



A COVID19

HATÁSA

A TENGERI ÁGAZATRA

AZ EURÓPAI UNIÓBAN



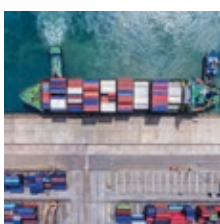
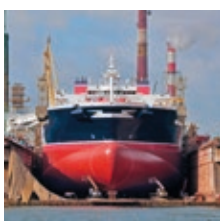
A dokumentum elkészítését részben az Európai Unió – az Európai Tengerügyi és Halászati Alap – finanszírozta





TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés	4
2. Forgalom: kezdeti zavar és normalizálódás	4
3. Globális tengerhasznosítási ágazat	6
4. A tengeri kereskedelem hatása az EU-ban: Jelentős kezdeti hatás, árubeli és földrajzi összetettség, erőteljes helyreállítás	6
5. A szállítmányozási díjak hatása: jelentős ingadozás, „kedvező hatású” időszakokkal szállítmányozási költségek és hajóbevételek	9
6. A Covid19 hatása az EUMS-lobogók alatt közeledő hajókra és az EUMS-hajótulajdonokra: a hosszú távú tendenciák folytatódnak	10
7. A hajógyártásra gyakorolt hatás: az EU üdülési célú hajózási fókusza jelentős zavarokhoz vezet	12
8. Üdülő- és személyhajók: az üdülési célú hajózáásra gyakorolt súlyos hatás és pénzügyi nehézségek, a személyhajózáásra gyakorolt súlyos hatás mérsékelt helyreállással	14
9. Biztonsági és környezetvédelmi ellenőrzések	15



1. BEVEZETÉS

A Covid19-világjárvány példátlan felfutását és globális elterjedését országos lezárások és szigorú utazási korlátozások követték. Emiatt a Covid19 a hajózásra mint globális ágazatra minden területen súlyos hatást gyakorolt, ideértve a tengeri forgalmat, kereskedelmet és így tovább. A pandémia a személyszállító hajóktól a konténerszállító hajókon át az olajszállító tartályhajókig számos szektort érintett.

A koronavírus-világjárvány ma is aktuális, napról napra változó helyzet. Egyelőre nem tudjuk, hogyan fog kinézni a hajózás a Covid19 után, de a pandémiának mély és hosszú távú hatása lehet. Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) ugyanakkor a tengeri forgalom, biztonság és a tengeri környezet szennyezése terén rendelkezik a Covid19 előtti évek (2016–2019) és 2020 adatainak összehasonlításához szükséges információkkal és eszközökkel. Külső vállalkozó segítségével (EMSA/NEG/29/2020. sz. pályázat, amelyet a Clarksons Research nyert el) hozzájutottunk a kereskedelem volumenére és típusára, a rakományokra, valamint a hajózással (és ennek következményeként az európai uniós tengeri szállítási ágazat egészére gyakorolt pénzügyi hatással) kapcsolatos egyéb pénzügyi mutatókra és jelzőszámokra vonatkozó információkhoz.

Ennek eredményeként összegyűltek a világjárvány hajózással gyakorolt hatásaival kapcsolatos adatok. A politikai döntéshozók ezekre az adatokra támaszkodhatnak a helyreállítási intézkedések meghatározása során. A jelentés az EU-28 országait tükrözi, tekintettel arra, hogy az Egyesült Királyság 2020 végéig még az EU tagja volt.

Eltérő megjelölés hiányában az ábrákon és táblázatokon megadott adatokat az EMSA saját rendszerei szolgáltatották. A forgalmi adatok főleg az uniós tengeri információcserérendszerből (SafeSeaNet¹) származnak, és egyes esetekben az LRIT² és a MARINFO³ adataival kombináltuk őket. A világjárvány uniós kikötőkben történő kikötésekre gyakorolt hatásával kapcsolatos információk 2020 júliusa óta már elérhetők az EMSA weboldalán.

Az EU-tagállamokban székhellyel rendelkező tulajdonosok EU-28 lobogói alatt közlekedő hajóinak flottaelemzését a Clarksons Research saját flottaadatbázisának használatával végeztük el. Ugyanezt az adatbázist használtuk a kereskedelmi és szállítmányozási információk, a hajóépítés, javítások és az üdülési célú hajózási ágazat tevékenységeinek egy része tekintetében is.

2. FORGALOM: KEZDETI ZAVAR

ÉS NORMALIZÁLÓDÁS

Mivel a nemzetközi szállítás vezető szerepet tölt be a kereskedelemben, és az utazás, valamint az emberi interakciók függvénye, a Covid19-világjárvány kitörése közvetlenül és közvetetten is érintette a hajózási ágazatot.

A 2016 és 2019 közötti időszak meglehetősen stabil volt, csekély ingadozással. Mindazonáltal, bár 2020 első negyedévében a hajó kikötések száma még a 2019-es adatokhoz hasonló volt, a második negyedévben már jelentős csökkenést (26,5%) regisztráltak. A második negyedév nem sokkal azután kezdődött meg, hogy az Egészségügyi Világszervezet (WHO) pandémiának nyilvánította a Covid19-járványt (2020. március 12.). 2020 harmadik negyedévében 2019-hez képest 9,1%-os csökkenés mutatkozott, a negyedik negyedév azonban 2019-hez nagyon hasonló volt (1,1%-os csökkenés).



1 A 2002/59/EK irányelv a hajóforgalom megfigyeléséről

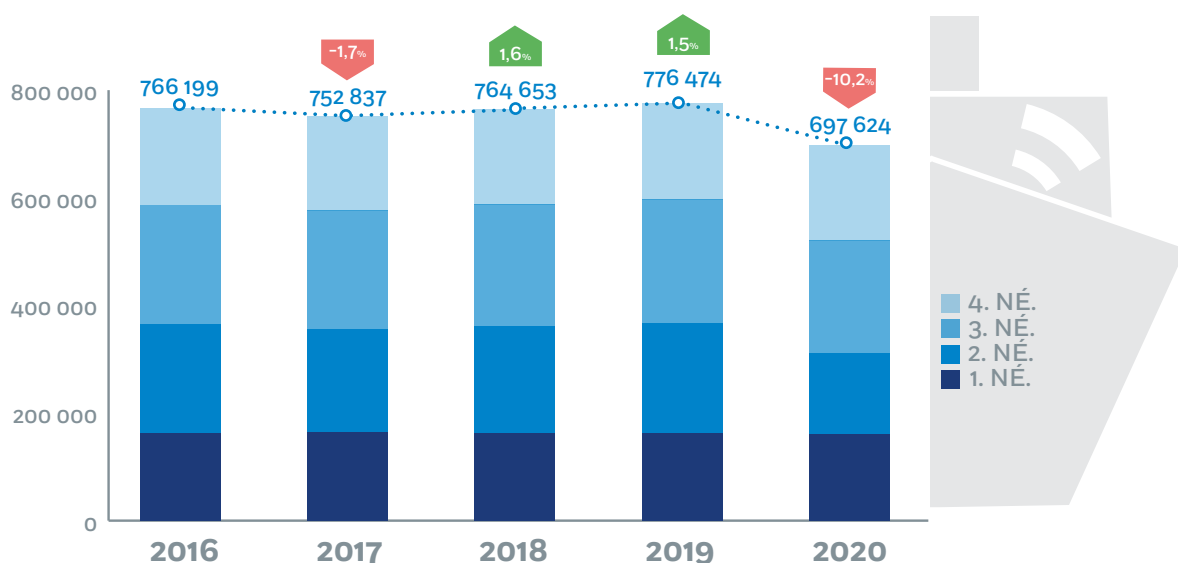
2 Nagy hatósugarú azonosítási és nyomonkövetési rendszer

3 EMSA-adatbázis (kereskedelmi szolgáltatóktól vásárolt információkkal)

A hajótípusonkénti hajókikötések számának vizsgálatával megállapítottuk, hogy a hajókikötések száma 2019 és 2020 között az összes hajótípus esetében csökkent. 2020-ban az egyes típusok közül a legnagyobb hajóforgalom-csökkenés az üdülőhajók (85,8%), a személyszállító hajók (39%) és a járműszállító hajók (22,1%) esetében mutatkozott. Eközben az ömlesztett árut szállító hajók, a vegyianyag-szállító tartályhajók, a konténerszállító hajók, az általános teherhajók, a cseppfolyósított földgázt szállító hajók, az olajszállító tartályhajók, a RoPax és Ro-Ro teherhajók kikötéseinek számában csak kismértékű csökkenés (legfeljebb 5%) volt megfigyelhető.

