja, zabeležena pred pandemijo covid-19, saj je petletna skupna letna stopnja rasti ladjevja, ki pluje pod zastavo EU-28, znašala 1,9 % v primerjavi s 3,4 % za svetovno ladjevje. Na splošno je ladjevje, ki pluje pod zastavo EU-28, dobro zastopano v ro-ro tovornem prometu (58 % svetovne tonaže ro-ro je pod zastavo ene od držav članic EU) in potniških sektorjih (40 % tonaže za ladje za križarjenje in trajekte je pod zastavo EU-28) zaradi geografskih značilnosti in številnih otokov v državah članicah EU, vendar 76 % celotnega ladjevja po tonaži še vedno obsegajo tankerji, ladje za prevoz razsutega tovora in kontejnerske ladje.

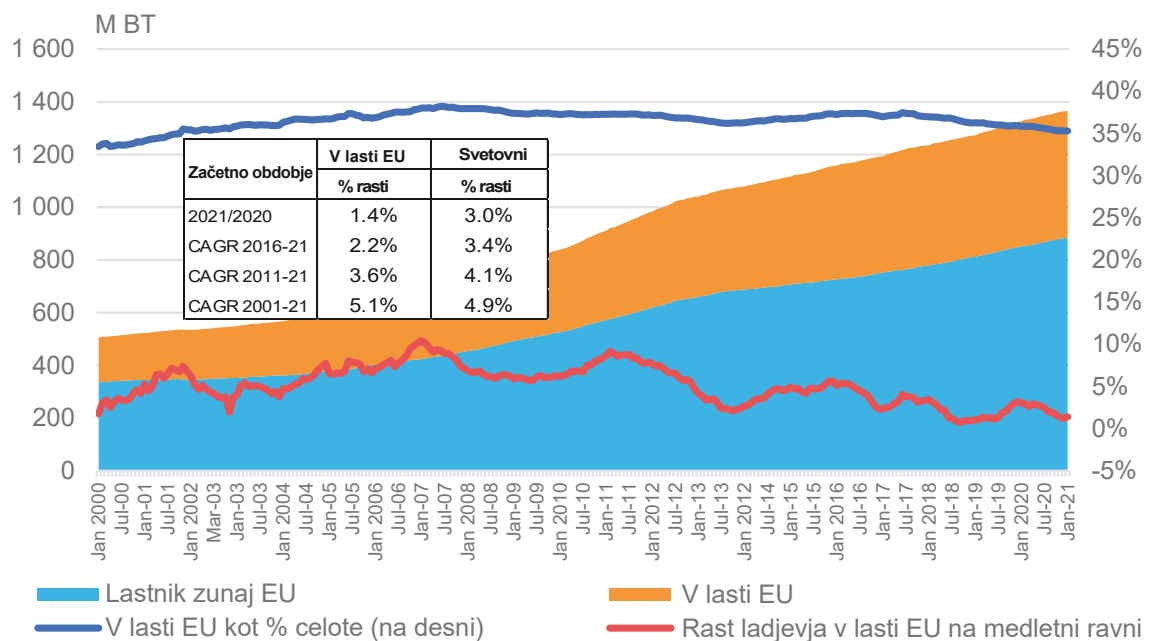


Slika 5: Dolgoročni razvoj ladjevja, katerega plovila plujejo pod zastavo držav članic EU⁸

⁸ Vir: Clarksons Research.

Drugod so ladjevja, katere lastniki imajo sedež v EU, ob koncu leta 2020 obsegala 15.355 plovil s skupno 482 m BT ali 33 % svetovne tonaže. Podobno kot velja za ladjevje, ki pluje pod zastavo EU-28, se rast ladjevja, ki je v lasti EU-28, zmanjšuje glede na svetovno rast, pri čemer se je leta 2020 povečala za samo 1,4 % v primerjavi s 3,0 % na svetovni ravni. Vendar se je med državami članicami rast ladjevij razlikovala, pri čemer se je nedavno glede na zgodovino močno povečalo ladjevje v grški lasti (največja lastnica), ladjevje nemških lastnikov, ki so drugi največji lastniki EU, pa je dolgoročno upadlo. Knjiga naročil EU-28 (skupna neizvedena naročila plovil) je konec leta 2020 obsegala 5,9 % zmogljivosti ladjevja v primerjavi z 8,5 % na svetovni ravni.

