



WPŁYW COVID-19 NA GOSPODARKE MORSKĄ W UE



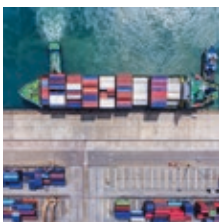
Częściowo finansowana przez Unię Europejską – Europejski Fundusz Morski i Rybacki





SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	4
2. Ruch: początkowe zakłócenia i normalizacja	4
3. Światowa gospodarka morska	6
4. Wpływ handlu morskiego w UE: znaczący początkowy wpływ, towary i złożoność geograficzna, znaczne ożywienie gospodarcze	6
5. Wpływ na stawki frachtowe: znacząca zmienność, z okresami „zakłóceń wzrostów” dotyczących kosztów frachtu i przychodów z działalności statków	9
6. Wpływ COVID-19 na banderę i własność statków w państwach członkowskich: kontynuacja długoterminowych tendencji	10
7. Wpływ na przemysł stoczniowy: koncentracja UE na rejsach wycieczkowych prowadzi do istotnych zakłóceń	12
8. Statki wycieczkowe i pasażerskie: znaczący wpływ na statki wycieczkowe i trudna sytuacja finansowa, znaczący wpływ na promy lecz umiarkowana poprawa sytuacji	14
9. Kontrola bezpieczeństwa i kontrola w zakresie ochrony środowiska	15



1. WPROWADZENIE

Po bezprecedensowej eskalacji pandemii COVID-19 na całym świecie wprowadzono krajowe obostrzenia oraz surowe ograniczenia związane z podróżami. W związku z tym COVID-19 poważnie wpłynął na żeglugę, jako przemysł globalny, we wszystkich jej dziedzinach, takich jak ruch morski, handel itp. Dotknięte zostały różne sektory od statków pasażerskich po kontenerowce i tankowce.

Pandemia COVID-19 trwa nadal i sytuacja zmienia się z dnia na dzień. Nie wiadomo jeszcze, jak będzie wyglądała żegluga po zakończeniu pandemii COVID-19, ale skutki mogą być poważne i długotrwałe. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) dysponuje jednak niezbędnymi informacjami i narzędziami, aby porównać dane z lat poprzedzających pandemię COVID-19 (2016–2019) z danymi z roku 2020 w zakresie ruchu morskiego, bezpieczeństwa i zanieczyszczenia środowiska morskiego. Przy wsparciu zewnętrznego wykonawcy (przetarg EMSA/NEG/29/2020, wygrany przez Clarksons Research) uzyskano informacje na temat wielkości i rodzaju handlu, frachtu towarowego oraz innych indeksów i wskaźników finansowych związanych z żeglugą (a w konsekwencji wpływu finansowego na cały sektor transportu morskiego w UE).

W związku z tym zebrano dane dotyczące wpływu pandemii na żeglugę. Dane te mogą być wykorzystane przez decydentów jako narzędzie wspomagające określanie środków naprawczych. W sprawozdaniu uwzględniono UE-28, biorąc pod uwagę fakt, że do końca 2020 r. Zjednoczone Królestwo nadal było członkiem UE.

Jeżeli nie określono inaczej dane przedstawione na rysunkach i w tabelach uzyskano za pośrednictwem własnych systemów EMSA. Dane o ruchu uzyskano głównie z unijnego systemu wymiany informacji morskiej (SafeSeaNet¹), a w niektórych przypadkach połączono je z danymi z LRIT² i MARINFO³. Informacje na temat wpływu pandemii na zawinięcia do portów w UE są już udostępniane na stronie internetowej EMSA od lipca 2020 r.

Analizę floty statków pływających pod banderą UE-28, których właściciele mają siedziby w państwach członkowskich, przeprowadzono z wykorzystaniem komercyjnej bazy danych Clarksons Research. Ta sama baza danych została również wykorzystana w przypadku informacji dotyczących handlu i frachtu, przemysłu stoczniowego, napraw oraz części działalności związanej z rejsami wycieczkowymi.

2. RUCH: POCZĄTKOWE ZAKŁÓCENIA

I NORMALIZACJA

Ponieważ transport międzynarodowy jest głównym elementem handlu, a przemysł żeglugowy jest uzależniony od podróży i interakcji międzyludzkich, pandemia COVID-19 miała na niego zarówno pośredni, jak i bezpośredni wpływ.

Okres pomiędzy 2016 a 2019 rokiem był raczej stabilny z niewielkimi wahaniami. Natomiast w 2020 r. liczba zawinięć statków w pierwszym kwartale roku była zbliżona do danych liczbowych z 2019 r., znaczący spadek odnotowano natomiast w drugim kwartale roku (26,5%). Drugi kwartał rozpoczął się wkrótce po tym, jak Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) ogłosiła wybuch pandemii COVID-19 (12 marca 2020 r.). W trzecim kwartale 2020 r. odnotowano spadek o 9,1% w stosunku do 2019 r., natomiast czwarty kwartał 2020 r. był bardzo podobny do 2019 r. (spadek o 1,1%).



1 Dyrektywa 2002/59/WE w sprawie monitorowania ruchu statków

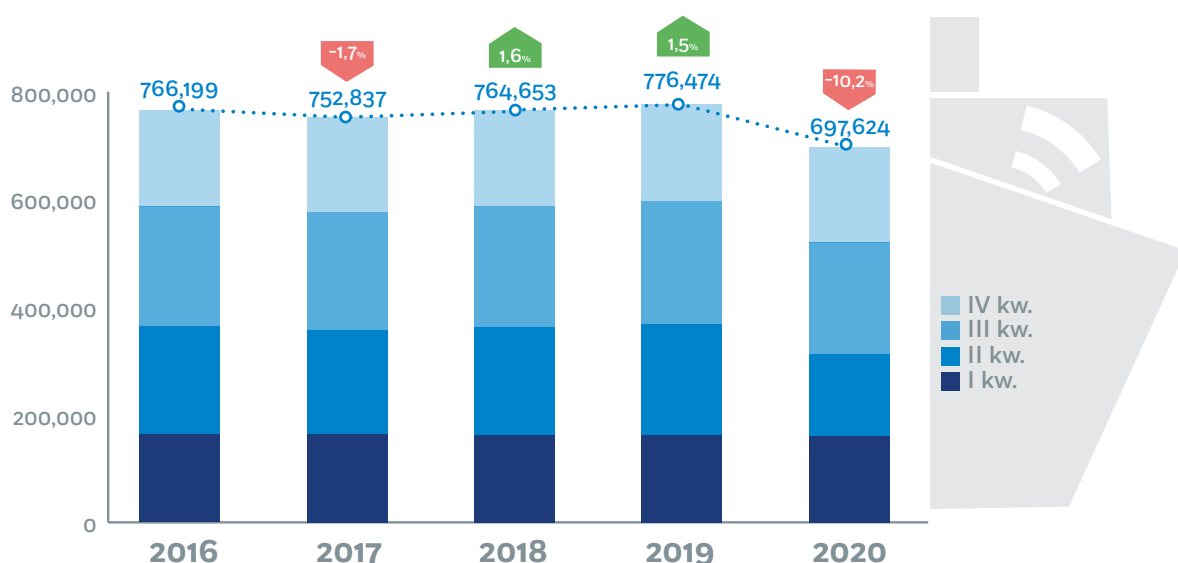
2 System dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT)

3 Baza danych EMSA (zasilana informacjami zakupionymi od dostawców komercyjnych)

Analizując liczbę zawinięć do portów pod względem rodzajów statków, w latach 2019–2020 odnotowano spadek liczby zawinięć w odniesieniu do wszystkich rodzajów statków. Statki wycieczkowe, statki pasażerskie i statki do przewozu pojazdów to rodzaje statków, w przypadku których stwierdzono największy spadek ruchu w 2020 r., wynoszący odpowiednio 85,8%, 39% i 22,1%. Niewielki spadek (do 5%) odnotowano natomiast w przypadku zawinięć masowców, chemikaliowców, kontenerowców, drobnicowców, gazowców LNG, zbiornikowców olejowych, statków pasażerskich typu ro-ro i statków towarowych typu ro-ro.

