



COVID-19 POVEIKIS ES JŪRŲ SEKTORIUI



Iš dalies finansuojama Europos
Sąjungos lėšomis – Europos jūrų
reikalų ir žuvininkystės fondas





TURINYS

1. Įvadas	4
2. Eismas: Pradinis sutrikimas ir normalizavimas	4
3. Pasaulinė jūrų pramonė	6
4. Poveikis ES jūrų prekybai. Didelis pirminis poveikis, prekių ir geografiniai ypatumai, ekonomikos atkūrimas	6
5. Poveikis krovinių gabenimui. Didelis nestabilumas dėl krovinių transportavimo išlaidų ir laivų pajamų, „sutrikimų kilimo“ laikotarpiu	9
6. COVID-19 poveikis ES valstybių narių vėliavoms ir nuosavybei. Ilgalaikės tendencijos	10
7. Poveikis laivų statybai. ES orientuojantis į kruizus, iškyla medžiagų tiekimo sutrikimo problema	12
8. Kruiziniai ir keleiviniai laivai. Didelis poveikis ir finansiniai sunkumai kruiziniams laivams, didelis poveikis keltų sektoriui, tačiau nuosaikus atsigavimas.	14
9. Saugumo ir aplinkos apsaugos inspektavimas	15

1. ĮVADAS

Dėl COVID-19 ligos pasaulinio protrūkio, šiai ligai plintant precedento neturinčiu mastu, buvo taikomos nacionalinės karantino priemonės ir griežti kelionių apribojimai. Todėl COVID-19 turėjo itin didelį poveikį laivybai, kaip pasaulinei pramonės šakai, visose srityse, pavyzdžiui, jūrų eismo, prekybos ir kt. Taip pat nukentėjo skirtingi sektoriai – nuo keleivinių iki krovinių laivų ir naftos tanklaivų.

Koronaviruso pandemija yra besitęsianti situacija, kuri keičiasi kiekvieną dieną. Kaip laivyba atrodys po COVID-19, dar nežinoma, tačiau pandemija gali turėti didžiulį ir ilgalaikį poveikį. Tačiau Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) turi reikiamą informaciją ir priemones, kuriomis galėtų palyginti metų (2016 m. – 2019 m.) duomenis su 2020 m. duomenimis jūrų eismo, saugumo ir jūrų aplinkos taršos srityse. Padedant išorės rangovui (konkursas EMSA/NEG/29/2020, konkurso laimėtojas – „Clarksons Research“) buvo gauta informacija apie prekybos apimtį ir rūšį, krovinių transportavimo kaštus ir kitus su laivyba susijusius finansinius indeksus ir rodiklius (atitinkamai ir finansinį poveikį visam ES jūrų transporto sektoriui).

Todėl buvo surinkti duomenys, susiję su pandemijos poveikiu laivybai. Politikos formuotojai gali naudoti duomenis kaip pagalbinę priemonę ekonomikos gaivinimo priemonėms apibrėžti. Atskaitoje aptariamos 28 ES valstybės narės, atsižvelgiant į tai, kad iki 2020 m. pabaigos Jungtinė Karalystė vis dar buvo ES narė.

Jei nenurodyta, paveiksluose ir lentelėse pateikti duomenys buvo gauti naudojant siūloma šalinti žodį „pačios“ EMSA sistemas. Eismo duomenys gauti daugiausia iš Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistemos (*SafeSeaNet*) ir tam tikrais atvejais sujungti su LRIT² ir MARINFO³ duomenimis. Nuo 2020 m. liepos mėn. EMSA svetainėje jau skelbiama informacija apie ES uostuose pastebimą pandemijos poveikį įplaukimui į uostus.

Su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų, kurių savininkai yra įsisteigę ES valstybėse narėse, buvo atlikta laivyno analizė naudojantis „Clarksons Research“ laivyno duomenų baze. Ta pati duomenų bazė taip pat buvo naudojama dėl informacijos apie prekybą, krovinių transportavimo kaštus, laivų statybą, remontą ir dėl tam tikros informacijos apie kriuzinių laivų pramonės veiklą.

2. EISMAS: PRADINIS SUTRIKIMAS

IR NORMALIZAVIMAS

Tarptautinis transportas užima pirmą vietą pagal prekybos mainus ir priklauso nuo kelionių ir žmonių sąveikos, todėl COVID-19 protrūkis padarė tiesioginį ir netiesioginį poveikį laivybos pramonei.

Nepaisant kelių nukrypimų, 2016–2019 m. laikotarpis buvo gana stabilus. Tačiau 2020 m. pirmąjį ketvirtį įplaukiančių laivų skaičius buvo panašus į 2019 m. duomenis, tačiau antrąjį metų ketvirtį užregistruotas smarkus sumažėjimas (26,5 %). Antrasis ketvirtis prasidėjo netrukus po to, kai Pasaulio sveikatos organizacija (PSO) COVID-19 protrūkį paskelbė pandemija (2020 m. kovo 12 d.). 2020 m. trečiąjį ketvirtį nustatytas 9,1 % sumažėjimas, palyginti su 2019 m., tačiau 2020 m. ketvirtas ketvirtis buvo labai panašus į 2019 m. (1,1 % sumažėjimas).

1 Direktyva 2002/59/EB dėl laivų eismo stebėsenos

2 Tolimojo laivų identifikavimo ir sekimo sistema

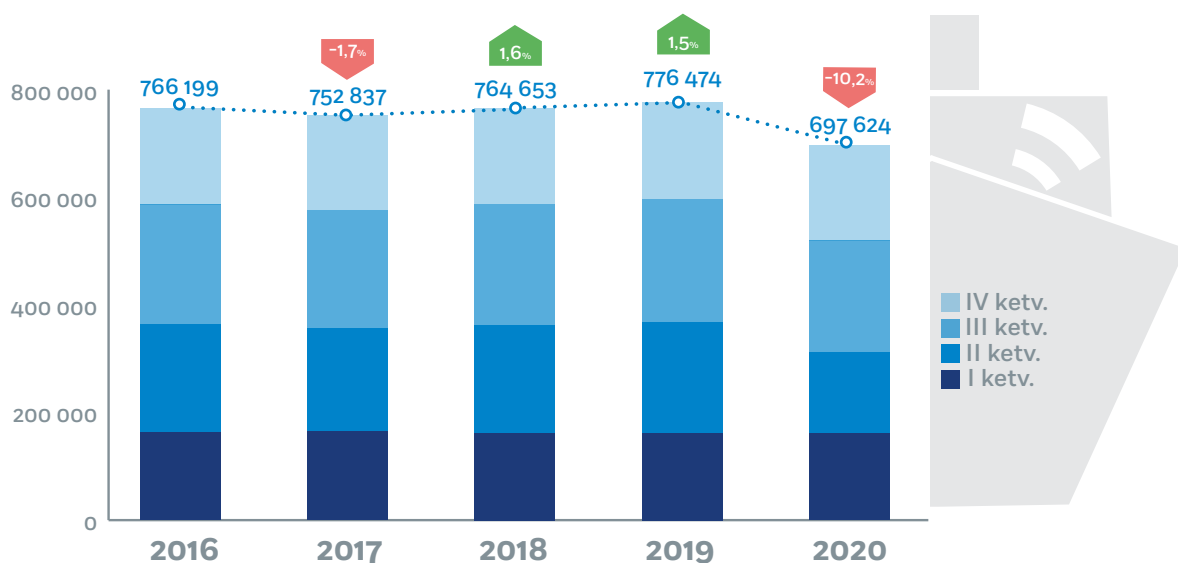
3 EMSA duomenų bazė (surinkta iš komercinių paslaugų teikėjų pirktos informacijos)



Vertinant įplaukiančių laivų skaičių pagal jų tipą, nustatyta, kad 2019–2020 m. sumažėjo visų tipų įplaukiančių laivų skaičius. Kruiziniai, keleiviniai ir transporto priemonių transportavimo laivai yra tie laivų tipai, kurių eismas labiausiai sumažėjo 2020 m. (atitinkamai 85,8 %, 39 % ir 22,1 %). O įplaukiančių burių krovinių laivų, cheminių medžiagų tanklaivų, konteinernežių, generalinių krovinių laivų, suskystintų dujų, naftos tanklaivų, ro-ro keleivinių laivų ir ro-ro krovinių laivų skaičius sumažėjo nedaug (iki 5 %).