Ladjevja, ki plujejo pod zastavo EU-28 in so v njeni lasti, se z izjemo trajektov na splošno uporabljajo na mednarodnih trgovinskih poteh in so zato izpostavljena mednarodnim trgovinam tovornega in čarterskega prometa. Analiza premikov plovil kaže, da se je v letu 2020 na mednarodni ravni trgovalo s 87 % tonaže pod zastavo države članice EU in 92 % tonaže v lasti države članice EU, pri čemer so se vzorci uporabe pred covidom-19 in po njem le malo razlikovali. Kar zadeva dejavnost postankov v pristanišču, so plovila pod zastavo/v lasti EU-28 za 13 oziroma 12 odstotkov zmanjšala postanke v pristaniščih v letu 2020 v primerjavi z 8 % na svetovni ravni, kar odraža večji delež tonaže ladij za križarjenje in trajektov v ladjevju pod zastavo EU-28 in v njeni lasti.



Slika 6: Dolgoročni razvoj ladjevij v lasti držav članic EU⁹

S preverjanjem dejavnosti po posameznih plovilih je mogoče preučiti tudi neposredni vpliv covid-19 na plovilo, ki je izločeno iz prometa. Na vrhuncu pandemije je bilo v prvem valu nacionalnih omejitev gibanja glede tonaže nedejavnih 9 % ladjevja, ki pluje pod zastavo EU-28 (junij 2020), v primerjavi z le 3 % na začetku leta 2020. Podobno je bilo konec junija 2020, ko je bilo nedejavnih 6,5 % ladjevja v lasti EU-28, kar je približno dvakrat toliko kot na začetku leta.

⁹ Vir: Clarksons Research. Opomba: RHS = os na desni strani



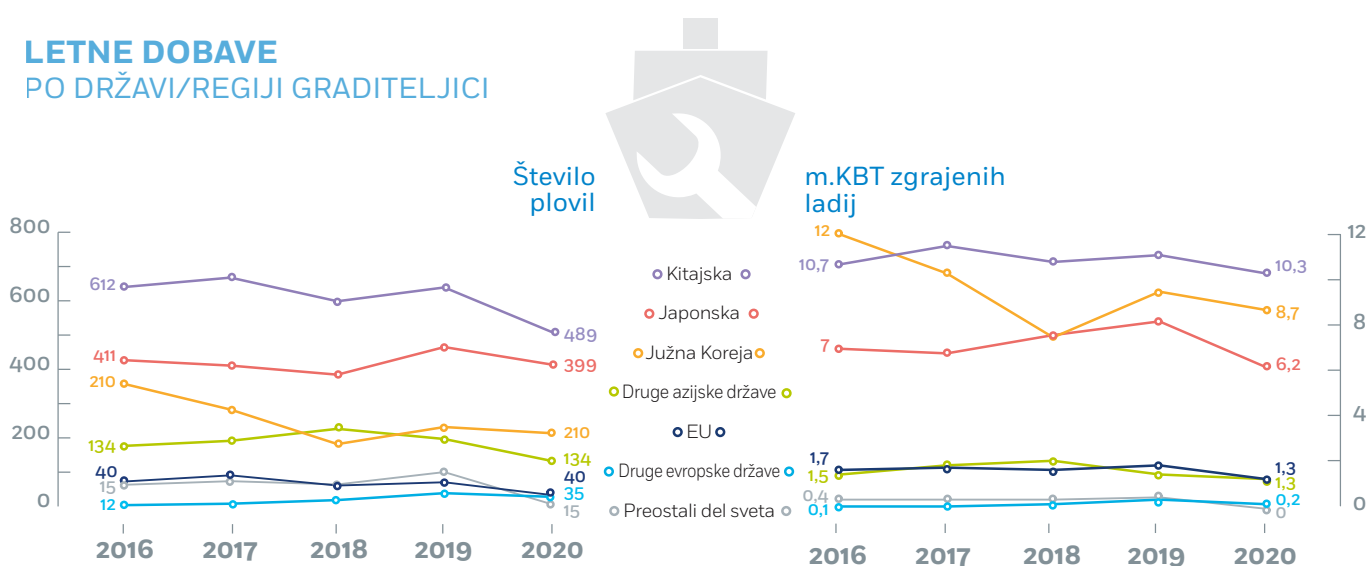
7. VPLIV NA LADJEDELNIŠTVO: OSREDOTOČENOST EU NA LADJE ZA KRIŽARJENJE POVZROČA VELIKE TEŽAVE

