

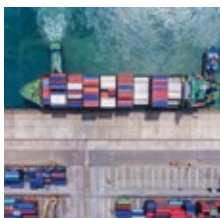


DOPAD PANDEMIE COVID-19 NA NÁMOŘNÍ ODVĚTVÍ V EU



Částečně financováno
Evropskou unií – Evropským
námořním a rybářským fondem





OBSAH

1. Úvod	4
2. Doprava: počáteční narušení a návrat k normálnímu stavu	4
3. Globální námořní odvětví	6
4. Dopad na námořní obchod v EU: zpočátku významný dopad, komoditní a zeměpisné komplexní problémy, silné oživení	6
5. Dopad na přepravní sazby: značná volatilita, s obdobím „pozitivního narušení“ pro náklady na přepravu a výnosy z plavidel	9
6. Dopad pandemie COVID-19 na vlajku a vlastnictví ve členských státech EU: dlouhodobé trendy pokračují	10
7. Dopad na stavbu lodí: zaměření EU na výletní lodě vede k podstatnému narušení	12
8. Výletní a osobní lodě: významný dopad a finanční stres u výletních lodí, značný dopad na trajekty, ale mírné oživení	14
9. Bezpečnostní a environmentální kontroly	15

1. ÚVOD

Po nebyvalém rozšíření onemocnění COVID-19 a souvisejícím vypuknutí globální pandemie jednotlivé státy přijímaly opatření k omezení volného pohybu osob a přísná cestovní omezení. V důsledku toho krize COVID-19 silně ovlivnila lodní dopravu jako globální průmysl ve všech oblastech, jako je námořní doprava, obchod atd. Zasažena byla také řada odvětví, od osobních lodí po kontejnerové lodě a ropné tankery.

Pandemie koronaviru stále trvá a vyvíjí se každý den. Dosud není zřejmé, jak bude lodní doprava vypadat po odeznění krize COVID-19, pandemie však může mít hluboký a dlouhodobý dopad. Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) má však potřebné informace a nástroje pro analýzu údajů v oblastech námořní dopravy, bezpečnosti a znečištění mořského prostředí z let před krizí COVID-19 (2016–2019) s rokem 2020. S podporou externího dodavatele (nabídkové řízení EMSA/NEG/29/2020, zakázka byla zadána společností Clarksons Research) jsme získali informace o objemech a typu obchodu, přepravovaném nákladu a dalších finančních indexech a ukazatelích souvisejících s lodní dopravou (a následně finančním dopadu na odvětví námořní dopravy v EU jako celek).

Díky tomu byly shromážděny údaje týkající se dopadu pandemie na lodní dopravu. Údaje mohou tvůrci politik použít jako podpůrný nástroj při definování opatření na podporu oživení. Vzhledem k tomu, že do konce roku 2020 bylo Spojené království stále členem EU, zpráva se zaměřuje na EU-28.

Pokud není uvedeno jinak, údaje uvedené na obrázcích a v tabulkách byly získány vlastními systémy agentury EMSA. Údaje o dopravě byly získány hlavně ze systému Unie pro výměnu informací na moři (SafeSeaNet¹) a v některých případech byly použity společně s údaji systémů LRIT² a MARINFO³. Informace o dopadu pandemie na zastávky v přístavech EU jsou k dispozici na internetových stránkách EMSA již od července 2020.

Analýza loďstva u lodí, které plují pod vlajkami států EU-28 a jejichž vlastníci měli sídlo v členských státech EU, byla provedena pomocí vlastní databáze loďstev společnosti Clarksons Research. Tatáž databáze byla také použita pro informace o obchodu a nákladní dopravě, stavbě lodí, opravách a části činností v odvětví výletních lodí.

2. DOPRAVA: POČÁTEČNÍ NARUŠENÍ A NÁVRAT K NORMÁLNÍMU STAVU

Mezinárodní přeprava zaujímá v oblasti obchodu přední místo a je závislá na cestování a interakci mezi lidmi. Proto vypuknutí pandemie COVID-19 zasáhlo odvětví lodní dopravy přímo i nepřímo.

Období mezi lety 2016 a 2019 bylo poměrně stabilní a vykazovalo omezené kolísání. V roce 2020 byl sice počet zastávek lodí v prvním čtvrtletí roku podobný údajům z roku 2019, ve druhém čtvrtletí roku byl však zaznamenán výrazný pokles (26,5 %). Druhé čtvrtletí začalo krátce poté, co Světová zdravotnická organizace (WHO) prohlásila, že onemocnění COVID-19 způsobilo pandemii (12. března 2020). Ve třetím čtvrtletí roku 2020 byl zjištěn pokles o 9,1 % ve srovnání s rokem 2019, ale čtvrté čtvrtletí roku 2020 bylo velmi podobné roku 2019 (pokles o 1,1 %).



1 Směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel

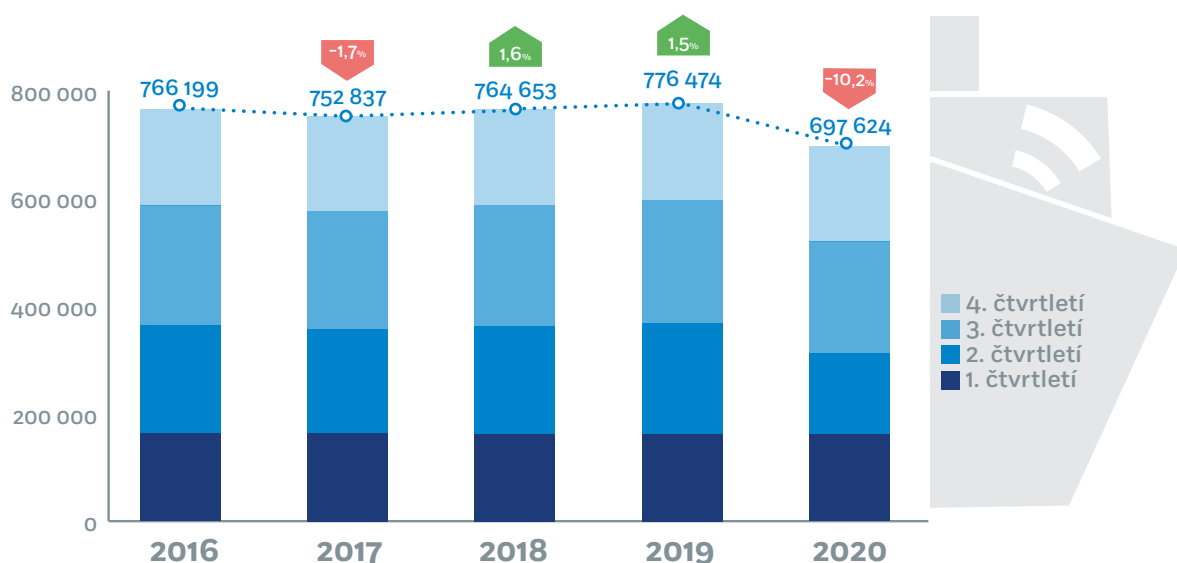
2 Systém identifikace a sledování plavidel na velké vzdálenosti

3 Databáze EMSA (na základě informací zakoupených od komerčních poskytovatelů)

Zkoumáním počtu zastávek lodí podle typu lodí byl u všech typů lodí zjištěn pokles počtu zastávek lodí mezi lety 2019 a 2020. Nejvyšší pokles lodní dopravy byl v roce 2020 zjištěn u výletních lodí, osobních lodí a lodí na přepravu vozidel. Činil v uvedeném pořadí 85,8 %, 39 % a 22,1 %. Kromě toho došlo k pouze malému poklesu počtu zastávek (do 5 %) u lodí pro přepravu volně ložených nákladů, tankerů pro přepravu chemických látek, kontejnerových lodí, plavidel pro přepravu běžného nákladu, tankerů pro přepravu kapalného zemního plynu, ropných tankerů a osobních a nákladních lodí typu ro-ro.