Franciaországban, Horvátországban, Izlandon és Spanyolországban a hajókikötések száma 2019 és 2020 között több mint 20%-kal csökkent, így ezek a leginkább érintett országok. A kikötések számának e 2019 és 2020 közötti csökkenése az üdülőhajók és a part menti személyszállító hajók forgalmának tudható be, amelyet a válság súlyosan érintett.

A SAFESEANETNEK JELENTETT HAJÓKIKÖTÉSEK SZÁMA



1. ábra: Az SSN-nek jelentett hajókikötések száma 2016 és 2020 között, negyedévenként.

Az uniós tagállamok lobogói alatt közlekedő hajók kikötéseinek teljes száma 2016 és 2019 között minden évben nőtt. 2020-ban azonban 2019-hez képest összességében 3,5%-kal csökkent a kikötések száma, a kapcsolódó teljes bruttó tonnatartalom pedig 11,1%-kal esett vissza. A jelentős csökkenés 2020 második negyedévében, a Covid19-világjárvány európai elterjedésének hatására indult meg, amely számos uniós tagállamot korlátozó intézkedések meghozatalára kényszerített.

2020 harmadik és negyedik negyedévében ugyanakkor ez a tendencia stabilabbnak tűnt, és 2019 azonos időszakaihoz képest váltakozva enyhén negatív (pl. a 3. negyedévben) és pozitív (pl. a 4. negyedévben) eltérések mutatkoztak. Az üdülési célú és a járműszállító hajók esetében a 2019-es év hasonló időszakaihoz képest 2020-ban jelentős eltérések figyelhetők meg.

A Covid19 az üdülési célú hajózási szektort és általában véve a személyszállítást érintette a legsúlyosabban. A világjárvány más ágazatokra is hatással volt, de ezeknél jellemzően a kereskedelem nem állt le. 2020 első felében drámai visszaesést tapasztaltunk, de ezt követően a helyzet fokozatosan javult. Bátran kijelenthetjük, hogy – az üdülőhajókon kívül – a hajózás mostanában visszatér a normális állapotába. A nagy nehézségek ellenére, amelyekkel a hajózásnak szembe kellett néznie, a kereskedelmi hajózási műveletek, a kikötők és más tengeri szállítási szektorok – igazolva az iparág ellenálló képességét – továbbra is működtek, biztosítva az áruk mozgását, valamint bizonyítva, hogy létbiztonságunk szempontjából a tengerhajózás stratégiai fontosságú.



3. GLOBÁLIS TENGERHASZNOSÍTÁSI ÁGAZAT

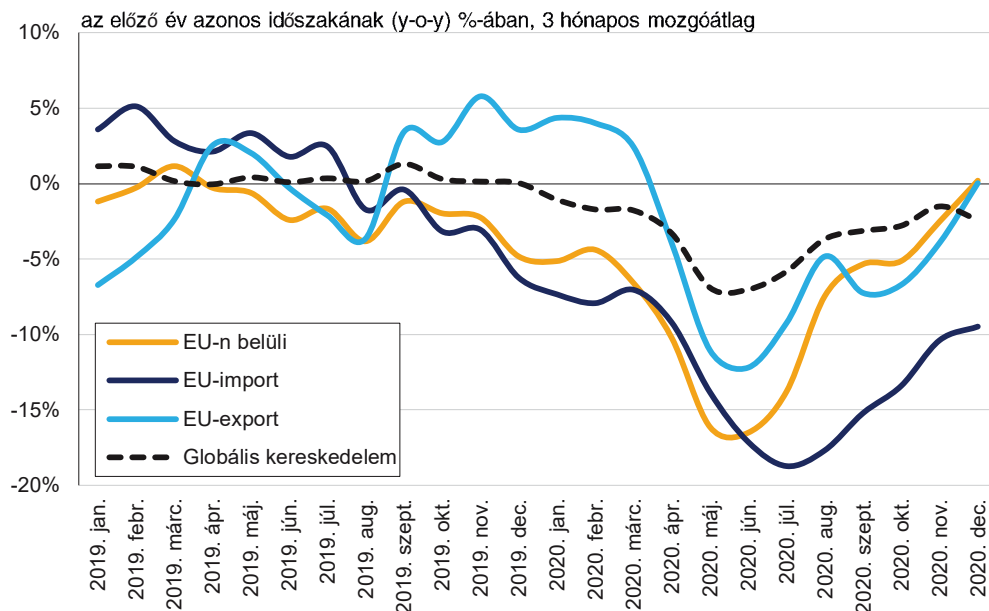
A globális tengeri szállítási ágazat alapvető fontosságú a nemzetközi kereskedelemben, mivel költséghatékony és fenntartható módot kínál számos alapvető árucikk és késztermék jelentős mennyiségeinek szállítására. 2020-ban az éves globális tengeri kereskedelem összesen 11,5 milliárd tonnát (fejenként 1,5 tonnát) tett ki, ami a globális kereskedelem mintegy 88%-a (a 2019-es 85%-hoz képest, mivel a Covid19-világjárvány más szállítási módokra – beleértve a légi, közúti és vasúti szállítást is – nagyobb hatással volt). Az EU a globális tengeri kereskedelem kb. 20%-áért felelős, és tengerhasznosítási ágazatai a hajógyártást illetően viszonylag alulreprezentáltak (a globális teljesítmény mintegy 5%-át kiteve, ami azonban az üdülési célú hajózási szektorra összpontosul), általában véve arányosan teljesítenek a lobogó szerinti államok képviselete (kb. 17%) és a hajójavítás (a globális tevékenység kb. 18%-a) terén, valamint megfelelően reprezentáltak a hajótulajdon (33%, ha pedig Norvégiát és az Egyesült Királyságot is bele vesszük, 39%), a tengerészeti felszerelések, az osztályozás és a hajófinanszírozás szempontjából.

4. A TENGERI KERESKEDELEM HATÁSA AZ EU-BAN: JELENTŐS KEZDETI HATÁS, ÁRUBELI ÉS FÖLDRAJZI ÖSSZETETTSÉG, ERŐTELJES HELYREÁLLÁS

A Covid19-világjárvány hatására 2020-ban a globális tengeri kereskedelem az előző év azonos időszakához (year-over-year, y-o-y) képest – a globális GDP visszaeséséhez hasonló mértékben – 3,6%-kal csökkent. A teljes 2020-as évet nézve a pandémia következtében megroppanó világgazdaság miatt a globális GDP 3,5%-kal esett vissza (forrás: IMF, 2021. január), a globális pénzügyi válságot követő négy negyedévhez viszonylag hasonló arányban (2008. 4. negyedév – 2009. 3. negyedév: -2,5%, IMF). A Covid19-világjárvány, valamint a világgazdaság, a kereskedelmi forgalom és az ellátási láncok ebből fakadó zavarai hatására a globális tengeri kereskedelem (tonnában) a becslések szerint 3,6%-kal esett vissza 2020 folyamán (forrás: Clarksons Research, 2021. február). A tengeren szállított különböző áruk esetében azonban a csökkenés mértéke jelentős eltéréseket mutatott, és a globális tengeri kereskedelemre gyakorolt általános hatás talán nem volt annyira negatív 2020-ban, mint amitől kezdetben sokan tartottak (összehasonlításképpen: a globális tengeri kereskedelem visszaesése [tonnában] 2009-ben 4,0% volt).

