



AUSWIRKUNGEN VON COVID-19 AUF DIE SCHIFFFAHRTSBRANCHE IN DER EU



Von der Europäischen Union aus
dem Europäischen Meeres- und
Fischereifonds mitfinanziert



INHALT

1. Einleitung	4
2. Verkehr: anfängliche Störungen und Normalisierung	4
3. Die globale Seeverkehrswirtschaft	6
4. Auswirkungen auf den Seehandel in der EU: anfangs erheblich, komplexe Güter und Geografie, starke Erholung	6
5. Auswirkungen auf die Frachtraten: hohe Volatilität mit zeitweisen „Störungsvorteilen“ bei Frachtkosten und Schiffseinnahmen	9
6. Auswirkungen von COVID-19 auf EU-Flaggen und -Eigner: Fortsetzung langfristiger Trends	10
7. Auswirkungen auf den Schiffbau: EU-Fokus auf Kreuzfahrtschiffen hat große Verwerfungen zur Folge	12
8. Kreuzfahrten und Fahrgastbeförderung: tiefe Spuren im Kreuzfahrtbereich mit finanziellen Einbrüchen, tiefe Spuren beim Fährbetrieb, aber moderate Erholung	14
9. Sicherheits- und Umweltkontrollen	15



1. EINLEITUNG

Die beispiellose Ausbreitung von COVID-19 und der weltweite Ausbruch der Pandemie führten zu nationalen Lockdowns und strengen Reisebeschränkungen. Diese hatten gravierende Auswirkungen auf alle Bereiche der Weltschifffahrt, etwa den Seeverkehr, den Handel und vieles mehr. Auch andere Bereiche wie die Passagierschifffahrt, Containerschiffe und Öltanker waren betroffen.

Die Corona-Pandemie ist weiterhin ungebrochen, wobei sich die Situation mit jedem Tag verändern kann. Niemand weiß, wie die Schifffahrtsbranche nach der Pandemie aussehen wird, es kann jedoch sein, dass die Folgen tiefgreifend und langfristig sein werden. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) verfügt dabei über die erforderlichen Informationen und Instrumente, um die Daten aus den Jahren vor der Pandemie (2016-2019) mit den Daten für das Jahr 2020 zu den Bereichen Seeverkehr, Sicherheit und Meeresverschmutzung zu vergleichen. Mit Hilfe eines externen Auftragnehmers (Ausschreibung EMSA/NEG/29/2020, Auftrag erteilt an Clarksons Research) wurden Daten zu Umfang und Art des Handels sowie zum Frachtverkehr erhoben und Finanzindizes und -indikatoren für die Schifffahrtsbranche erarbeitet, um die finanziellen Folgen für den gesamten EU-Seeverkehr aufzuzeigen.

Auf diese Weise wurden Daten über die Auswirkungen der Pandemie auf die Schifffahrtsindustrie gewonnen, die politische Entscheidungsträger für die Gestaltung von Wiederaufbaumaßnahmen nutzen können. Der Bericht bezieht sich auf die EU-28, da das Vereinigte Königreich noch bis zum Jahresende 2020 EU-Mitglied war.

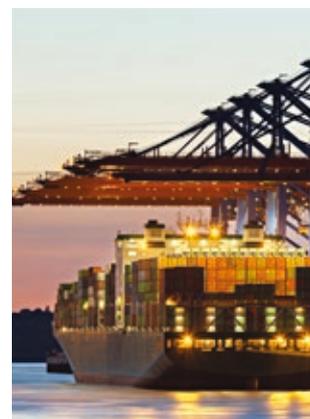
Sofern nicht anders angegeben, stammen die Daten in den Abbildungen und Tabellen aus den EMSA-eigenen Systemen. Die meisten der Verkehrsdaten wurden dem System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet¹) entnommen und in bestimmten Fällen mit Daten aus LRIT² und MARINFO³ kombiniert. Informationen über die Auswirkungen der Pandemie auf die Hafenanläufe in der EU werden schon seit Juli 2020 auf der EMSA-Website veröffentlicht.

Die Flotte der Schiffe, die Flaggen der EU-28 führen und im Besitz von Eignern in den EU-Mitgliedstaaten sind, wurde anhand der proprietären Flottendatenbank von Clarksons Research analysiert. Aus dieser Datenbank wurden auch Informationen über den Handels- und Frachtverkehr sowie über Schiffbau und -reparatur sowie Teile der Kreuzfahrtbranche abgerufen.

2. VERKEHR: ANFÄNGLICHE STÖRUNGEN UND NORMALISIERUNG

Da der Weltverkehr für den Handel eine wesentliche Rolle spielt und auf Reisebewegungen und menschliche Kontakte angewiesen ist, stellte der COVID-19-Ausbruch für die Schifffahrt eine direkte wie auch indirekte Beeinträchtigung dar.

Der Zeitraum von 2016 bis 2019 war relativ stabil und zeigte keine größere Veränderungen. Im ersten Quartal 2020 liefen ähnlich viele Schiffe in die Häfen ein wie im Vergleichszeitraum 2019, im zweiten Quartal 2020 ging ihre Zahl dann jedoch stark zurück, nämlich um 26,5%. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erklärte den COVID-19-Ausbruch am 12. März 2020 kurz vor Beginn des zweiten Quartals zur Pandemie. Im dritten Quartal 2020 wurde dann ein Rückgang um 9,1% gegenüber dem Vorjahr beobachtet, während das vierte Quartal 2020 ähnlich verlief wie 2019 (-1,1%).



1 Richtlinie 2002/59/EG zur Überwachung des Schiffsverkehrs

2 System zur Fernidentifizierung und -verfolgung

3 EMSA-Datenbank (bestehend aus Informationen kommerzieller Anbieter)

Nach Schiffstypen betrachtet, nahm die Zahl der Hafenanläufe bei allen Typen von 2019 auf 2020 ab. Am höchsten war der Rückgang bei Kreuzfahrtschiffen, Fahrgastschiffen und Fahrzeugtransportern mit Abnahmen um 85,5 %, 39 % bzw. 22,1 % im Jahr 2020. Die Zahl der Schiffsanläufe von Massengutschiffen, Chemikaliertankern, Containerschiffen, Stückgutschiffen, Flüssiggas- und Öltankern, RoPax-Fähren und Ro-Ro-Frachtern sank dagegen nur geringfügig (um bis zu 5 %).

Mit Einbußen von mehr als 20 % verzeichneten Kroatien, Frankreich, Island und Spanien die höchsten Rückgänge bei den Schiffsanläufen im Vergleich zum Vorjahr. Die Abnahmen von 2019 auf 2020 werden der Kreuzfahrtbranche und der küstennahen Fahrgastschiffahrt zugeschrieben, die besonders stark von der Pandemie betroffen waren.

ZAHL DER HAFENANLÄUFE MELDUNGEN BEIM SAFESEANET

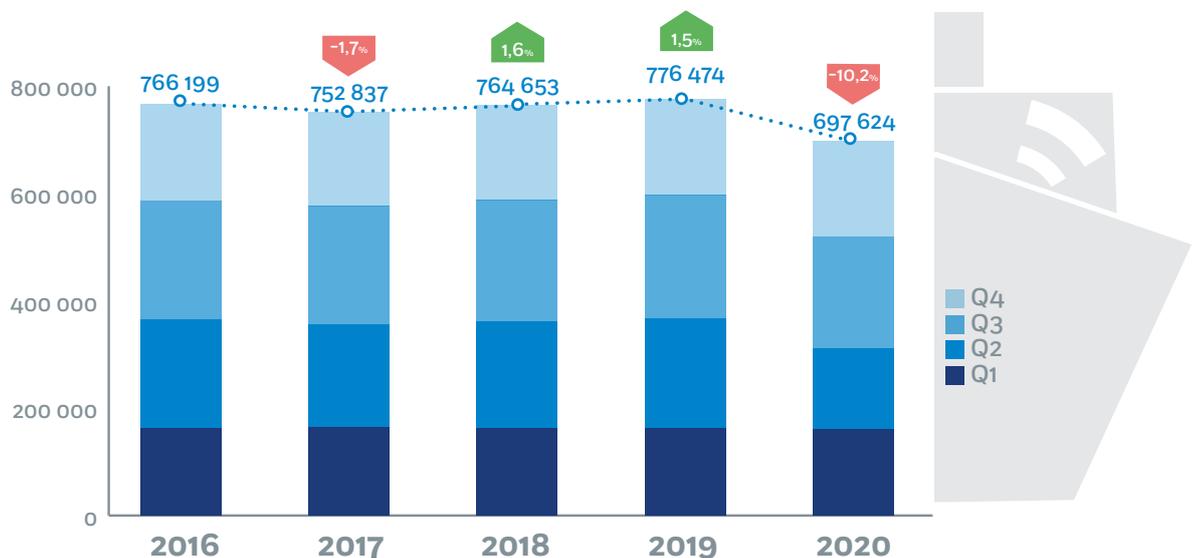


Abbildung 1: Zahl der im SSN von 2016 bis 2020 gemeldeten Schiffsanläufe nach Quartalen

