



COVID-19

MÕJU

ELI

MERENDUSSEKTORILE



Osaliselt rahastanud
Euroopa Liit – Euroopa
Merendus- ja Kalandusfond





SISUKORD

1. Sissejuhatus	4
2. Liiklus: esialgne häirumine ning normaliseerumine	4
3. Ülemaailmne meretööstus	6
4. Mõju merekaubandusele ELis: esialgne oluline mõju, kaubad ja geograafiline keerukus, tugev taastumine	6
5. Mõju kaubaveole: oluline volatiilsus, veokulud ja laevatulu koos häirete positiivse mõju perioodidega	9
6. Covid-19 mõju ELi liikmesriikide lipu all sõitmisele ja laevade omamisele: jätkuvad pikaajalised suundumused	10
7. Mõju laevaehitusele: ELi fookus kruisilaevadele põhjustab olulisi häireid	12
8. Kruisi- ja reisilaevandus: suur mõju kruisidele ja finantsstress, suur mõju parvlaevandusele, kuid mõõdukas taastumine	14
9. Ohutus- ja keskkonnajärelevalve	15



1. SISSEJUHATUS

COVID-19 enneolematule eskaleerumisele ja selle ülemaailmsele puhangule järgnesid riiklikud liikumispiirangud ja ranged reisipiirangud. Sellest tulenevalt mõjutas COVID-19 laevandust kui ülemaailmset tööstusharu tõsiselt kõigis valdkondades, näiteks mereliikluses, kaubanduses jne. See mõjutas ka mitut sektorit alates reisilaevadest kuni konteinerlaevade ja naftatankeriteni.

Koroonaviiruse pandeemia kestab praegu endiselt ja olukord muutub päevast päeva. Kuidas näeb laevandus välja pärast COVID-19 pandeemiat, ei ole veel teada, kuid pandeemia mõju võib olla sügav ja pikaajaline. Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) on siiski olemas vajalik teave ja vahendid, et võrrelda COVID-19 pandeemia eelnenud aastate (2016–2019) ja 2020. aasta andmeid mereliikluse, ohutuse ja merekeskkonna reostuse valdkonnas. Välise töövõtja abiga (hange EMSA/NEG/29/2020, leping sõlmitud töövõtjaga Clarksons Research) saadi teavet kauplemissahtude ja tüübi, lastiveoste ning muude laevandusega seotud finantsindeksite ja -näitajate kohta (ning sellest tulenevalt ka finantsmõju kohta ELi meretranspordisektorile tervikuna).

Tulemusena koguti andmeid pandeemia mõju kohta laevandusele. Poliitikakujundajad võivad kasutada neid andmeid abivahendina taastemeetmete määramisel. Aruanne põhineb EL-28 andmetel, arvestades asjaolu, et 2020. aasta lõpuni oli Ühendkuningriik veel ELi liige.

Kui ei ole teisiti märgitud, on joonistel ja tabelites esitatud andmed saadud EMSA enda süsteemidest. Liiklusandmed on peamiselt saadud ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemist (SafeSeaNet¹) ning teatud juhtudel on need kombineeritud LRIT²-i ja MARINFO³ andmetega. Teave pandeemia mõju kohta sadamakülastustele ELi sadamates on EMSA veebilehel kättesaadav juba alates 2020. aasta juulist.

Laevastiku analüüs 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevade kohta, mille omanikud asusid ELi liikmesriikides, tehti kasutades töövõtjale Clarksons Research kuuluvat laevastiku andmebaasi. Seda andmebaasi on kasutatud ka kaubandus- ja veoseteabe, laevaehituse, -remondi ja osa kruisitööstuse tegevuste jaoks.

2. LIIKLUS: ESIALGNE HÄIRUMINE

NING NORMALISEERUMINE

Et rahvusvaheline transport on kaubanduse eesliin ning sõltub reisimisest ja inimestevahelisest suhtlusest, on COVID-19 puhang mõjutanud laevandust nii otseselt kui ka kaudselt.

Ajavahemik 2016–2019 oli üsna stabiilne ja väheste erinevustega. 2020. aasta esimeses kvartalis oli sadamakülastuste arv siiski sarnane 2019. aasta näitajatele, kuid aasta teises kvartalis registreeriti oluline vähenemine (26,5%). Teine kvartal algas vahetult pärast seda, kui Maailma Terviseorganisatsioon (WHO) oli kuulutanud COVID-19 puhangu pandeemiaks (12. märtsil 2020). Aasta kolmandas kvartalis oli vähenemine võrreldes 2019. aastaga 9,1%, kuid 2020. aasta neljas kvartal oli väga sarnane 2019. aastaga (vähenemine 1,1%).



1 Direktiiv 2002/59/EÜ laevaliikluse seire kohta

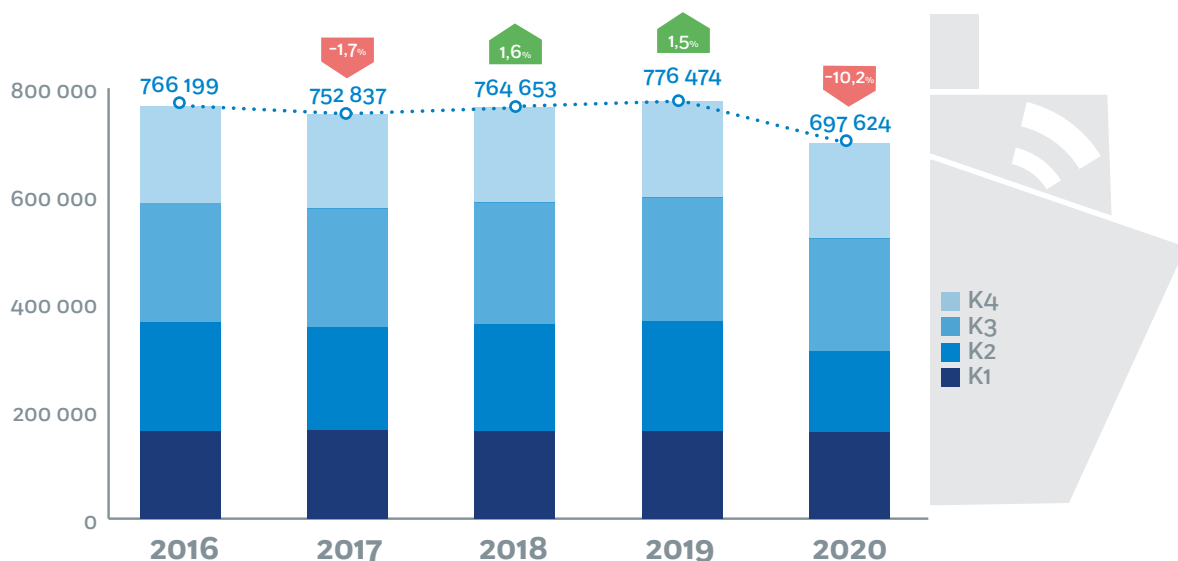
2 Kaugtuvastus- ja -seiresüsteem

3 EMSA andmebaas (sisaldab teenuseosutajatelt ostetud andmeid)

Vaadeldes sadamakülastuste arvu laeva tüübi kohta, tuvastati sadamakülastuste arvu vähenemine ajavahemikus 2019–2020 kõigi laeva tüüpide korral. Suurim laevaliikluse vähenemine 2020. aastal tuvastati kruisilaevade, reisilaevade ja veeremilaevade korral, langusega vastavalt 85,8%, 39% ja 22,1%. Samas vähenes puistlastilaevade, kemikaalitankeerite, konteinerlaevade, segalastilaevade, vedelgaasitankeerite, naftatankeerite, veeremi-reisiparvlaevade ja veeremi-kaubalaevade külastuste arv ainult veidi (kuni 5%).