Nejvíce postiženými zeměmi jsou Chorvatsko, Francie, Island a Španělsko, které zaznamenaly v letech 2019–2020 pokles počtu zastávek lodí o více než 20 %. Tento pokles počtu zastávek lodí v letech 2019–2020 lze připsat dopravě na výletních lodích a na pobřežních osobních lodích, kterou krize silně zasáhla.

POČET ZASTÁVEK LODÍ VYKÁZANÝCH V SYSTÉMU SAFESEANET



Obrázek 1: Počet zastávek lodí hlášených společností SSN v letech 2016–2020 za jednotlivá čtvrtletí.

Celkový počet zastávek uskutečněných plavidly plujícími pod vlajkami členských států EU se v letech 2016–2019 každoročně zvyšoval. V roce 2020 však celkový počet zastávek poklesl o 3,5 % ve srovnání s rokem 2019, přičemž související celková hrubá prostornost se snížila o 11,1 %. Významný pokles započal ve druhém čtvrtletí roku 2020 v důsledku zhoršení pandemie COVID-19 v celé Evropě, na což mnoho členských států EU reagovalo zavedením opatření k omezení volného pohybu osob.

Ve třetím a čtvrtém čtvrtletí roku 2020 se však tento trend jeví ve srovnání se stejnými obdobími roku 2019 jako stabilnější a kolísá mezi mírně zápornými (např. ve třetím čtvrtletí) a kladnými (např. ve čtvrtém čtvrtletí) výkyvy. Velké rozdíly v roce 2020 ve srovnání s odpovídajícími obdobími v roce 2019 lze pozorovat u výletních lodí a lodí na přepravu vozidel.

Krize COVID-19 nejvíce zasáhla odvětví výletních lodí a obecně přepravu cestujících. Ovlivněna byla i další odvětví, ale obecně se obchod nezastavil. V první polovině roku 2020 došlo k původně dramatickému poklesu, ale poté se situace postupně zlepšovala. Lze s jistotou říci, že kromě výletních lodí je dnes lodní doprava zpět v normálním stavu. Navzdory velkému potížení, kterým musela lodní doprava čelit, provoz obchodních lodí, přístavů a dalších odvětví námořní dopravy nadále fungoval, což potvrdilo odolnost průmyslu. Byl tak zajištěn pohyb zboží a prokázal se strategický význam námořní dopravy pro naše hospodářství.



3. GLOBÁLNÍ NÁMOŘNÍ ODVĚTVÍ

Globální odvětví námořní dopravy má zásadní význam pro mezinárodní obchod a je nákladově efektivním a udržitelným prostředkem přepravy velkého množství mnoha základních komodit a hotových výrobků. V roce 2020 činil celkový roční světový námořní obchod 11,5 miliardy tun a 1,5 tuny na obyvatele, což je přibližně 88 % celosvětového obchodu (nárůst z 85 % v roce 2019, protože pandemie COVID-19 měla větší dopad na jiné druhy dopravy, včetně letecké, silniční a železniční). EU se připisuje ~20 % celosvětového námořního obchodu a její námořní odvětví je relativně nedostatečně zastoupené v oblasti stavby lodí (přibližně 5 % celosvětového objemu výroby, zaměřuje se však na odvětví výletních lodí), má obecně vyrovnané zastoupení státu vlajky (~17 %) a opravy lodí (~18 % celosvětových činností) a je dobře zastoupené, pokud jde o vlastnictví plavidel (33 %, které se zvýší na 39 %, pokud jsou zahrnuty Norsko a Spojené království), námořní zařízení, klasifikaci a financování lodí.

4. DOPAD NA NÁMOŘNÍ OBCHOD V EU:

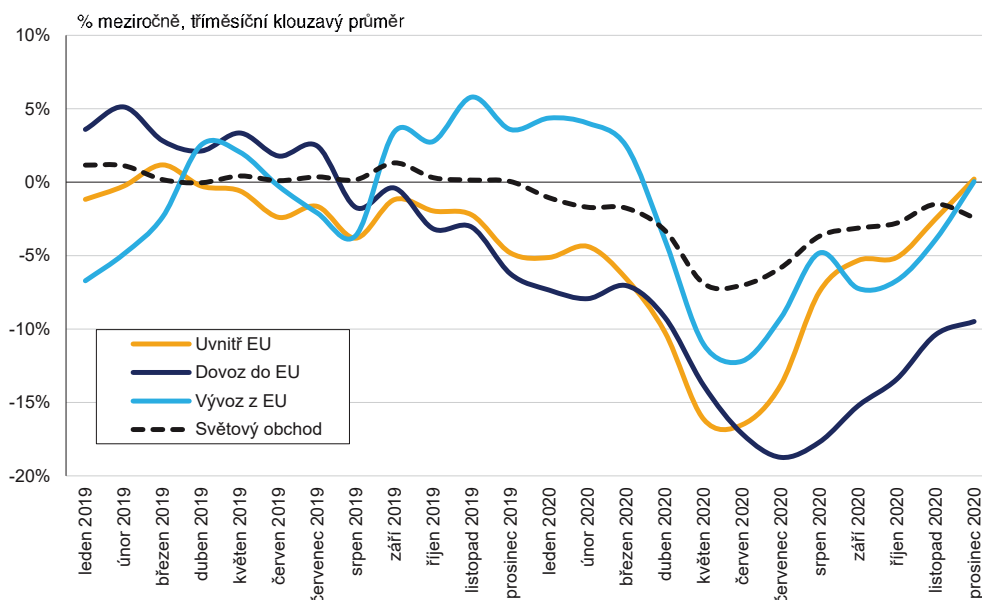
ZPOČÁTKU VÝZNAMNÝ DOPAD, KOMODITNÍ A

ZEMĚPISNÉ KOMPLEXNÍ PROBLÉMY, SILNÉ OŽIVENÍ

Dopad pandemie COVID-19 způsobil v roce 2020 ve světovém námořním obchodu meziroční pokles o 3,6 %, tedy podobný propad jako u světového HDP. Narušení světové ekonomiky pandemií vedlo k tomu, že světový HDP poklesl za celý rok 2020 o 3,5 % (zdroj: MMF, leden 2021), což je přibližně podobná hodnota jako ve čtyřech čtvrtletích po globální finanční krizi (čtvrté čtvrtletí roku 2008 až třetí čtvrtletí roku 2009: -2,5 %, MMF). Odhaduje se, že v důsledku dopadu krize COVID-19 a souvisejícího narušení světové ekonomiky, obchodních toků a dodavatelských řetězců světový námořní obchod (v tunách) poklesl v roce 2020 o 3,6 % (zdroj: Clarksons Research, únor 2021). U jednotlivých námořních komodit však byly výrazné rozdíly v míře poklesu a celkový dopad na světový námořní obchod v roce 2020 nemusel být tak negativní, jak se mnozí původně obávali (pro doplnění kontextu lze uvést, že v roce 2009 světový námořní obchod v tunách klesl o 4,0 %).

Z analýzy celních údajů vykázaných členskými státy EU vyplývá, že v roce 2019 připadalo 20 % (2,4 miliardy tun) světového námořního obchodu (11,9 miliardy tun) na objem obchodu uvnitř EU spolu s dovozem a vývozem mezi členskými státy EU a zeměmi mimo EU. Na základě dostupných údajů do prosince 2020 včetně se odhaduje, že námořní obchod EU poklesl v roce 2020 významněji než celosvětový obchod, a to o 9,3 %, což odpovídá „ztrátě“ 226 milionů tun obchodního zboží. Nejvýznamnější pokles objemu

obchodu byl zaznamenán u dovozu do EU ze států mimo EU, který v roce 2020 poklesl o 12,2 %, poté následuje obchod v rámci EU (pokles o 7,1 % ve stejném období) a poté vývoz z EU do zemí mimo EU (pokles o 4,3 %).