Von 2016 bis 2019 liefen jährlich mehr Schiffe unter einer Flagge der EU-Mitgliedstaaten in die Häfen ein. Im Jahr 2020 sank ihre Zahl jedoch um 3,5 % gegenüber 2019, nach Bruttoreumzahl gerechnet betrug der Rückgang 11,1 %. Ab dem zweiten Quartal 2020 wurden aufgrund des sich verschärfenden COVID-19-Ausbruchs in ganz Europa erhebliche Rückgänge beobachtet, da sich viele EU-Mitgliedstaaten zur Einführung von Lockdown-Maßnahmen veranlasst sahen.

Im dritten und vierten Quartal 2020 stabilisierte sich der Trend jedoch – er pendelte sich zwischen leicht negativ (Q3) und positiv (Q4) im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein. Deutliche Veränderungen gegenüber den jeweiligen Vorjahreszeiträumen gab es 2020 allerdings bei Kreuzfahrten und Fahrzeugtransportern.

Die Kreuzfahrtbranche und der Fahrgastverkehr ganz allgemein waren am stärksten von der Pandemie betroffen. Und obwohl auch andere Bereiche die Auswirkungen spürten, ging der Handel generell weiter. Nach anfangs dramatischen Einbußen in der ersten Jahreshälfte 2020 erholte sich die Lage dann allmählich wieder. Man kann ohne Übertreibung sagen, dass sich – mit Ausnahme von Kreuzfahrten – die Schifffahrt wieder normalisiert hat. Trotz der großen Herausforderungen, denen sich die Branche stellen musste, wurden die gewerbliche Schifffahrt, der Hafenbetrieb und andere Bereiche des Seeverkehrs fortgeführt, was als Beleg für die Widerstandskraft des Sektors gelten kann. So wurden der Gütertransport sichergestellt und die strategische Bedeutung des Seeverkehrs für die Lebensgrundlagen der Gesellschaft unterstrichen.



3. DIE GLOBALE SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT

Als kostengünstiges und tragfähiges Verkehrsmittel für den Transport zahlreicher wichtiger Rohstoffe und Fertigwaren in großen Mengen ist die globale Seeverkehrswirtschaft für den Welthandel unentbehrlich. Im Jahr 2020 belief sich der gesamte Weltseehandel auf 11,5 Mrd. Tonnen oder 1,5 Tonnen pro Kopf, was einen Anteil von 88 % am Welthandel bzw. einen Anstieg von 85 % zum Vorjahr darstellte, da die Corona-Pandemie andere Verkehrswege wie den Luft-, Lkw- und Schienenverkehr stärker beeinträchtigte. Etwa 20 % des globalen Seehandels entfallen auf die EU, allerdings gibt es in den einzelnen Schifffahrtsbereichen große Unterschiede: Der Schiffbau ist unterrepräsentiert (rund 5 % der weltweiten Produktion, auf Kreuzfahrtschiffe konzentriert), die Flaggenzugehörigkeit (ca. 17 %) und die Schiffsreparatur (ca. 18 % der weltweiten Tätigkeit) liegen im Durchschnitt; sehr gut vertreten ist die EU bei den Schiffseignern (33 % bzw. 39 %, wenn man Norwegen und das Vereinigte Königreich hinzurechnet), der Schiffsausrüstung sowie der Klassifizierung und Schiffsfinanzierung.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN SEEHANDEL IN DER EU:

ANFANGS ERHEBLICH, KOMPLEXE GÜTER UND

GEOGRAFIE, STARKE ERHOLUNG

Aufgrund der Corona-Pandemie sank der Seehandel 2020 um 3,6 % im Vergleich zum Vorjahr, was in etwa dem Rückgang des weltweiten BIP entsprach: Die durch die Pandemie ausgelösten Störungen der Weltwirtschaft ließen das weltweite BIP um 3,5 % über das Jahr 2020 hinweg sinken (Quelle: IMF, Januar 2021), eine Zahl, die den vier auf die Weltfinanzkrise folgenden Quartalen ziemlich ähnelte (Q4 2008 bis Q3 2009: -2,5 %, IMF). Infolge von COVID-19 und den damit verbundenen Verwerfungen auf dem Weltmarkt, bei Handelsströmen und Lieferketten wird der Rückgang beim Seehandel (in Tonnen) im Jahr 2020 auf -3,6 % geschätzt (Quelle: Clarksons Research, Februar 2021). Allerdings fiel die Abnahme bei den verschiedenen auf dem Seeweg beförderten Gütern sehr unterschiedlich aus, zudem litt der globale Seehandel 2020 offenbar nicht ganz so stark, wie von vielen anfänglich befürchtet (zum Vergleich: Im Jahr 2009 sank der globale Seehandel nach Tonnen um 4,0 %).

Eine Analyse der von den EU-Mitgliedstaaten übermittelten Zolldaten zeigt, dass 20 % (2,4 Mrd. Tonnen) des weltweiten Seehandels (11,9 Mrd. Tonnen) im Jahr 2019 aus einer Kombination aus EU-Binnenhandel sowie Ein- und Ausfuhren zwischen EU- und Drittländern bestanden. Anhand der verfügbaren Daten bis einschließlich Dezember 2020 wird geschätzt, dass der EU-Seehandel mit -9,3 % über das Jahr

gesehen stärker einbrach als der Welthandel, was „Verluste“ in Höhe von 226 Mio. Tonnen bedeutete. Der größte Rückgang beim Handelsvolumen betraf die Einfuhren aus Drittstaaten in die EU, die 2020 um 12,2 % abnahmen, gefolgt vom EU-Binnenhandel (-7,1 % im selben Zeitraum) und von Ausfuhren aus der EU in Drittländer (-4,3 %).

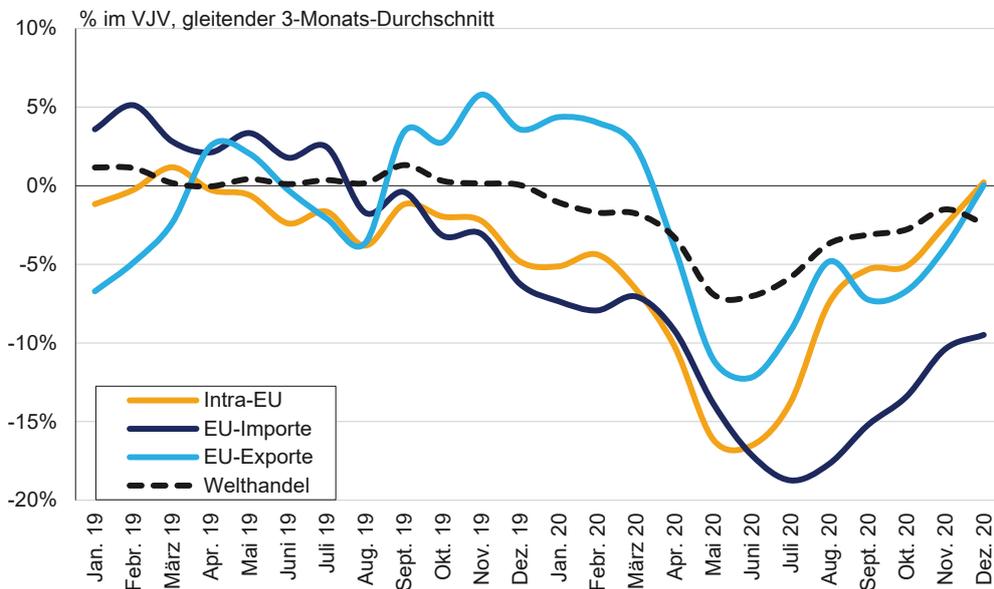


Abbildung 2: EU-Seehandel in Tonnen, in Prozent im Vergleich zum Vorjahr, gleitender 3-Monats-Durchschnitt⁴