Aastatel 2019–2020 vähenes sadamakülastuste arv enim mõjutatud riikides (Horvaatia, Prantsusmaa, Island ja Hispaania) üle 20%. Sadamakülastuste arvu vähenemist aastatel 2019–2020 seostatakse kruisilaevade ja rannasõidu-reisilaevadega, mida kriis on tugevalt mõjutanud.

SAFESEANETILE TEATATUD SADAMAKÜLASTUSTE ARV



Joonis 1. Ajavahemikus 2016–2020 SSN-ile teatatud sadamakülastuste arv kvartalis.

ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevade sadamakülastuste koguarv suurenes aastatel 2016–2019 igal aastal. 2020. aastal vähenes külastuste koguarv siiski 2019. aastaga võrreldes 3,5%, sellega seoses vähenes üldine kogumahutavus 11,1%. Oluline vähenemine algas 2020. aasta teises kvartalis COVID-19 puhangu eskaleerumise mõju tõttu Euroopas, mis sundis paljusid ELi liikmesriike rakendama liikumispiiranguid.

2020. aasta kolmandas ja neljandas kvartalis tundus see suundumus olevat siiski stabiilsem, olles 2019. aasta sama perioodiga võrreldes vaheldumisi veidi negatiivsem (nt 3. kvartal) või positiivsem (nt 4. kvartal). 2019. aasta samaväärsete perioodidega võrreldes täheldati 2020. aastal suuri erinevusi kruisi- ja veeremilaevade korral.

Kruisisektor ja üldisemalt reisijatevedu olid COVID-19 pandeemiast kõige raskemalt mõjutatud sektorid. Mõju esines ka muudes sektorites, kuid üldiselt tegevus ei peatunud. 2020. aasta esimeses pooles toimus esialgu järsk langus, misjärel olukord paranes järk-järgult. Võib kindlalt öelda, et kui kruisilaevad kõrvale jätta, on laevandus praegu taastunud tavapäraseks. Vaatamata laevanduse suurtele raskustele, jätkusid kaubalaevade, sadamate ja muude meretranspordisektorite tegevused, kinnitades tööstusharu vastupidavust ning tagades seega kaupade liikumise ja tõendades merenduse strateegilist tähtsust meie toimetuleku tagamiseks.



3. ÜLEMAAILMNE MERETÖÖSTUS

Ülemaailmne meretransporditööstus on äärmiselt oluline rahvusvahelisele kaubandusele, tagades paljude oluliste kaupade ja valmistoodete suures koguses transportimise kulutõhusa ja kestliku viisi. 2020. aastal oli meretranspordi kogumaht maailmas 11,5 miljardit tonni (1,5 tonni inimese kohta), mis moodustab ligikaudu 88% maailmakaubandusest (suurem kui 85% 2019. aastal, kuna COVID-19 pandeemia mõjutas rohkem muid transpordiliike, sealhulgas lennu-, maantee- ja raudteetransporti). ELi osakaal ülemaailmses merekaubanduses on ligikaudu 20%. ELi meretööstused on suhteliselt alaesindatud laevaehituses (ligikaudu 5% ülemaailmsest kogutoodangust, kuid fookusega kruiisisektoril), mis on üldiselt kooskõlas lipuriikide esindatuse (ligikaudu 17%) ja laevaremondiga (ligikaudu 18% ülemaailmsest tegevusest), ning hästi esindatud laevade omamise (33%, mis Norra ja Ühendkuningriigi lisamisel suureneb 39%-ni), laevavarustuse, klassifikatsiooni ja laevanduse rahastamise valdkonnas.

4. MÕJU MEREKAUBANDUSELE ELIS:

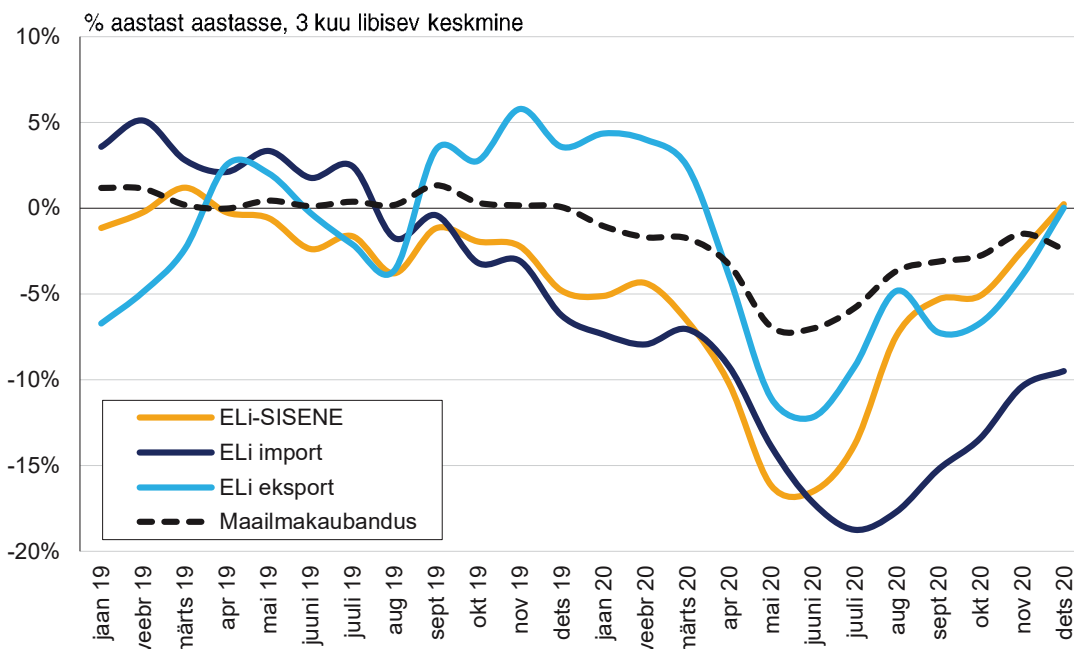
ESIALGNE OLULINE MÕJU, KAUBAD JA

GEOGRAAFILINE KEERUKUS, TUGEV TAASTUMINE

COVID-19 pandeemia mõju tagajärjel vähenes 2020. aastal ülemaailmne meretransport eelmise aastaga võrreldes 3,6%, mis on maailma SKP langusega sarnane määr. Pandeemiast tingitud häired maailmamajanduses põhjustasid 2020. aastal SKP vähenemise 3,5% võrra (allikas: IMF, jaanuar 2021), mis on suhteliselt sarnane määr võrreldes ülemaailmsele finantskriisile järgnenud nelja kvartali omaga (K4 2008 – K3 2009: -2,5%, IMF). COVID-19 pandeemia ja sellega seotud maailmamajanduse, kaubavoogude ja tarneahelate häirete tõttu on maailma merekaubandus (tonnides) 2020. aasta jooksul hinnanguliselt vähenenud -3,6% (allikas: Clarksons Research, veebruar 2021). Meritsi transporditavate kaupade vähenemise määr varieerus siiski märgatavalt ja üldine mõju ülemaailmsele merekaubandusele ei pruugi olla nii negatiivne, nagu paljud alguses kartsid (kontekstiks: ülemaailmse merekaubanduse maht tonnides vähenes 2009. aastal 4,0%).