Chorwacja, Francja, Islandia i Hiszpania odnotowały spadek liczby zawinięć statków do portów o ponad 20% w latach 2019–2020, co czyni je państwami, które ucierpiały najbardziej. Ten spadek liczby zawinięć statków w latach 2019–2020 przypisuje się ruchowi wycieczkowców i pasażerskich statków przybrzeżnych, który został silnie dotknięty kryzysem.

LICZBA ZAWINIĘĆ STATKÓW ZGŁOSZONYCH DO SAFESEANET



Rys. 1: Liczba zawinięć statków zgłoszona do SSN w latach 2016–2020 w podziale na poszczególne kwartały.

Całkowita liczba zawinięć dokonanych przez statki pływające pod banderami państw członkowskich wzrastała każdego roku w latach 2016–2019. W 2020 r. całkowita liczba zawinięć spadła jednak o 3,5% w porównaniu z 2019 r., a powiązana z nią całkowita pojemność brutto zmniejszyła się o 11,1%. Znaczący spadek zaczęto odnotowywać w drugim kwartale 2020 r. w wyniku eskalacji pandemii COVID-19 w Europie, co zmusiło wiele państw członkowskich do wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się.

W trzecim i czwartym kwartale 2020 r. tendencja ta wydawała się jednak bardziej stabilna, naprzemiennie wykazując lekko ujemne (np. w trzecim kwartale) i dodatnie (np. w czwartym kwartale) wahania w porównaniu z tymi samymi okresami w 2019 r. Duże wahania w 2020 r. w porównaniu z analogicznymi okresami 2019 r. można zaobserwować w przypadku statków wycieczkowych i statków do przewozu pojazdów.

Sektor rejsów wycieczkowych i ogólnie sektor transportu pasażerskiego były sektorami najbardziej dotkniętymi pandemią COVID-19. Inne sektory również ucierpiały, lecz ogólnie rzecz biorąc, handel prowadzony był nadal. W pierwszej połowie 2020 r. początkowo nastąpił dramatyczny spadek, jednak później sytuacja stopniowo się poprawiała. Można powiedzieć, że poza statkami wycieczkowymi, żegluga obecnie wróciła do normy. Pomimo poważnych trudności, z jakimi musiała zmierzyć się żegluga, statki handlowe, porty i inne sektory transportu morskiego nadal funkcjonowały – co potwierdza odporność tej branży – zapewniając w ten sposób przepływ towarów i dowodząc strategicznego znaczenia transportu morskiego dla naszego życia.



3. ŚWIATOWA GOSPODARKA MORSKA

Światowa gospodarka transportu morskiego ma zasadnicze znaczenie dla handlu międzynarodowego, ponieważ stanowi opłacalny i zrównoważony środek transportu dużych ilości wielu podstawowych towarów i wyrobów gotowych. W 2020 r. wartość całkowitego rocznego światowego handlu morskiego wyniosła 11,5 mld ton i 1,5 t na mieszkańca, czyli około 88% wartości handlu światowego (wzrost z 85% w 2019 r., ponieważ pandemia COVID-19 miała większy wpływ na inne rodzaje transportu, w tym lotniczy, samochodowy i kolejowy). UE odpowiada za około 20% wartości światowego handlu morskiego, a jej gospodarki morskie są stosunkowo słabo reprezentowane w zakresie przemysłu stoczniowego (około 5% produkcji światowej, ale skupione na sektorze rejsów wycieczkowych), ogólnie rzecz biorąc, są zbieżne pod względem reprezentacji państw bandery (~17%) i napraw statków (~18% działalności światowej) oraz dobrze reprezentowane pod względem własności statków (33%, przy czym liczba ta wzrasta do 39%, jeśli uwzględnimy Norwegię i Zjednoczone Królestwo), wyposażenia morskiego, klasyfikacji i finansowania statków.

4. WPŁYW HANDLU MORSKIEGO W UE:

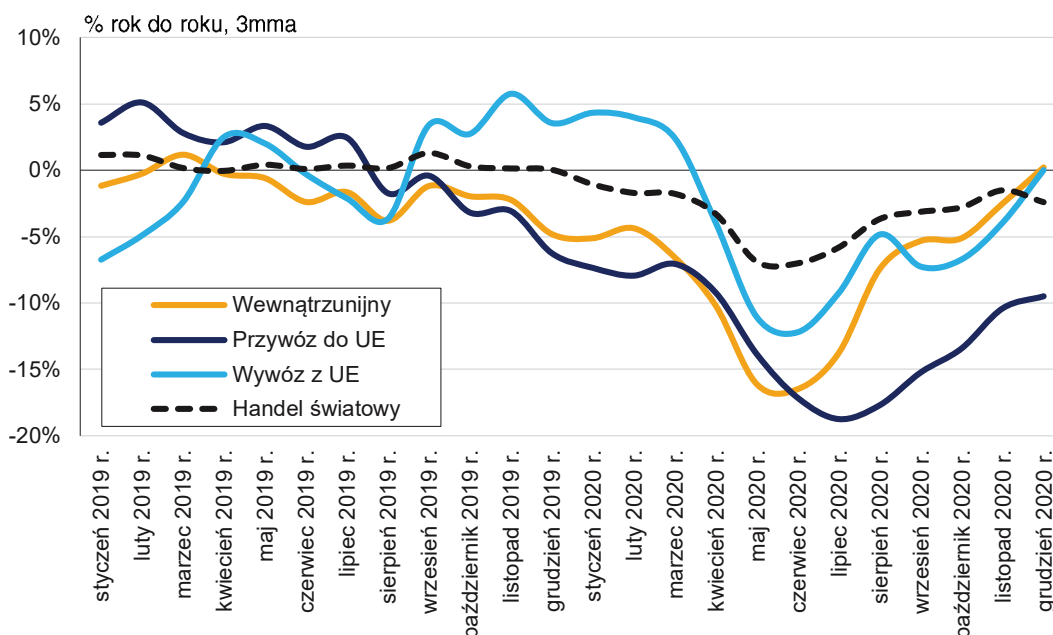
ZNACZĄCY PO CZĄTKOWY WPŁYW, TOWARY I ZŁOŻONOŚĆ

GEOGRAFICZNA, ZNACZNE OŻYWIENIE GOSPODARCZE

Pandemia COVID-19 doprowadziła do spadku wartości światowego handlu morskiego o -3,6% rok do roku w 2020 r., tj. spadku podobnego do spadku światowego PKB. Zakłócenia w gospodarce światowej spowodowane pandemią doprowadziły do spadku światowego PKB o 3,5% w ciągu całego roku 2020 (źródło: MFW, styczeń 2021 r.), czyli stosunkowo podobnie jak w czterech kwartałach następujących po światowym kryzysie finansowym (IV kw. 2008 r. – III kw. 2009 r.: -2,5%, MFW). Szacuje się, że na skutek pandemii COVID-19 i związanych z nią zakłóceń w gospodarce światowej, przepływach handlowych i łańcuchach dostaw, wartość światowego handlu morskiego (w tonach) zmniejszyła się o -3,6% w 2020 r. (źródło: Clarksons Research, luty 2021 r.). Odnotowano jednak znaczne zróżnicowanie tempa spadku w zależności od towarów morskich, a ogólny wpływ na światowy handel morski w 2020 r. mógł nie być tak negatywny, jak wielu początkowo się obawiało (dla kontekstu – wartość światowego handlu morskiego w tonach spadła o 4,0% w 2009 r.).