Na svetovni ravni je bilo leto zaradi pandemije težavno, saj so se nova naročila plovil zmanjšala za več kot 30 % (delno tudi zaradi „zelenih“ tehnoloških negotovosti), čeprav je bila proizvodnja dokaj dobro upravljana (85 % ravni iz leta 2019). Vendar je bilo ladjedelništvo EU močno prizadeto, ker je bilo osredotočeno na gradnjo ladij za križarjenje.

Ladjedelnice EU so imele leta 2020 4,6-odstotni svetovni tržni delež na področju proizvodnje novih gradenj v rangirani bruto tonaži (merilo vsebine dela v ladjedelnicah) v primerjavi s 5,7-% deležem leta 2019. Zmanjšanje dejavnosti v letu 2020 je bilo delno povezano z zmanjšanjem dobave ladij za križarjenje, ki se je leta 2020 zmanjšala za 34 % po BT (v primerjavi s 15-% svetovnim upadom pri vseh vrstah ladij), pri čemer se je število novih naročil ladij za križarjenje v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 98 % (34 % na svetovni ravni).

Pred pandemijo je industrija križarjenj v Evropi veljala za zgodbo o uspehu, pri čemer so imele ladjedelnice EU več kot 90-% tržni delež. Konec leta 2020 je bilo v ladjedelnicah EU (vključno z Norveško in Islandijo) naročenih 94 potniških ladij za križarjenje (od skupno 182 plovil) s skupno novozgrajeno vrednostjo približno 60 milijard USD.

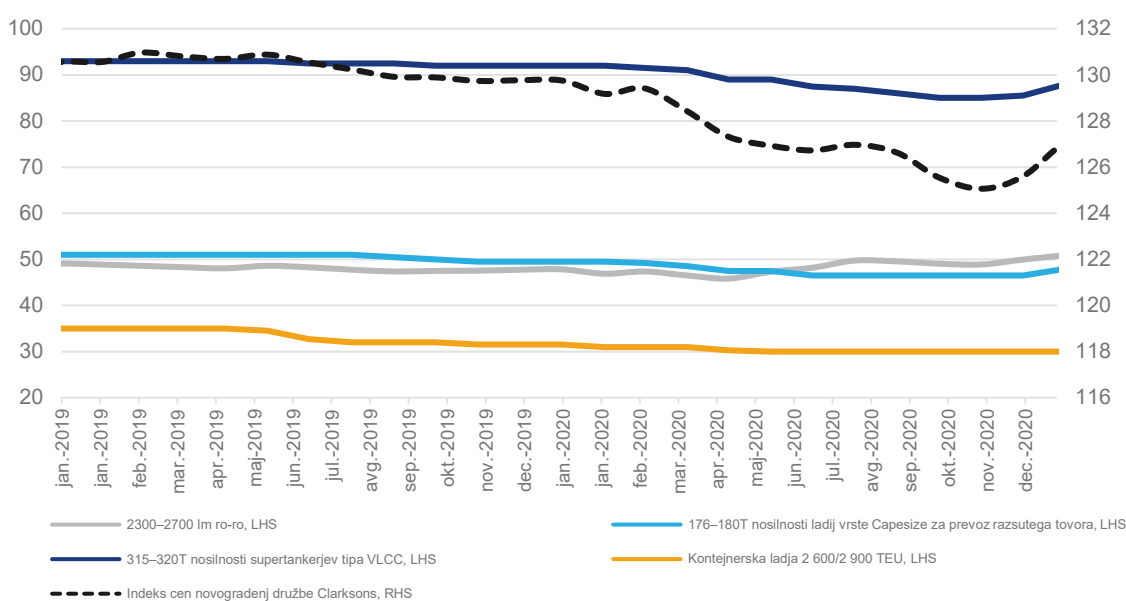
LETNE DOBAVE PO DRŽAVI/REGIJI GRADITELJICI



Slika 7: Letne dobave po državi/regiji graditeljici¹⁰

¹⁰ Vir: Clarksons Research.