ELi liikmesriikide esitatud tolliandmete analüüs näitas, et ülemaailmsest meretranspordist (11,9 miljardit tonni) moodustasid 2019. aastal 20% (2,4 miljardit tonni) ELi-sisesed mahud ning import ja eksport ELi-väliste ja ELi riikide vahel. Kuni 2020. aasta detsembrini (kaasa arvatud) olemasolevate andmete põhjal hinnatakse, et 2020. aasta jooksul kahanes ELi merekaubandus olulisemalt kui ülemaailmne kaubandus: 9,3%, mis vastab kaubandusmahtude 226 miljoni tonnisele kaole. Suurim

kaubandusmahtude langus esines ELi-välisest riikidest ELi importimisel, mis vähenes 2020. aastal 12,2% võrra, millele järgnesid ELi-sisene kaubandus (vähenes samal perioodil 7,1%) ja eksport ELi riikidest ELi-välisest riikidesse (langus 4,3%).



Joonis 2. ELi merekaubanduse kokkuvõtte tonnides, % a/a, 3 kuu libisev keskmine⁴

Samuti on koostatud ülevaade, mis mõju on olnud laevaliinidele Euroopast Hiinasse ja Euroopast Ameerika Ühendriikidesse (USA). Liiklus Hiinast Euroopasse on sadamakülastuste arvu osas vähenenud juba 2016. aastast saadik, olles 2019. aastaks vähenenud –34% võrra. 2020. aastal ulatus vähenemine 2016. aastaga võrreldes –62%-ni (suure tõenäosusega COVID-19 pandeemia tõttu). Vastassuunal, s.t Euroopast Hiinasse, on vähenemised –26% aastatel 2016–2019, saavutades –65% aastatel 2016–2020.

Sarnane analüüs tehti sadamakülastuste kohta, mida tegid USA-sse kui ELi eksporditava kauba kõige olulisemas sihtkohta⁵ sõitvad ja sealt väljuvad laevad. ELi ja USA vahel sõitvate kaubalaevade sadamakülastuste arv on palju väiksem kui samaväärsete sadamakülastuste arv ELi ja Hiina vahel. See ei tähenda siiski tingimata, et kaubamahud (ja eriti kaupade koguväärtus) oleksid USA-sse/USA-st või Hiinasse/Hiinast toimuva kaubanduse võrdlemisel väiksemad või suuremad. Aastatel 2016–2019 täheldati USA-st Euroopasse sõitvate laevade sadamakülastuste vähenemist –31%, mis 2020. aastal saavutas –58%. Vastassuunas, s.t Euroopast USA-sse, on vähenemine märkimisväärsim: –55% aastatel 2016–2019 ja –70% aastatel 2016–2020.

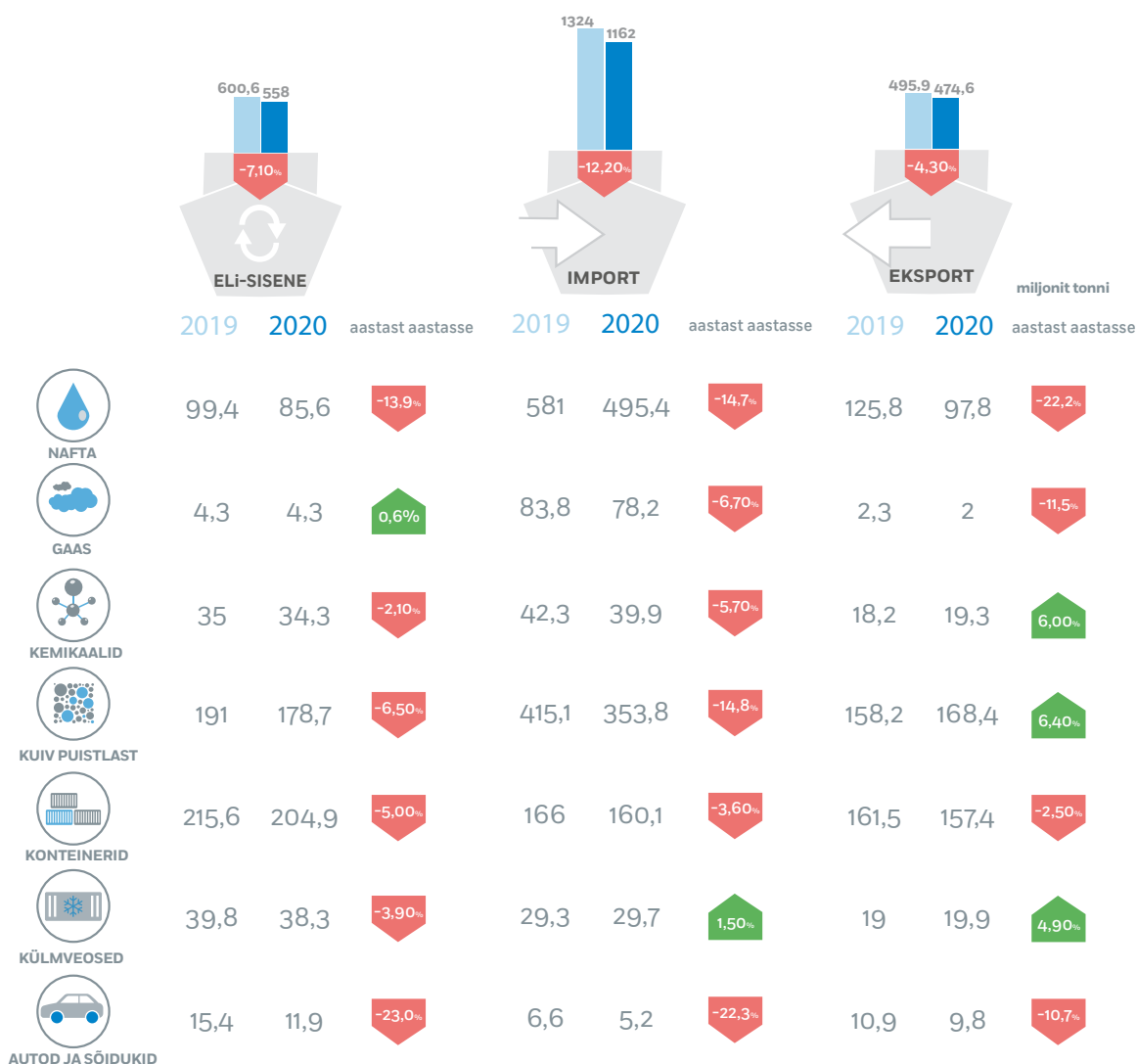
Nende reise kogu dedveiti täiendav analüüs näitab kogu dedveiti langustrendi, mis on sarnane sadamakülastuste korral täheldatuga. Seega näitavad andmed, et otsene kaubavahetus Euroopa ja USA ning Euroopa ja Hiina vaheliste mereteede kaudu on vähenenud alates 2016. aastast, suuremat vähenemist täheldati 2020. aastal.