Obrázek 2: Souhrn námořního obchodu EU, tuny, % meziročně, tříměsíční klouzavý průměr⁴

Byl také vypracován přehled o tom, jak byly ovlivněny námořní trasy z Evropy do Číny a z Evropy do Spojených států amerických (USA). Doprava z Číny do Evropy se od roku 2016 snižuje z hlediska počtu zastávek v přístavu a do roku 2019 se již snížila o 34 %. V roce 2020 dosáhl tento pokles snížení o 62 % ve srovnání s rokem 2016, což bylo s největší pravděpodobností způsobeno pandemií COVID-19. V opačném směru plavby, z Evropy do Číny, toto snížení od roku 2016 do roku 2019 činí 26 % a od roku 2016 do roku 2020 dosahuje 65 %.

Podobný přehled byl proveden u zastávek v přístavech uskutečněných loděmi plujícími do a z USA, nejdůležitějšího místa určení zboží vyváženého EU⁵. Počet zastávek v přístavech uskutečněných loděmi plujícími mezi EU a USA je mnohem nižší ve srovnání s odpovídajícími zastávkami lodí mezi EU a Čínou. To však nutně neznamená, že obchodované objemy, a zejména celková hodnota zboží, jsou při srovnání obchodu do/z USA a do/z Číny nižší nebo vyšší. Od roku 2016 do roku 2019 byl pozorován pokles o 31 % u zastávek v přístavech u lodí plujících z USA do Evropy, přičemž v roce 2020 se pokles prohloubil na 58 %. Tato snížení jsou ještě více vypovídající v opačném směru, tj. z Evropy do USA jde o -55 % v letech 2016–2019 a -70 % v letech 2016–2020.

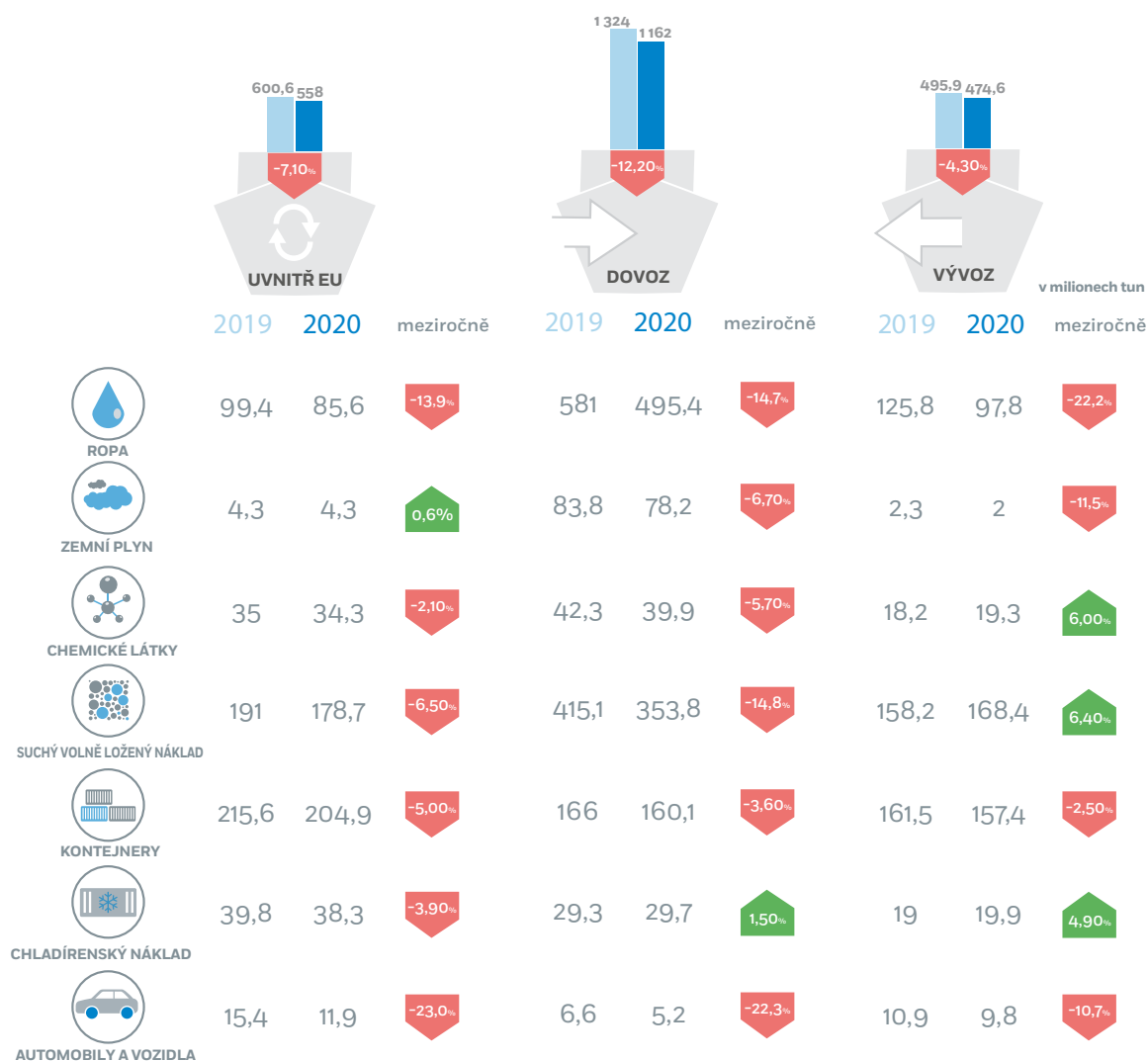
Další analýza celkového výtoku hrubé nosnosti v těchto plavbách ukazuje klesající trend hrubé nosnosti (DWT) podobný trendu pozorovanému u počtu zastávek v přístavech. Z údajů tedy vyplývá, že přímá výměna zboží po námořních trasách mezi Evropou a USA a Evropou a Čínou od roku 2016 klesá, přičemž v roce 2020 bylo zaznamenáno větší snížení.

⁴ Zdroj: Clarksons Research. Celní údaje EU do prosince 2020 včetně jako základ. EU-28 jako základ, nezahrnuje Norsko nebo Island. Databáze světového námořního obchodu zveřejněná v měsíčním ukazateli růstu světového námořního obchodu, k 21. únoru

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



VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ NÁMOŘNÍ OBCHOD EU PODLE JEDNOTLIVÝCH KOMODIT

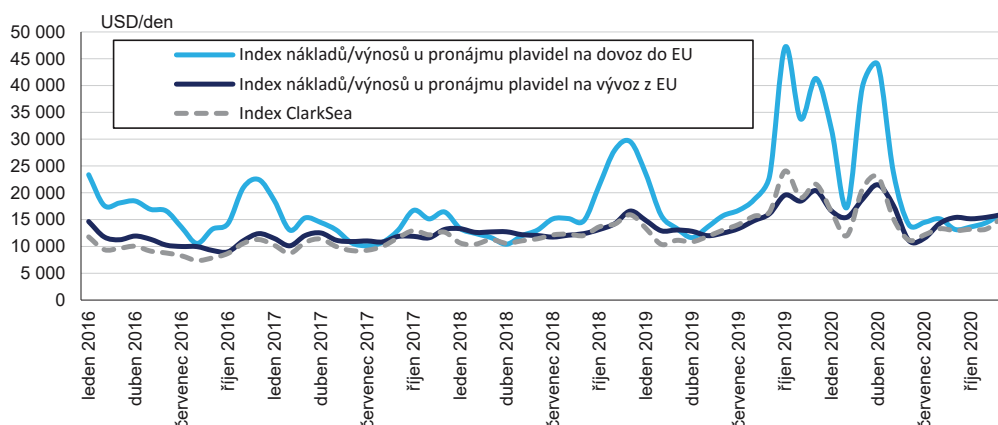


Obrázek 3: Námořní obchod v rámci EU a vnější námořní obchod (dovoz a vývoz) podle jednotlivých komodit, v milionech tun⁶