Dejavnost recikliranja ladij je v letu 2020 v primerjavi z nekaj zadnjimi leti ostala dokaj majhna. Po širjenju pandemije covid-19 so nekateri opazovalci ladijskega prometa pričakovali, da bo v letu 2020 veliko ladij prodanih za recikliranje. Vendar je bilo po bruto tonaži leta 2020 reciklirana druga najnižja letna količina ladij od začetka finančne krize, pri čemer vpliv pandemije na trge ladijskega prometa verjetno ni tako škodljiv, kot je bilo sprva pričakovano, razširjene omejitve zaradi covid-19 pa omejujejo dejavnost ladjedelnic za recikliranje. V vseh trgovinskih sektorjih je bilo leta 2020 prodanih 17,4 milijona BT za razgradnjo (0,1 milijona BT v EU). Pomen „zelenega recikliranja“ se je po uvedbi uredbe EU o recikliranju ladij na začetku leta 2019 še naprej povečeval. V letu 2020 je bilo turškim reciklažnim izvajalcem prodanih rekordnih 1,6 milijona bruto tonaže za razrez, pri čemer se je več lastnikov ladij za križarjenje in kontejnerskih ladij, ki plujejo pod zastavo EU-28, odločilo za recikliranje na „odobrenih deloviščih“ v skladu z uredbo EU o recikliranju ladij. Vendar se večina dejavnosti recikliranja še vedno izvaja na Indijski podcelini, EU pa na tem območju še ni odobrila nobenega obrata.



Slika 8: Mesečne cene novogradenj (izbrani sektorji in indeks Clarksons)¹¹

Dejavnost popravil ladij je v letu 2020 ostala dokaj stabilna kljub nekaterim motnjam zaradi covid-19 v drugem četrtletju. Ladjedelnice v EU imajo večji svetovni tržni delež (17 % dejavnosti v obdobju 2019–2020) na področju popravil ladij kakor na področju novogradenj (približno 5 %). Na določen obseg dela so v ladjedelnicah EU leta 2020 vplivale motnje/zaprtja ladjedelnic in posebni odlogi pregledov po izbruhu covid-19, pri čemer je bil vrhunec v drugem četrtletju leta 2020, ko se je dejavnost zmanjšala za približno 10 %.

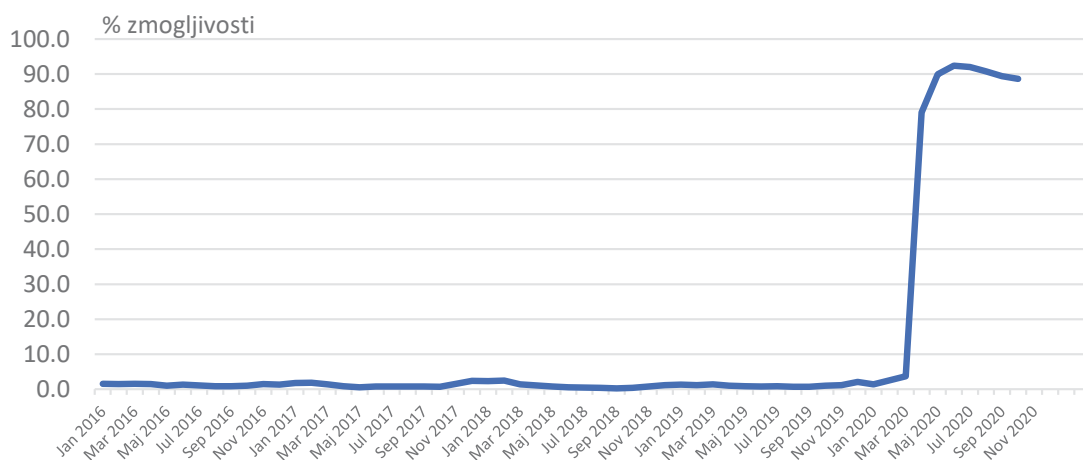
¹¹ Vir: Clarksons Research. Indeks cen novogradenj Clarksons vključuje širok razpon cen novogradenj v sektorjih prevoznikov razsutega tovora, tankerjev, kontejnerskih ladij, transporta plina in drugih sektorjih suhega tovora, ponderiranih z njihovo velikostjo v nosilnosti. Januar 1988 = 100.