⁴ Allikas: Clarksons Research. ELi tolliandmete alusandmestik kuni detsembrini 2020 (kaasa arvatud). EL 28 alusandmestik, ei hõlma Norrat ega Islandi. Ülemaailmne merekaubanduse andmebaas avaldas 2021. aasta veebruari seisuga igakuise ülemaailmse merekaubanduse kasvunäitaja

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



ELI-SISENE JA ELI-VÄLINE MEREKAUBANDUS KAUBA JÄRGI

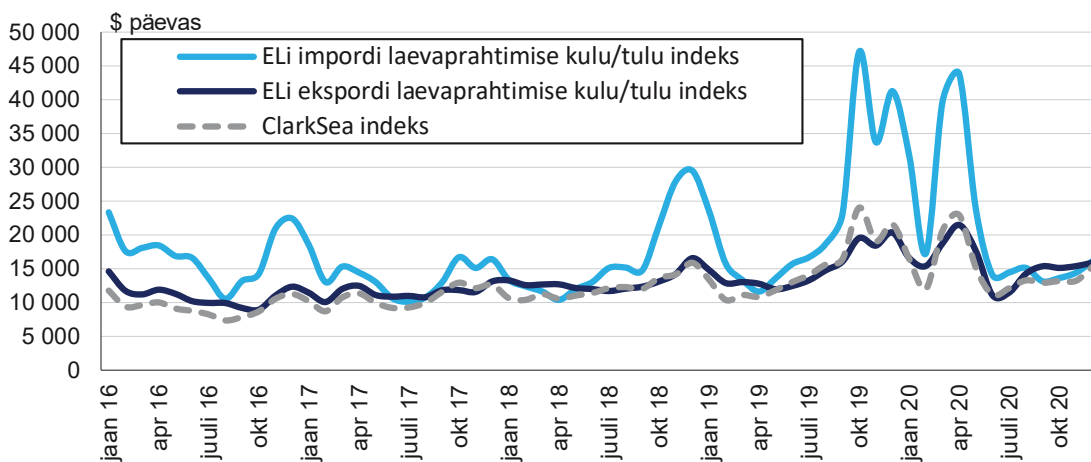


Joonis 3. ELi-sisene ja ELi-väline merekaubandus (import ja eksport) kauba järgi, miljonit tonni⁶

⁶ Allikas: Clarksons Research. ELi tolliandmete alusandmestik kuni detsembrini 2020 (kaasa arvatud). EL 28 alusandmestik, ei hõlma Norrat ega Islandi. Ülemaailmse merekaubanduse hinnangulised andmed 2021. aasta veebruari seisuga

5. MÕJU KAUBAVEOLE: OLULINE VOLATIILSUS, KOOS HÄIRETE POSITIIVSE MÕJU PERIOODIDEGA VEOKULUD JA LAEVATULU

COVID-19 mõju tõttu esinesid 2020. aastal ülemaailmsel meretranspordi ja laevade prahtimise turgudel suur volatiilsus ja häired. Vaatamata olulistele häiretele oli ülemaailmne segmentideülene ClarkSea indeks (mis näitab laevade prahtimise keskmiste kulude/tulude muutumist peamistes „mahukates“ laevandussektorites) 2020. aastal keskmiselt ainult 2% väiksem kui aasta tagasi. Siiski esines olulisi erinevusi ja märgatavat üksik sektoripõhist keerukust, kusjuures paljudes sektorites avaldus mõnikord aasta jooksul nn häirete positiivne mõju. Eelkõige 2020. aasta esimene pool oli ClarkSea indeksi osas kümnendi parim poolaasta – keskmiselt 16 373 dollarit päevas, kuigi aasta teises pooles langes see 13 304 dollarini päevas. Esimese poolaasta järsu tõusu põhjus oli üldiselt kasvav nõudlus tankerite kui „ujumahutite“ järele, kuna COVID-19 pandeemiaga seotud piirangud põhjustasid kogu maailmas kiiret nafta ülejäägi teket ja naftahindade kontangot.



Joonis 4. ELi-välise prahtimise kulu/tulu indeksid⁷

ELi laevandusturu suundumused olid üldjoontes sarnased ülemaailmsete suundumustega. ELi-väliste impordivedude laevade tuluindeks oli 2020. aastal keskmiselt 21 470 dollarit päevas, mis on 2019. aasta keskmisega võrreldes ainult –6% võrra väiksem, kuigi aasta lõikes esines olulisi erinevusi. ELi-väliste impordivedude laevade tuluindeks (kuupõhine) suurenes järsult aprillis 43 876 dollarini päevas ja oli 2020. aasta esimesel poolaastal keskmiselt 28 439 dollarit päevas (mida toetas ka tankerite kulude ja tulude suhte järsk tõus), enne selle vähenemist teisel poolaastal keskmiselt 14 506 dollarini (–49% võrreldes aasta esimese kuue kuuga) tankeriturgude järsu languse tõttu, vaatamata sellele, et aasta lõpus suurenes oluliselt konteinerlaevade ja gaasitankerite kulude ja tulude suhe.

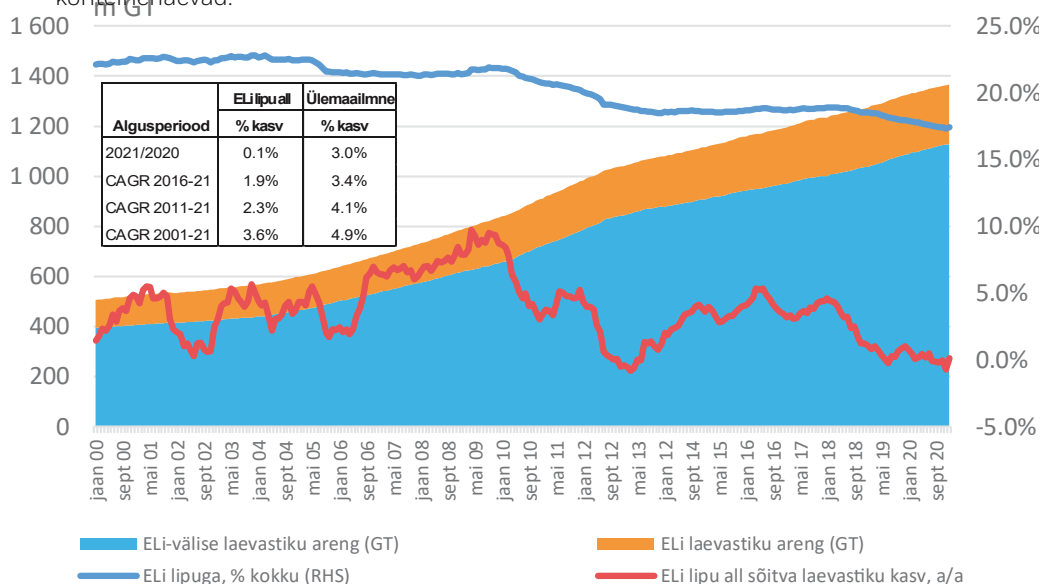
ELi-väliste ekspordivedude laevade tuluindeks oli vaatamata COVID-19 mõjule keskmiselt 15 732 dollarit, mis on 4% rohkem kui 2019. aastal ja 18% suurem kui keskmine tase aastatel 2016–2020. 2020. aasta teisel poolel tekkis siiski langus, kui ELi-väliste ekspordivedude laevade prahtimise kulu/tulu indeks oli aasta esimese poolega võrreldes (16 849 dollarit päevas) 13% väiksem (keskmiselt 14 615 dollarit päevas), kuigi konteiner- ja gaasiveoste maht suurenes oluliselt 2020. aasta lõpus.

⁷ Allikas: Clarksons Research



6. COVID-19 MÕJU ELI LIIKMESRIIKIDE LIPU ALL SÕITMISELE JA LAEVADE OMAMISELE: JÄTKUVAD PIKAAJALISED SUUNDUMUSED

2020. aasta lõpus sõitis 28 ELi liikmesriigi lipu all kokku 9177 laeva kogumahutavusega 238 miljonit tonni, mis moodustab maailma laevade mahutavusest 17%. 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitnud laevade kogumahutavus kasvas 2020. aastal ainult 0,1%, mis jääb oluliselt alla maailma laevastiku mahutavuse kasvule (3,0%). Seega jätkus üldjoontes enne COVID-19 pandeemiat täheldatud suundumus, kui 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevade 5 aasta üldine aastane kasvumäär (CAGR) oli 1,9% ja maailma laevastiku oma 3,4%. Üldiselt on 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitvad laevad liikmesriikide geograafiliste iseärasuste ja arvukate saarte tõttu hästi esindatud ro-ro-kaubaveosegmendis (58% ülemaailmsest veeremilaevade mahutavusest moodustavad laevad, mis sõidavad mõne ELi liikmesriigi lipu all) ja reisijateveo sektorites (40% nii kruisi- kui ka parvlaevamahutavusest moodustavad laevad, mis sõidavad 28 ELi liikmesriigi lipu all), kuid kogu laevastiku mahutavusest moodustavad 76% endiselt tankerid, puistlastilaevad ja konteinerilaevad.