⁶ Zdroj: Clarksons Research. Celní údaje EU do prosince 2020 včetně jako základ. EU-28 jako základ, nezahrnuje Norsko nebo Island. Odhadované údaje světového námořního obchodu k 21. únoru

5. DOPAD NA PŘEPRAVNÍ SAZBY: ZNAČNÁ VOLATILITA, S OBDOBÍM „POZITIVNÍHO NARUŠENÍ“ PRO NÁKLADY NA PŘEPRAVU A VÝNOSY Z PLAVIDEL

Celosvětové námořní trhy nákladní a charterové dopravy zaznamenaly v průběhu roku 2020 velkou volatilitu a narušení kvůli dopadu krize COVID-19. Navzdory výraznému narušení celosvětový mezisegmentový index ClarkSea (který zachycuje pohyby průměrných nákladů/výnosů u pronájmu plavidel v klíčových „objemových“ odvětvích lodní dopravy) v roce 2020 v průměru meziročně poklesl o pouhé 2 %, i když došlo k výraznému kolísání a pozoruhodným projevům komplexity jednotlivých odvětví, přičemž mnoho odvětví v určitém okamžiku roku zaznamenalo „pozitivní narušení“. Zejména první polovina roku 2020 byla nejlepším pololetím indexu ClarkSea za posledních deset let, v průměru činil 16 373 USD/den, ačkoli průměr ve druhé polovině roku klesl zpět na 13 304 USD/den. První polovina „nárůstu“ byla obecně způsobena nárůstem poptávky po použití tankerů k „plovoucímu skladování“, protože „omezující opatření“ související s pandemií COVID-19 vedla celosvětově k rychlému hromadění přebytečné ropy a cen ropy v contango.



Obrázek 4: Indexy nákladů/výnosů u pronájmu plavidel mimo EU⁷

Trendy na trhu námořní dopravy v EU se přibližně podobaly globálním trendům. Index výnosů z plavidel u dovozu ze zemí mimo EU v roce 2020 činil průměrně 21 470 USD/den, což je pokles o pouhých 6 % oproti průměru roku 2019, i když v průběhu roku hodnoty značně kolísaly. Nejvyšší hodnota indexu výnosů z plavidel u dovozu ze zemí mimo EU (na měsíční bázi) činila 43 876 USD/den v dubnu a v průměru za první polovinu roku 2020 činila 28 439 USD/den, s podporou „nárůstu“ v nákladech/výnosech u tankerů, poté ve druhé polovině roku 2020 došlo k poklesu na průměrnou hodnotu 14 506 USD, což je o 49 % méně než v prvních šesti měsících roku, protože trhy v odvětví tankerů prudce poklesly, a to navzdory výraznému nárůstu nákladů/výnosů u kontejnerových lodí a lodí pro přepravu plynu v pozdějším období daného roku.

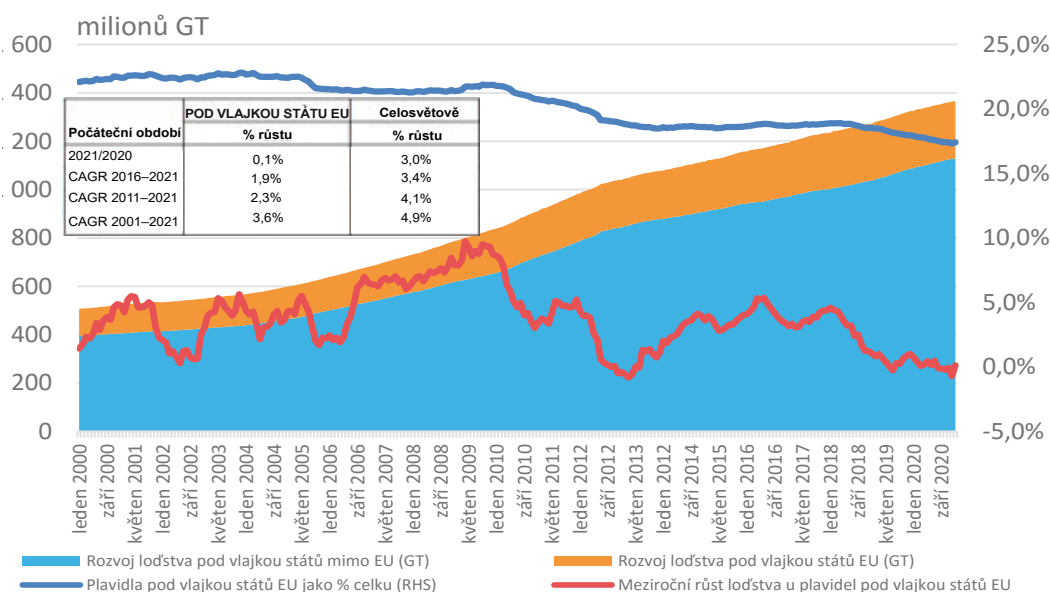
Index výnosů z plavidel u vývozu do zemí mimo EU činil v průměru 15 732 USD, což je o 4 % více než v roce 2019 a o 18 % více než průměrná úroveň v letech 2016–2020, a to navzdory dopadu krize COVID-19. Ve druhé polovině roku 2020 však došlo k poklesu, přičemž index nákladů a výnosů u pronájmu plavidel na vývoz do zemí mimo EU poklesl o 13 %, v průměru na 14 615 USD/den, ve srovnání s 16 849 USD/den v první polovině roku, i když opět došlo ke značnému nárůstu v oblasti přepravy kontejnerů a plynu na konci roku 2020.

⁷ Zdroj: Clarksons Research.



6. DOPAD PANDEMIE COVID-19 NA VLAJKU A VLASTNICTVÍ VE ČLENSKÝCH STÁTECH EU: DLOUHODOBÉ TRENDY POKRAČUJÍ

Na konci roku 2020 bylo součástí loďstva plujícího pod vlajkou států EU-28 celkem 9 177 plavidel s celkovou hrubou prostorností 238 milionů GT, což odpovídá 17 % prostornosti celosvětového loďstva. Loďstvo pod vlajkou států EU-28 vzrostlo v roce 2020 pouze o 0,1 %, pokud jde o hrubou prostornost, což je výrazně méně než růst celosvětového loďstva o 3,0 %. Jedná se obecně o pokračování trendů pozorovaných před pandemií COVID-19, přičemž pětiletá složená roční míra růstu (CAGR) loďstva pod vlajkou států EU-28 činila 1,9 %, ve srovnání s 3,4 % u celosvětového loďstva. Loďstvo pod vlajkou států EU-28 má obecně dobré zastoupení v segmentu nákladních lodí typu ro-ro (58 % celosvětové prostornosti lodí typu ro-ro připadá na plavidla pod vlajkou jednoho z členských států EU) a v odvětví osobní dopravy (40 % prostornosti u výletních lodí a trajektů připadá na plavidla pod vlajkou států EU-28), vzhledem k zeměpisným charakteristikám EU a mnoha ostrovům náležícím jejím členským státům, 76 % celého loďstva však z hlediska prostornosti stále připadá na tankery, lodě pro přepravu volně ložených nákladů a kontejnerové lodě.