2019–2020 m. į Kroatiją, Prancūziją, Islandiją ir Ispaniją įplaukiančių laivų skaičius sumažėjo daugiau nei 20 %, todėl jos tapo labiausiai nukentėjusiomis šalimis. Šis įplaukiančių laivų skaičiaus sumažėjimas per 2019–2020 m. laikotarpį siejamas su kruizinių ir keleivinių pakrančių laivų, kuriems krizė padarė didelį poveikį, eismu.

Į UOSTUS ĮPLAUKIANČIŲ LAIVŲ, APIE KURIUOS PRANEŠTA „SAFESEANET“, SKAIČIUS



1 grafikas Įplaukiančių laivų, apie kuriuos pranešta SSN, skaičius 2016–2020 m. ketvirtį.

Bendras įplaukiančių su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų skaičius 2016–2019 m. kasmet didėjo. Tačiau 2020 m. bendras įplaukiančių laivų skaičius sumažėjo 3,5 %, palyginti su 2019 m., o susijęs bendrasis tonažas sumažėjo 11,1 %. 2020 m. antrąjį ketvirtį prasidėjo didelis mažėjimas, nes dėl COVID-19 protrūkio Europoje plintančio poveikio daugelis ES valstybių narių buvo įpareigosios taikyti izoliavimo priemonės.

Tačiau 2020 m. trečiąjį ir ketvirtąjį ketvirtį ši tendencija buvo stabilesnė, kintanti tarp šiek tiek neigiamos (pvz., III ketv.) ir teigiamos (pvz., IV ketv.), palyginti su tais pačiais 2019 m. laikotarpiais. Palyginti su lygiaverčiais 2019 m. laikotarpiais, 2020 m. labai skiriasi kruizinių ir transporto priemonių vežimo laivų rodikliai.

Kruizinių laivų ir apskritai keleivių gabenimo sektoriams COVID-19 padarė didžiausią poveikį. Poveikis buvo daromas ir kitiems sektoriams, tačiau apskritai prekyba nenutrūko. 2020 m. pirmąjį pusmetį nuosmukis buvo didelis, tačiau vėliau palaipsniui gerėjo. Galima drąsiai teigti, kad šiuo metu laivyba vėl yra įprasta, išskyrus kruizinius laivus. Nepaisant didelių sunkumų, iškilusių laivybos sektoriuje, toliau buvo eksploatuojami komerciniai laivai, vykdoma uostų ir kitų jūrų transporto sektorių veikla – tai patvirtino pramonės atsparumą ir taip buvo užtikrintas prekių judėjimas ir įrodyta strateginė jūrų sektoriaus svarba mūsų pragyvenimo šaltiniams.



3. PASAULINĖ JŪRŲ PRAMONĖ

Pasaulinė jūrų transporto pramonė yra labai svarbi tarptautinei prekybai, nes ji yra ekonomiškai efektyvi ir tvari daugelio būtiniausių prekių ir pagamintos produkcijos vežimo priemonė. 2020 m. bendros metinės pasaulinės prekybos jūra rodiklis siekė 11,5 mlrd. tonų ir 1,5 tonos vienam gyventojui, t. y. apie 88 % pasaulinės prekybos (palyginti su 85 % 2019 m., nes COVID-19 pandemija turėjo didesnę poveikį kitoms transporto rūšims, įskaitant oro, sunkvežimių ir geležinkelių transportą). ES vykdo maždaug 20 % pasaulinės jūrų prekybos, o jos jūrų pramonė laivų statybos sektoriuje užima palyginti menką dalį (apie 5 % pasaulinės produkcijos, tačiau daugiausia dėmesio skiriama kruizinių laivų sektoriui), paprastai tapatūs jos veiklos rezultatai nustatomi pagal su ES valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų skaičių (~17 %) ir laivų remonto sektoriaus veiklą (apie 18 % pasaulinės veiklos) ir gerų rodiklių pasiekama laivų nuosavybės (33 %, o jei būtų įtraukta Norvegija ir Jungtinė Karalystė – net 39 %), laivų įrangos, klasifikavimo ir laivų finansavimo srityse.

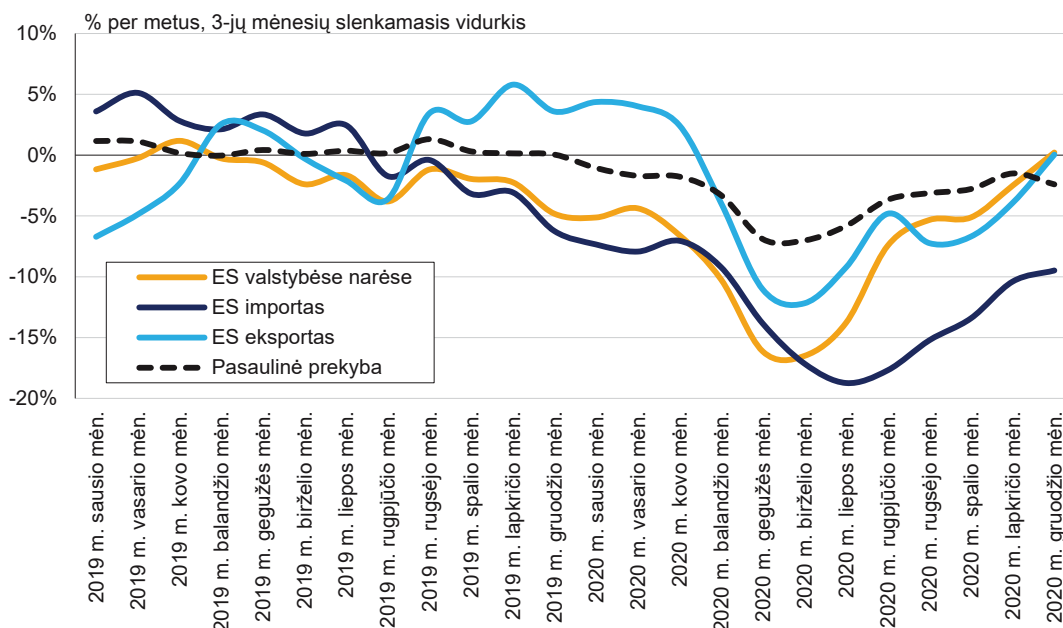
4. POVEIKIS ES JŪRŲ PREKYBAI.

DIDELIS PIRMINIS POVEIKIS, PREKIŲ IR GEOGRAFINIAI YPATUMAI, EKONOMIKOS ATKŪRIMAS

Dėl COVID-19 pandemijos poveikio pasaulinė jūrų prekyba 2020 m. sumažėjo 3,6 % per metus, t. y. panašiai tiek pat, kiek sumažėjo pasaulio BVP. Dėl pandemijos sutrikus pasaulio ekonomikai, per visus 2020 m. pasaulio BVP sumažėjo 3,5 % (šaltinis – TVF, 2021 m. sausio mėn.) – tai palyginti panašus rodiklis reikiai pašalinti kabelį tą, kuris buvo pastebimas keturis ketvirčius po pasaulinės finansų krizės (2008 m. IV ketv.–2009 m. III ketv. – 2,5 %, TVF). Apskaičiuota, kad dėl COVID-19 ir susijusių pasaulio ekonomikos, prekybos srautų ir tiekimo grandinių sutrikimų pasaulinė prekyba jūra 2020 m. sumažėjo 3,6 % (šaltinis – „Clarksons Research“, 2021 m. vasario mėn.). Tačiau labai skyrėsi jūrų transportu gabenamų prekių mažėjimo tempas, o bendras poveikis pasaulinei prekybai jūra 2020 m. galėjo būti ne toks neigiamas, kaip iš pradžių buvo baiminamasi (pasaulinė prekyba jūra 2009 m. sumažėjo 4 %).