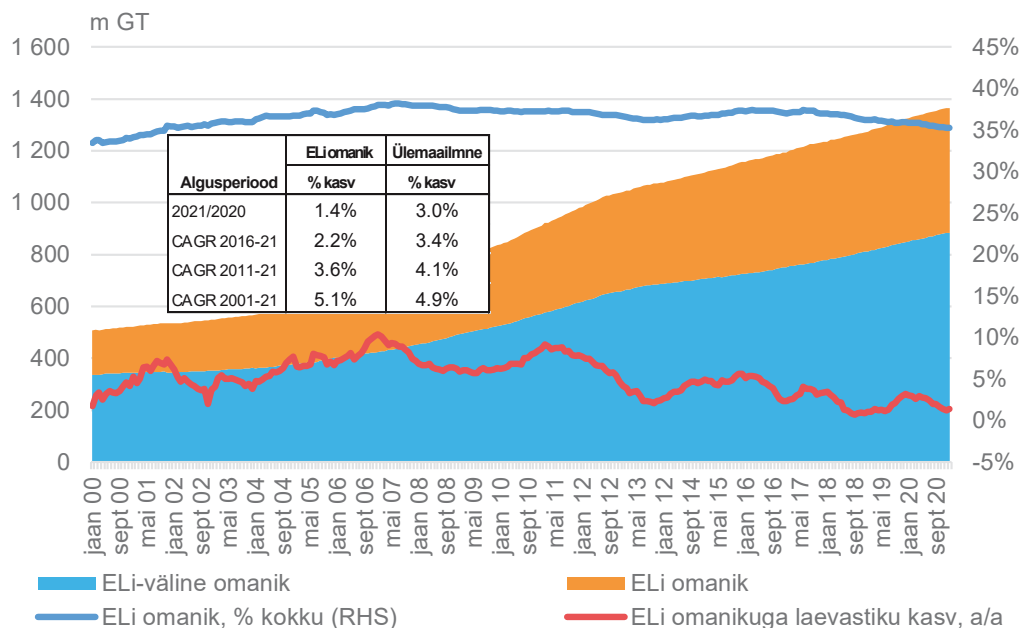


Joonis 5. ELi liikmesriikide lipu all laevastiku pikaajaline areng⁸

⁸ Allikas: Clarksons Research

Muude riikide lipu all kuulub ELis asuvatele omanikele 2020. aasta lõpus 15 355 laeva kogumahutavusega 482 miljonit tonni ehk 33% ülemaailmsest kogumahutavusest. Sarnaselt 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitvale laevastikule on ka 28 ELi liikmesriigis asuvate omanike laevastiku kasv suhteliselt väiksem võrreldes ülemaailmse kasvuga, 2020. aastal suurenes see ainult 1,4% võrra (ülemaailmne kasv 3,0%). Laevastiku kasv on olnud liikmesriigiti siiski erinev, nii on Kreeka laevaomanikele kuuluva laevastiku (suurim omanik) hiljutine ja ajalooline kasv olnud intensiivne, samas Saksamaa (ELi suuruselt teine omanikriik) laevaomanike laevastiku osas toimub pikaajaline vähenemine. EL 28 tellimisraamat (hõlmab kõiki veel täitmata laevatellimusi) moodustas 2020. aasta lõpus 5,9% laevastiku kogumahutavusest, kogu maailmas oli see 8,5%.

Kui parvlaevad välja arvata, kasutatakse EL 28 liikmesriikide lipu all sõitvaid ja nende laevaomanike omanduses olevaid laevastikke tavaliselt rahvusvahelistel kaubateedel, nii et need puutuvad kokku rahvusvaheliste vedude ja prahtimisturgudega. Laevade liikumise analüüs näitab, et 2020. aastal oli 87% ELi liikmesriigi lipu all sõitvate laevadest mahutavuse järgi ja 92% ELi liikmesriikide omanikele kuuluvatest laevadest mahutavuse järgi hõlmatud rahvusvaheliste vedudega, kusjuures kasutusmustrid enne ja pärast COVID-19 pandeemiat erinesid vähe. Sadamakülastuste osas vähenes 2020. aastal 28 ELi liikmesriigi lipu all sõitvate / ELi omanikele kuuluvate laevade sadamakülastuste arv 13%/12% ja kogu maailmas 8%. See erinevus peegeldab kruisi- ja parvlaevade mahutavuse suuremat osakaalu EL 28 liikmesriikide lipu all sõitvas ja nende omanikele kuulvas laevastikus.



Joonis 6. ELi liikmesriikide omanikele kuuluva laevastiku pikaajaline areng⁹.

Laevade tegevust ükshaaval uurides on võimalik analüüsida ka COVID-19 pandeemia otsest mõju kasutuseta seisvatele laevadele. Tipphetkel, riiklike piirangute esimese laine ajal, seisis EL-28 lipu all sõitvast laevastikust mahutavuse järgi kasutuseta 9% (juuni 2020), samas kui 2020. aasta alguses oli see näitaja vaid 3%. Sarnaselt seisis 2020. aasta juuni lõpus EL 28 omanikele kuuluvatest laevadest kasutuseta 6,5%, mis on ligikaudu kaks korda rohkem kui aasta alguses.

⁹ Allikas: Clarksons Research. NB! RHS = parempoolne telg



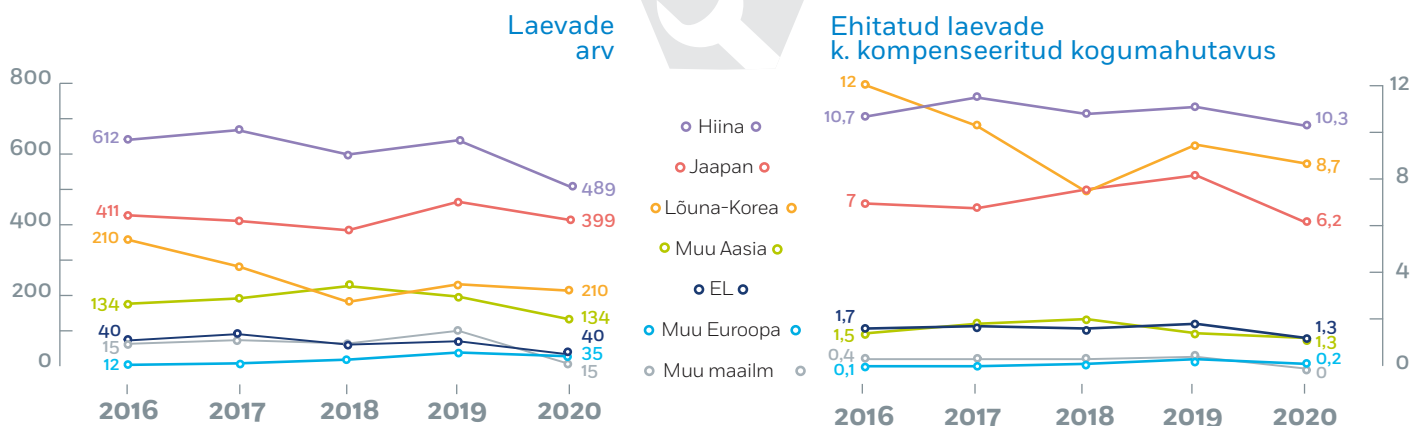
7. MÕJU LAEVAEHITUSELE: ELI FOOKUS

KRUIISILAEVADELE PÕHJUSTAB OLULISI HÄIREID

See aasta oli kogu maailmas pandeemia tõttu keeruline. Uute laevade tellimused vähenesid üle 30% (osaliselt ka rohelise tehnoloogia nõuetest tingitud määramatuste tõttu), kuigi toodangut hallati suhteliselt hästi ja see moodustas 2019. aasta tasemest 85%. See mõjutas siiski oluliselt ELi laevaehitust, sest selle fookus on kruisilaevade ehitusel.