Z analizy danych celnych zgłoszonych przez państwa członkowskie wynika, że w 2019 r. 20% (2,4 mld ton) wartości światowego handlu morskiego (11,9 mld ton) stanowiło połączenie obrotów wewnątrzunijnych oraz przywozu i wywozu między UE a państwami trzecimi. Na podstawie dostępnych danych szacuje się, że do grudnia 2020 r. łącznie wartość unijnego handlu morskiego spadła bardziej niż wartość handlu światowego o 9,3% w całym 2020 r., co odpowiada „utracie” 226 mln ton. Najbardziej znaczący spadek obrotów handlowych dotyczył

przywozu do UE z państw trzecich, osiągając w 2020 r. wartość 12,2%, następnie handlu wewnątrzunijnego (spadek o 7,1% w tym samym okresie), a potem wywozu z UE do państw trzecich (spadek o 4,3%).



Rys. 2: Podsumowanie wartości unijnego handlu morskiego, w tonach, % rok do roku, 3-miesięczna średnia ruchoma⁴

Przeanalizowano również wpływ pandemii na szlaki żeglugowe z Europy do Chin i z Europy do Stanów Zjednoczonych Ameryki (USA). Ruch z Chin do Europy zmniejsza się pod względem liczby zawinięć do portów od 2016 r., a do 2019 r. zmniejszył się już o -34%. W 2020 r., najprawdopodobniej z powodu pandemii COVID-19, redukcja ta wyniosła -62% w porównaniu z 2016 r. W przypadku przeciwnego kierunku podróży, z Europy do Chin, redukcje te wynoszą -26% w latach 2016–2019 i -65% w latach 2016–2020.

Podobną analizę przeprowadzono w odniesieniu do zawinięć do portów dokonywanych przez statki płynące do i ze Stanów Zjednoczonych, które są najważniejszym miejscem przeznaczenia dla towarów wywożonych przez UE⁵. Liczba zawinięć do portów dokonywanych przez statki prowadzące handel między UE a USA jest znacznie niższa w porównaniu z analogicznymi zawinięciami statków między UE a Chinami. Nie musi to jednak oznaczać, że wielkość obrotów handlowych, a zwłaszcza całkowita wartość towarów, jest niższa lub wyższa, gdy porównuje się handel do/z USA i do/z Chin. W latach 2016–2019 zaobserwowano spadek zawinięć do portów statków płynących z USA do Europy o -31%, a w 2020 r. o -58%. Spadki te są bardziej widoczne w przypadku podróży w przeciwnym kierunku, tzn. z Europy do USA i wyniosły -55% w latach 2016–2019 oraz -70% w latach 2016–2020.

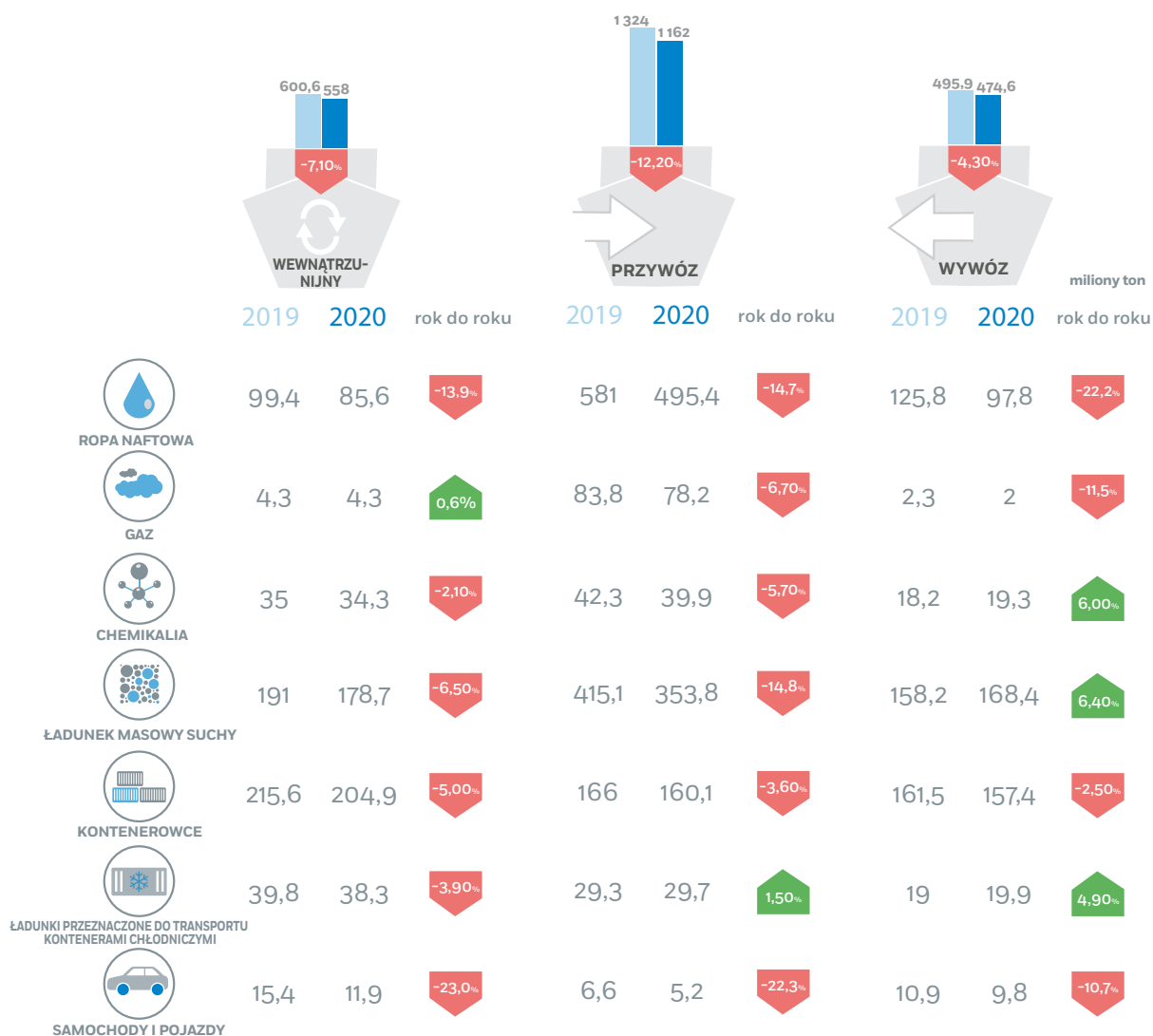
Dalsza analiza całkowitej nośności wyporu statków podczas tych rejsów wykazuje tendencję spadkową nośności (DWT) podobną do tendencji zaobserwowanej w przypadku liczby zawinięć do portów. Dane sugerują więc, że bezpośrednia wymiana towarów za pośrednictwem szlaków morskich między Europą a USA oraz Europą a Chinami zmniejsza się od 2016 r., przy czym większy spadek odnotowano w 2020 r.

⁴ Źródło: Clarksons Research. Podstawa: dane celne UE do grudnia 2020 r. włącznie. Podstawa: UE-28, z wyłączeniem Norwegii i Islandii. Opublikowana baza danych dotyczących światowego handlu morskiego, miesięczny wskaźnik wzrostu światowego handlu morskiego, stan na luty 2021 r.