Az EU tagállamai által jelentett vámadatok elemzése arra utal, hogy 2019-ben a globális tengeri kereskedelem (11,9 milliárd tonna) 20%-a (2,4 milliárd tonna) az EU-n belüli mennyiségek, valamint az EU és a nem uniós országok közötti import- és exportügyletek kombinációjának volt betudható. A rendelkezésre álló adatok alapján, a becslések szerint az EU tengeri kereskedelme 2020 folyamán (2020 decemberét is beleértve) a globális kereskedelemnél jelentősebb mértékben, 9,3%-kal csökkent, ami 226 millió tonna kereskedelmi „vesztésnek” felel meg. A kereskedelmi mennyiségek

tekintetében a legnagyobb csökkenés a nem uniós országokból az EU-ba irányuló import terén mutatkozott – amely 2020-ban 12,2%-kal esett vissza –, ezt pedig az EU-n belüli kereskedelem (7,1%-os csökkenés ugyanezen időszakban), majd az EU-ból a nem uniós országokba irányuló export követte (4,3%-os csökkenés).



2. ábra: Az uniós tengeri kereskedelem összefoglalása, tonnában, az előző év azonos időszakának (y-o-y) százalékában, 3 hónapos mozgóátlag⁴

Áttekintést készítettünk arról is, hogyan befolyásolta a pandémia az Európából Kínába, valamint Európából az Amerikai Egyesült Államokba (USA) vezető hajózási útvonalakat. A Kínából Európába irányuló forgalom a kikötői megállások száma tekintetében 2016 óta csökken, és ez a csökkenés 2019-re már elérte a 34%-ot. 2020-ban, valószínűleg a Covid19-világjárvány miatt, 62%-kal volt alacsonyabb a forgalom, mint 2016-ban. Ellentétes utazási irányban, az Európából Kínába irányuló forgalom tekintetében a csökkenés mértéke 2016 és 2019 között 26% volt, 2020-ra pedig – 2016-hoz képest – elérte a 65%-ot.

Hasonló áttekintés készült az USA-ba és az USA-ból érkező hajók által kezdeményezett kikötésekről is, hiszen az USA az EU által exportált áruk legfontosabb célállomása.⁵ Az EU és az USA között kereskedő hajók által végrehajtott kikötői megállások száma jóval alacsonyabb, mint az EU és Kína között közlekedő hajók hasonló kikötéseinek száma. Ez azonban nem feltétlenül jelenti azt, hogy az USA-ba irányuló/USA-ból induló, valamint a Kínába irányuló/Kínából induló kereskedelmet összevetve a kereskedelmi volumen és különösen az áruk összértéke alacsonyabb vagy magasabb lenne. Az USA-ból Európába tartó hajók kikötői megállásainak számában 2016 és 2019 között 31%-os csökkenés volt megfigyelhető, amely 2020-ban már 58%-ra nőtt. Ezek a visszaesések az ellenkező irányban, azaz Európából az Egyesült Államok felé irányuló hajózás tekintetében reprezentatívabbak: a csökkenés mértéke 2016 és 2019 között 55%, 2016 és 2020 között pedig 70% volt.

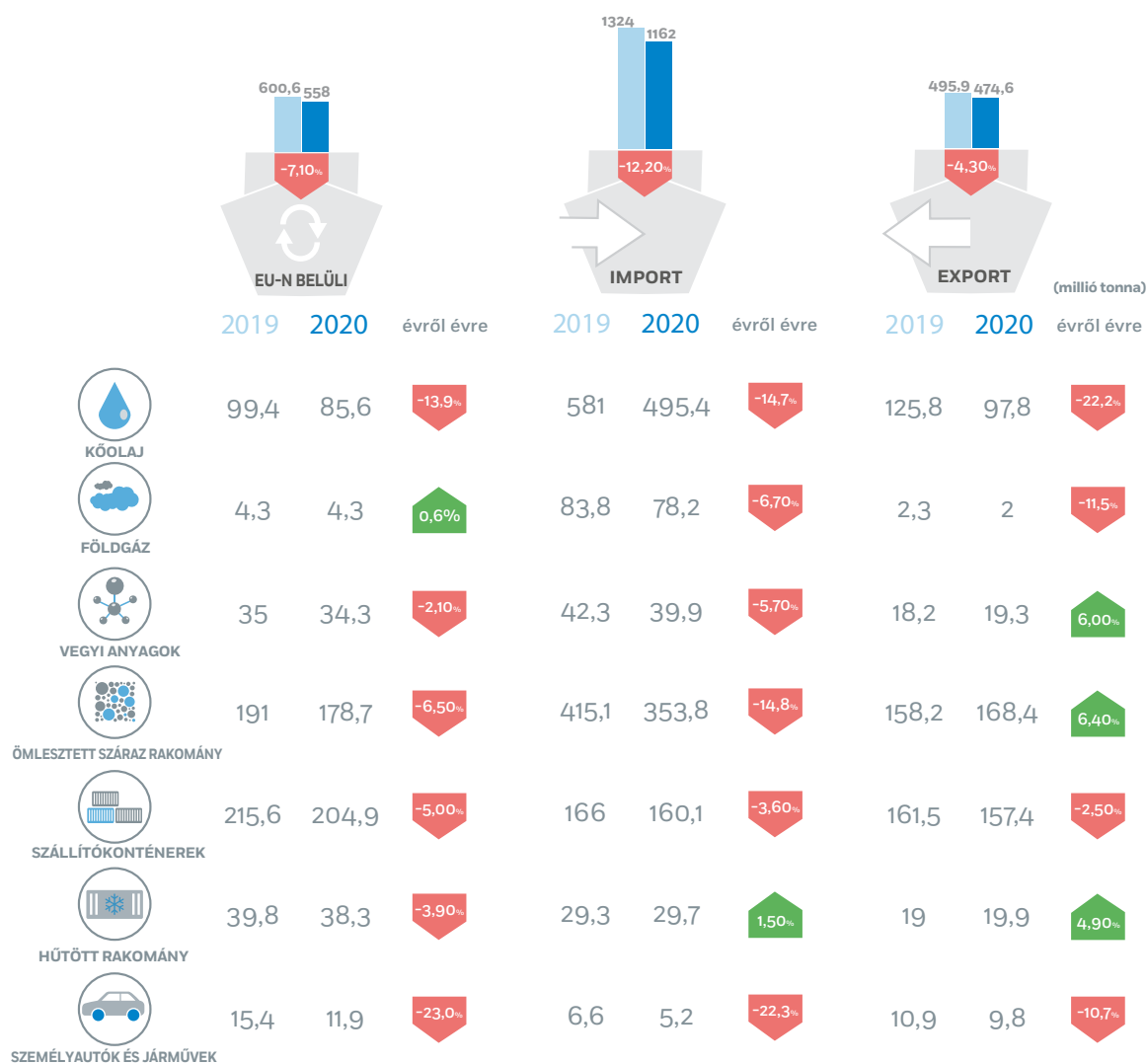
Az ezeken az utakon elmozdított teljes holt súly további elemzése – a kikötések számához hasonlóan – a hordképesség (DWT) csökkenő tendenciáját mutatja. Ennélfogva az adatok arra utalnak, hogy az Európa és az USA, valamint Európa és Kína közötti tengeri útvonalakon bonyolított közvetlen árucseré mértéke 2016 óta csökken, 2020-ban pedig nagyobb visszaesést jegyeztek fel.