Kompenseeritud kogumahutavuse tonnide järgi (CGT, üks laevatehase tegevuse näitaja) oli ELi laevatehaste ülemaailmne turuosa uute laevade osas 2020. aastal 4,6% ja 2019. aastal 5,7%. Tegevuse vähenemine 2020. aastal oli osaliselt seotud kruisilaevade tarnete vähenemisega, mille maht vähenes 2020. aastal 34% (kõigi laeva tüüpide vähenemine kogu maailmas oli 15%) ning uute kruisilaevade tellimuste arv vähenes 2019. aastaga võrreldes 98% (kogu maailmas 34%). Enne pandeemiat oli kruisitööstust peetud Euroopa edulooks, kus ELi laevatehaste turuosa oli >90%. ELi laevatehastes (sh Norras ja Islandil) olid 2020. aasta lõpuks töös 94 kruisilaeva tellimust (kokku 182 laevast) koguväärtusega ligikaudu 60 miljardit dollarit.

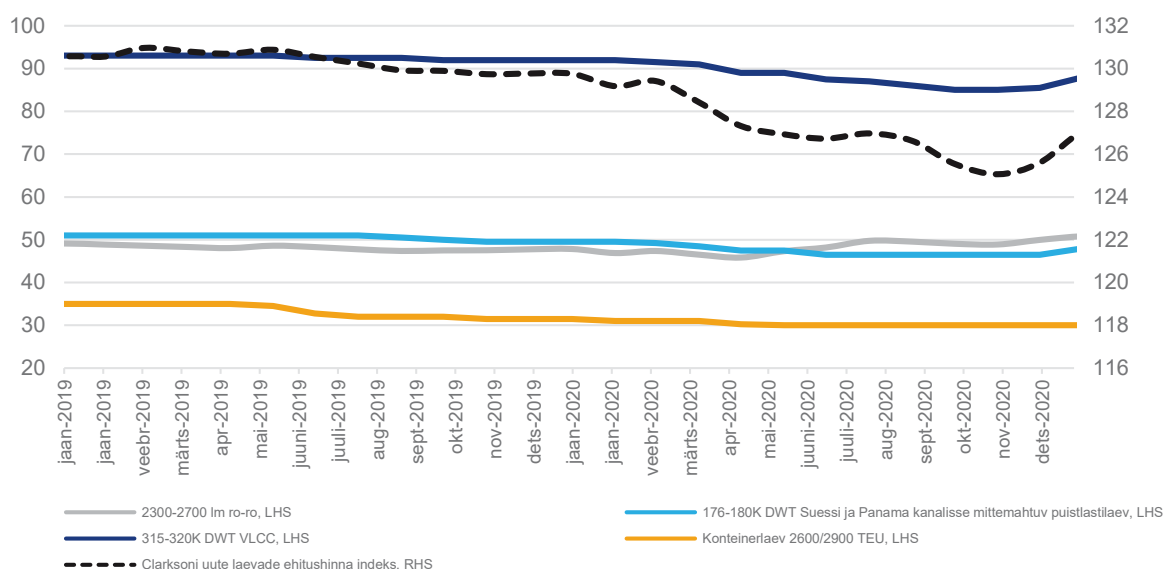
AASTATARNED EHITAJA RIIGI/PIIRKONNA JÄRGI



Joonis 7. Aastatarned ehitaja riigi/piirkonna järgi¹⁰

¹⁰ Allikas: Clarksons Research

Laevade ringlussevõtmise tegevus püsis 2020. aastal viimaste aastatega võrreldes väikesemahulisena. Pärast COVID-19 pandeemia levikut ootasid mõned laevanduse vaatlejad, et 2020. aastal müüakse arvukalt laevu ringlussevõtuks. Kogumahutavuse (GT) arvestuses oli 2020. aasta siiski pärast finantskriisi algust teiseks vähima laevade ringlussevõtmise mahuga aasta, kusjuures pandeemia mõju ei kahjustanud laevandusturge väidetavalt nii palju, kui esialgu eeldati, kuigi ulatuslikud COVID-19 pandeemiaga seotud piirangud piirasid ringlussevõtutehaste tegevust. Kõigis kaubandussektorites müüdi 2020. aastal lammutamiseks laevu kokku kogumahutavusega 17,4 miljoni tonni (ELis 0,1 m GT). Rohelise ringlussevõtu tähtsus on pärast ELi laevade ringlussevõtu määruse (SRR) vastuvõtmist 2019. aasta alguses jätkuvalt suurenenud. 2020. aastal müüdi esitatud andmete kohaselt Türgi ringlussevõtjatele vanarauaks rekordiliselt 1,6 m GT, kusjuures mitmed EL 28 lipu all sõitvate kruisi- ja konteinerlaevade omanikud otsustasid ringlussevõtu korraldada ELi laevade ringlussevõtu määrusele vastavates heakskiidetud laevatehastes. Suurem osa ringlussevõtmist toimub siiski endiselt India subkontinendil ning EL ei ole veel andnud heakskiitu ühelegi sealsele tegevuskohale.



Joonis 8. Uute laevade ehitamise hinnad kuu kaupa (valitud sektorid ja Clarksoni indeks)¹¹

Laevaremonditegevus püsis 2020. aastal suhteliselt stabiilsena, hoolimata mõningatest COVID-19 pandeemia põhjustatud häiretest 2. kvartalis. ELi laevatehastel on laevaremondis suurem ülemaailmne turuosa (17% tegevusest aastatel 2019–2020) kui uute laevade ehitamises (ligikaudu 5%). ELi laevatehaste töömahust teatud osa mõjutasid 2020. aastal laevatehaste häired/sulgemised ja eriuuringute edasilükkamised pärast COVID-19 puhangut, mis saavutasid haripunkti 2020. aasta 2. kvartalis, kui tegevus vähenes ligikaudu 10%.

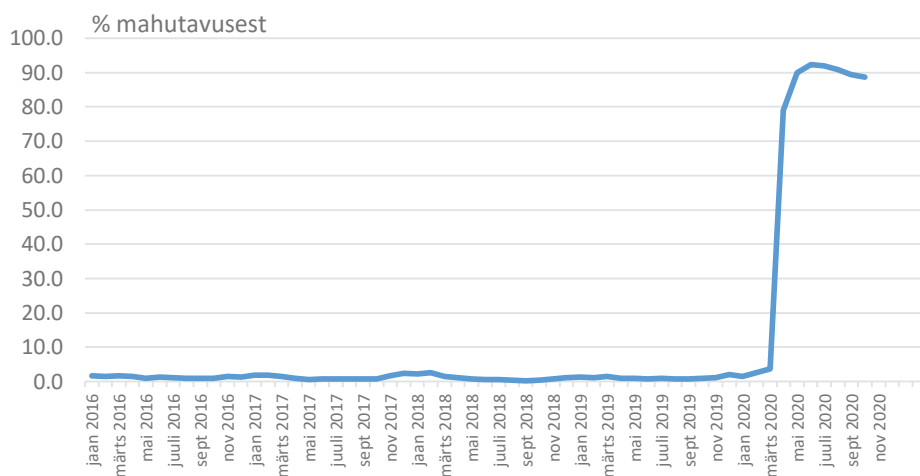
¹¹ Allikas: Clarksons Research. Clarksoni uute laevade ehitushinna indeks sisaldab mitmesuguseid uute laevade hindu puistlasti, tankerite, konteinerlaevade, gaasitanerite ja muudes kuivlasti sektorites, kaalutuna nende dedveit-suuruse järgi. Jaanuar 1988 = 100.