Iš ES valstybių narių pateiktų muitinės duomenų analizės matyti, kad 2019 m. 20 % (2,4 mlrd. tonų) pasaulinės prekybos jūra (11,9 mlrd. tonų) sudarė ES vidaus ir ES nepriklausančių šalių importo ir eksporto apimtys derinys. Remiantis iki 2020 m. gruodžio mėn. (imtinai) turimais duomenimis, apskaičiuota, kad 2020 m. ES prekyba jūra gerokai sumažėjo (9,3 %), palyginti su pasauline prekyba, o tai atitinka 226 mln. tonų prekybos sumažėjimą. Didžiausias prekybos apimtys sumažėjimas buvo pastebimas

pagal importą į ES iš ES nepriklausančių šalių, kuris 2020 m. sumažėjo 12,2 %, tuomet pagal ES vidaus prekybą (per tą patį laikotarpį sumažėjo 7,1 %) ir eksportą iš ES į ES nepriklausančias valstybes (4,3 %).



2 diagrama. ES prekybos jūra suvestinė, tonos, % per pastaruosius metus, 3 mėnesių slankusis vidurkis⁴

Taip pat apžvelgta, koks poveikis padarytas laivybos maršrutams iš Europos į Kiniją ir iš Europos į Jungtines Amerikos Valstijas (JAV). Nuo 2016 m. iš Kinijos į Europą įplaukiančių laivų skaičius mažėja, o 2019 m. jis jau sumažėjo -34 %. 2020 m. (labiausiai tikėtina, kad dėl COVID-19 pandemijos) šis sumažėjimas, palyginti su 2016 m., pasiekė -62 %. Priešingos krypties maršrutu – iš Europos į Kiniją – nuo 2016 m. iki 2019 m. šis sumažėjimas siekė -26 %, o 2016–2020 m. pasiekė -65 %.

Panaši analizė atlikta dėl laivų, įplaukiančių į JAV uostus, kurie yra svarbiausia ES⁵ eksportuojamų prekių paskirties vieta, šią frazę galima pašalinti, pagal kontekstą ji nebėra būtina. Jos nepašalinus, reikia keisti sakinio struktūrą. Laivų, vykdančių prekybą tarp ES ir JAV, įplaukimo į uostus skaičius yra daug mažesnis, palyginti su įplaukiančiais laivais, vykdančiais prekybą tarp ES ir Kinijos. Tačiau tai nebūtinai reiškia, kad prekybos apimtys, ypač bendra prekių vertė, yra mažesnė arba didesnė, palyginti su prekyba prekėmis, vežamomis į / iš JAV ir į Kiniją / iš Kinijos. 2016–2019 m., iš JAV į Europos uostus atplaukiančių laivų skaičius sumažėjo 31 %, o 2020 m. – 58 %. Šie sumažėję rodikliai tipiškiesni vertinant juos priešinga kryptimi, t. y. iš Europos į JAV – 55 % 2016–2019 m. ir -70 % 2016–2020 m.

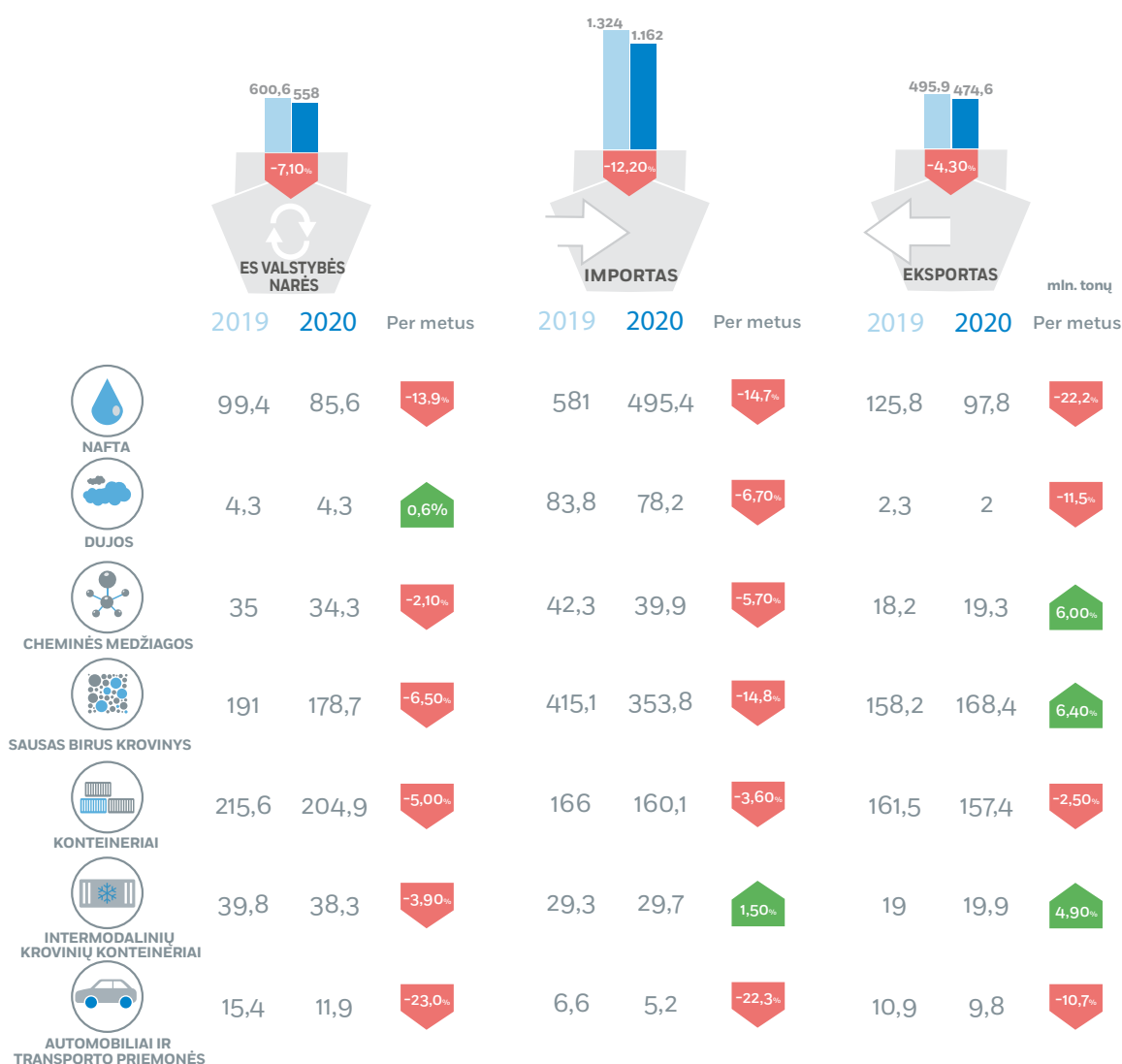
Tolesnė šių reisų bendro dedveito analizė rodo, kad dedveito tonažo (DWT) mažėjimo tendencija panaši į tą, kuri stebėta įlaukimų į uostą skaičiui. Taigi iš duomenų matyti, kad nuo 2016 m. mažėja tiesioginis keitimasis prekėmis tarp Europos ir JAV ir Europos bei Kinijos, o 2020 m. užfiksuotas didesnis sumažėjimas.

⁴ Šaltinis: „Clarksons Research“. ES muitinių duomenų bazė iki 2020 m. gruodžio mėn. imtinai. Pagrindiniai ES 28 valstybių duomenys neapima Norvegijos ir Islandijos. Pasaulinės jūrų transportu vykdomos prekybos duomenų bazėje paskelbtas Mėnesinis pasaulinės jūrų prekybos augimo rodiklis (angl. *Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator*) (2021 m. vasario mėn.)