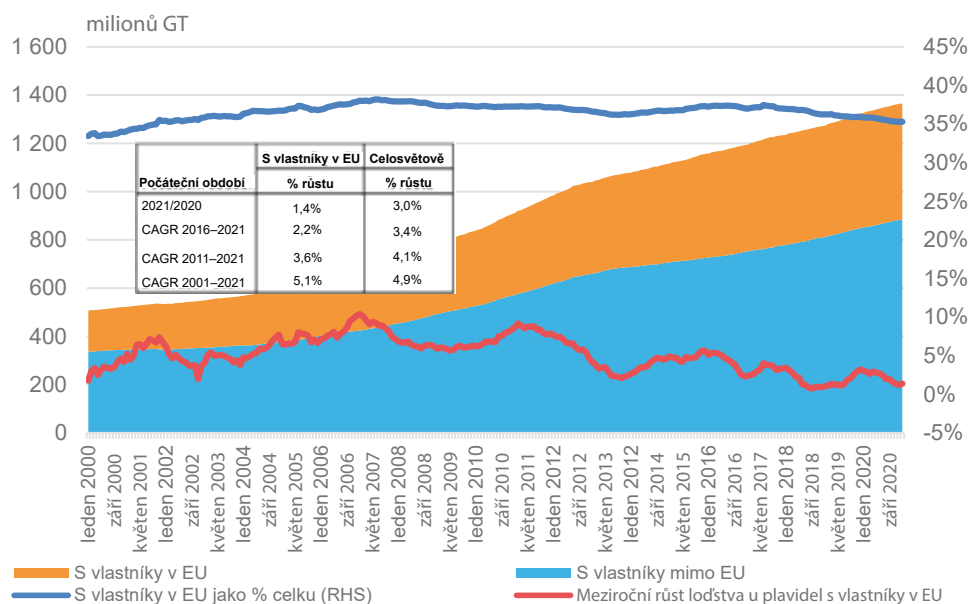


Obrázek 5: Dlouhodobý rozvoj loďstva pod vlajkou členských států EU⁸

8 Zdroj: Clarksons Research.

Kromě toho bylo na konci roku 2020 součástí loďstva s vlastníky v EU 15 355 plavidel o celkové hrubé prostornosti 482 milionů GT, což je 33 % celosvětové prostornosti. Podobně jako u loďstva pod vlajkou států EU-28 má růst loďstva s vlastníky ve státech EU-28 klesající trend v porovnání se světovým růstem a v roce 2020 se loďstvo rozšířilo pouze o 1,4 % ve srovnání s globálními 3,0 %. Růst loďstva se však v jednotlivých členských státech lišil, přičemž nedávný a historický růst loďstva s vlastníky v Řecku (největší vlastník) byl výrazný, dochází však k dlouhodobému snižování velikosti loďstva s vlastníky v Německu, které je druhým největším vlastníkem v EU. Na konci roku 2020 činil počet evidovaných objednávek ze států EU-28 (celkový počet nevyřízených objednávek plavidel) 5,9 % kapacity loďstva ve srovnání s 8,5 % celosvětově.

S výjimkou trajektů jsou loďstva pod vlajkou států EU-28 a s vlastníky v těchto státech obvykle nasazena na mezinárodních obchodních trasách, a proto jsou vystaveny mezinárodním trhům nákladní a charterové dopravy. Z analýzy pohybu plavidel vyplývá, že v roce 2020 bylo na mezinárodní obchod nasazeno 87 % prostornosti pod vlajkou členských států EU a 92 % prostornosti s vlastníky v členských státech EU, přičemž byly zaznamenány jen malé rozdíly v koncepci nasazení před pandemií COVID-19 a po jejím vypuknutí. Pokud jde o aktivitu v oblasti zastávek v přístavech, plavidla plující pod vlajkou států EU-28 / s vlastníky v těchto státech zaznamenala v roce 2020 pokles zastávek v přístavu o 13 % / 12 % ve srovnání s 8 % celosvětově, přičemž tento rozdíl odráží větší podíl prostornosti výletních lodí a trajektů v loďstvu pod vlajkou států EU-28 a s vlastníky v těchto státech.



Obrázek 6: Dlouhodobý rozvoj loďstva s vlastníky v členských státech EU⁹.

Zkoumáním činnosti podle jednotlivých plavidel je také možné zkoumat přímý dopad krize COVID-19 na počet odstavených plavidel. Na vrcholu, během první vlny vnitrostátních omezujících opatření, nebylo využíváno 9 % loďstva plujícího pod vlajkou států EU-28, pokud jde o prostornost (červen 2020), ve srovnání s pouhými 3 % na začátku roku 2020. Rovněž 6,5 % loďstva s vlastníky ve státech EU-28 bylo na konci června 2020 nečinných, což je přibližně dvojnásobek úrovně ze začátku roku.

9 Zdroj: Clarksons Research. Poznámka: RHS = osa na pravé straně

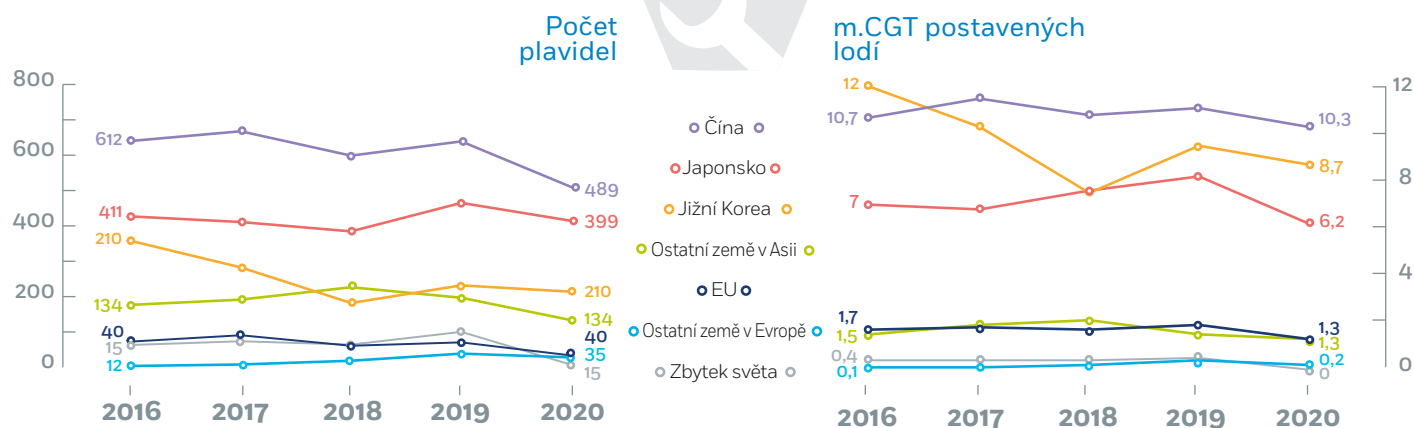


7. DOPAD NA STAVBU LODÍ: ZAMĚŘENÍ EU NA VÝLETNÍ LODĚ VEDE K PODSTATNÉMU NARUŠENÍ

Na celosvětové úrovni vedla pandemie k náročnému roku, kdy nové objednávky plavidel klesly o více než 30 % (z části také kvůli nejistotám v oblasti „zelené“ technologie), ačkoli produkce byla zajištěna relativně dobře na 85 % úrovni z roku 2019. Stavba lodí v EU však byla silně zasažena kvůli zaměření na výletní lodě.