8. KRUIISI- JA REISILAEVANDUS: SUUR MÕJU KRUIISIDELE JA FINANTSSTRESS, SUUR MÕJU PARVLAEVANDUSELE, KUID MÕÕDUKAS TAASTUMINE

Enne COVID-19 puhangut oli ülemaailmne kruiisiturv olulises kasvufaasis, ulatudes 30 miljoni reisijani aastas, ning laevastik kasvas pidevalt seoses rekordilise uue ehitusprogrammiga, mis hõlmas peamiselt ehitust Euroopa laevatehastes. Euroopale kuulub umbes 25% ülemaailmsest kruiisiturust, kusjuures 2019. aastal oli reisijaid 7,5 miljonit, samas kui kümme aastat varem oli neid 5 miljonit. Sadamakülastuste arvu järgi mõõdetuna vähenes ELi kruiisilaevandus 2020. aastal ligikaudu 85% ja 2. kvartalis jäi üle 90% laevadest kasutuseta (aasta alguses 2% ja 2020. aasta lõpuks veel üle 88%), kusjuures taastevõimalused on praeguseni väga piiratud. Ligikaudu 30% ülemaailmsest kruiisilaevastikust sõidab EL 28 lipu all (ilma Ühendkuningriigita 27%) ja ligikaudu 18% kuulub ELi ettevõtetele (emakontserni registreerimiskoha järgi).

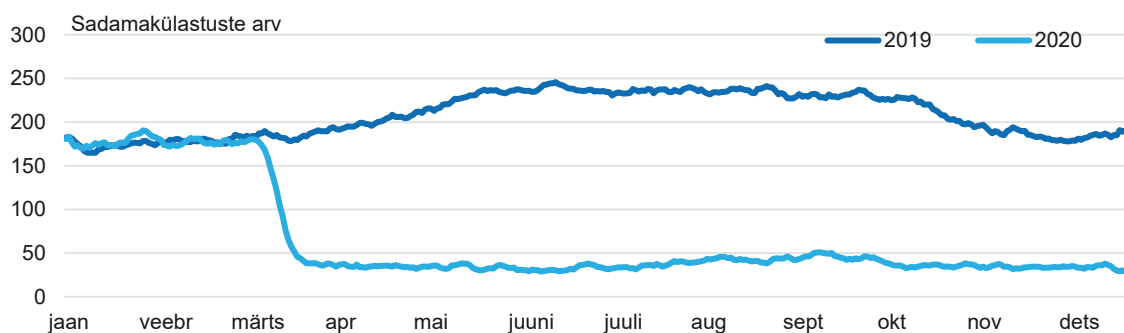
COVID-19 pandeemia on põhjustanud ülemaailmsel parvlaevaturul enneolematuid häireid, kuigi mitte nii raskeid kui kruiisisektoris, ning selles valdkonnas on märgata mõningaid varasema taastumise märke. EL 28 riikide omanikuga ja nende lipu all sõitvad laevad moodustavad umbes 50% ülemaailmsest parvlaevade mahutavusest. ELi parvlaevandus langes sadamakülastuste alusel 2020. aastal 19%, kusjuures häire tipnes 2. kvartalis (a/a-näitaja -36%) ning paranes 4. kvartalis tasemeni -10%.



Joonis 9. Kasutuseta seisvate kruiisilaevade maht protsendina laevastiku kogumahust¹²

¹² Allikas: Clarksons Research.

Reisijateveo laevu (kruisilaevad, reisilaevad ja veeremi-/reisilaevad) mõjutas pandeemia kõige enam. Aruandest nähtub, et kruisilaevadel viibivate inimeste arv hakkas alates 2020. aasta teisest kvartalist järk-järgult vähenema ja jäi väga madalale tasemele, hõlmates peamiselt laevadele jäänud meeskonnaliikmeid. Kõik maailma suuremad kruisiliinid peatasid koroonaviiruse puhangu laienedes märtsi keskel väljumised. Mõni neist jätkas hiljem tegevust piiratud arvu laevadega ja piiratud piirkonnas.



Joonis 10. Kruisilaevade sadamakülastused kogu maailmas, 2019–2020, 7 päeva liikuv keskmine¹³

Käesolev aruanne kinnitab, et kruisisektor ja üldisemalt reisijatevedu on COVID-19 pandeemiast enim mõjutatud laevandussektorid. Mõju esines ka muudes laevandussektorites, kuid üldiselt tegevus ei peatunud. Vaatamata raskustele jätkus kaubavedude, sadamate ja muude meretranspordisektorite tegevust, tagades kaupade liikumise ja töendades meretransporditööstuse strateegilist tähtsust kodanikele.

9. OHUTUS- JA KESKKONNAJÄRELEVALVE

Sadamariigi kontrolli järelevalvetoimingud, mida teostasid vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis sõlminud ELi riigid ja Tokyo memorandumis liikmed aastatel 2016–2020, avaldavad tugevat mõju 2020. aasta teises kvartalis läbiviidud kontrollide arvule. 3. ja 4. kvartalis jõudsid EL 28 lipu all sõitvate laevade kontrollid siiski peaaegu tavapärasele tasemele. Samas võib märkida, et 2020. aastal ei vähenenud kinnipidamiste arv, suurendades kinnipidamisega lõppevate kontrollimiste suhtarvu. See võib tõendada laevandust reguleerivate rahvusvaheliste konventsioonide sätete rikkumise suuremat tuvastamist.

Kinnipidamiseni viinud laevakontrollid, mida teostavad Pariisi memorandumisse kuuluvad ELi liikmesriigid, näivad viimase 5 aasta jooksul olevat üsna stabiilsed, kuigi EL 28 lipu all sõitvate laevade korral on pikaajaline suundumus negatiivne. Nimelt on 2020. aastal täheldatud kinnipidamiste osakaalu suurenemist, mis ei kajastu kontrollimise hetkel muude kui EL 28 lipu all sõitvate laevade korral. Isegi 2020. aasta kriisi süvenemise perioodi ajal läks EL 28 lipu all sõitvatel laevadel siiski paremini kui muude lippude all sõitvatel laevadel.

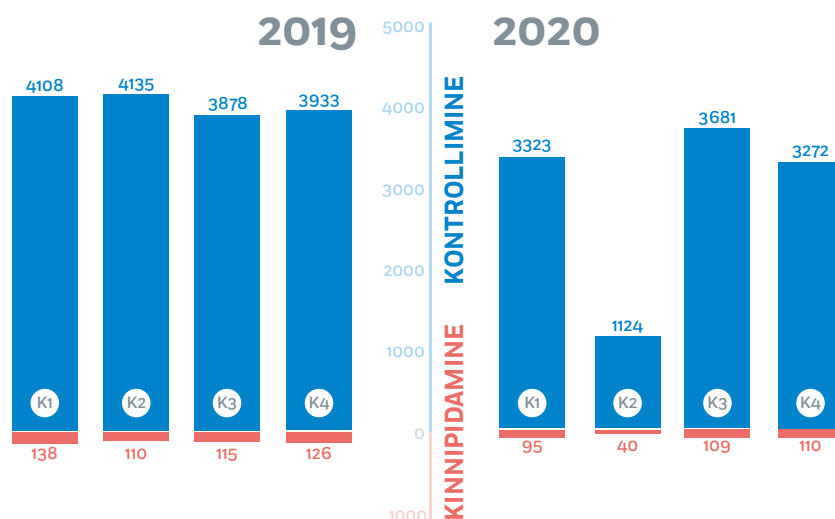
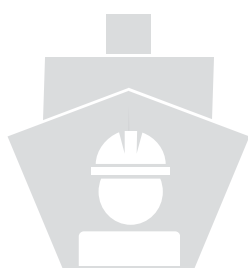
¹³ Allikas: Clarksons Research. Sadamakülastuste andmed põhinevad laevade liikumise andmetel.