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



WEWNĄTRZUNIJNY HANDEL MORSKI I ZEWNĘTRZNY HANDEL MORSKI W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE TOWARY

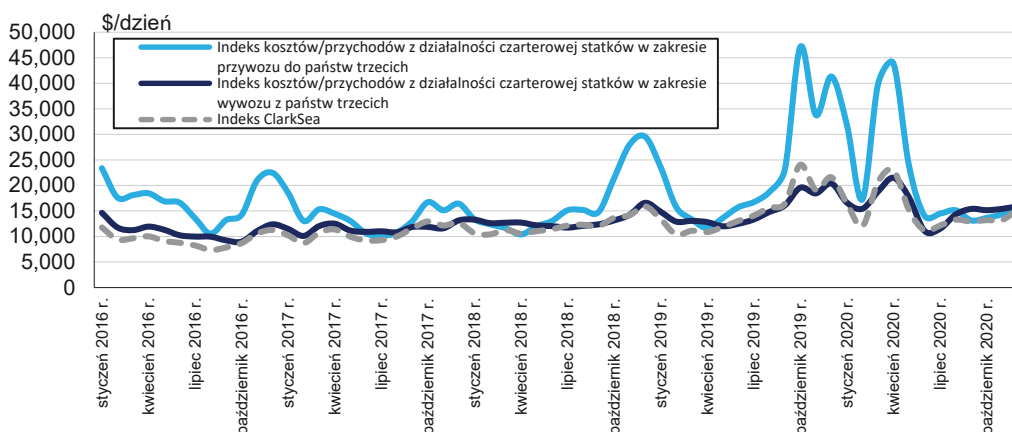


Rys. 3 Wewnątrznijny handel morski i zewnętrzny handel morski (przywóz i wywóz) w podziale na poszczególne towary, w mln ton⁶

⁶ Źródło: Clarksons Research. Podstawa: dane celne UE do grudnia 2020 r. włącznie. Podstawa: UE-28, z wyłączeniem Norwegii i Islandii. Dane szacunkowe dotyczące światowego handlu morskiego na luty 2021 r.

5. WPŁYW NA STAWKI FRACHTOWE: ZNACZĄCA ZMIENNOŚĆ, Z OKRESAMI „ZAKŁÓCEŃ WZROSTÓW” DOTYCZĄCYCH KOSZTÓW FRACHTU I PRZYCHODÓW Z DZIAŁALNOŚCI STATKÓW

W 2020 r. światowe rynki frachtowe i czarterowe zmagają się ze znaczącą zmiennością i zakłóceniami wywołanymi pandemią COVID-19. Pomimo znacznych zakłóceń, światowy indeks przekrojowy ClarkSea (który wskazuje na zmiany w średnich kosztach/przychodach z działalności czarterowej statków w kluczowych sektorach żeglugi „wolumenowej”) wskazał w 2020 r. średnio tylko na -2% spadku rok do roku, chociaż występowało znaczne zróżnicowanie i zauważalna złożoność poszczególnych sektorów, przy czym w wielu sektorach w danym okresie w roku zaobserwowano „wzrost zakłóceń”. W szczególności pierwsza połowa 2020 r. okazała się najkorzystniejszym półroczem z perspektywy indeksu ClarkSea podczas ostatniej dekady, ze średnim wynikiem na poziomie 16 373 USD/dzień, chociaż średnia w drugiej połowie roku spadła z powrotem do 13 304 USD/dzień. Ten „skok” w pierwszej połowie roku był zasadniczo spowodowany gwałtownym wzrostem popytu na wykorzystanie „pływających tankowców magazynowych”, ponieważ obostrzenia związane z COVID-19 doprowadziły do szybkiego nagromadzenia się nadwyżek ropy naftowej na świecie oraz do sytuacji, w której ceny ropy znalazły się w sytuacji contango.



Rys. 4: Indeksy kosztów/przychodów z działalności czarterowej statków poza UE⁷

Tendencje na unijnym rynku żeglugi były zasadniczo podobne do tendencji światowych. Indeks przychodów z działalności statków w zakresie przywozu do państw trzecich osiągnął średni poziom 21 470 USD/dzień w 2020 r., co oznacza spadek o zaledwie -6% w stosunku do średniej z 2019 r., chociaż w ciągu roku występowało znaczne zróżnicowanie. Indeks przychodów z działalności statków w zakresie przywozu do państw trzecich osiągnął najwyższy poziom (w ujęciu miesięcznym) 43 876 USD/dzień w kwietniu i średnio 28 439 USD/dzień w pierwszej połowie 2020 r., przy wsparciu, jakie zapewnił „skok” kosztów/przychodów z działalności tankowców, przed spadkiem w drugiej połowie 2020 r. do średnio 14 506 USD, -49% w porównaniu z pierwszymi sześcioma miesiącami roku, ponieważ ceny rynkowe tankowców uległy gwałtownemu obniżeniu, pomimo znacznego wzrostu kosztów/przychodów z działalności kontenerowców i gazowców w dalszej części roku.

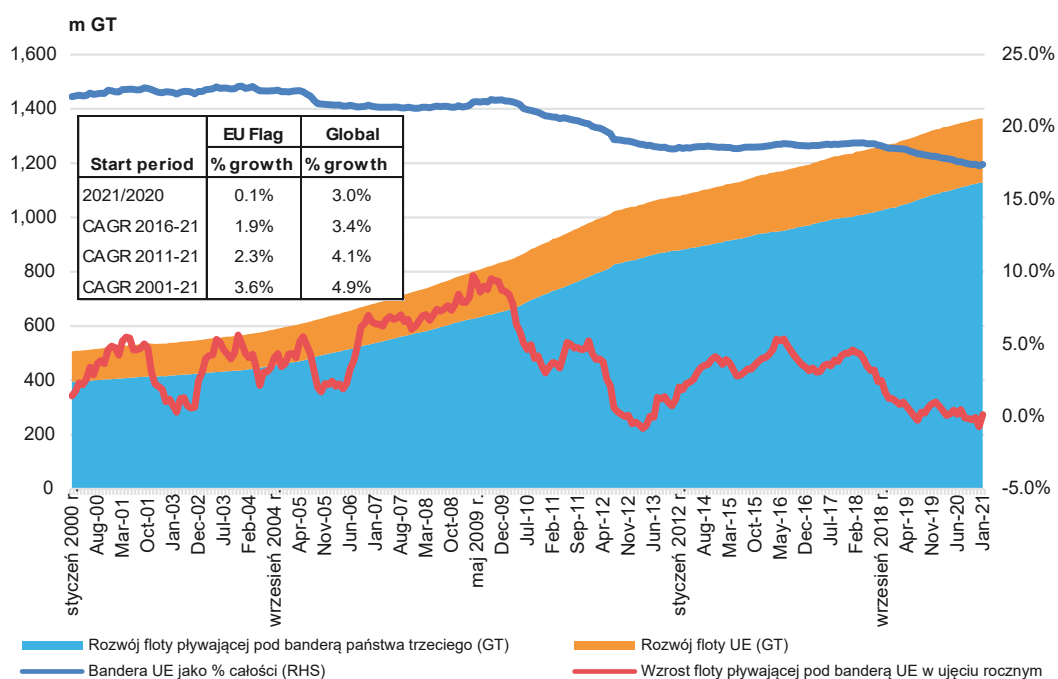
Indeks przychodów z działalności statków w zakresie wywozu z UE osiągnął średni poziom 15 732 USD, co stanowi wzrost o 4% w stosunku do 2019 r. i 18% powyżej średniego poziomu z lat 2016–2020 – pomimo wpływu pandemii COVID-19. W drugiej połowie 2020 r. odnotowano jednak spadek, a indeks kosztów/przychodów z działalności czarterowej statków w zakresie wywozu z UE był o 13% niższy i wynosił średnio 14 615 USD/dzień w porównaniu z 16 849 USD/dzień w pierwszej połowie roku, chociaż pod koniec 2020 r. ponownie odnotowano znaczny wzrost kosztów/przychodów w odniesieniu do przewozów kontenerowych i gazowych.