Ferner wurde eine Übersicht über die Auswirkungen auf die Schifffahrtswege von Europa nach China und von Europa in die USA erstellt. Der Seeverkehr von China nach Europa hat sich seit 2016, gemessen an der Zahl der Hafenanläufe, verringert; bis 2019 betrug die Abnahme 34 %. Im Jahr 2020 verschärfte sich der Rückgang gegenüber 2016 noch weiter auf 62 %, höchstwahrscheinlich aufgrund der Corona-Pandemie. Im umgekehrter Richtung, also von Europa nach China, sank der Seeverkehr von 2016 bis 2019 um 26 % und von 2016 bis 2020 um 65 %.

Eine ähnliche Übersicht wurde für Hafenanläufe durch Schiffe erstellt, die von und in die USA fuhren, das wichtigste Zielland für Warenausfuhren aus der EU⁵. Die Zahl der Hafenanläufe von Handelsschiffen, die zwischen der EU und den USA verkehren, ist weit geringer als die der Schiffsanläufe zwischen der EU und China. Daraus lässt sich jedoch nicht schließen, dass das Handelsvolumen und insbesondere der Gesamtwarenwert beim Vergleich der Handelsströme zwischen Europa und den USA sowie zwischen Europa und China niedriger bzw. höher ist. Von 2016 bis 2019 sank die Zahl der Hafenanläufe von Schiffen, die von den USA nach Europa unterwegs waren, um 31 %, wobei sich dieser Wert bis 2020 noch auf 58 % erhöhte. In der Gegenrichtung, also von Europa in die USA, betrug der Rückgang 55 % von 2016 bis 2019 und 70 % von 2016 bis 2020.

Eine nähere Analyse der Gesamttragfähigkeit auf diesen Fahrten zeigt, dass die Deadweight-Tonnage (DWT) ähnlich wie die Entwicklung bei den Hafenanläufen rückläufig war. Die Daten legen also nahe, dass der direkte Warenaustausch auf dem Seeweg zwischen Europa und den USA sowie zwischen Europa und China seit 2016 gesunken ist, wobei sich die Rückgänge im Jahr 2020 noch vergrößert haben.

⁴ Quelle: Clarksons Research. Basis: EU-Zolldaten bis einschließlich Dezember 2020. Basis: EU-28 ohne Norwegen und Island. Die Daten zum weltweiten Seehandel basieren auf dem „Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator“, Stand: Februar 2021.

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



INTRA- UND EXTRA-EU-SEEHANDEL NACH GÜTERN

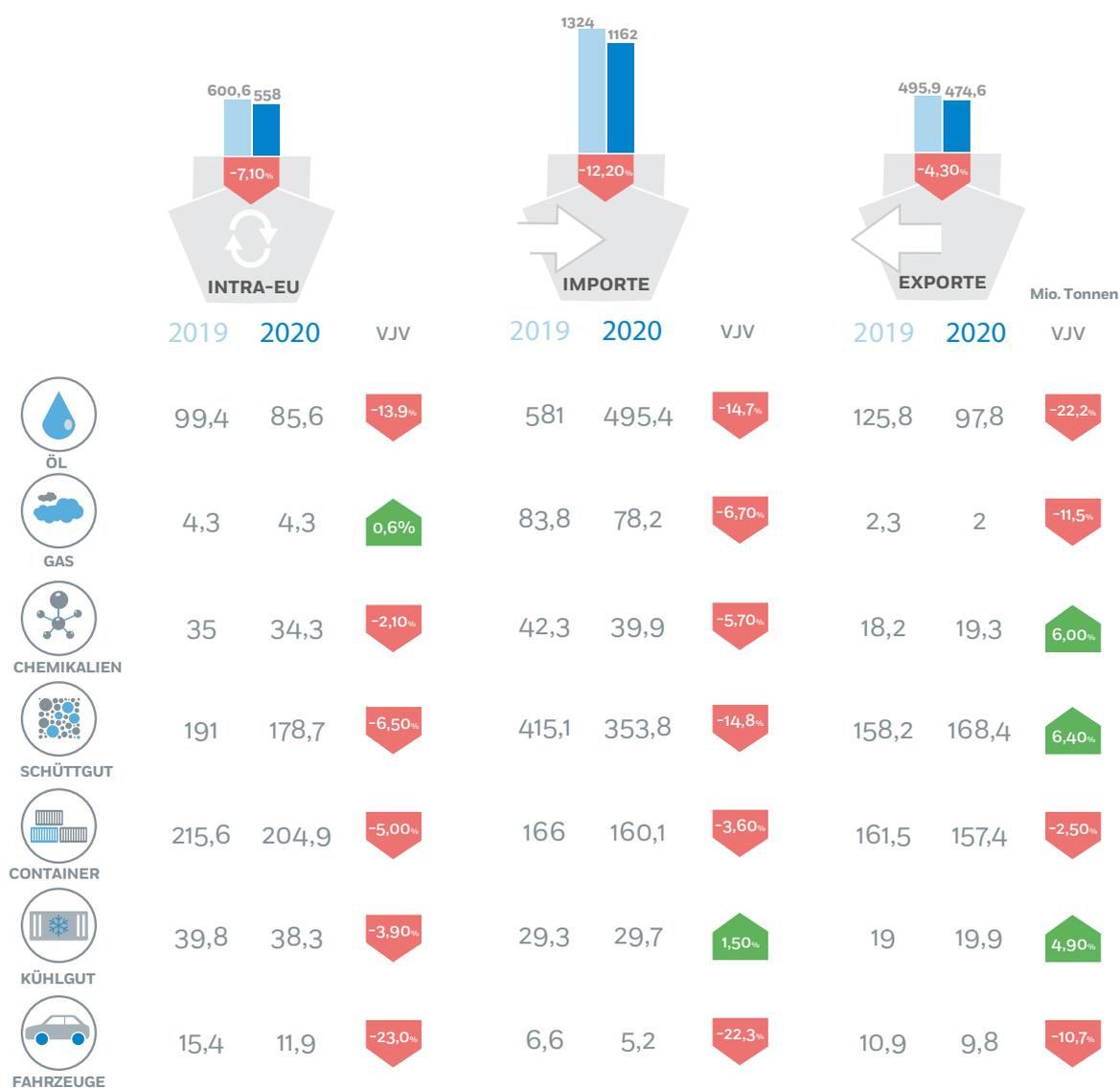


Abbildung 3: Intra-EU- und Extra-EU-Seehandel (Ein- und Ausfuhren) nach Gütern, in Millionen Tonnen⁶

⁶ Quelle: Clarksons Research. Basis: EU-Zolldaten bis einschließlich Dezember 2020. Basis: EU-28 ohne Norwegen und Island. Schätzungen zum weltweiten Seehandel: Stand Februar 2021.