Sadamakülastuste andmete aluseks on kõik juhtumid, kui laev siseneb ja väljub kindlaksmääratud sadamakohast, v.a juhtumid, kui laeva ei registreerita liikumisel kiirusega alla 1 sõlme, ja kombineerides mitu järjestikust juhtumit samas sadamas, kui laev ei ole lahkunud sadama puhveralast või sama päeva jooksul (valitud laevasektorites). Sadamakülastused on dateeritud sadamakohta sisenemise kuupäeva järgi.

Selle analüüsi põhjal on selgelt näha, et pandeemia mõjutas oluliselt ka sadamariigi kontrolli võimalusi merendusasutuste poolt Tokyo vastastikuse mõistmise memorandumi piirkonnas. Huvitav on märkida, et mõju kontrollide mahule kestis kogu aasta, mitte ainult 2020. aasta teises kvartalis, nagu juhtus ELis.

Lisaks tuleb märkida, et vastupidi ELis toimunule vähenesid EL 28 lipu all sõitvate laevade kinnipidamiseni viinud kontrollid 2020. aastal oluliselt. Üldiselt on kinnipidamiseni viinud kontrollimisi suhteliselt vähe, võrreldes ELi sadamariikide sarnaste arvudega (Tokyo vastastikuse mõistmise memorandumi kontrollide korral 1,5% ja ELi riikide tehtud Pariisi memorandumi kontrollide korral 3%).

KONTROLLIMISED JA KINNIPIDAMISED ELI SADAMARIIGI JÄRGI



Joonis 11. ELi sadamariigi kontrollid ja kinnipidamised

ELi sadamariikide kontrollitoiminguid reguleerib sadamariigi kontrolli direktiivis 2009/16/EL sätestatud õiglase osa või iga-aastane kohustus. Kohustus lepitakse kokku igal aastal ja riigid täidavad seatud eesmärgi aasta ringi. 2020. aasta 2. kvartalis kehtestasid paljud riiklikud tervishoiuasutused kontrollide tegemise keelu, mis põhjustas nende arvu olulise vähenemise. 3. kvartalis kaotati keeld osaliselt ja mitu liikmesriiki hakkasid uuesti kontrollide teostama, ületades isegi oma algselt kokkulepitud kohustusi. See viis kokkuvõttes sarnase tulemuseni, kuid kontrollide erineva jaotumiseni liikmesriikide seas. 4. kvartalis alustati kõigis liikmesriikides uuesti kontrollimist ning saavutati peaaegu pandeemiaeelne tase. Mõju oli siiski oluline, isegi 2020. aasta lõpus.



Teave laevade kohustuslikest ja klassifikatsiooniühingu tunnistustest, mis on väljastatud organisatsioonide poolt, mis on tunnustatud vastavalt määrusele EL 2009/391 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (klassifikatsiooniühingud), salvestatakse EMSA rakendustes ja seda analüüsitakse. Andmetest on näha, et 2020. aastat iseloomustas stabiilne uute tunnistuste väljastamine klassifikatsiooniühingute poolt, kus klassifikatsiooniühingute tunnistused näitavad laevaülevaatuste lõpuleviimist. See viitab asjaolule, et pandeemia ei mõjutanud tegevust väga palju. 2020. aasta viimases kvartalis vähenes laevadele klassifikatsiooniühingute poolt väljastatud uute klassitunnistuste arv. Seda võib seletada pandeemia tugevama mõjuga kogu maailmas või ka asjaoluga, et töö oli tehtud juba varem selle aasta jooksul.



EMSA on uurinud ka statistikat direktiivi 2009/18/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate mereõnnetuste ja laevaavariide kohta, millest teatati EMCIPile aastatel 2016–2020. EMCIPi andmed näitavad, et õnnetuste ja avariide üldarvud langesid 2020. aastal võrreldes aastate 2016–2019 keskmiste näitajatega. Langus ei ole kõigi laevatüüpide puhul ühtlane, tulenedes ilmselt erinevustes nende teenuste olemuses ja tegevuses. Kõige rohkem langes reisilaevade õnnetuste arv, mis võib olla seletatav kruisilaevanduse laialdase seiskumisega. Kaubalaevade puhul on vähenemine märgatavam 3. ja 4. kvartalis. Kalalaevade õnnetuste arv tõusis 3. kvartalis järsult. Ka õnnetusjuhtumite liikides on näha erinevaid suundumusi. Üldiselt vähenes kõnealusel perioodil navigatsiooniga seotud õnnetuste arv, samas kui 2020. aasta konkreetsetes kvartalites kasvas muud tüüpi õnnetuste arv (nt 1. kvartalis juhitavuse ja kontakti kaotamine, 3. kvartalis tulekahjud ja 4. kvartalis üleujutused/uppumised).



Võrreldi ka kütuse väävlisalduse kontrollitegevusi (keskmise arv) ELis aastatel 2018–2019 ja 2020. aastal. Jaanuaris ja veebruaris 2020 püsis kontrollide arv 2018. ja 2019. aastaga võrreldaval tasemel. Alates märtsist 2020 vähenes aga kontrollide koguarv. Eriti 2020. aasta märtsis, mil tehti 2018/2019 perioodiga võrreldes ainult 43% kontrollid. 2020. aasta aprillis tehti ainult 10% kontrollidest. Alates juunist täheldati siiski taastumist ning 2020. aasta septembris tehti 5% rohkem kontrollid kui aastatel 2018–2019.

Seoses kontrollide koguarvuga merepiirkonna kohta täheldati kontrollide koguarvu suurimat vähenemist (võrreldes eelmiste aastatega) Põhjamerel, millele järgneb Läänemeri ja vähemal määral ka piirkonnad väljaspool väävliheite piiramise piirkondi (SECA). Väävlikontrolli käigus võetud kütuseproovide analüüsi tulemused näitavad, et kuigi alates 2018. aastast on täheldatud üha suuremat nõuetele vastavust, on see suuremine olnud olulisem 2020. aastal. Laeva tüübi osas täheldati eelmise aastaga võrreldes 2020. aastal tehtud kontrollide koguarvu olulist vähenemist reisilaevadel (kategooria, mis väävlistatistika puhul hõlmab peamiselt kruisilaevu). Sellele järgneb segalastilaevade ja puistlastilaevade kontrollimiste vähenemine. Seevastu konteinerlaevade ja veeremi-reisiparvlaevade kontrollimist on COVID-19 olukord vähem mõjutanud.



EUROOPA

MERESÕIDUOHUTUSE AMETIST

Euroopa Meresõiduohutuse Amet on üks Euroopa Liidu detsentraliseeritud asutustest. Lissabonis asuva ameti eesmärk on tagada kõrgetasemeline meresõiduohutus, meresõiduturvalisus, laevade põhjustatud reostuse vältimine ja tõrje ning nafta- ja gaasirajatiste põhjustatud reostuse tõrje. Selle üldine eesmärk on edendada ELi merendussektori ohutust, puhtust ja majanduslikku elujõulisust.



Lisateabe saamiseks võtke meiega ühendust

Euroopa Meresõiduohutuse Amet

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel +351 21 1209 200 / Faks +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Euroopa Meresõiduohutuse Amet 2021

Fotod: 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.