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



ES VIDAUS IR IŠORĖS PREKYBA JŪRA PAGAL PREKES



3 pav. ES vidaus prekyba jūra ir išorės prekyba jūra (importas ir eksportas) pagal prekes, mln. tonų⁶

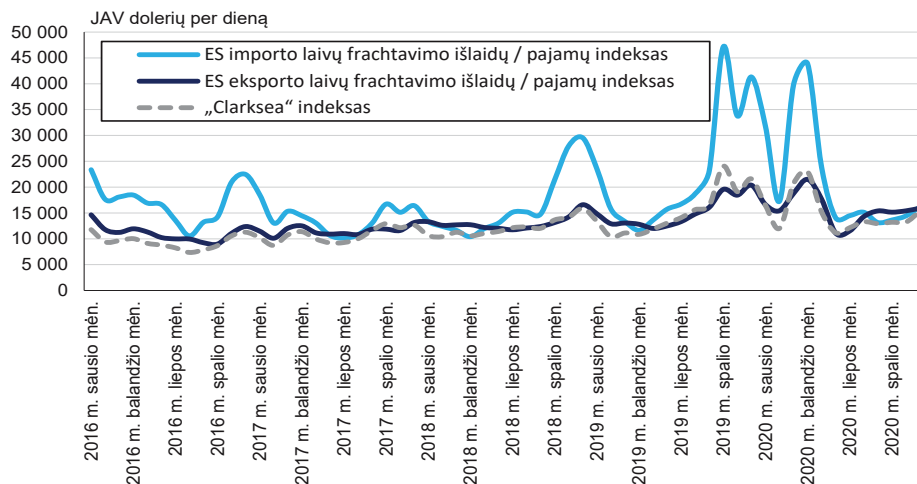
6 Šaltinis: „Clarksons Research“. ES muitinių duomenų bazė iki 2020 m. gruodžio mėn. imtinai. Pagrindiniai ES 28 valstybių duomenys neapima Norvegijos ir Islandijos. Pasaulinės jūrų prekybos duomenų įverčiai nuo 2021 m. vasario mėn.

5. POVEIKIS KROVINIŲ GABENIMUI. DIDELIS

NESTABILUMAS DĖL KROVINIŲ TRANSPORTAVIMO IŠLAIDŲ

IR LAIVŲ PAJAMŲ, „SUTRIKIMŲ KILIMO“ LAIKOTARPIU

Dėl COVID-19 poveikio per visą 2020 m. laikotarpį, pasaulinėje jūrų krovinių transportavimo kaštų (frachtavimo) ir charterių rinkoje atsirado didelių svyravimų ir sutrikimų. Nepaisant didelių sutrikimų, tarptautinis „ClarkSea“ indeksas (rodantis vidutinių laivų frachtavimo sąnaudų / pajamų judėjimą pagrindiniuose laivybos sektoriuose) 2020 m. buvo vidutiniškai tik -2 % mažesnis nei per praėjusius metus, nors buvo didelių skirtumų ir nustatyta akivaizdžiai sudėtinga atskiro sektoriaus padėtis – daugelyje sektorių tam tikru metų momentu padėtis pablogėjo. 2020 m. pirmąjį pusmetį „ClarkSea“ indekso rodiklis buvo geriausias per dešimtmetį (vidutiniškai 16 373 JAV dolerių per dieną), nors antroje metų pusėje vidurkis vėl sumažėjo iki 13 304 JAV dolerių per dieną. Pirmąją pusę iš esmės lėmė išaugęs „plaukiojančių sandėliavimo“ tanklaivių naudojimo paklausos padidėjimas, nes dėl COVID-19 apribojimų visame pasaulyje sparčiai augo naftos perteklius ir naftos kainos, esant kontango situacijai.



4 diagrama. ES išorės laivų frachtavimo kainos / pajamų rodikliai⁷

ES laivybos rinkos tendencijos iš esmės buvo panašios į pasaulines tendencijas. ES išorės importo laivų pajamų indeksas 2020 m. vidutiniškai sudarė 21 470 JAV dolerių per dieną, t. y. tik -6 %, palyginti su 2019 m. vidurkiu, nors per metus jis labai skyrėsi. Balandžio mėn. ES išorės importo laivų pajamų indeksas pasiekė aukščiausią tašką (kas mėnesį) – 43 876 JAV dolerių per dieną, o per pirmąjį 2020 m. pusmetį vidutiniškai siekė 28 439 JAV dolerių per pirmą 2020 m. pusmetį, kartu su tanklaivių išlaidomis / pajamomis, o antrąjį 2020 m. pusmetį sumažėjo iki vidutiniškai 14 506 JAV dolerių, t. y. 49 % mažiau per pirmuosius šešis metų mėnesius, nes tanklaivių rinkose vyko nuosmukis, nepaisant to, kad vėliau tais metais gerokai padidėjo konteinervežių ir dujų tanklaivių sąnaudos / pajamos.

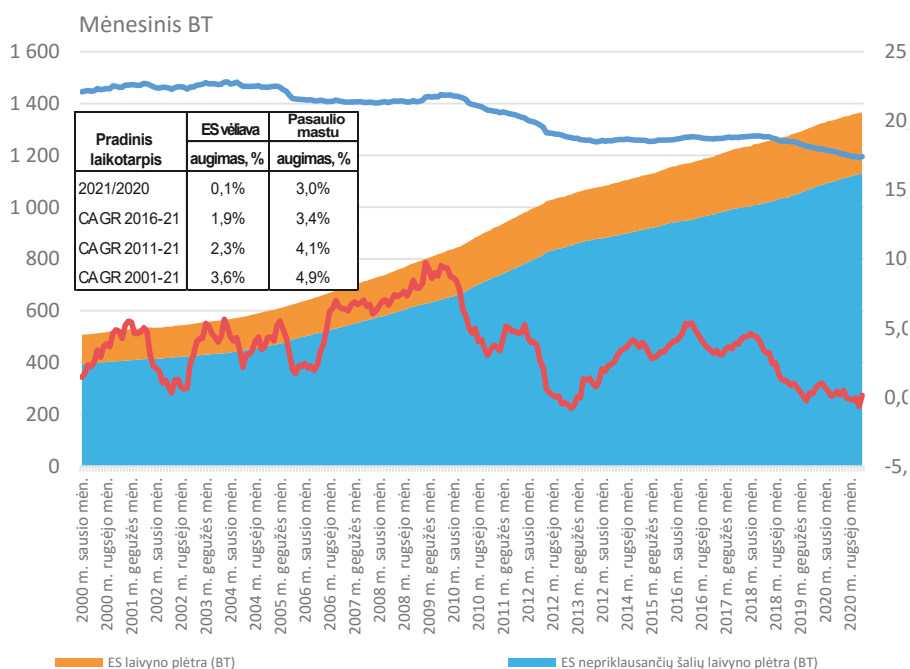
Nepaisant COVID-19 poveikio, ES išorės laivų eksporto pajamų indeksas 2019 m. vidutiniškai padidėjo 15 732 JAV doleriais, t. y. 4 %, ir 18 % viršijo vidutinį 2016–2020 m. lygį. Tačiau antrąjį 2020 m. pusmetį 13 % sumažėjo ES išorės eksporto laivų frachtavimo sąnaudų / pajamų indeksas, t. y. vidutiniškai 14 615 JAV dolerių per dieną, palyginti su 16 849 JAV dolerių per dieną per pirmąjį pusmetį, nors 2020 m. pabaigoje ir vėl smarkiai išaugo krovinių gabenimas konteineriais ir dujų tanklaiviais.

⁷ Šaltinis: „Clarksons Research“



6. COVID-19 POVEIKIS ES VALSTYBIŲ NARIŲ VĖLIAVOMS IR LAIVŲ SAVININKAMS. ILGALAIKĖS TENDENCIJOS

2020 m. pabaigoje su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantį laivyną sudarė 9177 laivai, iš viso 238 mln. BT, t. y. 17 % viso pasaulio laivyno pagal tonažą. 2020 m. su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantis laivynas pagal BT padidėjo tik 0,1%, t. y. gerokai mažiau nei pasaulio laivyno augimo rodiklis (3 %). Iš esmės tai buvo prieš COVID-19 pandemiją stebėtos tendencijos tęsa, kai su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančio laivyno penkerių metų bendras metinio augimo koeficientas (CAGR) buvo 1,9 %, palyginti su 3,4 % pasaulinio laivyno atveju. Paprastai su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančio laivyno pakankamai didelę dalį sudaro ro-ro krovininių gabenimo segmentas (58 % pasaulinio ro-ro laivų tonažo yra vienoje iš 28 ES valstybių narių) ir keleivių vežimo sektoriaus (40 % kruizinių laivų ir keltų tonažo plaukioja su 28 ES valstybių narių vėliavomis) dėl ES geografinių ypatumų ir daugelio salų tarp ES valstybių narių, tačiau 76 % viso laivyno pagal tonažą vis dar sudaro tanklaiviai, birius krovinius gabenantys laivai ir konteinernevežiai.