⁷ Źródło: Clarksons Research



6. WPŁYW COVID-19 NA BANDERĘ I WŁASNOŚĆ STATKÓW W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH: KONTYNUACJA DŁUGOTERMINOWYCH TENDENCJI

Pod koniec 2020 r. flota pływająca pod banderą UE-28 liczyła 9177 statków o łącznej pojemności brutto (GT) 238 mln, co stanowiło 17% światowej floty pod względem tonażu. Flota pływająca pod banderą UE-28 wzrosła w 2020 r. o zaledwie 0,1% pod względem GT, co było znacznie poniżej wzrostu floty światowej wynoszącego 3,0%. Ogólnie rzecz biorąc, była to kontynuacja tendencji obserwowanych przed pandemią COVID-19, przy czym 5-letnia średnioroczna stopa wzrostu (CAGR) floty pływającej pod banderą UE-28 wyniosła 1,9%, w porównaniu z 3,4% w przypadku floty światowej. Flota pływająca pod banderą UE-28 jest dobrze reprezentowana w segmencie frachtu ro-ro (58% światowego tonażu ro-ro pływa pod banderą jednego z państw członkowskich) i w sektorze pasażerskim (40% tonażu zarówno rejsów wycieczkowych, jak i promów pływa pod banderą UE-28), ze względu na jej cechy geograficzne i położenie wielu wysp pomiędzy państwami członkowskimi, ale 76% całkowitej floty pod względem tonażu nadal stanowią zbiornikowce, masowce i kontenerowce.

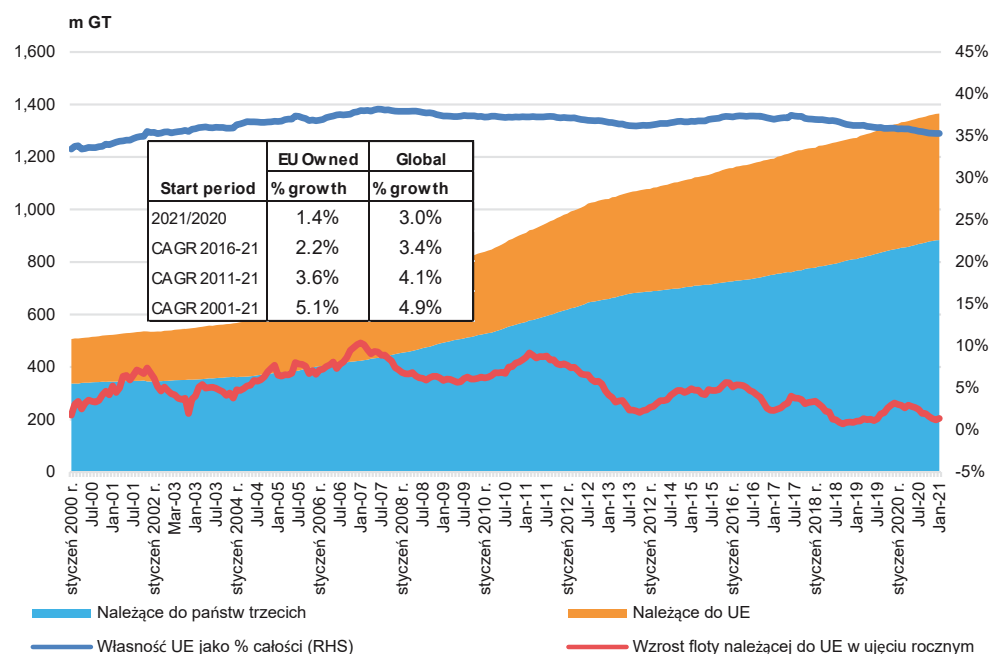


Rys. 5: Długoterminowy rozwój floty pływającej pod banderą państw członkowskich⁸

⁸ Źródło: Clarksons Research

Ponadto flota należąca do właścicieli mających siedzibę w UE liczyła na koniec 2020 r. 15 355 statków o łącznej pojemności brutto 482 mln, co stanowiło 33% światowego tonażu. Podobnie jak w przypadku floty pływającej pod banderą UE-28, wzrost floty należącej do UE-28 wykazywał tendencję spadkową w stosunku do wzrostu światowego, a w 2020 r. flota powiększyła się zaledwie o 1,4% w stosunku do wzrostu światowego wynoszącego 3,0%. Wzrost floty był jednak zróżnicowany w poszczególnych państwach członkowskich, przy czym w ostatnim czasie nastąpił silny i historyczny wzrost floty należącej do Grecji (największego właściciela), natomiast w przypadku floty niemieckich właścicieli statków, drugiego co do wielkości właściciela w UE, nastąpił długotrwały spadek. Portfel zamówień UE-28 (całkowita liczba niezrealizowanych zamówień statków) osiągnął poziom 5,9% zdolności floty na koniec 2020 r. w porównaniu z 8,5% na całym świecie.

Z wyjątkiem promów floty pływające pod banderą UE-28 i będące jej własnością są zazwyczaj wykorzystywane na międzynarodowych szlakach handlowych, a zatem są narażone na konkurencję na międzynarodowych rynkach frachtowych i czarterowych. Analiza ruchów statków wskazuje, że w 2020 r. 87% tonażu pod banderą państwa członkowskiego i 92% tonażu będącego własnością państwa członkowskiego prowadziło handel międzynarodowy, przy czym różnice w modelach rozmieszczenia przed i po COVID-19 były niewielkie. Jeśli chodzi o działalność związaną z zawinięciami do portów, statki pływające pod banderą UE-28 i będące jej własnością odnotowały w 2020 r. spadek liczby zawinięć o 13%/12% w porównaniu z 8% w skali światowej, przy czym różnica ta odzwierciedla większy udział statków wycieczkowych i promów we flocie pływającej pod banderą UE-28 i będącej jej własnością.



Rys. 6: Długoterminowy rozwój floty należącej do państw członkowskich.⁹

Analizując działalność w odniesieniu do poszczególnych statków, można również zbadać bezpośredni wpływ pandemii COVID-19 na statki w trakcie postoju. W szczytowym momencie, podczas pierwszej fali krajowych obostrzeń, 9% floty pływającej pod banderą UE-28 pod względem tonażu pracowało na biegu jałowym (czerwiec 2020 r.), w porównaniu z zaledwie 3% na początku 2020 r. Podobnie 6,5% floty należącej do UE-28 pracowało na biegu jałowym pod koniec czerwca 2020 r., czyli około dwa razy więcej niż na początku roku.

⁹ Źródło: Clarksons Research. Uwaga: RHS = oś prawostronna

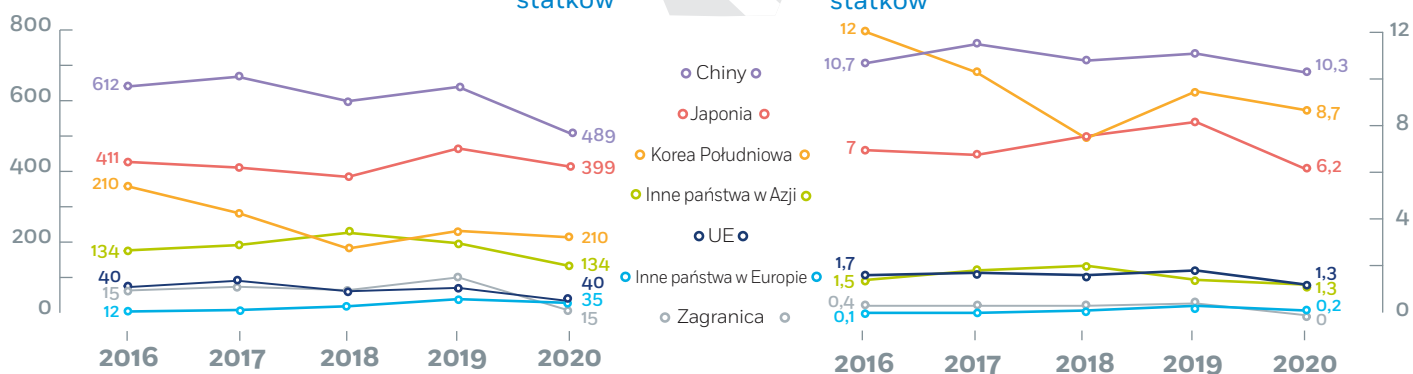


7. WPŁYW NA PRZEMYSŁ STOCZNIOWY: KONCENTRACJA UE NA REJSACH WYCIEZKOWYCH PROWADZI DO ISTOTNYCH ZAKŁÓCEŃ

Na szczęblu globalnym pandemia sprawiła, że był to bardzo trudny rok, w którym liczba zamówień nowych statków spadła o ponad 30% (również częściowo z powodu niepewności związanej z „zieloną” technologią), chociaż produkcja była stosunkowo dobrze zarządzana na poziomie 85% w stosunku do poziomu z 2019 r. Jednakże unijny przemysł stoczniowy poważnie ucierpiał, ponieważ jego działalność była skoncentrowana przede wszystkim na budowie statków wycieczkowych.