8. LADJE ZA KRIŽARJENJE IN POTNIŠKE LADJE: MOČAN VPLIV NA LADJE ZA KRIŽARJENJE IN FINANČNI STRES, MOČAN VPLIV NA TRAJEKTE, A ZMerno OKREVANJE

Pred izbruhom covida-19 je svetovni trg križarjenj znatno rasel, saj je dosegel 30 milijonov potnikov na leto in se je ladjevje širilo, gonilo česar je bil rekordni program novogradenj, ki je vključeval predvsem gradnje v evropskih ladjedelnicah. Približno 25 % deleža svetovnega trga križarjenj pripada Evropi, pri čemer je bilo potnikov leta 2019 7,5 milijona v primerjavi s petimi milijoni potnikov deset let prej. Merjeno s postanki v pristaniščih se je dejavnost ladij za križarjenje EU zmanjšala za približno 85 % v letu 2020 in za več kot 90 % v drugem četrtletju, kar je bila zlasti posledica covida-19, več kot 90 % ladjevja je postalo nedejavno (povečanje z 2 % na začetku leta in še vedno več kot 88 % ob konca leta 2020), pri čemer so bile možnosti za okrevanje do zdaj zelo omejene. Približno 30 % svetovnega ladjevja za križarjenje pluje pod zastavo EU-28 (27 % brez Združenega kraljestva), približno 18 % pa ga je v lasti družb EU (na ravni nacionalnosti matične skupine).

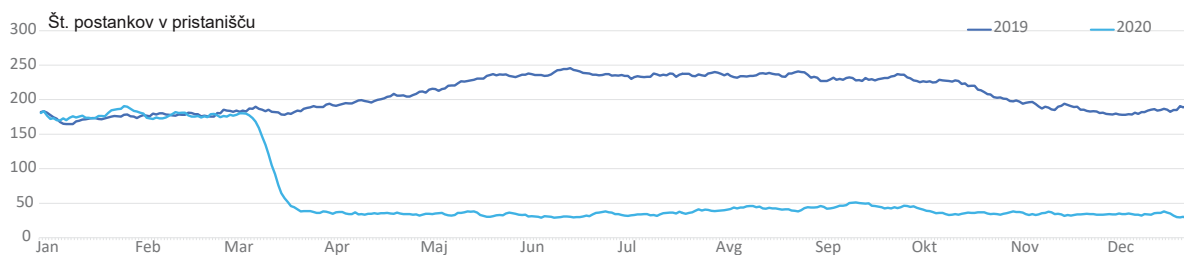
Pandemija covida-19 je povzročila motnje brez primere na svetovnem trgu trajektov, čeprav ne tako hude kakor v sektorju križarjenj, opaziti pa je bilo tudi nekatere zgodnje znake okrevanja. Lastniki ladij, ki plujejo pod zastavo EU-28, so prekomerno zastopani, saj na svetovni ravni obsegajo približno 50 % tonaže trajektov. Dejavnost trajektnih prevozov v EU se je v letu 2020 glede postankov v pristaniščih zmanjšala za 19 %, vendar so motnje dosegle najvišjo vrednost v drugem četrtletju pri -36 % medletno, v četrtem četrtletju pa so se izboljšale na -10 %.