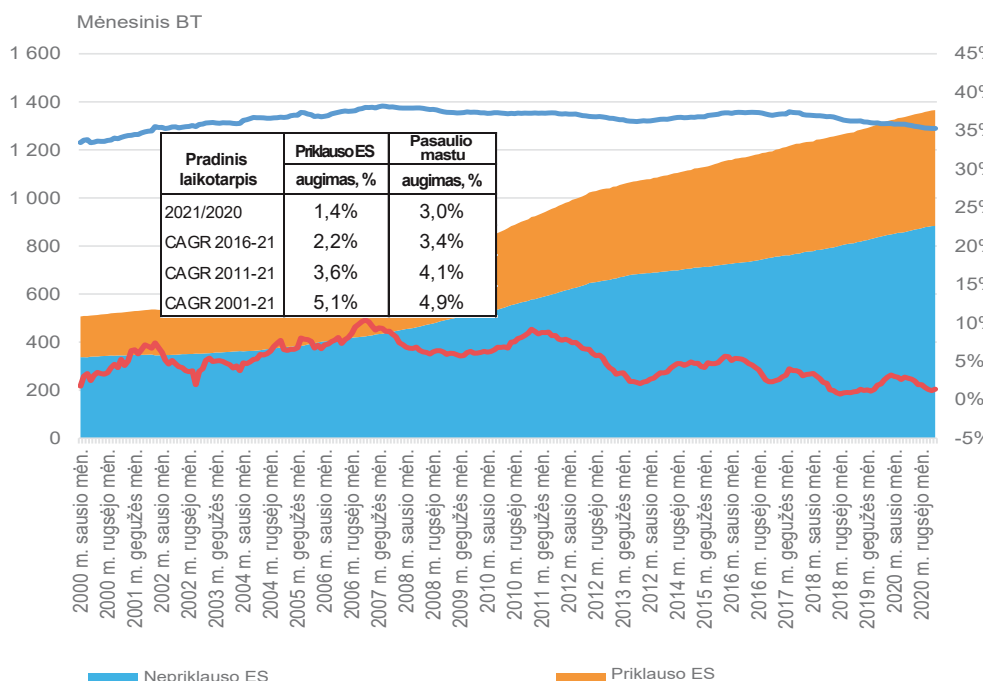


5 grafikas Ilgalais laivyno, plaukiojančio su ES valstybių narių vėliavomis, plėtojimas⁸

⁸ Šaltinis: „Clarksons Research“

Kitose šalyse 2020 m. pabaigoje ES įsisteigusiems subjektams priklausė 15 355 laivai, kurių bendra talpa buvo 482 mln. BT, arba 33 % pasaulinio tonažo. Panašiai kaip ir su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų atveju, 28 ES valstybių narių subjektams priklausančio laivyno augimas, palyginti su pasauliniu augimu, mažėjo, o 2020 m. laivynas padidėjo tik 1,4 %, palyginti su 3 % pasauliniu mastu. Tačiau laivyno augimas valstybėse narėse buvo skirtingas: pastarasis ir istoriškai spartus augimas Graikijos valdomame laivyne (daugiausia nuosavybės teise priklausančių laivų), tačiau ilgalaikis Vokietijoje – antroje pagal dydį ES valstybėje narėje – įsisteigusių laivų savininkų skaičiaus mažėjimas. 2020 m. pabaigoje 28 ES valstybėse narėse užsakymai (visi neįvykdyti laivų užsakymai) sudarė 5,9 % laivyno pajėgumo, palyginti su 8,5 % pasaulio mastu.

Išskyrus keltus, su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantys ir jiems priklausantys laivai paprastai naudojami tarptautiniuose prekybos maršrutuose, todėl dalyvauja tarptautinėse frachtavimo rinkose. Laivų judėjimo analizė rodo, kad 2020 m. 87 % tonažo, kurį sudaro su ES valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai, ir 92 % tonažo, kurį sudaro ES valstybės narės subjektams priklausantys laivai, buvo naudojama tarptautinei prekybai, o dislokavimo modeliai iki COVID-19 ir po jo labai skyrėsi. Vertinant įplaukimus į uostus, į uostus įplaukiančių su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių arba jose įsisteigusiems subjektams priklausančių laivų skaičius 2020 m. sumažėjo 13 % / 12 %, palyginti su 8 % pasaulio mastu; skirtumas atspindi didesnę kruizinių laivų ir keltų tonažo dalį tarp su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių ir jose įsisteigusiems subjektams priklausančių laivų.



6 grafikas Ilgalaikis laivyno, plaukiojančio su ES valstybių narių vėliavomis, plėtojimas⁹.

Tiriant kiekvieno laivo veiklą taip pat galima išnagrinėti tiesioginį COVID-19 poveikį neplaukiančiam laivui. Pasiekus aukščiausią tašką, per pirmąją nacionalinio izoliavimo bangą 9 % su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų, vertinant pagal tonažą, buvo neeksploatuojami (2020 m. birželio mėn.), palyginti su vos 3 % 2020 m. pradžioje. Be to, 2020 m. birželio mėn. pabaigoje 6,5 % 28 ES valstybių narių laivyno buvo neeksploatuojama, t. y. maždaug dvigubai daugiau nei metų pradžioje.

9 Šaltinis: „Clarksons Research“. Pastaba: RHS = dešinioji šoninė ašis



7. POVEIKIS LAIVŲ STATYBAI. ES ORIENTUOJANTIS

Į KRUIZUS, IŠKYLA MEDŽIAGŲ TIEKIMO

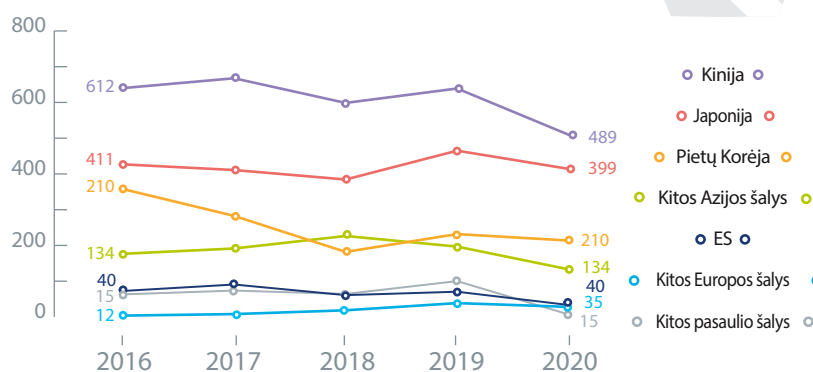
SUTRIKIMO PROBLEMA

Pasaulio mastu dėl pandemijos metai buvo sudėtingi – naujų laivų užsakymų sumažėjo daugiau kaip 30 % (taip pat iš dalies dėl „žaliųjų“ technologijų neapibrėžtumo), nors gamyba buvo palyginti gerai valdoma – 85 % 2019 m. lygio. Tačiau ES laivų statybai didelį poveikį padarė tai, kad daugiausia dėmesio skirta kruizinių laivų statybai.