5. AUSWIRKUNGEN AUF DIE FRACHTRATEN: HOHE VOLATILITÄT MIT ZEITWEISEN „STÖRUNGSVORTEILEN“ BEI FRACHTKOSTEN UND SCHIFFSEINNAHMEN

Der globale Seefracht- und der Chartermarkt war aufgrund der Störungen durch die Corona-Pandemie im Jahr 2020 sehr volatil. Trotz der erheblichen Verwerfungen lag der segmentübergreifende globale ClarkSea-Index (der die Veränderungen beim durchschnittlichen Verhältnis von Kosten und Einnahmen bei der Schiffscharter in hochvolumigen Schlüsselbereichen nachzeichnet) 2020 im Schnitt nur 2 % unter dem Wert des Vorjahres, auch wenn in einzelnen Bereichen starke Schwankungen und äußerst komplexe Entwicklungen zu verzeichnen waren und zahlreiche Sektoren zu bestimmten Zeiten im Jahr „Störungsvorteile“ erlebten. Der ClarkSea-Index zeigte für die ersten sechs Monate 2020 mit einem Durchschnittswert von 16 373 USD pro Tag die beste Jahreshälfte seit zehn Jahren an, auch wenn der Wert im zweiten Halbjahr auf 13 304 USD pro Tag zurückfiel. Der in der ersten Jahreshälfte beobachtete Ausschlag nach oben stand vornehmlich mit der erhöhten Nachfrage nach Tankern als „schwimmende Lager“ in Zusammenhang, da die pandemiebedingten Lockdowns schnell zu einem weltweiten Ölüberangebot und einem Ölpreis im Contango führten.

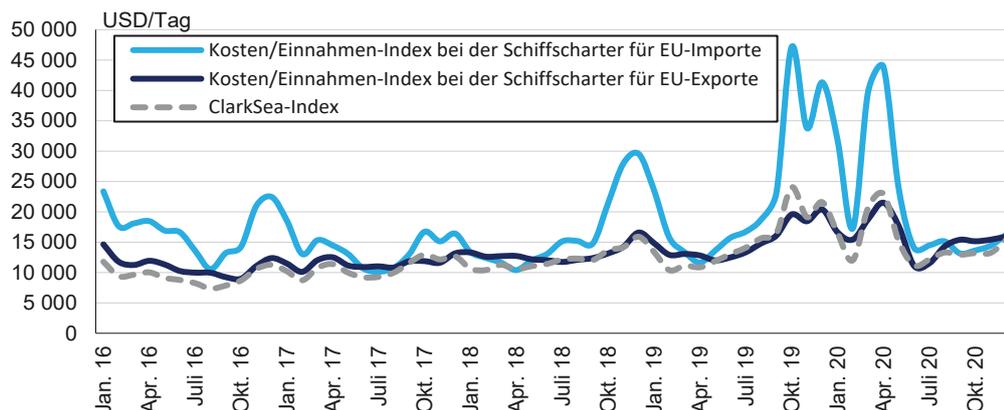


Abbildung 4: Kosten/Einnahmen-Indizes für die Extra-EU-Schiffscharter⁷

Die Entwicklungen im EU-Schiffahrtmarkt deckten sich zum Großteil mit den globalen Trends. Der Schiffseinnahmen-Index bei EU-Importen aus Drittstaaten wies 2020 einen Durchschnittswert von 21 470 USD pro Tag auf und lag damit nur 6 % unter dem Vorjahresdurchschnitt, obwohl das Jahr von großen Schwankungen geprägt war. Seinen Höchststand erreichte der Index (auf Monatsbasis) im April mit 43 876 USD pro Tag, während der Durchschnittswert von 28 439 USD pro Tag im ersten Halbjahr durch den Ausschlag beim Kosten/Einnahmen-Verhältnis von Tankern mit verursacht war. In der zweiten Jahreshälfte 2020 sank der Durchschnittswert trotz hoher Anstiege beim Kosten/Einnahmen-Verhältnis von Containerschiffen und Gastankern im späteren Jahresverlauf um 49 % gegenüber dem ersten Halbjahr auf 14 506 USD, da die Tankermärkte einbrachen.

Der Schiffseinnahmen-Index bei EU-Exporten in Drittstaaten lag bei durchschnittlich 15 732 USD und damit trotz der Pandemiefolgen 4 % über dem Wert von 2019 und 18 % über dem Durchschnittswert für 2016 bis 2020. Im zweiten Halbjahr 2020 sank der Index jedoch um 13 % auf durchschnittlich 14 615 USD pro Tag, nach 16 849 USD pro Tag im ersten Halbjahr, obwohl die Segmente Container- und Gasfracht gegen Jahresende 2020 stark zulegten.

⁷ Quelle: Clarksons Research



6. AUSWIRKUNGEN VON COVID-19 AUF EU-FLAGGEN UND -EIGNER: FORTSETZUNG LANGFRISTIGER TRENDS

Am Jahresende 2020 führen insgesamt 9177 Schiffe mit kombinierten 238 Mio. BRZ unter den Flaggen der EU-28, was nach Tonnage 17 % der Weltflotte bedeutete. Die Flotte der Schiffe, die eine Flagge der EU-28 führen, wuchs nach BRZ im Jahr 2020 um lediglich 0,1% und damit wesentlich weniger stark als die Weltflotte, deren Zuwachs 3,0 % betrug. Somit setzte sich die schon vor der COVID-19-Pandemie beobachtete Entwicklung fort, bei der die jährliche Wachstumsrate (CAGR) der EU-28-Flotte einen Fünfjahreswert von 1,9 % gegenüber 3,4 % bei der Weltflotte erreichte. Gut vertreten ist die EU-28-Flotte im Segment der Ro-Ro-Frachtschiffe (58 % der Ro-Ro-Welttonnage entfallen auf Schiffe mit Flaggen der EU-Mitgliedstaaten), sowie beim Fahrgastverkehr (40 % der Tonnage von Kreuzfahrt- und Fährschiffen entfallen auf Schiffe mit Flaggen der EU-28), und zwar aufgrund der geografischen Besonderheiten und der vielen Inseln zwischen den EU-Mitgliedstaaten. Allerdings werden 76 % der gesamten Flottentonnage weiterhin durch Tank-, Massengut- und Containerschiffe abgedeckt.

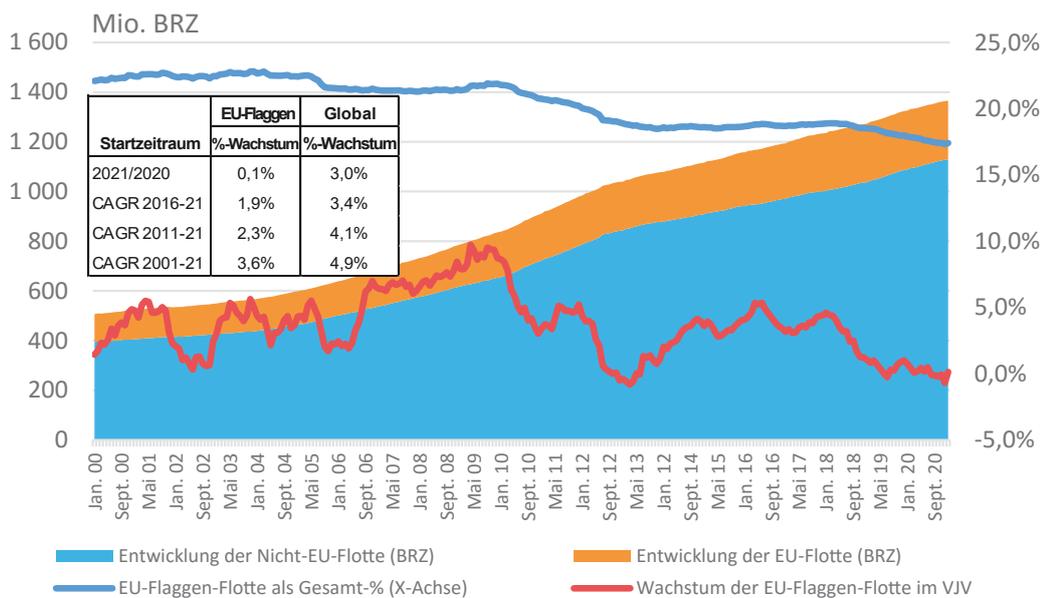


Abbildung 5: Langfristige Entwicklung der Flotte unter den Flaggen der EU-Mitgliedstaaten⁸