Slika 9: Neizkoriščena zmogljivost ladij za križarjenje kot odstotek ladjevja¹²

12 Vir: Clarksons Research.

Pandemija je najbolj prizadela ladje za prevoz potnikov (ladje za križarjenje, potniške ladje in ro-ro/potniške ladje). Iz poročila je razvidno, da se je število oseb na krovu ladij za križarjenje od drugega četrtertletja leta 2020 začelo postopoma zmanjševati in je ostalo na zelo nizki ravni, pri čemer so bile osebe na krovu v glavnem člani posadke, ki so ostali na krovu plovil. Zaradi porasta izbruha koronavirusa so bile vse večje križarske linije na svetu sredi marca začasno ustavljene, nekatere pa so znova začele obratovati z omejenim številom plovil in območij.



Slika 10: Postanki ladij za križarjenje na svetovni ravni, 2019–2020, sedemdnevno drseče povprečje¹³

To poročilo potrjuje, da sta sektorja, ki ju je covid-19 najbolj prizadel, segment križarjenj in na splošno prevoz potnikov. Prizadeti so bili tudi drugi sektorji, vendar se trgovina na splošno ni ustavila. Kljub težavam so trgovske dejavnosti ladij, pristanišča in drugi sektorji pomorskega prometa še naprej delovali, kar je zagotavljalo pretok blaga in dokazovalo strateški pomen sektorja pomorskega prometa za državljanje.

9. VARNOSTNI IN OKOLJSKI INŠPEKCIJSKI PREGLEDI

Dejavnosti pomorske inšpekcije države pristanišča, ki so jih v obdobju 2016–2020 izvedle države EU, ki so podpisnice Pariškega memoranduma o soglasju in članice Tokijskega memoranduma o soglasju, so močno vplivale na število inšpekcijskih pregledov, opravljenih v drugem četrtertletju leta 2020. Vendar se je število inšpekcijskih pregledov plovil, ki plujejo pod zastavo EU-28, v tretjem in četrtem četrtertletju vrnilo na skoraj običajno raven. Hkrati se število zadržanj v letu 2020 ni zmanjšalo, zaradi česar se je povečal delež inšpekcijskih pregledov, ki so jim sledila zadržanja. To bi lahko pomenilo večje število odkritih kršitev ali neupoštevanj določb mednarodnih konvencij, ki urejajo ladijski promet.

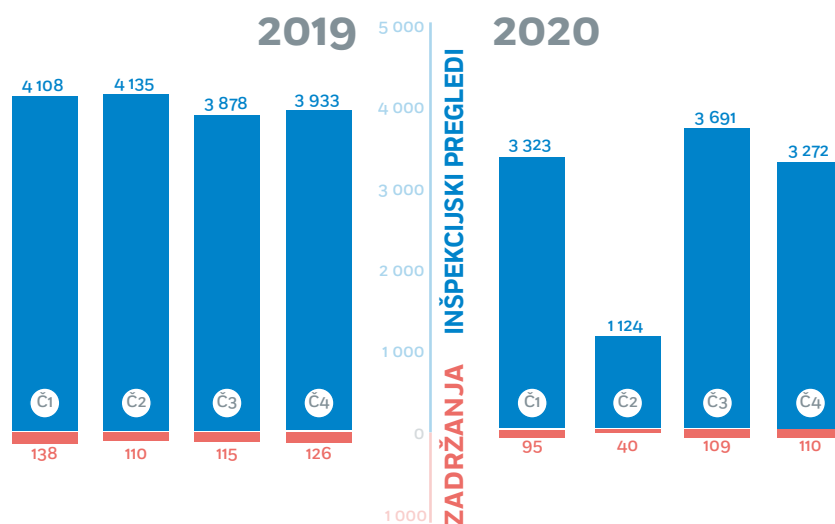
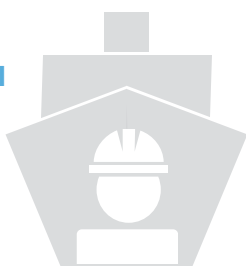
Število inšpekcijskih pregledov, ki jim sledijo zadržanja, izvedenih v državah članicah EU, ki so del Pariškega memoranduma, se v zadnjih petih letih zdi dokaj stabilno, čeprav je dolgoročno usmeritev za ladje, ki plujejo pod zastavo EU-, negativna. V letu 2020 je bilo zabeleženo zlasti povečanje deleža zadržanj, kar pa se ne odraža pri ladjah, ki v času inšpekcijskega pregleda niso bile pod zastavo EU-28. Vendar so ladje, ki plujejo pod zastavo EU-28, celo med poslabšanjem v letu 2020 še vedno uspešnejše od ladij, ki plujejo pod zastavo drugih držav.