⁴ Forrás: Clarksons Research. Az EU vámadatai alapján, 2020 decemberével bezárólag. Az EU-28 országai alapján, Norvégia és Izland kivételével. A globális tengeri kereskedelmi adatok a közzétett havi globális tengeri kereskedelmi növekedési mutató (Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator) alapján, 2021. februári állapot szerint

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



EU-N BELÜLI ÉS KÍVÜLI TENGERI KERESKEDELEM ÁRUCIKKOK SZERINT



3. ábra: EU-n belüli tengeri kereskedelem és külső tengeri kereskedelem (import és export) áruk szerint, millió tonnában⁶

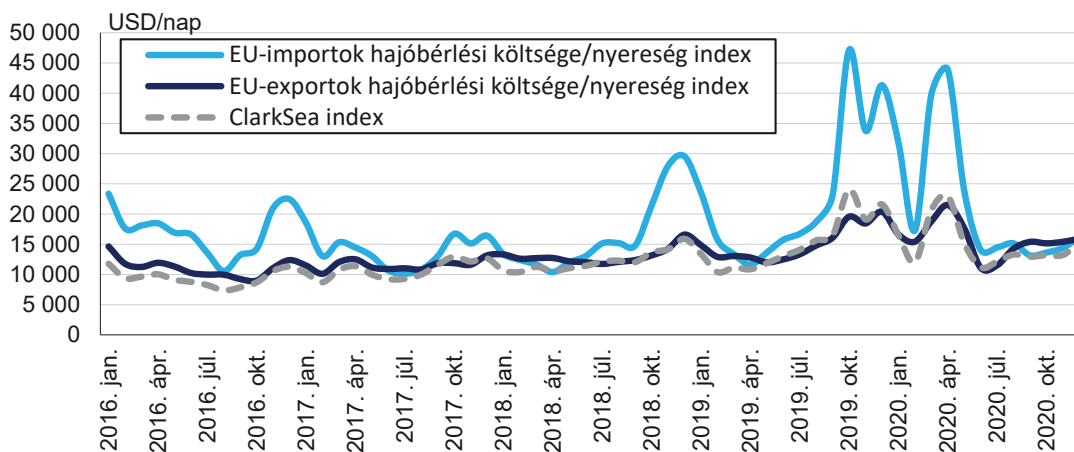
⁶ Forrás: Clarksons Research. Az EU vámadatai alapján, 2020 decemberével bezárólag. Az EU-28 országai alapján, Norvégia és Izland kivételével. Globális tengeri kereskedelmi adatok becslései, 2021. februári állapot szerint

5. A SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI DÍJAK HATÁSA:

JELENTŐS INGADOZÁS, „KEDVEZŐ HATÁSÚ” IDŐSZAKOKKAL

SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KÖLTSÉGEK ÉS HAJÓBEVÉTELEK

A globális tengeri szállítmányozási és bérlési piacok a Covid19 hatása miatt 2020 folyamán nagymértékű ingadozást és zavart tapasztaltak. A jelentős zavarok ellenére a globális, szegmenseken átnyúló ClarkSea index (amely az átlagos hajóbérlési költség/nyereség értékének mozgásait jelzi a kulcsfontosságú „mennyiségi” hajózási ágazatokban) 2020-ban az előző év azonos időszakához képest átlagosan mindössze 2%-kal csökkent, bár az egyes ágazatok között – amelyek figyelemre méltó egyedi összetettséget mutattak – jelentős eltérések voltak, és számos szektor az év folyamán valamikor „a zavar kedvező hatását” tapasztalta. Különösen 2020 első fele volt kiemelkedő, amely a ClarkSea index tekintetében – átlagosan 16 373 USD/nap értékkel – az elmúlt évtized legjobb féléve volt, bár az év második felében az átlag napi 13 304 USD-re esett vissza. Az első féléves „csúcs” általánosságban az „úszó tároló” tartályhajók iránti kereslet megugrásának volt köszönhető, mivel a Covid19-hez kapcsolódó „korlátozások” globálisan az olajtöbblet gyors felhalmozódásához és olajpiaci kontangóhoz vezettek.



4. ábra: EU-n kívüli hajóbérlések költsége/nyereség index⁷

Az EU hajózási piacának tendenciái nagyjából a globális trendekhez hasonlóak voltak. Az EU-n kívüli importot bonyolító hajók nyereségindexe 2020-ban átlagosan napi 21 470 USD volt, ami csak 6%-kal volt a 2019-es átlag alatt, bár az év során jelentős eltérések mutatkoztak. Az EU-n kívüli importot bonyolító hajók nyereségindexe (havi szinten) áprilisban tetőzött 43 876 USD/nap értéken, és 2020 első felében átlagosan 28 439 USD/nap volt – amihez hozzájárult a tartályhajók költség/nyereség értékének „csúcsa” –, mielőtt 2020 második felében átlagosan 49%-kal, 14 506 USD-re csökkent az év első hat hónapjához képest, mivel a tartályhajó-piacok annak ellenére zuhantak, hogy a konténerszállító hajók és a földgázzállítók költség/nyereség aránya jelentősen növekedett az év későbbi szakaszában.

Az EU-n kívüli exportot bonyolító hajók nyereségindexe átlagosan 15 732 USD volt, ami 2019-hez képest 4%-kal magasabb érték, és a Covid19-világjárvány hatásai ellenére 18%-kal meghaladja a 2016–2020-as átlagot. 2020 második felében azonban visszaesés volt tapasztalható, a többletexporthoz kapcsolódó EU-s hajók bérlésköltség/nyereség indexe 13%-kal alacsonyabb, átlagosan 14 615 USD/nap volt az első félévi 16 849 USD-hez képest, bár 2020 vége felé ismét határozott növekedés volt a konténer- és földgázzállítás terén.

⁷ Forrás: Clarksons Research

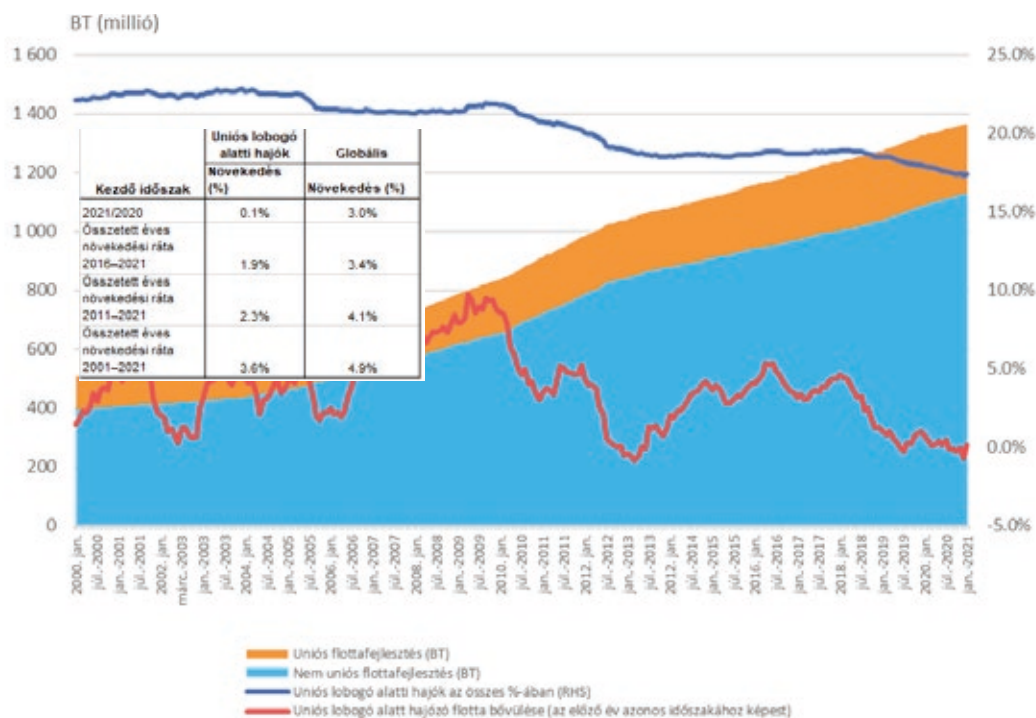


6. A COVID19 HATÁSA AZ EUMS-LOBOGÓK ALATT

KÖZELEDŐ HAJÓKRA ÉS AZ EUMS-HAJÓTULAJDONOKRA:

A HOSSZÚ TÁVÚ TENDENCIÁK FOLYTATÓDNAK

2020 végén az EU-28 lobogói alatt hajózó flotta összesen 9177 hajóból állt, együttesen 238 millió bruttó tonnatartalommal (BT), ami tonnatartalom szempontjából a globális flotta 17%-át képviselte. Az EU-28 lobogói alatt hajózó flotta 2020-ban a BT tekintetében mindössze 0,1%-kal nőtt, ami jelentősen elmarad a globális flotta 3,0%-os növekedésétől. Ez nagyjából a Covid19-világjárvány előtt megfigyelt tendenciák folytatása volt, és az EU-28 lobogói alatt hajózó flotta 5 éves összetett éves növekedési rátája (compound annual growth rate, CAGR) 1,9%-ot tett ki, szemben a globális flotta 3,4%-ával. Általánosságban elmondható, hogy az EU-28 lobogói alatt hajózó flotta az EU-tagállamok földrajzi adottságai és a közöttük lévő számos sziget miatt jól reprezentált a Ro-Ro szállítmányozási szegmensben (a globális Ro-Ro tonnatartalom 58%-a valamelyik EU-tagállam lobogója alá tartozik) és a személyszállítási szektorban (az üdülési célú hajók és a személyhajók tonnatartalmának 40%-a szintén az EU-28 lobogói alá tartozik), de a tonnatartalom tekintetében a teljes flotta 76%-át továbbra is a tartályhajók, az ömlesztettáru- és a konténerszállító hajók teszik ki.