⁸ Quelle: Clarksons Research

Die Zahl der Schiffe mit EU-Eignern belief sich Ende 2020 auf 15 355 und kombinierte 482 Mio. BRZ bzw. 33 % der Welttonnage. Wie bei den Schiffen, die eine Flagge der EU-28 führen, lag das Wachstum der Flotte im Besitz von Unternehmen in der EU-28 unter dem globalen Anstieg, da die EU-28-Flotte 2020 nur um 1,4 % erweitert wurde, verglichen mit 3,0 % weltweit. Allerdings gab es zwischen den Mitgliedstaaten große Unterschiede: Dem historisch und auch zuletzt hohen Wachstum der Flotte griechischer Reeder (größter Eignerstaat) steht ein lang anhaltender Rückgang bei den Schiffen deutscher Eigner (der zweitgrößten Eignernation in der EU) gegenüber. Die Auftragsbücher in der EU-28 (Gesamtzahl der abzuarbeitenden Bauaufträge) beliefen sich Ende 2020 auf 5,9 % der Flottenkapazität – weltweit waren es 8,5 %.

Mit Ausnahme von Fähren werden Schiffe, die unter den Flaggen der EU-28 fahren und EU-Eigentümer haben, zumeist auf den Welthandelsrouten eingesetzt, weshalb sie vom internationalen Fracht- und Chartermarkt abhängig sind. Eine Analyse der Schiffsbewegungen zeigt, dass im Gesamtjahr 2020 87 % der Tonnage unter einer der EU-Flaggen und 92 % der Tonnage im Eigentum der EU-Mitgliedstaaten im Welthandel verwendet wurden, sodass sich die Einsatzmuster vor und nach der Corona-Pandemie kaum unterschieden. Die Hafenanläufe von Schiffen mit Flaggen bzw. Eignern in der EU-28 verringerten sich 2020 um 13 % bzw. 12 %. Die globale Abnahme betrug 8 %, wobei sich der Unterschied mit dem höheren Tonnageanteil bei Kreuzfahrt- und Fährschiffen in der EU-28-Flotte erklären lässt.

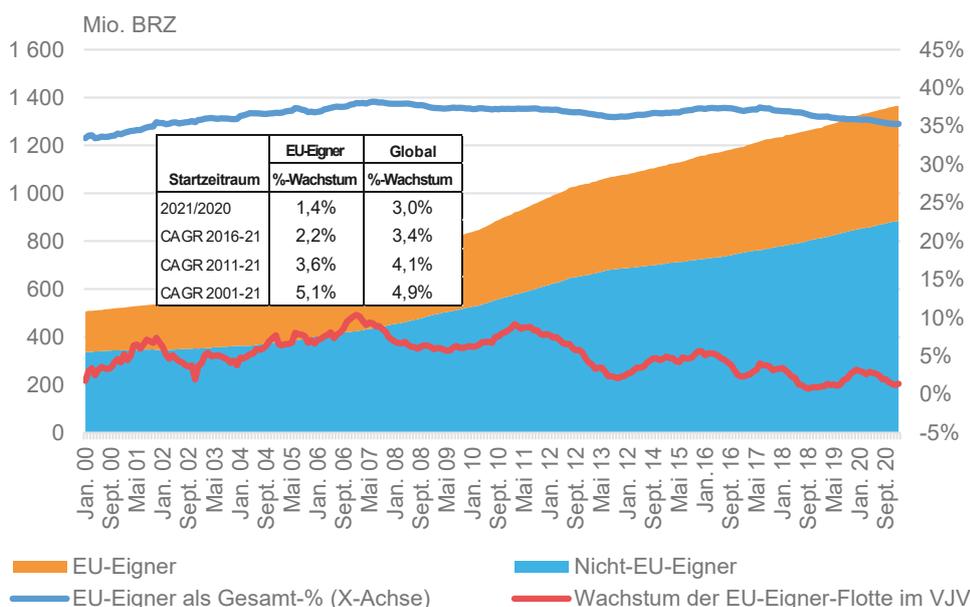


Abbildung 6: Langfristige Entwicklung der Flotte mit Eignern in den EU-Mitgliedstaaten⁹

Durch die Betrachtung des Einsatzes von Schiff zu Schiff lassen sich zudem die direkten Auswirkungen der Pandemie auf aufliegende Schiffe untersuchen. Auf dem Höhepunkt der ersten Welle nationaler Lockdowns lagen 9 % der Schiffe unter den Flaggen der EU-28, nach Tonnage betrachtet, untätig im Hafen (Juni 2020), verglichen mit gerade einmal 3 % am Jahresbeginn 2020. Desgleichen lagen 6,5 % der Schiffe von Eignern in der EU-28 Ende Juni 2020 still, etwa doppelt so viele wie noch am Jahresanfang.

⁹ Quelle: Clarksons Research. Hinweis: Y = Y-Achse



7. AUSWIRKUNGEN AUF DEN SCHIFFBAU: EU-FOKUS AUF KREUZFAHRTSCHIFFEN HAT GROSSE VERWERFUNGEN ZUR FOLGE

Weltweit gesehen war das Jahr 2020 pandemiebedingt (und aufgrund von Unsicherheiten im Hinblick auf „grüne“ Technologien) ein schwieriges Jahr für den Schiffbau mit über 30 % weniger Neuaufträgen, obwohl der Ausstoß mit 85 % des Werts von 2019 relativ gut bewältigt wurde. Der Schiffbau in der EU war aufgrund seiner Konzentration auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen jedoch stark vermindert.

Die Werften in der EU hatten, in gewichteten Bruttoregistertonnen ausgedrückt (die den schiffbaulichen Arbeitsaufwand widerspiegeln), einen globalen Marktanteil von 4,6 % an der Neuproduktion, verglichen mit 5,7 % im Jahr 2019. Die geringere Tätigkeit im Jahr 2020 hing zum Teil mit der um 34 % (in BRZ) verminderten Ablieferung von Kreuzfahrtschiffen zusammen (verglichen mit -15 % weltweit für alle Schiffstypen), da die Zahl der Neuaufträge für Kreuzfahrtschiffe um 98 % gegenüber 2019 einbrach (weltweit: -34 %). Vor der Pandemie galt die Kreuzfahrtbranche mit ihrem Marktanteil von über 90 % in der Hand von EU-Werften als europäische Erfolgsgeschichte. Von den insgesamt 182 Aufträgen für Kreuzfahrtschiffe am Jahresende 2020 entfielen 94 auf EU-Werften (einschließlich Norwegen und Island) mit einem Neubauwert von circa 60 Mrd. USD.