Pokud jde o produkci nových plavidel v roce 2020, měly loděnice v EU celosvětový podíl na trhu při přepočtu na CGT (kompenzovaná hrubá prostornost, měřítko obsahu práce v loděnici) 4,6 %, ve srovnání s 5,7 % v roce 2019. Omezení činností v roce 2020 souviselo částečně s poklesem dodávek výletních lodí, u kterých v roce 2020 došlo v oblasti hrubé prostornosti k poklesu o 34 % (oproti celosvětovému poklesu o 15 % u všech typů lodí), přičemž nové objednávky výletních lodí v roce 2019 poklesly o 98 % (celosvětově o 34 %). Před pandemií bylo odvětví výletních lodí v Evropě považováno za příklad úspěchu, přičemž loděnice v EU měly podíl na trhu více než 90 %. Na konci roku 2020 bylo v loděnicích EU (včetně Norska a Islandu) objednáno 94 výletních lodí (z celkem 182 plavidel) v celkové hodnotě přibližně 60 miliard USD.

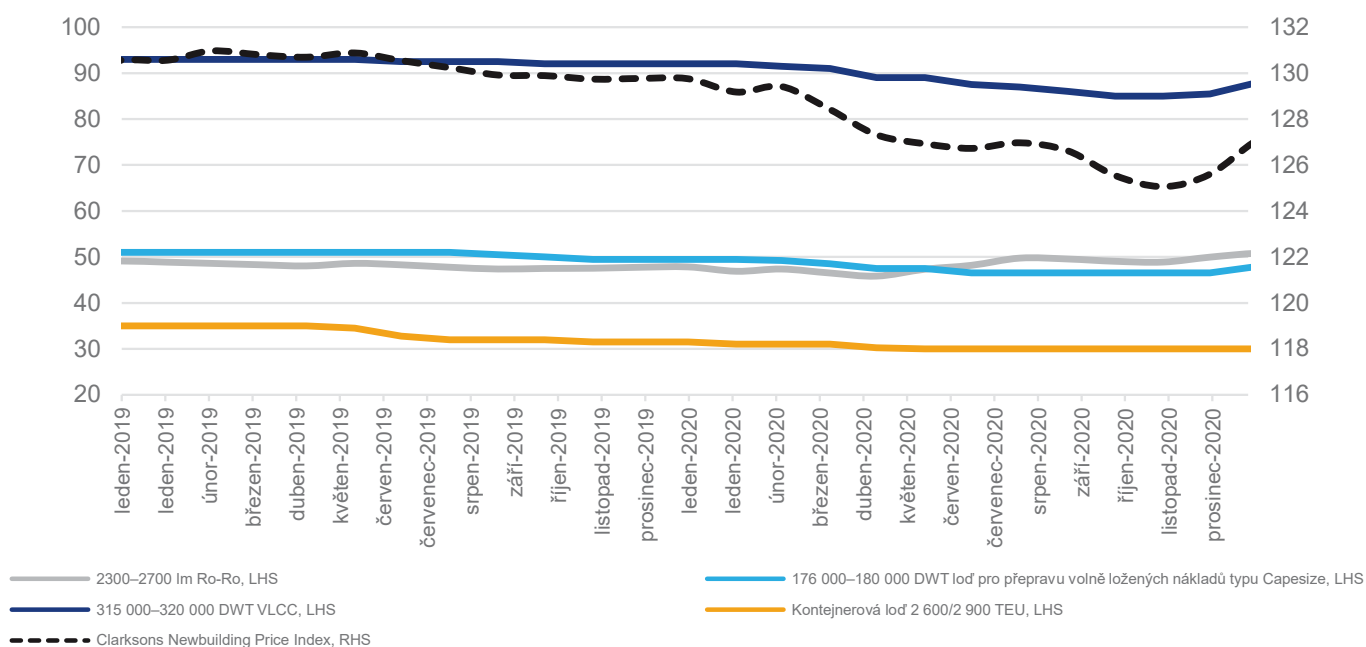
ROČNÍ DODÁVKY PODLE ZEMĚ/REGIONU STAVITELE



Obrázek 7: Roční dodávky podle země/regionu stavitele¹⁰

¹⁰ Zdroj: Clarksons Research.

Činnost související s recyklací lodí zůstala v roce 2020 ve srovnání s minulými roky relativně nízká. Po vypuknutí pandemie COVID-19 někteří pozorovatelé lodní dopravy očekávali, že v roce 2020 dojde k prodeji velkého množství lodí k recyklaci. Z hlediska hrubé prostornosti však byl v roce 2020 zaznamenán druhý nejnižší roční objem recyklace lodí od počátku finanční krize, přičemž dopad pandemie na trhy lodní dopravy pravděpodobně není tak ničivý, jak se původně očekávalo, a rozšířená omezení související s krizí COVID-19 limitují činnost recyklačních provozů. Ve všech obchodních odvětvích byla v roce 2020 prodána k demontáži plavidla o hrubé prostornosti 17,4 milionů GT (0,1 milionu GT v EU). Po zavedení nařízení EU o recyklaci lodí na začátku roku 2019 se stále zvyšuje význam „ekologické recyklace“. V průběhu roku 2020 byly vykázány rekordní prodeje plavidel k sešrotování o hrubé prostornosti 1,6 milionů GT tureckým recyklačním podnikům, přičemž několik vlastníků výletních a kontejnerových lodí pod vlajkou států EU-28 se rozhodlo provést recyklaci ve „schválených loděnicích“ v souladu s nařízením EU o recyklaci lodí. K většině recyklačních činností však stále dochází na indickém subkontinentu a EU v této oblasti dosud žádné zařízení neschválila.



Obrázek 8: Měsíční ceny stavby lodí (vybraná odvětví a index společnosti Clarksons)¹¹

Činnost oprav lodí zůstala v roce 2020 relativně stabilní, a to i přes určité narušení související s krizí COVID-19 ve druhém čtvrtletí. Loděnice v EU mají větší podíl na globálním trhu (17% činnosti v letech 2019–2020) v opravách lodí než ve stavbě nových plavidel (~5%). V roce 2020 byl určitý objem práce v loděnicích v EU ovlivněn narušením/zavřením loděnic a odklady zvláštních prohlídek po vypuknutí pandemie COVID-19, ke kterým docházelo nejčastěji ve druhém čtvrtletí 2020, kdy činnosti poklesly přibližně o 10 %.

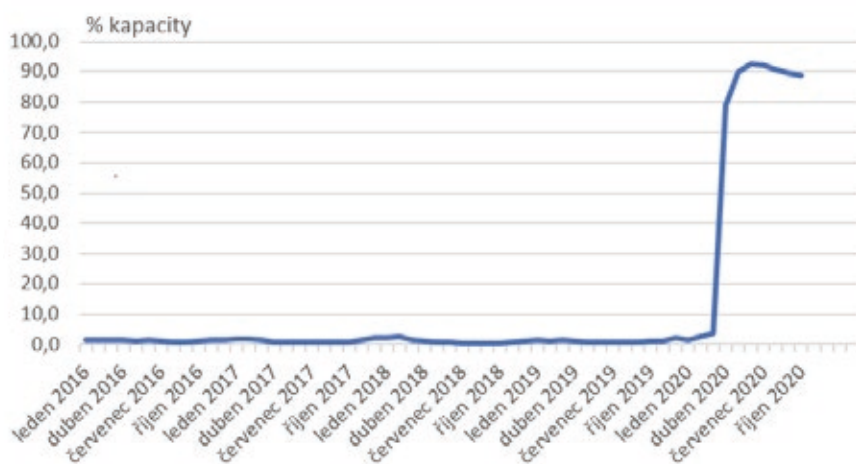
¹¹ Zdroj: Clarksons Research. Index Clarksons Newbuilding Price Index (index ceny stavby lodí společnosti Clarksons) zahrnuje širokou škálu cen za stavbu lodí pro přepravu volně ložených nákladů, tankerů, kontejnerových lodí, lodí pro přepravu plynu a lodí v dalších odvětvích přepravy suchého nákladu, vážených podle jejich velikosti v DWT. Leden 1988 = 100.