Udział unijnych stocznii w rynku globalnym pod względem produkcji nowych statków w 2020 r. wyniósł 4,6% pod względem CGT (skompensowana pojemność rejestrowa brutto, miara pracy stoczni), w porównaniu z 5,7% w 2019 r. Ograniczenie działalności w 2020 r. było częściowo związane ze spadkiem dostaw statków wycieczkowych, które zmniejszyły się o 34% pod względem GT w 2020 r. (w porównaniu z 15% spadkiem na świecie w odniesieniu do wszystkich rodzajów statków), przy czym liczba nowych zamówień statków wycieczkowych spadła o 98% w stosunku do 2019 r. (34% na świecie). Przed pandemią sektor wycieczek rejsowych był uważany w Europie za udany, a udział stocznii unijnych w rynku wynosił >90%. Pod koniec 2020 r. w unijnych stoczniach (w tym w Norwegii i Islandii) zamówiono 94 statki wycieczkowe (ze 182 statków ogółem), a łączna wartość nowo wybudowanych statków wyniosła ok. 60 mld USD.

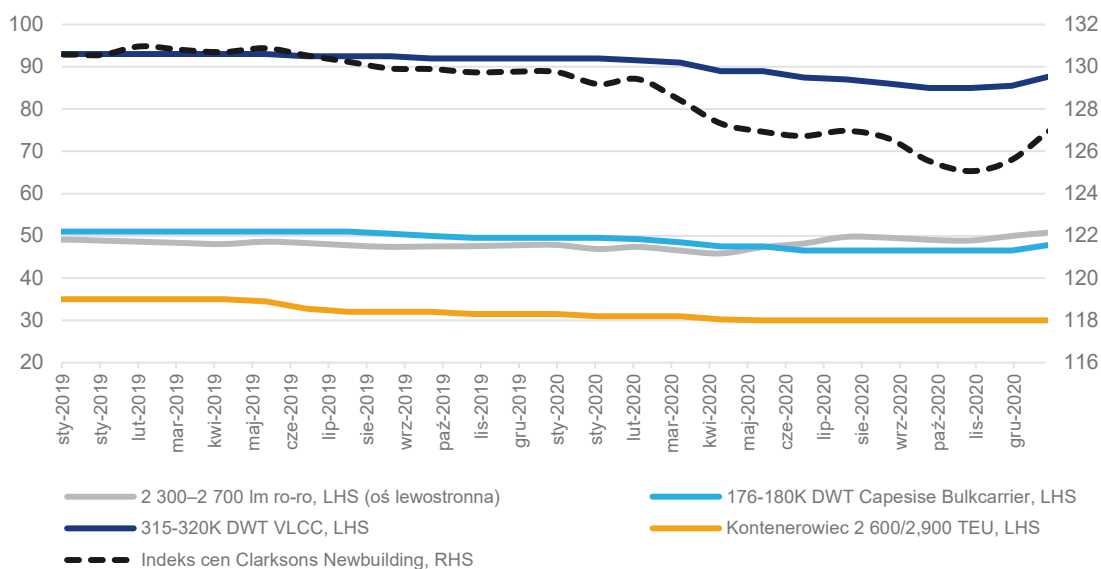
ROCZNE DOSTAWY WEDŁUG KRAJU/REGIONU PRZEDSIĘBIORCY BUDOWLANEGO



Rys. 7: Roczne dostawy według kraju/regionu przedsiębiorcy budowlanego¹⁰

¹⁰ Źródło: Clarksons Research

W 2020 r. działalność w zakresie recyklingu statków pozostała na stosunkowo niskim poziomie w porównaniu z ostatnimi latami. W związku z rozprzestrzenieniem się pandemii COVID-19 niektórzy obserwatorzy żeglugi spodziewali się, że w 2020 r. duża liczba statków zostanie sprzedana do celów recyklingu. Pod względem GT rok 2020 stanowił jednak drugą najniższą roczną wielkość recyklingu statków od początku kryzysu finansowego, przy czym wpływ pandemii na rynki żeglugowe prawdopodobnie nie był tak poważny, jak początkowo oczekiwano, a powszechne ograniczenia związane z COVID-19 ograniczyły działalność stoczni zajmujących się recyklingiem. We wszystkich sektorach handlowych w 2020 r. sprzedano 17,4 mln GT w celu ich zdemontowania (0,1 mln GT w UE). Znaczenie „zielonego recyklingu” nadal rośnie po wprowadzeniu na początku 2019 r. unijnego rozporządzenia w sprawie recyklingu statków (SRR). W 2020 r. odnotowano sprzedaż rekordowej ilości 1,6 mln GT na złom do tureckich zakładów recyklingu, przy czym kilku właścicieli statków wycieczkowych i kontenerowych pływających pod banderą UE-28 zdecydowało się na recykling w „zatwierdzonych stoczniach” zgodnie z unijnym rozporządzeniem SRR. Większość działań związanych z recyklingiem nadal jest jednak prowadzona na subkontynencie indyjskim, a żaden zakład na tym obszarze nie został jeszcze zatwierdzony przez UE.



Rys. 8: Miesięczne ceny budowy nowych statków (wybrane sektory i indeks Clarkson's)¹¹

W 2020 r. działalność w zakresie naprawy statków utrzymywała się na stosunkowo stałym poziomie, pomimo pewnych zakłóceń związanych z COVID-19 w drugim kwartale. Unijne stocznie mają większy udział w rynku światowym (17% działalności w latach 2019–2020) w zakresie remontów statków niż w zakresie budowy nowych (~5%). Na pewną ilość wykonanej pracy w unijnych stoczniach w 2020 r. miały wpływ zakłócenia w pracy stoczni/jej zamknięcia oraz przełożone specjalne przeglądy na skutek pandemii COVID-19, osiągając wartość szczytową w drugim kwartale 2020 r., kiedy to aktywność spadła o około 10%.

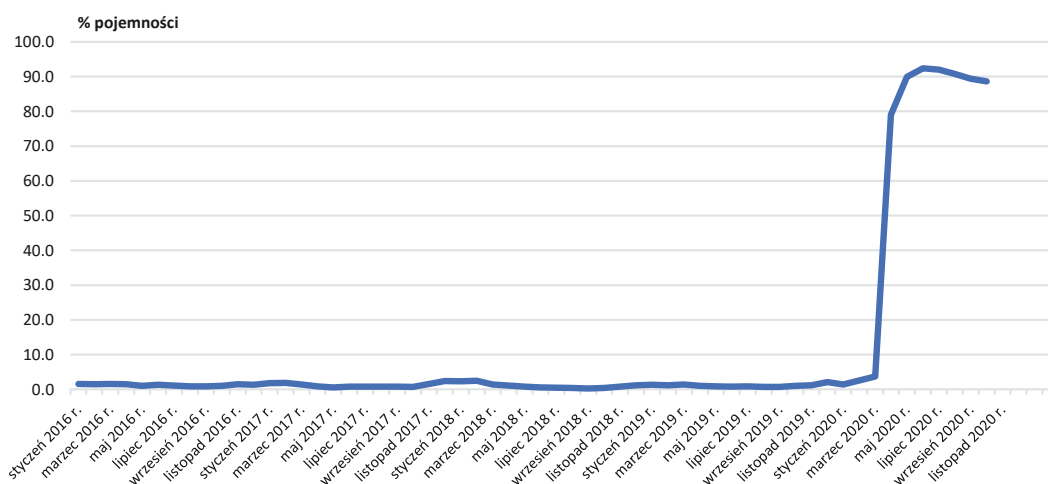
¹¹ Źródło: Clarkson's Research. Indeks cen Clarkson's Newbuilding obejmuje szeroki zakres cen nowych statków w sektorach masowców, tankowców, kontenerowców, gazowców i innych ładunków suchych, ważonych według ich wielkości w dwt (nośność). Styczeń 1988 r.=100.