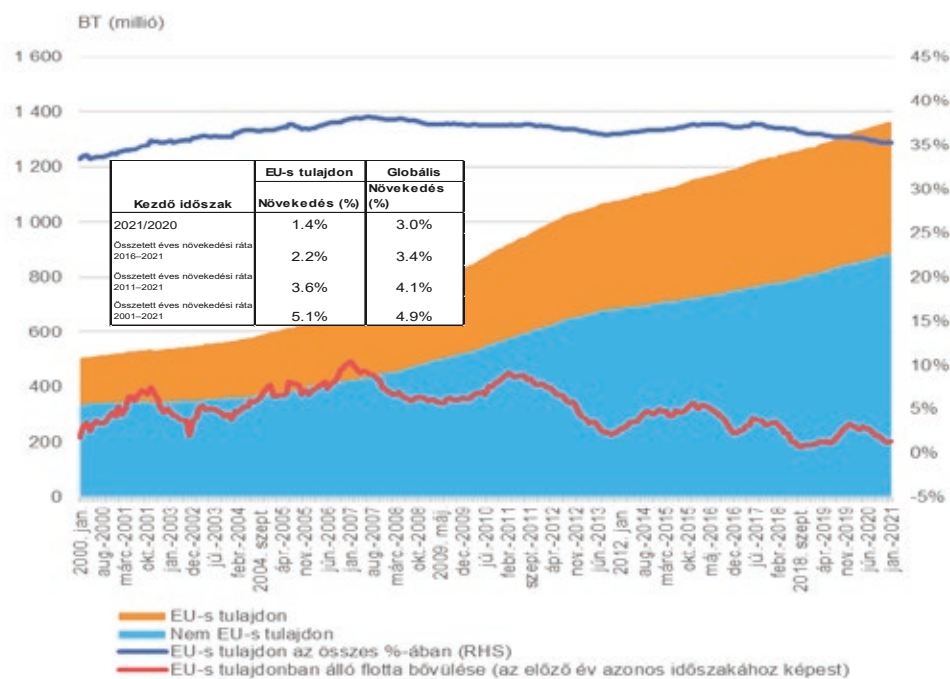


5. ábra: Az EUMS lobogója alatt hajózó flotta hosszú távú flottafejlesztése⁸

⁸ Forrás: Clarksons Research

Egyébiránt az EU-ban székhellyel rendelkező tulajdonosok tulajdonában lévő flotta 2020 végén 15 355 hajóból állt, együttesen 482 millió BT-vel, ami a globális tonnatartalom 33%-a. Az EU-28 lobogói alatt hajózó flottához hasonlóan az EU-28 tulajdonában lévő flotta növekedése is – a globális növekedéshez képest – csökkenő tendenciát mutat, és 2020-ban a flotta a globális 3,0%-hoz képest mindössze 1,4%-kal bővült. A flotta növekedése ugyanakkor tagállamonként változó: a görög tulajdonú flotta (Görögország a legnagyobb tulajdonos) közelmúltbeli és múltbeli növekedése erős volt, a német tulajdonosok (Németország a második legnagyobb uniós tulajdonos nemzet) flottája azonban tartósan csökken. Az EU-28 rendelésállománya (a fennálló hajórendelések teljes száma) 2020 végén a flottakapacitás 5,9%-át tette ki, szemben a globális 8,5%-kal.

A személyhajók kivételével az EU-28 lobogói alatt hajózó és saját tulajdonú flottákat általában nemzetközi kereskedelmi útvonalakon vetik be, ennél fogva ezek ki vannak téve a nemzetközi szállítmányozási és bérlési piacoknak. A hajómozgások elemzése azt mutatja, hogy 2020 folyamán az EU-tagállamok lobogói alá tartozó tonnatartalom 87%-a és az EU-tagállamok tulajdonában álló tonnatartalom 92%-a nemzetközi kereskedelemben volt érintett, és a Covid19 előtti és utáni bevetési sémákban alig volt eltérés. A kikötői megállásokat illetően az EU-28 lobogói alatt közlekedő / az EU-28 tulajdonában álló hajók 2020-ban 13%-os, illetve 12%-os csökkenést regisztráltak a kikötések számában, szemben a globális 8%-kal – ez a különbség az üdülési célú hajók és a személyhajók tonnatartalmának az EU-28 lobogói alatt közlekedő és az EU-28 tulajdonában álló hajók közötti nagyobb részarányát tükrözi.



6. ábra: Az EUMS tulajdonában álló flotta hosszú távú flottafejlesztése⁹

Ha a tevékenységet hajónként vizsgáljuk, akkor a Covid19 közvetlen hatása az üzemeken kívül lévő hajókra nézve is megvizsgálható. A csúcson, az országos korlátozások első hulláma idején a tonnatartalom szempontjából az EU-28 lobogói alatt hajózó flotta 9%-a volt használaton kívül (2020 júniusában), míg 2020 elején ez az érték mindössze 3% volt. Hasonlóképpen, 2020 júniusának végén az EU-28 tulajdonában lévő flotta 6,5%-a volt használaton kívül, ami megközelítőleg az év eleji szint duplája.

9 Forrás: Clarksons Research. Megjegyzés: RHS = jobb oldali tengely

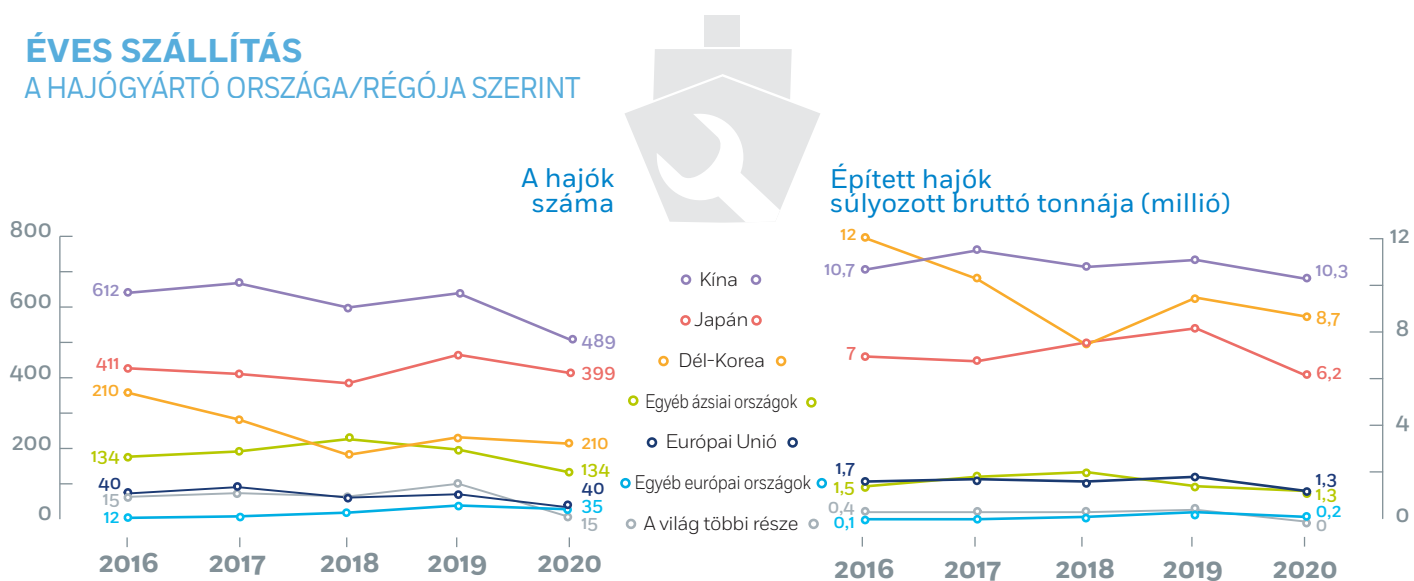


7. A HAJÓGYÁRTÁSRA GYAKOROLT HATÁS: AZ EU ÜDÜLÉSI CÉLÚ HAJÓZÁSI FÓKUSZA JELENTŐS ZAVAROKHOZ VEZET

Globális szinten a pandémia kihívásokkal teli évhez vezetett: az új hajókra vonatkozó megrendelések több mint 30%-kal csökkentek (részben a „zöld” technológiai bizonytalanságok miatt is), noha a gyártási teljesítményt viszonylag jól kezelték – az a 2019-es szint 85%-a volt. Az EU-s hajógyártást azonban az üdülőhajók építésére való összpontosítás miatt a világvárvány súlyosan érintette.