8. VÝLETNÍ A OSOBNÍ LODĚ: VÝZNAMNÝ DOPAD A FINANČNÍ TLAK U VÝLETNÍCH LODÍ, ZNAČNÝ DOPAD NA TRAJEKTY, ALE MÍRNÉ OŽIVENÍ

Před vypuknutím pandemie COVID-19 byl světový trh výletních lodí ve fázi značného růstu, který dosáhl 30 milionů cestujících ročně a s rozšiřujícím se loďstvem, které bylo podporováno rekordní stavbou, jež probíhala zejména v evropských loděnicích. Evropě se připisuje přibližně 25 % celosvětového trhu výletních lodí a v roce 2019 bylo přepraveno 7,5 milionu cestujících, přičemž o deset let dříve to bylo pouze pět milionů. Měřeno podle zastávek v přístavech, činnost výletních lodí v EU poklesla v roce 2020 o přibližně 85 % a o více než 90 % ve druhém čtvrtletí, zejména kvůli pandemii COVID-19, a více než 90 % loďstva se stalo nečinnými (nárůst ze 2 % na začátku roku a do konce roku 2020 tato hodnota činí stále více než 88 %), přičemž potenciál oživení je dosud velmi omezený. Přibližně 30 % celosvětového loďstva výletních lodí má vlajku státu EU-28 (27 %, pokud nepočítáme Spojené království) a přibližně 18 % vlastní společnosti z EU (na úrovni státu sídla mateřské skupiny).

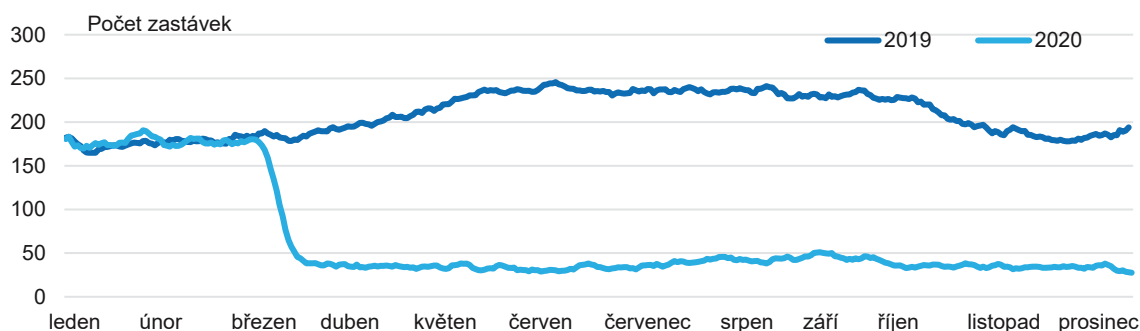
Pandemie COVID-19 způsobila nebývalé narušení na světovém trhu trajektů, i když ne tak závažné jako v odvětví výletních lodí, přičemž jsou patrné určité dřívější známky oživení. Plavidla s vlastníky ve státech EU-28 a plující pod vlajkou těchto států jsou nadměrně zastoupena s přibližně 50 % celosvětové prostornosti trajektů. Činnost trajektů v EU podle zastávek v přístavech poklesla v roce 2020 o 19 %, k největšímu narušení však došlo ve druhém čtvrtletí, kdy byl zaznamenán meziroční pokles o 36 %, přičemž ve čtvrtém čtvrtletí se hodnota zlepšila na -10 %.



Obrázek 9: Nečinná kapacita výletních lodí jako procentní poměr loďstva¹²

¹² Zdroj: Clarksons Research.

Pandemie nejvíce zasáhla lodě přepravující cestující (výletní lodě, osobní lodě a osobní lodě typu ro-ro). Ze zprávy vyplývá, že počet osob na palubě výletních lodí se od druhého čtvrtletí roku 2020 začal postupně snižovat a zůstal na velmi nízké úrovni, na níž se podílejí zejména členové posádky na palubě těchto plavidel. Každá větší linka výletních lodí na světě pozastavila vyplutí v polovině března, když vypukla pandemie koronaviru, přičemž některé obnovily provoz s omezeným počtem plavidel a oblastí.



Obrázek 10: Zastávky výletních lodí celosvětově, 2019–2020, sedmidenní klouzavý průměr¹³

Zpráva potvrzuje, že krize COVID-19 nejvíce zasáhla segment výletních lodí a obecně přepravu cestujících. Ovlivněna byla i další odvětví, ale obchod se obecně nezastavil. Navzdory potížím provoz obchodních lodí, přístavů a dalších odvětví námořní dopravy nadále fungoval. Byl tak zajištěn pohyb zboží a prokázal se strategický význam námořní dopravy pro občany.

9. BEZPEČNOSTNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ KONTROLY

Z kontrolních činností státní přístavní inspekce ze strany zemí EU na základě Pařížského memoranda o porozumění a ze strany členů Tokijského memoranda o porozumění v letech 2016–2020 vyplývá, že došlo ke značnému dopadu na počet inspekcí provedených během druhého čtvrtletí roku 2020. Ve třetím a čtvrtém čtvrtletí se však počet inspekcí plavidel plujících pod vlajkami států EU-28 téměř vrátil na běžnou úroveň. Zároveň lze poznamenat, že počet zadržení během roku 2020 neklesl, což zapříčinilo vyšší podíl inspekcí vedoucích k zadržení. To by mohlo být důkazem většího množství zjištěných porušení předpisů nebo porušení ustanovení mezinárodních úmluv o lodní dopravě.

Počet inspekcí, které vedly k zadržení a které provedly členské státy EU, jež podepsaly Pařížské memorandum o porozumění, se za posledních pět let jeví jako poměrně stabilní, i když dlouhodobý trend u lodí plujících pod vlajkou států EU-28 je negativní. Je pozoruhodné, že během roku 2020 bylo zaznamenáno zvýšení poměru zadržení, což se v době provedení inspekce neodráží u lodí pod vlajkou států mimo EU-28. I během zhoršujícího se období v roce 2020 si však lodě pod vlajkou států EU-28 vedou lépe než lodě pod vlajkou jiných států.

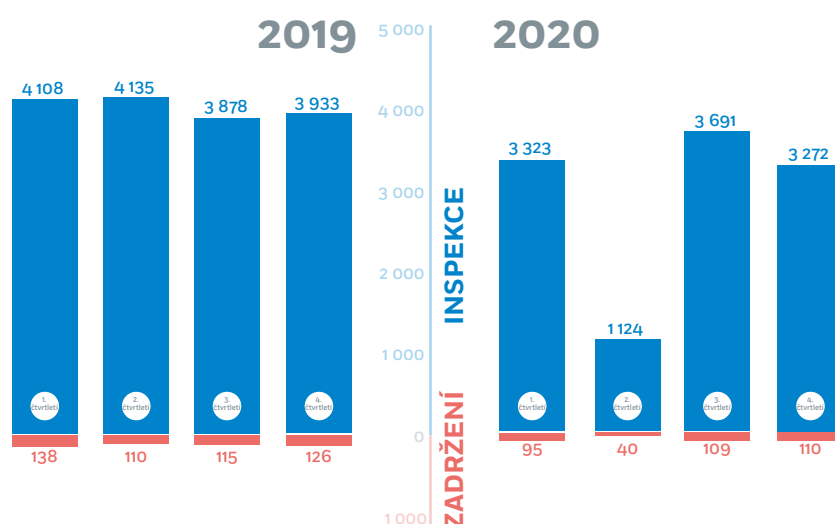
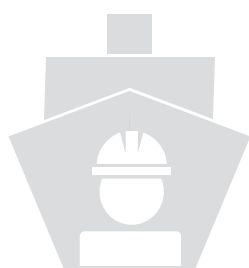
¹³ Zdroj: Clarksons Research. Údaje o zastávkách v přístavech na základě údajů o pohybu plavidla. Databáze zastávek v přístavu u všech případů plavidla vplouvajícího na definované místo v přístavu a vyplouvajícího z tohoto místa, s výjimkou případů, kdy u plavidla není zaznamenána rychlost menší než 1 uzel, a kombinace několika po sobě jdoucích případů ve stejném přístavu, přičemž plavidlo nevyplulo za ochranné prvky přístavu nebo ve stejný den (ve vybraných odvětvích plavidel). Zastávky v přístavech datované podle data vplutí do místa v přístavu.