¹³ Vir: Clarksons Research. Podatki o postankih v pristanišču temeljijo na podatkih o premikih plovil. Osnova so podatki o postankih v pristaniščih, ki vključuje vse primere vstopa plovila na določeno lokacijo pristanišča in izplutja iz njega, razen primerov, ko ni bilo zabeleženo, da plovilo potuje z manj kot 1 vozlom, in z združevanjem več zaporednih primerov v istem pristanišču, kjer plovilo ni zapustilo varovalnega območja okoli pristanišča ali v istem dnevu (v izbranih sektorjih plovil). Postanki v pristanišču so datirani glede na dan vstopa na lokacijo pristanišča.

Iz te analize je jasno razvidno, da je pandemija zelo vplivala tudi na priložnosti za inšpekcijske preglede pomorske inšpekcije države pristanišča, ki jih izvajajo pomorski organi na območju Tokijskega memoranduma o soglasju. Zanimivo je, da je bil obseg inšpekcijskih pregledov manjši vse leto in ne le v drugem četrtletju leta 2020, kot se je dogajalo v EU.

Poleg tega je treba opozoriti, da so se v nasprotju s težnjo v EU inšpekcijski pregledi, ki jim je sledilo zadržanje ladij pod zastavo EU-28, v letu 2020 znatno zmanjšali. Na splošno je število inšpekcijskih pregledov, ki so privedli do zadržanja, precej majhno v primerjavi s podobnimi podatki iz pristaniških držav EU (1,5 % za inšpekcijske preglede v skladu s Tokijskim memorandumom o soglasju v primerjavi s 3 % za inšpekcijske preglede v skladu s Pariškim memorandumom, ki so jih izvedle države EU).

INŠPEKCIJSKI PREGLEDI IN ZADRŽANJA PO DRŽAVI PRISTANIŠČA EU



Slika 11: Inšpekcijski pregledi in zadržanja po državi pristanišča EU

Inšpekcijske preglede držav pristanišč EU ureja „pravičen delež“ ali „letna obveznost“, določena v Direktivi 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča. Obveznost je dogovorjena vsako leto, države pa zastavljeni cilj uresničujejo vse leto. V drugem četrtletju leta 2020 so številni nacionalni zdravstveni organi uvedli prepoved izvajanja inšpekcijskih pregledov, zato se je njihovo število na splošno močno zmanjšalo. V tretjem četrtletju je bila prepoved delno odpravljena, več držav članic pa je znova začelo izvajati inšpekcijske preglede, katerih število je celo preseгло prvotno dogovorjeno obveznost. To je na splošno povzročilo podobna prizadevanja, vendar različno porazdelitev inšpekcijskih pregledov med državami članicami. V četrtem četrtletju so se inšpekcijski pregledi spet začeli opravljati v vseh državah članicah, pri čemer je njihovo število skoraj doseglo raven pred pandemijo. Kljub temu so posledice velike, tudi ob koncu leta 2020.



Informacije o izdanih predpisanih in klasifikacijskih spričevalih, ki so jih izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij, so shranjene v programih agencije EMSA in so bile analizirane. Podatki kažejo, da je bilo za leto 2020 značilno stabilno izdajanje novih klasifikacijskih spričeval, pri čemer klasifikacijska spričevala predstavljajo dokončanje obnovitvenih (posebnih) pregledov. To kaže, da pandemija postopkov ni preveč prizadela. Vendar se je v zadnjem četrtnem letu leta 2020 zmanjšalo število ladij, ki jim je bilo izdano novo klasifikacijsko spričevalo. To je mogoče pojasniti z močnejšim vplivom pandemije po vsem svetu ali pa gre za posledico dejstva, da je bilo delo opravljeno v zgodnejšem obdobju leta.