JÄHRLICHE ABLIEFERUNGEN NACH LAND/REGION DES SCHIFFBAUERS

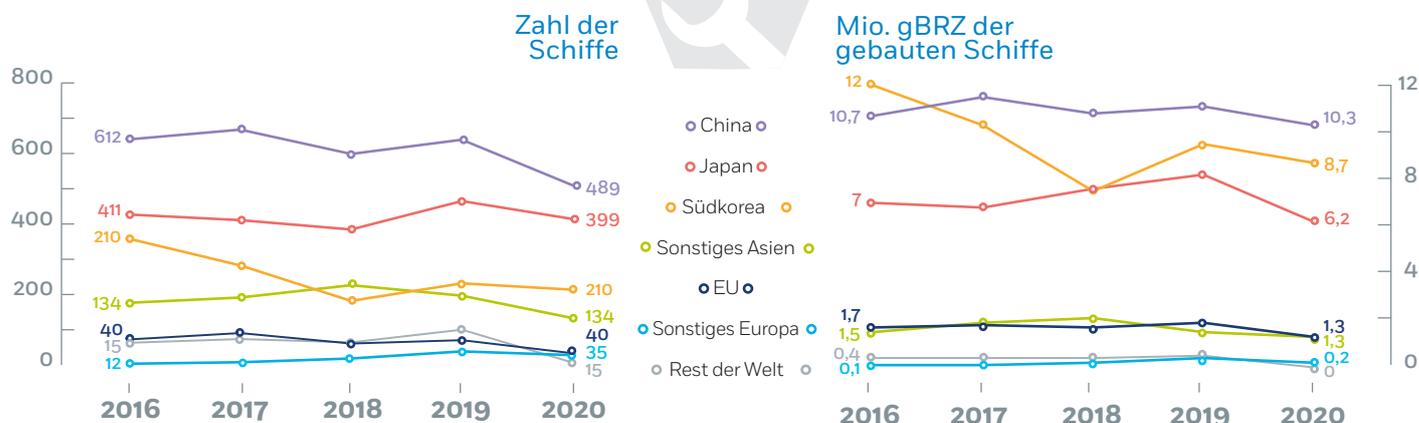


Abbildung 7: Jährliche Ablieferungen nach Land/Region des Schiffbauers¹⁰

¹⁰ Quelle: Clarksons Research

Der Bereich Schiffsrecycling erreichte 2020 nicht annähernd die Werte der Vorjahre. Im Zuge der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie hatten einige Beobachter erwartet, dass 2020 eine hohe Zahl an Schiffen als Recyclingware verkauft würden. In BRZ ausgedrückt, lag das jährliche Volumen beim Schiffsrecycling jedoch auf dem zweitniedrigsten Niveau seit Beginn der Finanzkrise – obwohl die Pandemie die Schifffahrtsindustrie nicht ganz so stark beeinträchtigte, wie ursprünglich vermutet –, da sich die Recyclingtätigkeit aufgrund der verbreiteten Einschränkungen infolge von COVID-19 in Grenzen hielt. Über alle Segmente der Handelsflotte hinweg wurden 2020 17,4 Mio. BRZ zum Abwracken verkauft (0,1 Mio. BRZ in der EU). Das „grüne Recycling“ hat nach Einführung der Schiffsrecyclingverordnung Anfang 2019 weiter an Bedeutung zugenommen. Im Jahr 2020 wurde die Rekordmenge von 1,6 Mio. BRZ als Schrott an türkische Aufbereiter veräußert, wobei mehrere Eigner von Kreuzfahrt- und Containerschiffen unter Flaggen der EU-28 gemäß der EU-Verordnung „zugelassene Abwrackeinrichtungen“ wählten. Der Großteil der Recyclingtätigkeit findet jedoch weiterhin auf dem indischen Subkontinent statt, wo es bislang keine von der EU zugelassenen Einrichtungen gibt.

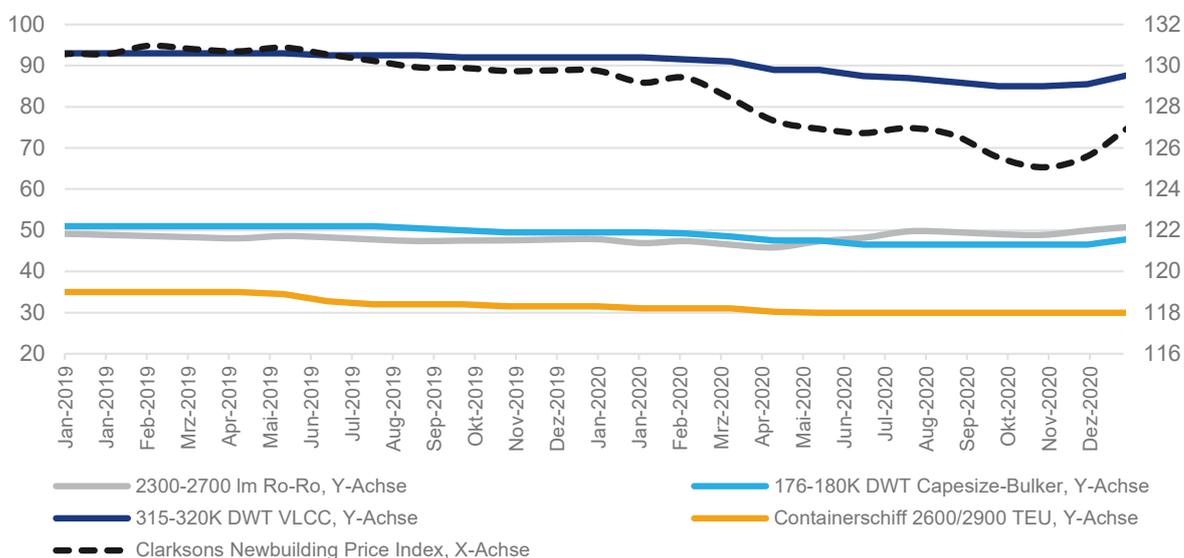


Abbildung 8: Monatliche Schiffbaupreise (ausgewählte Bereiche und Clarkson's-Index)¹¹

Der Bereich Schiffsreparatur erwies sich 2020 als relativ stabil, trotz einiger pandemiebedingter Störungen im zweiten Quartal. Die EU-Werften haben einen höheren Weltmarktanteil bei der Schiffsreparatur (17 % der Tätigkeit 2019-2020) als beim Schiffbau (ca. 5 %). Ein Teil der Werftarbeiten in der EU wurde 2020 durch Werftstörungen oder -schließungen und den Aufschub von Sonderbesichtigungen aufgrund des COVID-19-Ausbruchs behindert, vor allem im zweiten Quartal, in dem sich die Geschäftstätigkeit um rund 10 % verringerte.

¹¹ Quelle: Clarksons Research. Der „Clarksons Newbuilding Price Index“ bezieht ein breites Spektrum an Preisen für den Neubau von Massengut-, Tank- und Containerschiffen, Gastankern und Trockenfrachtern, gewichtet nach ihrer Größe in DWT, mit ein. Januar 1988 = 100.



8. KREUZFAHRTEN UND FAHRGASTBEFÖRDERUNG: TIEFE SPUREN IM KREUZFAHRTBEREICH MIT FINANZIELLEN EINBRÜCHEN, TIEFE SPUREN BEIM FÄHRBETRIEB, ABER MODERATE ERHOLUNG

Vor Ausbruch der Corona-Pandemie erlebte der globale Kreuzfahrtmarkt eine starke Wachstumsphase mit 30 Millionen Passagieren jährlich und einer wachsenden Flotte, aufbauend auf einem Rekordneubauprogramm, das vornehmlich auf europäischen Werften abgewickelt wurde. Der Anteil Europas am weltweiten Kreuzfahrtmarkt beträgt rund 25%. Im Jahr 2019 stieg die Zahl der Fahrgäste auf 7,5 Mio. nach 5 Mio. zehn Jahre zuvor. Gemessen an den Hafenanläufen verbuchte der EU-Kreuzfahrtmarkt im Jahr 2020 Rückgänge von rund 85%, im zweiten Quartal sogar von mehr als 90%, größtenteils als Folge der Corona-Pandemie. Über 90% der Flotte lag still (nach 2% am Jahresbeginn), und am Jahresende waren es immer noch mehr als 88%, wobei das Erholungspotenzial bislang weiterhin sehr begrenzt ist. Etwa 30% der weltweiten Kreuzfahrtflotte fährt unter den Flaggen der EU-28 (27% ohne das Vereinigte Königreich), und rund 18% der Schiffe sind Eigentum von EU-Unternehmen (betrachtet nach dem Niederlassungsstaat des Mutterkonzerns).

Die COVID-19-Pandemie hat auch den globalen Fährbetrieb auf beispiellose Weise beeinträchtigt, wenn auch weniger stark als die Kreuzfahrtbranche, zudem gibt es hier Anzeichen einer schnelleren Erholung. Fährschiffe mit Eigentümern in der EU, die unter einer Flagge der EU-28 fahren, sind mit rund 50% der globalen Fährtonnage überrepräsentiert. An Hafenanläufen gemessen, sank der Fährbetrieb in der EU 2020 um 19%. Die höchsten Einbrüche wurden im zweiten Quartal mit -36% gegenüber 2019 verzeichnet, während der Rückgang im vierten Quartal nur noch 10% betrug.