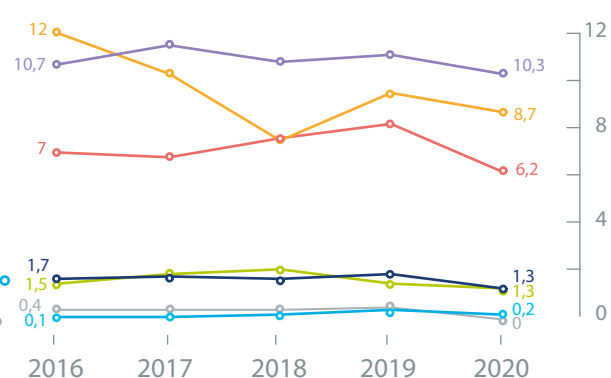
ES laivų statyklų pasaulinė rinkos dalis, palyginti su CGT (kompensuojamas bruto tonažas – laivų statyklos darbo apimtys matas), 2020 m. sudarė 4,6 %, palyginti su 5,7 % 2019 m. 2020 m. veiklos sumažėjimas iš dalies buvo susijęs su kruizinių laivų tiekimo sumažėjimu, kuris pagal BT 2020 m. sumažėjo 34 % (palyginti su 15 % visų laivų tipų sumažėjimu), o naujų kruizinių laivų užsakymų skaičius 2019 m. sumažėjo 98 % (34 % visame pasaulyje). Prieš pandemiją buvo laikoma, kad kruizinių laivų sektoriuje Europoje pasiekta gerų rezultatų, o ES laivų statykloms teko daugiau kaip 90 % rinkos dalies. 2020 m. pabaigoje ES laivų statyklose (įskaitant Norvegiją ir Islandiją) buvo užsakyti 94 kruiziniai laivai (iš viso iš 182 laivai), kurių bendra naujų laivų vertė – apie 60 mlrd. JAV dolerių.

METINIAI PRISTATYMAI PAGAL STATYTOJO ŠALĮ / REGIONĄ

Laivų
skaičius



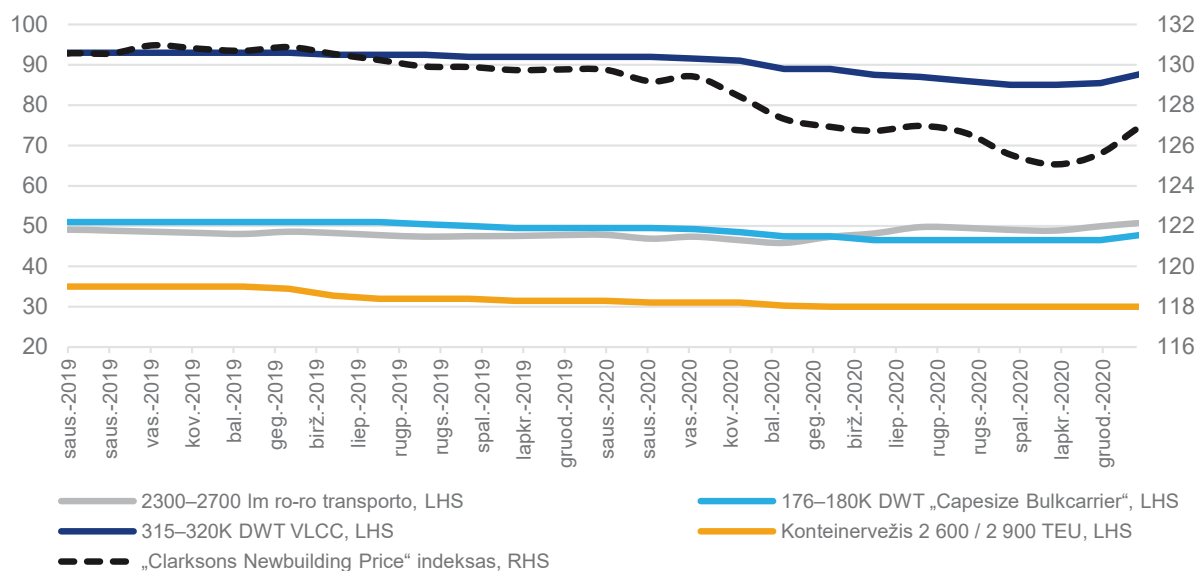
Pastatytų laivų CGT



7 grafikas Metiniai pristatymai pagal statytojų šalį / regioną¹⁰

¹⁰ Šaltinis: „Clarksons Research“

Palyginti su pastaraisiais metais, 2020 m. laivų perdirbimo veikla išliko palyginti neaktyvi. Po COVID-19 pandemijos plitimo kai kurie laivybos apžvalgininkai tikėjosi, kad 2020 m. perdirbimui bus parduota daug laivų. Tačiau iš 2020 m. rodiklių matyti, kad pagal BT metinę laivų perdirbimo apimtį buvo antra pagal žemiausią lygį nuo finansų krizės, per kurią pandemijos poveikis laivybos rinkoms tikriausiai nebuvo toks žalingas, kaip iš pradžių tikėtasi, ir plačiai paplitusių su COVID-19 susijusių apribojimų, ribojančių perdirbimo laivų statyklų veiklą, pradžios. 2020 m. per visą prekybinės laivybos sektorių, supjaustymui buvo parduota 17,4 mln. BT (0,1 mln. BT ES). 2019 m. pradžioje pradėjus taikyti ES laivų perdirbimo reglamentą, ekologiško perdirbimo svarba toliau didėjo. Pranešta, kad 2020 m. Turkijos perdirbėjams metalo laužui buvo parduotas rekordiškai didelis kiekis – 1,6 mln. BT, o keli su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių kruizinių laivų ir konteinervežių savininkai nusprendė juos perdirbti patvirtintose laivų statyklose pagal ES Laivų perdirbimo reglamentu nustatytas priemones. Tačiau didžioji dalis perdirbimo veiklos vis dar vykdoma Indijos žemyno dalyje ir ES dar nepatvirtino nė vienos šio regiono įmonės / gamyklos.



8 grafikas Mėnesinės naujos statybos kainos (atrinktas sektoriaus ir „Clarksons“ indeksas)¹¹

Laivų remonto veikla 2020 m. išliko palyginti stabili, nepaisant kai kurių su COVID-19 susijusių sutrikimų II ketv. ES laivų remonto įmonėms tenka didesnė pasaulinės laivų remonto rinkos dalis (17 % veiklos 2019–2020 m.) nei naujų laivų statymui (~5%). 2020 m. tam tikrą darbo apimtį ES laivų statyklose paveikė jų veiklos sutrikdymas / uždarymas ir specialūs tyrimų atidėjimai dėl COVID-19 protrūkio, o aukščiausias taškas pasiektas 2020 m. II ketv., kai veikla sumažėjo maždaug 10 %.

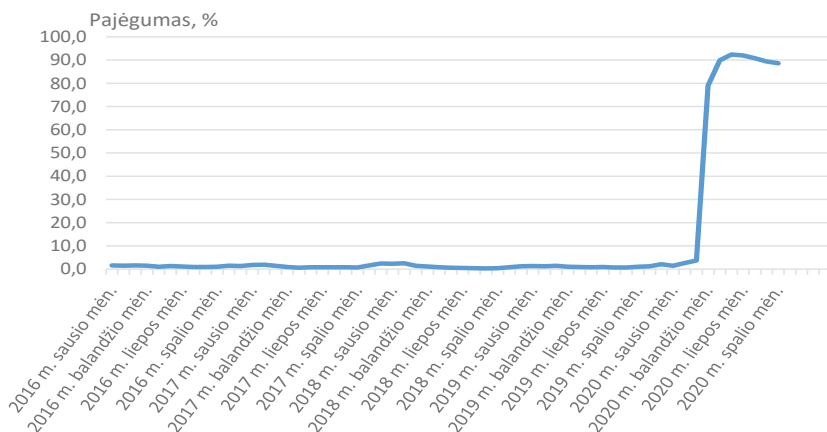
¹¹ Šaltinis: „Clarksons Research“. „Clarksons Newbuilding Price“ indeksas apima įvairias naujų pastatytų laivų kainas sauskrūvių laivų, tanklaivių, konteinervežių, dujų tanklaivių ir kitų sauskrūvių, apskaičiuotas pagal jų dedeito dydį. 1988 m. sausio mėn. = 100.



8. KRUIZINIAI IR KELEIVINIAI LAIVAI. DIDELIS POVEIKIS IR FINANSINIAI SUNKUMAI KRUIZINIAMS LAIVAMS, DIDELIS POVEIKIS KELTŲ SEKTORIUI, TAČIAU NUOSAUKUS ATSIGAVIMAS.