Az uniós hajógyárak globális piaci részesedése 2020-ban az új építési teljesítmény tekintetében CGT (kompenzált bruttó tonna, a hajógyári munkamennyiség mérőszáma) szerint 4,6% volt a 2019-es 5,7%-kal szemben. A 2020-as tevékenység csökkenése részben összefüggésben állt az üdülési célú hajók szállításának visszaesésével, ami 2020-ban bruttó tonnatartalommal kifejezve 34% volt (szemben az összes hajótípus 15%-os globális csökkenésével); az üdülőhajók új megrendelése 2019-hez képest 98%-kal estek vissza (globálisan ez 34% volt). A világvárvány előtt az üdülési célú hajózási iparágat sikeresztorinak tekintették Európában: az uniós hajógyárak piaci részesedése több mint 90% volt. 2020 végén (az összesen megrendelt 182 hajó közül) 94 üdülőhajó volt megrendelve az EU hajógyáraiban (Norvégiát és Izlandot is beleértve), összesen körülbelül 60 milliárd USD értékben.

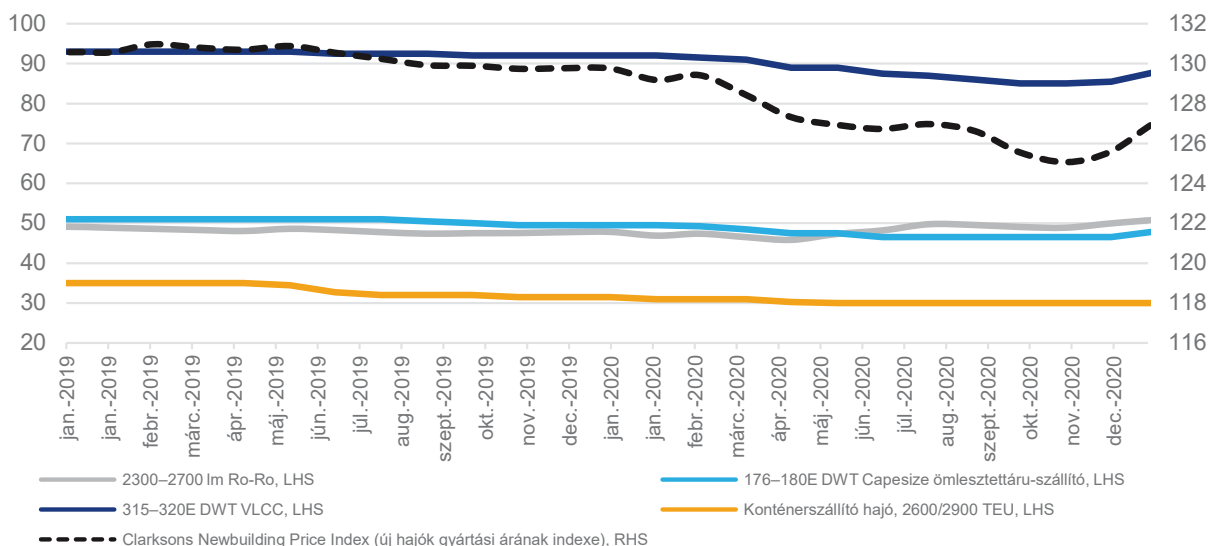
ÉVES SZÁLLÍTÁS A HAJÓGYÁRTÓ ORSZÁGA/RÉGÓJA SZERINT



7. ábra: Éves szállítás a hajógyártó országa/régiója szerint⁰

⁰10 Forrás: Clarksons Research

A hajó-újrafeldolgozási tevékenység 2020-ban az elmúlt évekkel összevetve viszonylag alacsony maradt. A Covid19-világjárvány terjedését követően egyes hajózási megfigyelők arra számítottak, hogy 2020 folyamán jelentős mennyiségű hajót értékesítenek újrafeldolgozásra. 2020 azonban bruttó tonnatartalomban kifejezve a pénzügyi válság kirobbanása óta a második legalacsonyabb éves hajó-újrafeldolgozási mennyiséget képviselte – a pandémia hajózási piacokra gyakorolt hatása vitathatatlanul kevésbé káros, mint azt kezdetben várták, és a Covid19 miatt bevezetett széles körű korlátozások a hajógyárak újrafeldolgozási tevékenységét is korlátozták. 2020-ban az összes kereskedelmi ágazatban 17,4 millió BT-t adtak el bontásra (az EU-ban 0,1 millió BT-t). Az EU hajó-újrafeldolgozási rendeletének (Ship Recycling Regulation, SRR) 2019 elején történt bevezetését követően a „zöld újrafeldolgozás” még inkább előtérbe került. 2020 folyamán rekordnak minősülő 1,6 millió BT-t adtak el hulladékként török újrafeldolgozóknak, az EU-28 lobogói alatt hajózó üdülési célú és konténerszállító hajók több tulajdonosa pedig úgy döntött, hogy az EU SRR-nek megfelelően „jóváhagyott hajógyárakban” végeztet újrafeldolgozást. Az újrafeldolgozási tevékenység zöme azonban továbbra is az indiai szubkontinensen zajlik, és az EU ebben a térségben egyetlen létesítményt sem hagyott még jóvá.



8. ábra: Új hajók gyártási ára, havi érték (kiválasztott szektorok és Clarksons index)¹¹

A hajójavítási tevékenység 2020-ban viszonylag stabil maradt, annak ellenére, hogy a 2. negyedévben a Covid19 okozott némi zavart. Az uniós hajógyárak a hajójavítás terén nagyobb globális piaci részesedéssel rendelkeznek (2019–2020-ban a tevékenység 17%-a), mint az új hajók gyártása terén (kb. 5%). 2020-ban az uniós hajógyárak bizonyos munkamennyiségét befolyásolta a Covid19-világjárvány kitörését követően a hajógyárakban tapasztalt zavarok és azok bezárása, valamint a speciális felmérések elhalasztása – mindez 2020 második negyedévében tetőzött, amikor a tevékenység körülbelül 10%-kal esett vissza.

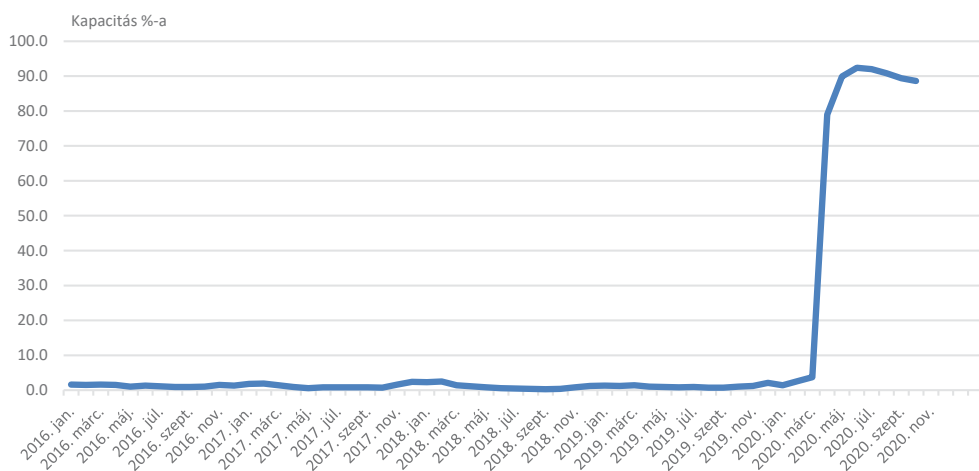
¹¹ Forrás: Clarksons Research. A Clarksons Newbuilding Price Index az új hajók gyártási árának széles körét tartalmazza az ömlesztettáru-szállítókat, a tartályhajókat, a konténerszállító hajókat, a földgázszállítókat és más száraz rakományok szektoraiban, a hordképességben megadott méretük szerint súlyozva. 1988. január = 100.