Agencija EMSA je pregledala tudi statistične podatke o pomorskih nesrečah in nezgodah, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2009/18/ES in so bili sporočeni Evropski informacijski platformi za pomorske nesreče (EMCIP) od leta 2016 do 2020. Podatki EMCIP kažejo, da so se skupne številke o nesrečah in nezgodah v letu 2020 zmanjšale v primerjavi s povprečnimi podatki za obdobje 2016–2019. To zmanjšanje se ne zdi usklajeno za vse vrste ladij, verjetno zaradi različnih vrst storitev in opravljenih dejavnosti. V zvezi s tem je pri potniških plovilih število nesreč najbolj upadlo, kar je mogoče pojasniti z obsežno zaustavitvijo dejavnosti ladij za križarjenje. Zmanjšanje dejavnosti tovornih plovil se zdi izrazitejše v tretjem in četrtem četrtnem letu. Zelose je povečalo število nesreč ribiških plovil v tretjem četrtnem letu. Vrsta nezgodnega dogodka predstavlja tudi mešane težnje; na splošno se je število navigacijskih nesreč v tem obdobju zmanjšalo, medtem ko se je v določenih četrtnem letih leta 2020 povečalo število drugih vrst nezgod (na primer izguba nadzora in stika v prvem četrtnem letu, požar v tretjem četrtnem letu ter poplava/potopitev v četrtem četrtnem letu).



Primerjani so bili inšpekcijski pregledi žvepla v EU v letih 2018–2019 (povprečno število) in letu 2020. V januarju in februarju 2020 je število inšpekcijskih pregledov ostalo na primerljivi ravni kakor v letih 2018 in 2019. Vendar se je od marca 2020 skupno število inšpekcijskih pregledov zmanjšalo. Marca 2020 je bilo opravljenih le 43 % inšpekcijskih pregledov v primerjavi z letoma 2018 in 2019. Aprila 2020 pa je bilo opravljenih le 10 % inšpekcijskih pregledov. Vendar se je od junija njihovo število spet povečalo, septembra 2020 pa je bilo opravljenih 5 % več inšpekcijskih pregledov kakor v obdobju 2018–2019.



Skupno število inšpekcijskih pregledov na morsko regijo se je v primerjavi s prejšnjimi leti najbolj zmanjšalo v Severnem morju, sledi mu Baltsko morje in v manjši meri območja zunaj območij nadzora nad emisijami SO_x (SECA). Rezultati analize vzorcev goriva, odvzetih med inšpekcijskimi pregledi žvepla, kažejo, da je bilo povečanje v letu 2020 znatnejše, čeprav se od leta 2018 zaznava postopno povečevanje ravni skladnosti. Kar zadeva vrste ladij, je bilo ugotovljeno pomembno zmanjšanje skupnega števila inšpekcijskih pregledov na potniških ladjah, opravljenih v letu 2020, v primerjavi s predhodnim letom (gre za kategorijo, ki pri statistiki žvepla v glavnem ustreza inšpekcijskim pregledom na ladjah za križarjenje). Temu je sledilo zmanjšanje pri splošnih tovornih ladjah in ladjah za prevoz razsutega tovora. Nasprotno pa razmere zaradi covid-19 manj vplivajo na inšpekcijske preglede na kontejnerskih ladjah in potniških ladjah ro-ro.



O EVROPSKI AGENCIJI ZA POMORSKO VARNOST

Evropska agencija za pomorsko varnost je ena od decentraliziranih agencij Evropske unije. Naloga agencije s sedežem v Lizboni je zagotavljanje visoke stopnje pomorske varnosti, pomorske zaščite, preprečevanja onesnaževanja z ladij in reševanja z njim povezanih vprašanj ter težav, povezanih z onesnaževanjem morja z naftnih in plinskih ploščadi. Splošni namen je spodbujati varen, čist in gospodarsko izvedljiv pomorski sektor v EU.

Za več informacij stopite v stik z nami

Evropska agencija za pomorsko varnost

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lizbona
Portugalska

Tel. +351 211209 200 / Faks +351 211209 210
emsa.europa.eu / Twitter@EMSA_Lisbon

© Evropska agencija za pomorsko varnost 2021

Fotografije: 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; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.