8. STATKI WYCIECZKOWE I PASAŻERSKIE: ZNACZĄCY WPŁYW NA STATKI WYCIECZKOWE I TRUDNA SYTUACJA FINANSOWA, ZNACZĄCY WPŁYW NA PROMY LECZ UMIARKOWANA POPRAWA SYTUACJI

Przed wybuchem pandemii COVID-19 światowy rynek rejsów wycieczkowych znajdował się w fazie znacznego wzrostu, obsługując 30 mln pasażerów rocznie i dysponując coraz większą flotą rozwijaną w drodze rekordowego programu budowy nowych statków, głównie w stoczniach europejskich. Europa ma około 25% udziału w globalnym rynku rejsów wycieczkowych, obsługując 7,5 mln pasażerów w 2019 r., co oznacza wzrost z 5 mln dziesięć lat wcześniej. Działalność statków wycieczkowych w UE, mierzona liczbą zawinięć do portów, spadła o ok. 85% w całym 2020 r., a o ponad 90% w drugim kwartale, w szczególności z powodu COVID-19, a ponad 90% floty pracowało na biegu jałowym (wzrost z 2% na początku roku i nadal ponad 88% do końca 2020 r.), przy czym potencjał umożliwiający odzyskanie udziałów w rynku jest jak dotąd bardzo ograniczony. Około 30% światowej floty wycieczkowej pływa pod banderą UE-28 (27% z wyłączeniem Zjednoczonego Królestwa), a około 18% należy do unijnych przedsiębiorstw (na szczeblu narodowości grupy macierzystej).

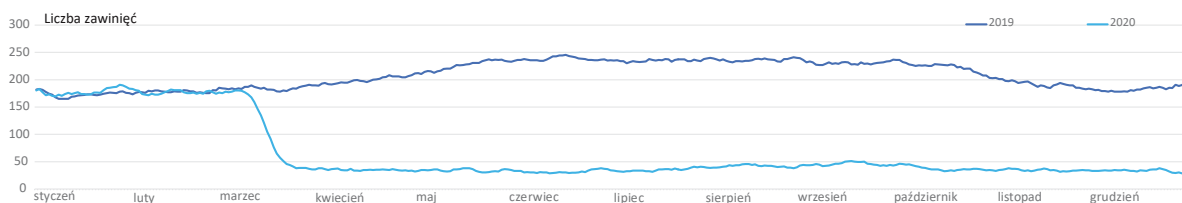
Pandemia COVID-19 spowodowała bezprecedensowe zakłócenia na światowym rynku promów, aczkolwiek nie tak poważne jak w sektorze rejsów wycieczkowych i istniały pewne wcześniejsze oznaki poprawy sytuacji. Właściciele i bandery z UE-28 są nadreprezentowani i odpowiadają za około 50% tonażu promów na świecie. Działalność związana z promami w UE według zawinięć do portów spadła o 19% w całym roku 2020, ale zakłócenia osiągnęły najwyższy poziom -36% rok do roku w drugim kwartale i spadły do -10% w czwartym kwartale.



Rys. 9: Pojemność statków wycieczkowych pracujących na biegu jałowym jako odsetek floty¹²

¹² Źródło: Clarksons Research.

Najbardziej dotknięte pandemią zostały statki przewożące pasażerów (statki wycieczkowe, pasażerskie i pasażerskie typu ro-ro). Ze sprawozdania wynika, że liczba osób na pokładzie (PoB) na statkach wycieczkowych zaczęła stopniowo spadać od drugiego kwartału 2020 r. i pozostała na bardzo niskim poziomie, gdzie osoby na pokładzie są głównie złożone z członków załogi pozostających na statkach. Wszystkie główne linie rejsowe na świecie zawiesiły rejsy w połowie marca, gdy pandemia COVID-19 się nasiliła, a niektóre z nich powróciły do działalności, jednakże w ograniczonej liczbie i na ograniczonych obszarach.



Rys. 10: Zawinięcia statków wycieczkowych na świecie, 2019–2020, 7-dniowa średnia ruchoma¹³

W niniejszym sprawozdaniu potwierdzono, że sektor rejsów wycieczkowych oraz ogólnie transport pasażerski są sektorami, na które COVID-19 wywiera największy wpływ. Ucierpiały również inne sektory, ale generalnie handel nie został wstrzymany. Pomimo trudności, handlowa działalność statków, porty i inne sektory transportu morskiego nadal funkcjonowały, zapewniając przepływ towarów i dowodząc strategicznego znaczenia sektora transportu morskiego dla obywateli.

9. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA I KONTROLA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Działania kontrolne w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w państwach członkowskich UE objętych memorandum paryskim oraz w państwach stronach tokijskiego protokołu ustaleń w latach 2016–2020 wskazują na znaczący wpływ na liczbę kontroli przeprowadzonych w drugim kwartale 2020 r. Jednak w trzecim i czwartym kwartale kontrole statków pływających pod banderą UE-28 niemal wróciły do normy. Jednocześnie można zauważyć, że liczba zatrzymań nie zmniejszyła się w 2020 r., co skutkuje wyższą liczbą kontroli w stosunku do zatrzymań. Może to świadczyć o większej liczbie wykrytych naruszeń postanowień międzynarodowych konwencji dotyczących żeglugi.

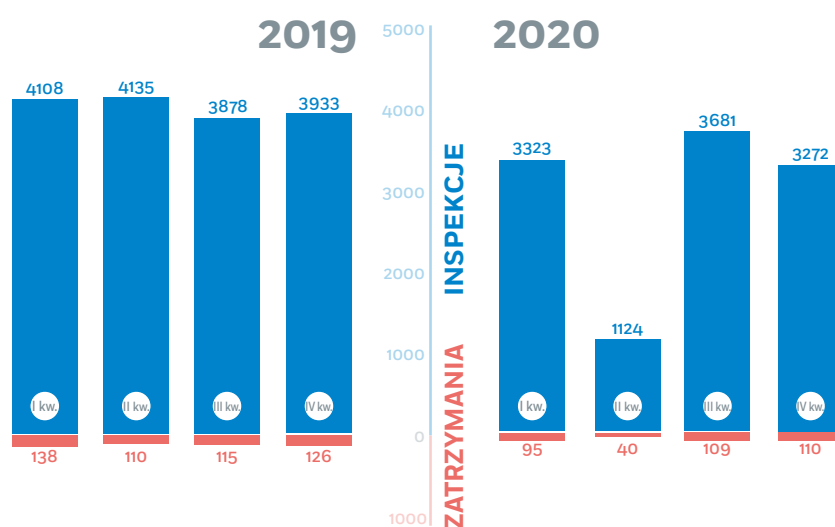
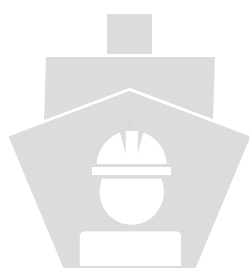
Częstotliwość kontroli prowadzących do zatrzymań przeprowadzanych przez państwa członkowskie UE będące stronami memorandum paryskiego wydaje się raczej stabilna w ciągu ostatnich 5 lat, chociaż długoterminowa tendencja w odniesieniu do statków pływających pod banderą UE-28 jest negatywna. Mianowicie w 2020 r. odnotowano wzrost liczby zatrzymań, lecz nie w przypadku statków pływających w czasie kontroli pod banderą państwa spoza UE-28. Jednak nawet w trudniejszym okresie w 2020 r. statki pływające pod banderą UE-28 nadal radzą sobie lepiej niż statki pływające pod inną banderą.