8. ÜDÜLŐ- ÉS SZEMÉLYHAJÓK: AZ ÜDÜLÉSI CÉLÚ HAJÓZÁSRA GYAKOROLT SÚLYOS HATÁS ÉS PÉNZÜGYI NEHÉZSÉGEK, A SZEMÉLYHAJÓZÁSRA GYAKOROLT SÚLYOS HATÁS MÉRSÉKELT HELYREÁLLÁSSAL

A Covid19-világjárvány kitörése előtt a globális üdülési célú hajózási piac jelentős növekedési fázisban volt, a főként európai hajógyárakban zajló, rekordszintű újhajó-gyártási programnak köszönhető flottabővüléssel évente 30 millió utast ért el. Európa részesedése a globális üdülési célú hajózási piacból mintegy 25%, ami 2019-ben 7,5 millió utast jelentett a tíz évvel korábbi ötmillióhoz képest. A kikötői megállások alapján mérve az uniós üdülőhajók tevékenysége 2020 folyamán – különösen a Covid19 miatt – kb. 85%-kal, a második negyedévben pedig több mint 90%-kal esett vissza, és a flotta több mint 90%-a használaton kívül volt (ez az érték az év elején 2%, 2020 végén pedig még mindig 88% feletti volt), és a helyreállási potenciál a mai napig nagyon korlátozott. A globális üdülőhajó-flotta körülbelül 30%-a az EU-28 lobogói alatt közlekedik (az Egyesült Királyság kivételével a 27%-a), és mintegy 18%-a uniós vállalatok tulajdonában van (az anyavállalat országának szintjén nézve).

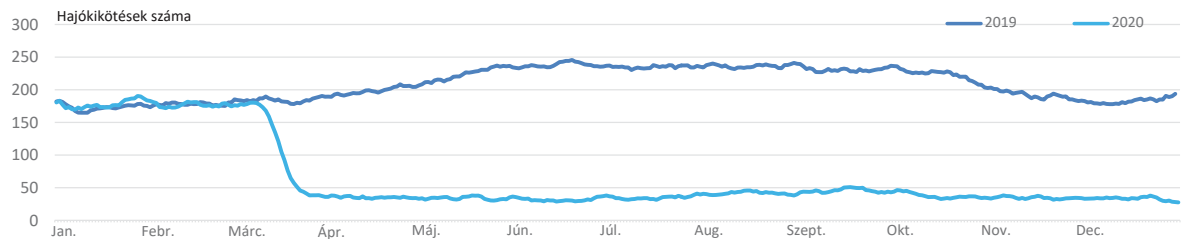
A Covid19-világjárvány példátlan zavarokat okozott a személyhajók globális piacán, bár nem olyan súlyosakat, mint az üdülési célú hajók szektorában, és a helyreállítás egyes jelei is valamivel korábban mutatkoztak. Az EU-28 országokban élő tulajdonosok tulajdonában lévő és az EU-28 lobogói alatt közlekedő hajók a globális személyhajó-tonnatartalom körülbelül 50%-ával túlireprezentáltak. Az uniós személyhajók tevékenysége a kikötői megállások alapján 2020-ban 19%-kal csökkent, de a szektor zavara a második negyedévben az előző év azonos időszakához képest -36%-on tetőzött, ami a 4. negyedévben -10%-ra javult.



9. ábra: Használaton kívüli üdülőhajó-kapacitás a flotta százalékában¹²

¹² Forrás: Clarksons Research.

A pandémia az utasokat szállító hajókat (üdülőhajók, személyszállító hajók és Ro-Ro/ személyszállítók) érintette leginkább. A jelentés szerint az üdülőhajók fedélzetén lévő személyek száma 2020 második negyedévével fokozatosan csökkenni kezdett, és nagyon alacsony szinten maradt, ami főleg a személyzet hajók fedélzetén maradt tagjaival magyarázható. Március közepén, ahogy a koronavírus-járvány egyre nőtt, a világ minden nagyobb üdülőhajó-társasága felfüggesztette az indulásokat, és egyesek csak korlátozott számú hajón és területen kezdtek ismét működni.



10. ábra: Üdülőhajók kikötései globálisan, 2019–2020, 7 napos mozgóátlag¹³

Ez a jelentés megerősíti, hogy a Covid19 az üdülési célú hajózási szegmenst és általában véve a személyszállítást érintette a legsúlyosabban. A járvány más ágazatokra is hatással volt, de ezeknél jellemzően a kereskedelem nem állt le. A nehézségek ellenére a kereskedelmi hajózási műveletek, a kikötők és más tengeri szállítási szektorok továbbra is működtek, biztosítva az áruk mozgását, valamint bizonyítva, hogy a polgárok számára a tengeri szállítási iparág stratégiai fontosságú.

9. BIZTONSÁGI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI ELLENŐRZÉSEK

A 2016–2020 közötti időszakban a kikötő szerint illetékes állam – a Párizsi Memorandum uniós országai és a Tokiói Memorandum tagjai – által végzett ellenőrzési tevékenységek erős hatást gyakoroltak a 2020 második negyedévében lefolytatott ellenőrzések számára. A harmadik és negyedik negyedévben azonban az EU-28 lobogói alatt közlekedő hajók ellenőrzései visszatértek közel a normális szintre. Ugyanakkor megjegyezhető az is, hogy a zár alá vételek száma 2020-ban nem csökkent, ami a zár alá vételt eredményező ellenőrzések magasabb arányához vezetett. Ez bizonyíték lehet arra, hogy a hajózást szabályozó nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek megsértését több esetben észlelték.

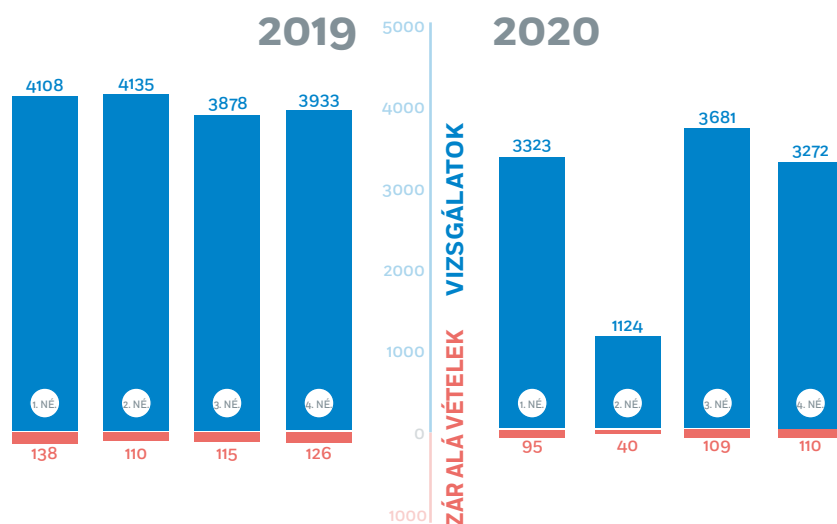
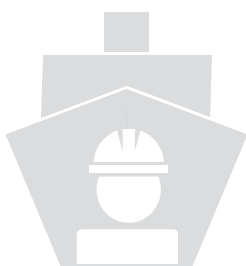
A Párizsi Memorandumhoz tartozó uniós tagállamok által végrehajtott, zár alá vételhez vezető ellenőrzések előfordulása az elmúlt 5 évben meglehetősen stabilnak tűnik, noha az EU-28 lobogói alatt közlekedő hajók esetében a hosszútávú tendencia negatív. Nevezetesen: 2020 folyamán a zár alá vételek arányának növekedése figyelhető meg, ami az ellenőrzés időpontjában nem EU-28 lobogó alatt közlekedő hajók esetében nem jelenik meg. Az EU-28 lobogói alatt közlekedő hajók azonban még ebben a 2020-as romló időszakban is jobban teljesítenek, mint a más lobogók alatt közlekedő hajók.