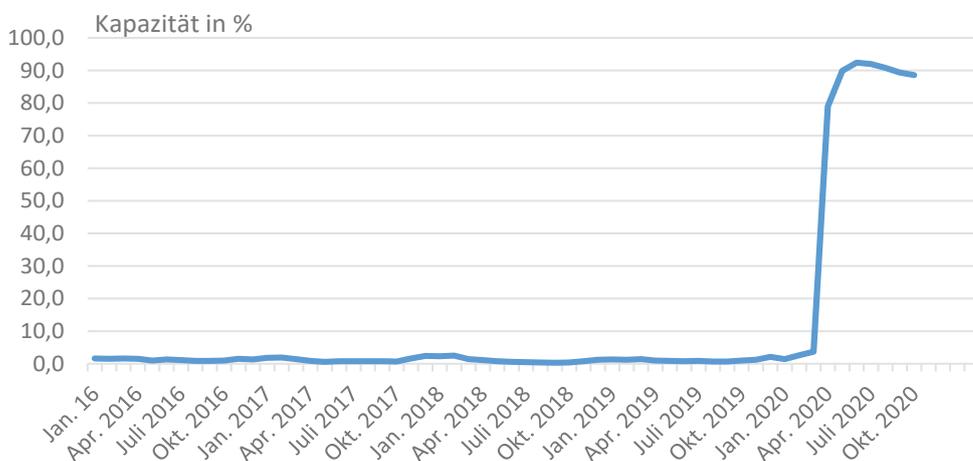


Abbildung 9: Leerkapazität auf Kreuzfahrtschiffen als Prozentsatz an der Gesamtflotte¹²

12 Quelle: Clarksons Research.

Schiffe, die Fahrgäste befördern (Kreuzfahrtschiffe, Fahrgastschiffe und Ro-Ro-/Fahrgastschiffe), waren am stärksten von der Pandemie betroffen. Wie der Bericht zeigt, nahm die Zahl der Personen an Bord von Kreuzfahrtschiffen ab dem zweiten Quartal 2020 allmählich ab und verharrte danach auf einem sehr niedrigen Niveau, da hauptsächlich Crewmitglieder an Bord verblieben. Alle großen Kreuzfahrtgesellschaften der Welt stellten ihre Abfahrten im Zuge der zunehmenden Corona-Fälle Mitte März ein, während einige den Betrieb dann mit einer begrenzten Zahl von Schiffen und nur in bestimmten Gebieten wieder aufnahmen.

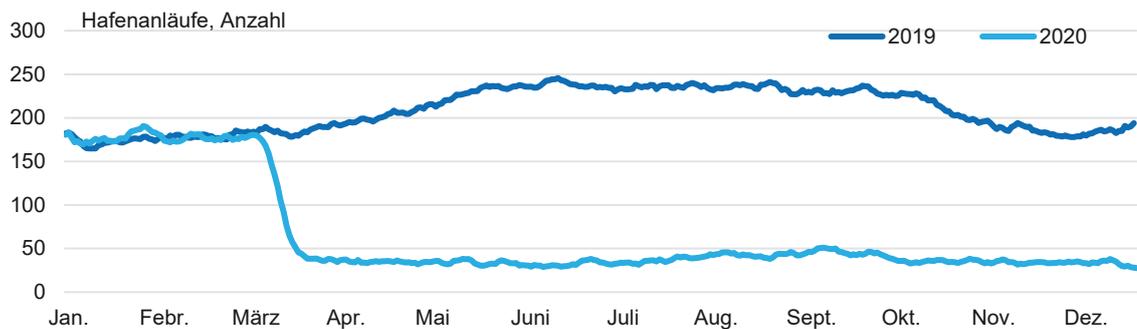


Abbildung 10: Weltweite Hafenanläufe von Kreuzfahrtschiffen, 2019-2020, gleitender 7-Tage-Durchschnitt¹³

Der vorliegende Bericht bestätigt, dass die Kreuzfahrtbranche und der Fahrgastverkehr ganz allgemein am meisten unter COVID-19 litten. Andere Bereiche waren ebenso beeinträchtigt, generell ging der Handel jedoch weiter. Trotz der Herausforderungen wurden die gewerbliche Schifffahrt, der Hafenbetrieb und andere Bereiche des Seeverkehrs fortgeführt, wodurch der Gütertransport sichergestellt und die strategische Bedeutung des Seeverkehrs für die Gesellschaft unterstrichen wurden.

9. SICHERHEITS- UND UMWELTKONTROLLEN

Die Aktivitäten im Bereich der Hafenstaatkontrollen durch die EU-Länder, die der Pariser Vereinbarung beigetreten sind, und die Unterzeichnerstaaten der Tokioter Vereinbarung im Zeitraum von 2016 bis 2020 hatten großen Einfluss auf die Zahl der im zweiten Quartal 2020 durchgeführten Kontrollen. Im dritten und vierten Quartal kehrte die Zahl der Kontrollen von Schiffen unter den Flaggen der EU-28 dann fast wieder auf ihr normales Maß zurück. Gleichzeitig ist anzumerken, dass die Festhaltemaßnahmen im Jahr 2020 nicht rückläufig waren, was bedeutet, dass verhältnismäßig mehr Kontrollen zu Festhaltemaßnahmen führten. Dies könnte ein Anzeichen dafür sein, dass mehr Verstöße gegen die Bestimmungen der internationalen Schifffahrtsübereinkommen entdeckt wurden.

Die Zahl der von den EU-Mitgliedstaaten als Mitunterzeichner der Pariser Vereinbarung durchgeführten Kontrollen, die in Festhaltemaßnahmen mündeten, schien in den letzten fünf Jahren ziemlich stabil zu sein, obwohl sich bei Schiffen unter den Flaggen der EU-28 langfristig ein rückläufiger Trend abzeichnet. Es fiel auf, dass sich die Quote der Festhaltemaßnahmen im Jahr 2020 erhöhte, was bei Schiffen, die zum Zeitpunkt der Kontrolle eine Nicht-EU-Flagge führten, nicht erkennbar war. Dennoch standen selbst in dem sich verschlechternden Zeitraum 2020 Schiffe unter den Flaggen der EU-28 erneut besser da als Schiffe, die andere Flaggen führen.

¹³ Quelle: Clarksons Research. Die Daten zu Hafenanläufen basieren auf den Bewegungsdaten der Schiffe. Basis für die Hafenanlaufdaten: Alle Vorgänge, bei denen ein Schiff an einer genau definierten Hafenstelle ein- und ausläuft, mit Ausnahme von Schiffen, deren Geschwindigkeit nicht unter einem Knoten gemessen wird, wobei mehrere aufeinanderfolgende Vorgänge im selben Hafen, in denen das Schiff eine Pufferzone um den Hafen nicht oder nicht am selben Tag verlassen hat, kombiniert werden (gilt für ausgewählte Schiffsektoren). Für die Datierung der Hafenanläufe zählt das Einlaufen in den Hafen.

Aus dieser Analyse lässt sich klar ersehen, dass die Möglichkeiten für Hafenstaatkontrollen seitens der Schifffahrtsbehörden im Gebiet der Tokioter Vereinbarung merklich durch die Pandemie beschnitten wurden. Interessant ist, dass die Zahl der Kontrollen über das gesamte Jahr hinweg und nicht nur im zweiten Quartal 2020, wie dies in der EU der Fall war, abnahm.

Außerdem ist festzuhalten, dass 2020 – anders als in der EU – weit weniger Kontrollen bei Schiffen unter den Flaggen der EU-28 in Festhaltemaßnahmen mündeten. Insgesamt war die Zahl der Kontrollen, die zu Festhaltemaßnahmen führten, verglichen mit den entsprechenden Zahlen der EU-Hafenstaaten, ziemlich gering (1,5 % der Kontrollen im Rahmen der Tokioter Vereinbarung gegenüber 3 % der Kontrollen im Rahmen der Pariser Vereinbarung, die in EU-Ländern durchgeführt wurden).