¹³ Źródło: Clarksons Research. Dane dotyczące zawinięć do portów na podstawie danych o ruchach statków. Dane dotyczące zawinięć do portów obejmują wszystkie przypadki wejścia statku do określonego portu i wyjścia z niego, z wyłączeniem przypadków, w których statek nie został zarejestrowany jako poruszający się z prędkością mniejszą niż 1 węzeł, oraz łącząc wiele kolejnych przypadków w tym samym porcie, w których statek nie opuścił buforowanego obszaru wokół portu lub w ciągu tego samego dnia (w wybranych sektorach statków). Zawinięcia do portu datowane zgodnie z datą wejścia do portu.

Z analizy tej jasno wynika, że pandemia miała również poważny wpływ na możliwości przeprowadzania kontroli w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przez organy morskie na obszarze objętym tokijskim protokołem ustaleń. Warto zauważyć, że pandemia miała wpływ na liczbę kontroli przez cały rok, a nie tylko w drugim kwartale 2020 r., jak to miało miejsce w UE.

Ponadto należy również zauważyć, że w przeciwieństwie do sytuacji w UE, w 2020 r. znacznie zmniejszyła się liczba kontroli prowadzących do zatrzymań statków pływających pod banderą UE-28. Ogólnie rzecz biorąc, liczba kontroli prowadzących do zatrzymań jest raczej niska w porównaniu z podobnymi danymi liczbowymi z państw portu UE (1,5% w przypadku kontroli przeprowadzonych przez państwa członkowskie w ramach tokijskiego protokołu ustaleń w porównaniu z 3% w przypadku kontroli przeprowadzonych przez państwa członkowskie w ramach memorandum paryskiego).

KONTROLE I ZATRZYMANIA WEDŁUG PAŃSTWA PORTU UE



Rys. 11: Kontrole i zatrzymania dokonywane przez państwo portu UE

Działania kontrole państw portu UE reguluje zasada „sprawiedliwego podziału” lub „rocznego zobowiązania” określona w dyrektywie 2009/16 UE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Zobowiązanie jest uzgadniane corocznie, a państwa przestrzegają ustalonego docelowego poziomu przez cały rok. W drugim kwartale 2020 r. wiele krajowych organów ds. zdrowia wprowadziło zakaz przeprowadzania kontroli, co doprowadziło do znacznego ogólnego zmniejszenia ich liczby. W trzecim kwartale zakaz ten został częściowo zniesiony, a kilka państw członkowskich ponownie rozpoczęło kontrole, nawet wykraczające poza pierwotnie uzgodnione zobowiązania. Skutkowało to podjęciem podobnych działań, lecz różną liczbą kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie. W czwartym kwartale wznowiono kontrole we wszystkich państwach członkowskich i niemal osiągnięto poziom sprzed pandemii. Mimo to wpływ pandemii był znaczny, nawet pod koniec 2020 r.



Informacje dotyczące świadectw ustawowych i świadectw klasy wydanych przez organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach są przechowywane w aplikacjach EMSA i zostały przeanalizowane. Z danych wynika, że w roku 2020 nowe świadectwa klasy wydawano w sposób stabilny, przy czym świadectwa klasy stanowią zakończenie (specjalnych) remontów. Sugeruje to, że pandemia nie miała zbyt dużego wpływu na działalność operacyjną. W ostatnim kwartale 2020 r. odnotowano jednak spadek liczby statków, którym wydano nowe świadectwa klasy. Można to wyjaśnić większym wpływem pandemii na świecie lub faktem, że prace zostały przeprowadzone wcześniej w tym roku.



EMSA przeanalizowała również dane statystyczne dotyczące wypadków i incydentów morskich wchodzących w zakres dyrektywy 2009/18/WE, które zgłoszono do EMCIP w latach 2016–2020. Dane EMCIP wskazują na spadek ogólnej liczby wypadków i incydentów w 2020 r. w porównaniu ze średnimi danymi z lat 2016–2019. Spadek ten nie wydaje się jednakowy w przypadku wszystkich rodzajów statków, prawdopodobnie ze względu na różne rodzaje usług i podejmowanych działań. Pod tym względem statki pasażerskie odnotowują najbardziej znaczący spadek liczby wypadków, co można wyjaśnić powszechnym zahamowaniem działalności statków wycieczkowych. Spadek wypadków w odniesieniu do statków towarowych wydaje się bardziej wyraźny w trzecim i czwartym kwartale. W trzecim kwartale statki rybackie odnotowały gwałtowny wzrost liczby wypadków. Rodzaj wypadku również wykazuje zróżnicowane tendencje; ogólnie rzecz biorąc, liczba wypadków nawigacyjnych zmniejszyła się w omawianym okresie, natomiast liczba innych rodzajów wypadków wzrosła w poszczególnych kwartałach 2020 r. (np. utrata kontroli i kontaktu w pierwszym kwartale, pożar w trzecim kwartale i zalanie/zatonięcie w czwartym kwartale).



Porównano działania w zakresie kontroli poziomu tlenku siarki w paliwach w UE w latach 2018–2019 (średnia liczba) i w roku 2020. W styczniu i lutym 2020 r. liczba kontroli utrzymywała się na porównywalnym poziomie, co w latach 2018 i 2019. Od marca 2020 r. nastąpił jednak spadek łącznej liczby kontroli. W szczególności w marcu 2020 r. przeprowadzono tylko 43% kontroli w stosunku do kontroli z lat 2018/2019. W kwietniu 2020 r. przeprowadzono jedynie 10% kontroli. Od czerwca obserwowano jednak poprawę sytuacji, a we wrześniu 2020 r. przeprowadzono o 5% więcej kontroli niż w latach 2018–2019.

Jeżeli chodzi o całkowitą liczbę kontroli w poszczególnych regionach morskich, największy spadek całkowitej liczby kontroli (w porównaniu z poprzednimi latami) odnotowano na Morzu Północnym, a następnie na Morzu Bałtyckim i w mniejszym stopniu poza obszarami kontroli emisji tlenku siarki (SECA). Wyniki analizy próbek paliwa pobranych podczas kontroli poziomu tlenku siarki wykazują, że chociaż od 2018 r. obserwuje się stopniowy wzrost poziomów zgodności, to wzrost ten był bardziej znaczący w 2020 r. Jeżeli chodzi o rodzaje statków zaobserwowano znaczne zmniejszenie całkowitej liczby kontroli przeprowadzonych w 2020 r. w porównaniu z rokiem poprzednim na statkach pasażerskich (kategoria, która w przypadku danych statystycznych dotyczących poziomu tlenku siarki odpowiada głównie kontrolom na statkach wycieczkowych). W ślad za tym spadła liczba drobnicowców i masowców. Z kolei kontrole kontenerowców i statków pasażerskich typu ro-ro ucierpiały w mniejszym stopniu na skutek pandemii COVID-19.



O EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego to jedna ze zdecentralizowanych agencji Unii Europejskiej. Agencja ma siedzibę w Lizbonie, a jej misją jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony na morzu i zapobieganie zanieczyszczeniom powodowanym przez statki oraz reagowanie na nie, a także reagowanie na zanieczyszczenia morza spowodowane przez instalacje do wydobywania ropy naftowej i gazu. Nadrzędnym celem jest promowanie sektora morskiego w UE, który będzie bezpieczny, czysty i opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia.

Więcej informacji można uzyskać pod adresem:

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lizbona
Portugalia

Nr tel. +351 21 1209 200 / Faks +351 21 1209 210
ems.europa.eu / Twitter@EMSA_Lisbon

© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego 2021

Zdjęcia: 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.