¹³ Forrás: Clarksons Research. A kikötői megállások adatai a hajók mozgási adatai alapján. A kikötői megállások adatai azon az összes eseten alapulnak, amikor egy hajó belép egy meghatározott kikötői helyre és elhagyja azt, kivéve azokat az eseteket, amikor nem regisztrálták a hajó egy csomónál alacsonyabb sebességgel való haladását, valamint kombinálva az egymást követő eseteket ugyanabban a kikötőben, ahol a hajó nem hagyott puffert alapot a kikötő körül, illetve ugyanazon a napon belül (a kiválasztott hajószektorokban). A kikötői megállások dátuma a kikötőbe való belépés napja.

Ebből az elemzésből egyértelműen látható, hogy a pandémia a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések lehetőségeit is súlyosan befolyásolta a Tokiói Memorandum területén működő tengerészeti hatóságok esetében. Érdekes, hogy a világvárvány az ellenőrzések mennyiségére egész évben hatással volt, nem csak 2020 második negyedében, ahogyan az az EU-ban történt.

Továbbá azt is meg kell említeni, hogy az EU-ban történtekkel ellentétben az EU-28 lobogói alatt közlekedő hajók zár alá vételéhez vezető ellenőrzések 2020-ban jelentősen megfogyatkoztak. Összességében elmondható, hogy a zár alá vételhez vezető ellenőrzések előfordulása az uniós kikötő szerint illetékes államok hasonló adataihoz képest meglehetősen alacsony (1,5% a Tokiói Memorandum ellenőrzései esetében, és 3% az uniós államok által lefolytatott, a Párizsi Memorandumhoz tartozó ellenőrzéseknél).

VIZSGÁLATOK ÉS ZÁR ALÁ VÉTELEK EU-S KIKÖTŐ SZERINT ILLETÉKES ÁLLAMOK ALAPJÁN



11. ábra: Uniós kikötő szerint illetékes államok vizsgálatai és zár alá vételei

Az uniós kikötő szerint illetékes államok által végzett ellenőrzési munkát a „méltányos részesedés” vagy „éves kötelezettségvállalás” szabályozza, amelyet a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekről szóló 2009/16/EK irányelv ír elő. A kötelezettségvállalásról évente állapodnak meg, és az államok az év folyamán teljesítik a kitűzött célt. 2020 második negyedében számos ország egészségügyi hatósága betiltotta az ellenőrzések elvégzését, ami a számok erőteljes általános csökkenéséhez vezetett. A harmadik negyedében a tilalmat részben feloldották, és több tagállam ismét megkezdte az ellenőrzést, még az eredeti megállapodásban szereplő kötelezettségvállaláson túl is. Ez összességében hasonló mennyiségű, de a tagállamok között eltérően megosztó ellenőrzéshez vezetett. A negyedik negyedében minden tagállamban újraindították az ellenőrzéseket, és majdnem elérték a világvárvány előtti szintet. Ennek ellenére a hatás – még 2020 végén is – jelentős.



A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló 391/2009/EK rendelet szerint elismert szervezetek által kiadott, jogszabályban előírt és osztályozási bizonyítványokra vonatkozó információkat az EMSA-alkalmazások tárolják és elemzik. Az adatok azt mutatják, hogy 2020-at az új osztályozási bizonyítványok stabil kibocsátása jellemezte, ahol ezek a bizonyítványok a meghosszabbítási (speciális) felmérések elvégzéséről tanúskodnak. Ez arra utal, hogy a műveleteket a pandémia nem érintette túlságosan. 2020 utolsó negyedévében azonban csökkent az új osztályozási bizonyítvánnyal kibocsátott hajók száma. Ez magyarázható a világjárvány erősebb globális hatásával, vagy esetleg betudható annak, hogy a munkát az év korábbi időszakában végezték el.



Az EMSA megvizsgálta a 2009/18/EK irányelv hatálya alá tartozó tengeri balesetek és események statisztikáit is, amelyeket 2016 és 2020 között jelentettek az EMCIP-nek. Az EMCIP adatai azt mutatják, hogy a balesetek és események teljes száma a 2016–2019 közötti átlagos adatokhoz viszonyítva 2020-ban visszaesett. A csökkenés – valószínűleg a szolgáltatásaik különböző típusai és az elvégzett műveletek miatt – nem homogén minden hajótípus esetében. E tekintetben a személyszállító hajóknál regisztrálták a balesetek számának legjelentősebb csökkenését, ami az üdülési célú hajók tevékenységnek széles körű leállításával magyarázható. A csökkenés a teherhajók esetében a 3. és 4. negyedévben kifejezettebbnek tűnik. A halászhajóknál a 3. negyedévben a balesetek számának hirtelen növekedését regisztrálták. A baleseti esemény típusa szintén vegyes tendenciákat mutat. Általánosságban elmondható, hogy a navigációs balesetek száma csökkent a szóban forgó időszakban, míg az egyéb típusú balesetek száma 2020 egyes negyedéveiben nőtt (pl. az első negyedévben az irányítás és a kapcsolat elvesztése, a harmadik negyedévben tűz, a negyedik negyedévben pedig elárasztás/elsüllyedés miatt).



Az 2018–2019-es (átlagos szám) és 2020-as uniós kénellenőrzési tevékenységek összehasonlítására szintén sor került. 2020 januárjában és februárjában az ellenőrzések száma hasonló szinten volt, mint 2018-ban és 2019-ben. 2020 márciusától azonban az ellenőrzések teljes száma visszaesett. 2020 márciusában a 2018/2019-es ellenőrzéseknek csak a 43%-át végezték el. 2020 áprilisában az ellenőrzések mindössze 10%-át folytatták le. Júniustól azonban fellendülés volt megfigyelhető, és 2020 szeptemberében már 5%-kal több ellenőrzést hajtottak végre, mint 2018–2019-ben.

Az egyes tengeri régiókra eső ellenőrzések teljes számát tekintve a legnagyobb csökkenés (az előző évekkel összehasonlítva) az Északi-tengeren volt megfigyelhető, amelyet a Balti-tenger és kisebb mértékben a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (Sulphur Emission Control Areas, SECA) kívül eső térség követett. A kénellenőrzések során vett üzemanyagminták elemzésének eredményei azt mutatják, hogy bár 2018 óta fokozatosan nőtt a megfelelési szint, 2020-ban ez az emelkedés jelentősebb volt. A hajótípusokat illetően a személyszállító hajóknál (ez a kategória a kénstatisztikák szempontjából főleg az üdülőhajókon végzett ellenőrzéseknek felel meg) 2020-ban a lefolytatott ellenőrzések teljes számában az előző évhez képest jelentős csökkenést tapasztaltak. Ezt az általános teherhajók és ömlesztett árut szállító hajók körében kimutatható csökkenést követte. Ezzel szemben a konténerszállító hajókon és a RoPax hajókon végzett ellenőrzéseket a Covid19-helyzet kevésbé érintette.



TUDNIVALÓK AZ EURÓPAI TENGERÉSZETI BIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉGRŐL

Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség az Európai Unió egyik decentralizált ügynöksége. A lisszaboni székhelyű Ügynökség küldetése a tengeri biztonság, a tengeri védelem, a hajók okozta szennyezés megelőzése és elhárítása, valamint az olaj- és gázipari létesítmények által okozott tengerszennyezéssel kapcsolatos válaszintézkedések magas szintjének biztosítása. Az átfogó célt az EU biztonságos, tiszta és gazdaságilag életképes tengeri ágazatának előmozdítása jelenti.

További információkért lépjen velünk kapcsolatba

Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisszabon
Portugália

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

© Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség 2021

Fényképforrások: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newfocus1/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; IndustryAndTrave/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.