Prieš COVID-19 protrūkį pasaulinė kruizinių laivų rinka sparčiai augo ir pasiekė 30 mln. keleivių per metus rodiklį, o laivyno augimą paskatino naujai statomų laivų programa, daugiausia susijusi su statyba Europos laivų statyklose. Europa užima apie 25 % pasaulinės kruizinių laivų rinkos, kurią 2019 m. sudarė 7,5 mln. keleivių, palyginti su penkiais milijonais prieš dešimt metų. Vertinant pagal į uostus įplaukiančių laivų skaičių, ES kruizinių laivų veiklos mastas dėl COVID-19 per 2020 m. sumažėjo maždaug 85 % ir daugiau kaip 90 % konkrečiai per II ketv., ir daugiau kaip 90 % laivyno tapo neeksploatuojamas (palyginti su 2 % metų pradžioje ir vis dar daugiau kaip 88 % nebuvo eksploatuojama iki 2020 m. pabaigos), o atsigavimo potencialas iki šiol yra labai ribotas. Apie 30 % viso pasaulio kruizinių laivų plaukioja su 28 ES valstybių narių vėliavomis (27%, jei neįskaitoma Jungtinė Karalystė), o apie 18 % jų priklauso ES bendrovėms (patronuojamųjų bendrovių grupės nacionaliniu lygmeniu).

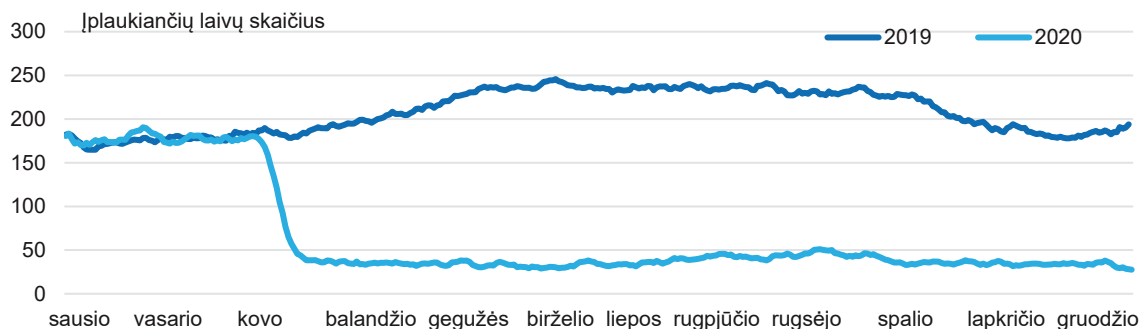
COVID-19 pandemija sukėlė precedento neturinčius sutrikimus pasaulinėje keltų rinkoje, nors ir ne taip smarkiai kaip kruizinių laivų sektoriuje, ir pastebimi jos ankstesnio atsigavimo požymiai. ES 28 valstybių laivų savininkų ir valstybinių vėliavų skaičius apie 50 % viršija viso pasaulio keltų tonazho rodiklį. ES keltų veikla pagal į uostus įplaukiančių laivų skaičių 2020 m. sumažėjo 19 %, tačiau sutrikimų mastas buvo didžiausias (-36 % per praėjusius metus) II ketv. ir pagerėjo iki -10 % IV ketv.



9 grafikas Neįvykusių kruizų kiekis išreikštas procentais nuo laivų skaičiaus¹²

¹² Šaltinis: „Clarksons Research“.

Pandemija labiausiai paveikė keleivius vežančius laivus (kruizinius, keleivinius ir ro-ro/keleivinius laivus). Iš ataskaitos matyti, kad kruizinuose laivuose esančių asmenų skaičius nuo 2020 m. antrojo ketvirčio palaipsniui mažėjo ir išliko labai mažas, jį daugiausiai sudarė laivuose likusios įgulos nariai. Kovo mėn. viduryje, stiprėjant koronaviruso protrūkiui, kiekviena didelė kruizinio transporto bendrovė pasaulyje sustabdė išvykimą, o kai kurie vėl pradėjo vykdyti veiklą naudodami ribotą laivų skaičių ir tik tam tikrose teritorijose.



10 diagrama. Pasaulinis įplaukiančių kruizinių laivų skaičius, 2019–2020 m., 7 dienų slankusis vidurkis¹³

Šioje ataskaitoje patvirtinama, kad kruizinių laivų ir apskritai keleivių gabenimas yra sektoriai, kuriems COVID-19 padarė didžiausią poveikį. Poveikis buvo daromas ir kitiems sektoriams, tačiau apskritai prekyba nenutrūko. Nepaisant sunkumų, toliau buvo vykdoma komercinių laivų veikla, veikė uostai ir kiti jūrų transporto sektoriai, užtikrinant prekių judėjimą ir įrodant strateginę jūrų transporto pramonės svarbą piliečiams.

9. SAUGUMO IR APLINKOS APSAUGOS INSPEKTAVIMAS

Uosto valstybės kontrolės (PSC) inspektavimo veikla, kurią 2016–2020 m. laikotarpiu vykdė Susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės (Paryžiaus SM) pasirašiusios ES šalys ir Tokijo SM narės, rodo didelį poveikį inspektavimui, atliktų per antrąjį 2020 m. ketvirtį, skaičiui. Tačiau trečiąjį ir ketvirtąjį ketvirtį su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų inspektavimas beveik pasiekė normalų lygį. Taip pat galima pažymėti, kad 2020 m. sulaikymų skaičius nesumažėjo, todėl inspektavimui, dėl kurių jie buvo sulaikyti, dalis padidėjo. Tai galėtų būti įrodymas, kad nustatyta daugiau laivybos veiklą reglamentuojančių tarptautinių konvencijų nuostatų pažeidimų.

Per pastaruosius 5 metus ES valstybių narių, kurios yra Paryžiaus SM šalys, atlikto inspektavimo atvejų, po kurių laivai buvo sulaikyti, skaičius, rodos, lieka gana stabilus, nors ilgalaikė su ES 28 valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų tendencija yra neigiama. Visų pirma, pastebėta, kad 2020 m. padidėjo sulaikymų santykis, o inspektavimo metu su ne ES 28 valstybių narių vėliavomis plaukiojantys laivai to nenurodo. Tačiau net ir blogėjančiu laikotarpiu 2020 m. su 28 ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų situacija vis dar yra geresnė nei su kitų šalių vėliavomis plaukiojančių laivų.

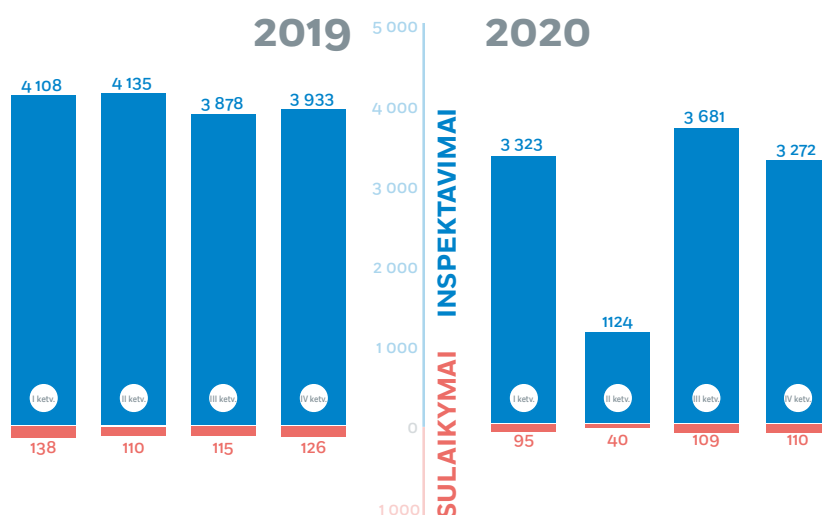
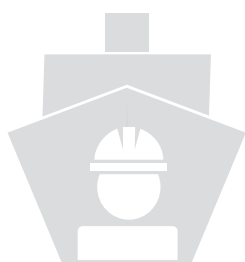
¹³ Šaltinis: „Clarksons Research“. Į uostą įplaukiančių laivų duomenys, grindžiami laivų judėjimo duomenimis.