KONTROLLEN UND FESTHALTEMASSNAHMEN NACH EU-HAFENSTAAT

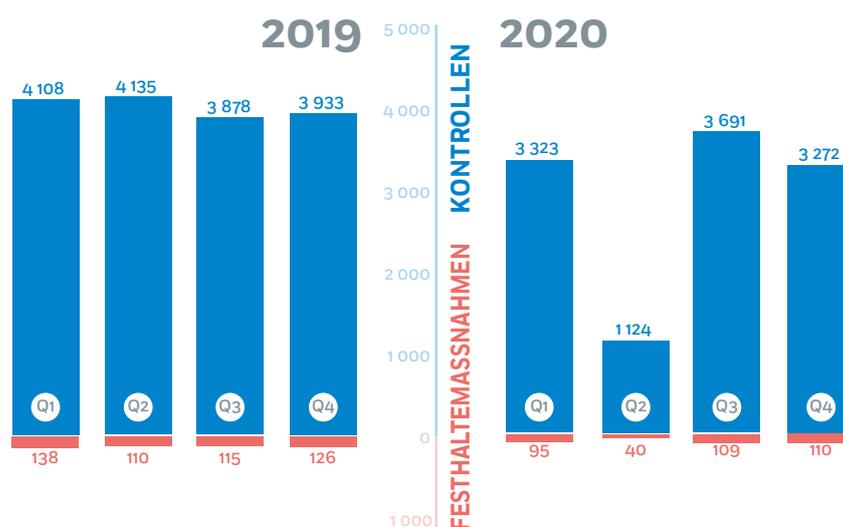
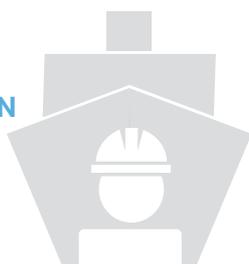


Abbildung 11: EU-Hafenstaatkontrollen und Festhaltemaßnahmen

Die Kontrolltätigkeit der EU-Hafenstaaten ist durch die in der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle vorgesehene ausgewogene Verteilung und jährliche Überprüfungspflicht geregelt. Diese Pflicht wird von Jahr zu Jahr vereinbart, wobei die Staaten das gesetzte Ziel über das Jahr hinweg erfüllen. Im zweiten Quartal 2020 verboten etliche nationale Gesundheitsbehörden die Durchführung der Kontrollen, was ihre Zahl drastisch beschränkte. Im dritten Quartal wurde das Verbot teilweise wieder aufgehoben, sodass mehrere Mitgliedstaaten die Kontrollen wieder aufnahmen und dabei sogar über ihre ursprünglich vereinbarten Pflichten hinausgingen. Die Kontrolltätigkeit erreichte so in etwa das vorgesehene Ausmaß, allerdings änderte sich die Verteilung auf die Mitgliedstaaten. Im vierten Quartal wurden die Kontrollen in allen Mitgliedstaaten wieder aufgenommen und der vor der Pandemie herrschende Umfang nahezu erreicht. Dennoch sind die Auswirkungen auch am Jahresende 2020 weiterhin erheblich.



Die Informationen über die staatlich vorgesehenen Zeugnisse und die Klassenzeugnisse, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen anerkannten Organisationen ausgestellt wurden und in den EMSA-Anwendungen abgespeichert sind, wurden einer Analyse unterzogen. Die Daten zeigen, dass das Jahr 2020 von einer gleichbleibenden Ausstellung von Klassenzeugnissen nach Abschluss (spezieller) Erneuerungsbesichtigungen geprägt war. Daraus lässt sich schließen, dass die Pandemie diesen Bereich nicht sonderlich behinderte. Allerdings ging die Zahl der Schiffe, denen ein neues Klassenzeugnis erteilt wurde, im letzten Quartal 2020 zurück, was auf die weltweite Verschärfung der Pandemieauswirkungen zurückgehen könnte oder auf die Tatsache, dass die diesbezüglichen Arbeiten bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Jahr erfolgt waren.



Die EMSA hat sich zudem die Statistiken über Unfälle und Vorkommnisse auf See im Geltungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG angesehen, die dem Europäischen Informationsforum für Unfälle auf See (EMCIP) in den Jahren 2016 bis 2020 gemeldet wurden. Die EMCIP-Daten zeigen, dass die Gesamtzahl der Unfälle und Vorkommnisse im Jahr 2020 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2019 abgenommen hat. Allerdings ist dieser Rückgang nicht homogen auf alle Schiffstypen verteilt, wohl wegen ihrer unterschiedlichen Dienstleistungen und Tätigkeiten. Der höchste Rückgang bei den Unfallzahlen war bei Fahrgastschiffen zu beobachten, was womöglich durch die verbreitete Stornierung von Kreuzfahrten zu erklären ist. Bei Frachtschiffen war der Rückgang im dritten und vierten Quartal am stärksten ausgeprägt. Bei Fischereifahrzeugen ging die Zahl der Unfälle im dritten Quartal stark nach oben. Im Bereich der Schadensereignisse waren ebenfalls unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Gemeinhin nahm die Zahl der Unfälle durch Navigationsfehler im betrachteten Zeitraum ab, während andere Arten in bestimmten Quartalen 2020 zunahm (etwa Kontrollverlust und Kontaktabbruch im ersten Quartal, Brände im dritten Quartal und Fluten/Sinken im vierten Quartal).



Die Schwefelemissionskontrollen in der EU aus den Jahren 2018-2019 (Durchschnitt) wurden mit denen des Jahres 2020 verglichen. In den Monaten Januar und Februar 2020 lag ihre Zahl etwa gleichauf mit den beiden Vorjahren. Ab März 2020 ging die Gesamtzahl der Kontrollen dann jedoch zurück. Im März 2020 wurden nur 43 %, verglichen mit den Kontrollen 2018/2019, durchgeführt. Im April 2020 fanden nur 10 % der Kontrollen statt. Ab Juni verbesserte sich die Lage jedoch, und im September 2020 wurden 5 % mehr Kontrollen durchgeführt als 2018/2019.

Was die Gesamtzahl der Kontrollen je Meeresregion angeht, war die größte Abnahme (im Vergleich zu den Vorjahren) in der Nordsee zu beobachten, gefolgt von der Ostsee und zu einem geringeren Grad im Bereich außerhalb der SOx-Emissions-Überwachungsgebiete (SECA). Die Analyseergebnisse der während der Kontrollen genommenen Brennstoffproben zeigen, dass, obwohl sich die Einhaltung der Vorschriften schon seit 2018 sukzessive verbessert hat, die Fortschritte auf diesem Gebiet 2020 noch deutlicher ausfielen. Nach Schiffstypen betrachtet, nahm die Gesamtzahl der Kontrollen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr auf Fahrgastschiffen (der Kategorie, in der die Schwefelstatistiken vornehmlich auf der Kontrolle von Kreuzfahrtschiffen beruhen) deutlich ab, gefolgt von Stückgut- und Massengutschiffen. Dagegen waren die Kontrollen auf Containerschiffen und auf RoPax-Fähren weniger durch die Corona-Situation beeinträchtigt.



ÜBER DIE EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR DIE SICHERHEIT DES SEEVERKEHRS

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs ist eine der dezentralen Agenturen der Europäischen Union. Die Agentur mit Sitz in Lissabon hat die Aufgabe, ein hohes Maß an Sicherheit im Seeverkehr, die Verhinderung von und ein Eingreifen bei Meeresverschmutzungen durch Schiffe sowie Abhilfemaßnahmen bei Umweltkatastrophen auf See durch Öl- und Gasanlagen zu gewährleisten. Allgemeines Anliegen ist hierbei, den sicheren, sauberen und wirtschaftlich tragfähigen Seeverkehr in der EU zu fördern.

Genauere Informationen erhalten Sie hier:

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lissabon
Portugal

Tel. +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / Twitter@EMSA_Lisbon

© Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, 2021

Bildnachweise: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantzendorffer/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.