Z této analýzy jasně vyplývá, že pandemie také značně ovlivnila příležitosti ke kontrole v rámci státní přístavní inspekce prováděné námořními orgány v oblasti Tokijského memoranda o porozumění. Pro zajímavost lze uvést, že objem inspekcí byl ovlivněn po celý rok, nikoli pouze ve druhém čtvrtletí roku 2020, jak tomu bylo v EU.

Dále je třeba poznamenat, že na rozdíl od situace, která nastala v EU, došlo v roce 2020 k významnému snížení počtu inspekcí vedoucích k zadržení lodí plujících pod vlajkami států EU-28. Celkově je výskyt inspekcí vedoucích k zadržení ve srovnání s podobnými údaji ze států přístavu v EU poměrně nízký (1,5 % u inspekcí podle Tokijského memoranda o porozumění oproti 3 % u inspekcí podle Pařížského memoranda o porozumění prováděných státy EU).

INSPEKCE A ZADRŽENÍ

PODLE STÁTU PŘÍSTAVU V EU



Obrázek 11: Inspekce a zadržení ve státech přístavu v EU

Inspekční činnosti prováděné státy přístavu v EU jsou regulovány „spravedlivým podílem“ nebo „ročním závazkem“ stanoveným ve směrnici 2009/16/ES o státní přístavní inspekci. Závazek je dohodnut každoročně a státy plní stanovený cíl po celý rok. Během druhého čtvrtletí roku 2020 mnoho vnitrostátních zdravotních orgánů uložilo zákaz provádění inspekcí, což výrazně snížilo jejich celkový počet. Ve třetím čtvrtletí byl zákaz částečně zrušen a několik členských států začalo znovu provádět inspekce, a to i nad rámec jejich původně dohodnutého závazku. To celkově vedlo k podobnému množství činností, ale k jinému rozdělení inspekcí mezi členské státy. Ve čtvrtém čtvrtletí došlo k opětovnému zahájení inspekcí ve všech členských státech a bylo téměř dosaženo úrovně před pandemií. Dopad je však stále značný, dokonce i na konci roku 2020.



Informace o zákonných osvědčeních a osvědčeních o třídě vydaných subjekty uznanými v souladu s nařízením (ES) č. 391/2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí, jsou uloženy v aplikacích agentury EMSA a byly analyzovány. Z údajů vyplývá, že se rok 2020 vyznačoval stabilním vydáváním nových osvědčení o třídě, přičemž osvědčení o třídě představují završení opakovaných (zvláštních) prohlídek. To naznačuje, že činnosti nebyly pandemií příliš ovlivněny. V posledním čtvrtletí roku 2020 však došlo ke snížení počtu lodí, u nichž bylo vydáno nové osvědčení o třídě. To lze vysvětlit silnějším dopadem pandemie na celém světě, nebo mohla být příčinou skutečnost, že práce byly provedeny dříve v daném roce.



Agentura EMSA se rovněž zabývala statistikami o námořních nehodách a mimořádných událostech spadajících do oblasti působnosti směrnice 2009/18/ES, které byly nahlášeny do databáze EMCIP v letech 2016–2020. Údaje z databáze EMCIP ukazují pokles celkového počtu nehod a mimořádných událostí v roce 2020 ve srovnání s průměrnými údaji z let 2016–2019. Nezdá se, že by pokles byl jednotný u všech typů lodí, pravděpodobně kvůli různým typům souvisejících služeb a prováděným činnostem. V tomto ohledu zaznamenaly nejvýznamnější pokles počtu nehod osobní lodě, což lze vysvětlit všeobecným pozastavením činnosti výletních lodí. Snížení počtu u nákladních lodí se zdá výraznější během třetího a čtvrtého čtvrtletí. Rybářská plavidla zaznamenala ve třetím čtvrtletí prudký nárůst počtu nehod. U typu nehody jsou také patrné smíšené trendy; obecně se počet plavebních nehod v daném období snížil, zatímco počet jiných druhů nehod se v konkrétních čtvrtletích roku 2020 zvýšil (např. ztráta kontroly a kontaktu v prvním čtvrtletí, požár v třetím čtvrtletí a zaplavení/ztroskotání ve čtvrtém čtvrtletí).

Byly porovnány inspekční činnosti týkající se síry v EU v letech 2018–2019 (průměrný počet) a v roce 2020. V lednu a únoru 2020 byl počet inspekcí na srovnatelné úrovni s roky 2018 a 2019. Od března 2020 však došlo ke snížení celkového počtu inspekcí. Zejména v březnu 2020 bylo provedeno pouze 43 % inspekcí ve srovnání s lety 2018/2019. V dubnu 2020 bylo provedeno pouze 10 % inspekcí. Oživení bylo pozorováno od června a v září 2020 bylo provedeno o 5 % více inspekcí než v letech 2018–2019.



Pokud jde o celkový počet inspekcí na mořský region, největší snížení celkového počtu inspekcí (ve srovnání s předchozími roky) bylo zaznamenáno v Severním moři, následovalo Baltské moře a v menší míře regiony ležící mimo oblasti s kontrolovanými emisemi síry (SECA). Z výsledků analýzy vzorků paliv odebraných během inspekcí týkajících se síry vyplývá, že ačkoli od roku 2018 bylo zjištěno postupné zvyšování míry dodržování předpisů, v roce 2020 byl tento nárůst významnější. Pokud jde o typy lodí, v roce 2020 bylo zaznamenáno významné snížení celkového počtu provedených inspekcí ve srovnání s předchozím rokem u osobních lodí (kategorie, která u statistik týkajících se síry odpovídá zejména inspekcím na výletních lodích). Následně bylo zaznamenáno snížení u lodí pro přepravu běžného nákladu a lodí pro přepravu volně ložených nákladů. Naopak inspekce na kontejnerových lodích a osobních lodích typu ro-ro byly situací související s krizí COVID-19 ovlivněny v menší míře.



O EVROPSKÉ AGENTUŘE PRO NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST

Evropská agentura pro námořní bezpečnost je jednou z decentralizovaných agentur Evropské unie. Sídlí v Lisabonu a jejím posláním je zajistit vysokou úroveň námořní bezpečnosti, námořního zabezpečení, zabránění znečištění mořského prostředí způsobeného loděmi a reagovat na něj a rovněž reagovat na znečištění moře způsobené zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu. Všeobecným účelem je podporovat bezpečné, čisté a ekonomicky životaschopné námořní odvětví v rámci EU.



**Požadujete-li další informace,
obraťte se na nás**

Evropská agentura pro námořní bezpečnost

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lisboa
Portugalsko

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

© Evropská agentura pro námořní bezpečnost 2021

Zdroje fotografií: 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 Kardašov/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.