Duomenys apie įplaukimą į uostą, kai laivas įplaukia į nustatytą uosto vietą ir iš jos išplaukia, išskyrus atvejus, kai laivas neregistruotas kaip plaukiantis mažiau nei 1 mazgo greičiu, ir sujungiant kelis nuoseklius atvejus tame pačiame uoste, kuriame laivas neišvyko iš apsauginės teritorijos aplink uostą, arba tą pačią dieną (pasirinktuose laivų sektoriuose). Įplaukimo į uostą data, atsižvelgiant į įplaukimo į uostą vietą datą.

Iš šios analizės aiškiai matyti, kad pandemija taip pat labai paveikė galimybes jūrų institucijoms Tokijo susitarimo memorandumo rajone atlikti uosto valstybės kontrolės inspektavimus. Įdomu pažymėti, kad poveikis inspektavimų skaičiui buvo daromas visus metus, o ne tik 2020 m. antrąjį ketvirtį, kaip atsitiko ES.

Be to, reikėtų pažymėti, kad, priešingai nei ES, 2020 m. gerokai sumažėjo inspektavimų, po kurių buvo sulaikyti su ES 28 valstybių narių vėliavomis plaukiojantys laivai. Apskritai, palyginti su panašiais ES uosto valstybių duomenimis, inspektavimų, po kurių laivas buvo sulaikytas, skaičius yra gana mažas (1,5 % Tokijo susitarimo memorandume numatytų inspektavimų, palyginti su 3 % Paryžiaus SM numatytų inspektavimų, kuriuos atlieka ES valstybės).

INSPEKTAVIMAI IR SULAIKYMAI PAGAL ES UOSTO VALSTYBĘ



11 grafikas ES uosto valstybės atliekami inspektavimai ir sulaikymai

ES uostų valstybių inspektavimo pastangos reglamentuojamos Direktyvoje 2009/16/ES dėl uosto valstybės kontrolės, nustatant „teisingą dalį“ arba „metinį įsipareigojimą“. Dėl įsipareigojimo susitariama kasmet, o valstybės visus metus laikosi nustatyto tikslo. 2020 m. antrąjį ketvirtį daugelis nacionalinių sveikatos priežiūros institucijų uždraudė atlikti inspektavimus, todėl jų skaičius labai sumažėjo. Trečią ketvirtį šis draudimas buvo iš dalies panaikintas ir kelios valstybės narės pradėjo vėl vykdyti inspektavimus, net ir viršydamos iš pradžių sutartą įsipareigojimą. Dėl to iš esmės buvo dedamos panašios pastangos, tačiau inspektavimų pasiskirstymas valstybėse narėse buvo skirtingas. Ketvirtajame ketvirtyje buvo atnaujinti inspektavimai visose valstybėse narėse ir beveik pasiektas iki pandemijos buvęs lygis. Vis dėlto poveikis yra didelis net ir 2020 m. pabaigoje.



Informacija, apie pripažintų organizacijų išduotus laivo klasės ir kitus teisės aktais nustatytus liudijimus, kuriuos jos išdavė vadovaujantis Reglamentu (EB) 2009/391 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų, buvo išnagrinėta ir saugoma EMSA programose. Iš duomenų matyti, kad 2020 m. buvo nuolat išduodami nauji laivo klasės liudijimai, t. y. buvo užbaigti (specialūs) atnaujinimo tyrimai. Tai rodo, kad pandemija neturėjo pernelyg didelio poveikio laivų eksploatavimui. Tačiau paskutinį 2020 m. ketvirtį sumažėjo laivų, kuriems išduotas naujas klasės liudijimas, skaičius. Tai galima paaiškinti stipresniu pandemijos poveikiu visame pasaulyje arba tuo, kad darbai buvo atlikti anksčiau metų pradžioje.

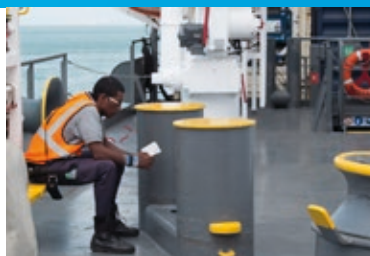


EMSA taip pat išnagrinėjo 2016–2020 m. Europos informacinės bazės apie jūrų laivų avarijas ir incidentus (toliau – EMCIP) pateiktus statistinius duomenis, susijusius su jūrų laivų avarijomis ir incidentais, kuriems taikoma Direktyva 2009/18/EB. EMCIP duomenys rodo, kad 2020 m. bendras avarijų ir incidentų skaičius sumažėjo, palyginti su 2016–2019 m. duomenimis. Šis sumažėjimas nėra vienodas visų tipų laivams, tikriausiai dėl to, kad jais teikiamos skirtingos paslaugos ir vykdomos skirtingos operacijos. Šiuo atžvilgiu keleiviniuose laivuose užregistruotas didžiausias nelaimingų atsitikimų skaičiaus sumažėjimas, kurį galima paaiškinti kruizinių laivų veiklos sustabdymu dideliu mastu. Krovinių laivų atveju nustatytas sumažėjimas labiau pastebimas per III ir IV ketvirčius. III ketv. labai padaugėjo nelaimingų atsitikimų žvejybos laivuose. Nelaimingo atsitikimo tipas taip pat lemia mišrias tendencijas; apskritai per nagrinėjamą laikotarpį laivybos nelaimingų atsitikimų skaičius sumažėjo, o tam tikrais 2020 m. ketvirčiais padaugėjo kitų rūšių avarijų (pvz., I ketv. prarastas valdymas ir kontaktas, gaisras III ketv. ir IV ketv. užtvindymas / laivo sudužimas).



2018–2019 m. (vidutinis skaičius) ir 2020 m. ES buvo lyginama sieros kiekio inspektavimo veikla. 2020 m. sausio ir vasario mėn. inspektavimų skaičius išliko panašus kaip 2018 ir 2019 m. Tačiau nuo 2020 m. kovo mėn. bendras inspektavimų skaičius sumažėjo. Visų pirma, 2020 m. kovo mėn. buvo atlikta tik 43 % 2018–2019 m. inspektavimų. 2020 m. balandžio mėn. buvo atlikta tik 10 % inspektavimų. Tačiau pastebėtas atsigavimas nuo birželio mėn., o 2020 m. rugsėjo mėn. atlikta 5 % daugiau inspektavimų nei 2018–2019 m.

Kalbant apie bendrą inspektavimų skaičių kiekviename jūros regione, šis skaičius labiausiai sumažėjo (palyginti su ankstesniais metais) Šiaurės jūroje, po jos – Baltijos jūroje ir šiek tiek mažiau už sieros išmetimo kontrolės zonų. Degalų mėginių, paimtų per sieros kiekio inspektavimus, analizės rezultatai rodo, kad nors nuo 2018 m. pastebėtas laipsniškas atitikties lygio didėjimas, šis padidėjimas 2020 m. buvo dar didesnis. Kalbant apie laivų tipus, pastebėta, kad, palyginti su praėjusiais metais, 2020 m. labai sumažėjo bendras keleivinių laivų (kurių sieros kiekio statistiniai duomenys daugiausia atitinka kruizinių laivų inspektavimų duomenis) inspektavimų skaičius, palyginti su praėjusiais metais. Po to sumažėjo bendro naudojimo krovininių laivų ir birijų krovininių laivų skaičius. Ir atvirkščiai, konteinervežių ir ro-ro keleivinių laivų inspektavimams COVID-19 padėtis padarė mažesnę poveikį.



APIE EUROPOS JŪRŲ SAUGUMO AGENTŪRĄ

Europos jūrų saugumo agentūra yra viena iš decentralizuotų Europos Sąjungos agentūrų. Lisabonoje įsteigtos agentūros misija – užtikrinti aukšto lygio jūrų saugą, saugumą, laivų taršos prevenciją ir atsaką į ją bei atsaką į naftos ir dujų įrenginių sukiamą jūros taršą. Bendrasis tikslas – skatinti saugų, švarų ir ekonomiškai gyvybingą ES jūrų sektorių.



Prašome kreiptis, jeigu norite gauti papildomos informacijos

Europos jūrų saugumo agentūra

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lisabona
Portugalija

Tel. +351 211209 200 / Faks. +351 211209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Europos jūrų saugumo agentūra, 2021 m.

Nuotraukos: 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.