

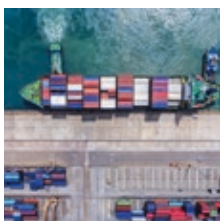


UTJECAJ PANDEMIJE BOLESTI COVID-19 NA POMORSKI SEKTOR U EU-U



Djelomično financirano sredstvima
Europske unije - Europski fond za
pomorstvo i ribarstvo





SADRŽAJ

1. Uvod	4
2. Promet: prvotni prekid i normalizacija	4
3. Globalna pomorska industrija	6
4. Utjecaj na pomorsku trgovinu u eu-u: početni značajni utjecaj, složenost robe i zemljopisna složenost, snažan oporavak	6
5. Utjecaj na naknade za prijevoz tereta: značajna volatilnost, s razdobljima „pozitivnog ishoda poremećaja” za troškove tereta i zaradu od plovila	9
6. Utjecaj pandemije bolesti covid-19 na zastave država članica eu-a i vlasništvo: nastavak dugoročnih trendova	10
7. Utjecaj na brodogradnju: usmjerenost eu-a na kružna putovanja dovela je do značajnih poremećaja	12
8. Brodovi za kružna putovanja i putnički brodovi: značajan utjecaj na kružna putovanja i financijski stres, značajan utjecaj na trajekte, ali umjereni oporavak	14
9. Inspekcije sigurnosne plovidbe i zaštite okoliša	15

1. UVOD

Nakon nezabilježene eskalacije bolesti COVID-19 i izbijanja pandemije na svjetskoj razini uslijedile su nacionalne mjere ograničenja kretanja i stroga ograničenja putovanja. Zbog toga je pandemija bolesti COVID-19 imala snažan učinak na pomorski prijevoz, koji je globalna industrija, u svim njegovim područjima, kao što su pomorski promet, trgovina itd. Također je zahvaćeno nekoliko sektora, od putničkih brodova do kontejnerskih brodova i tankera za prijevoz nafte.

Pandemija koronavirusne bolesti aktualno je stanje koje se mijenja iz dana u dan. Još nije poznato kako će pomorski prijevoz izgledati nakon pandemije bolesti COVID-19, ali ona bi mogla imati dubinski i dugoročni učinak. Međutim, Europska agencija za pomorsku sigurnost (engl. *European Maritime Safety Agency* (EMSA)) raspolaže potrebnim informacijama i alatima za usporedbu podataka iz godina koje su prethodile pandemiji bolesti COVID-19 (2016. – 2019.) s podacima za 2020. u područjima pomorskog prometa, sigurnosti i onečišćenja pomorskog okoliša. Uz potporu vanjskog ugovaratelja (natječaj EMSA/NEG/29/2020, dodijeljen društvu Clarksons Research) pribavljene su informacije o obujmovima i vrsti trgovine, teretnom prometu te ostalim financijskim indeksima i pokazateljima povezanim s pomorskim prijevozom (a time i o financijskom učinku na sektor pomorskog prijevoza EU-a u cjelini).

Zahvaljujući tome prikupljeni su podatci o utjecaju pandemije na pomorski prijevoz. Donositelji politika mogu se koristiti tim podacima kao alatom za potporu u utvrđivanju mjera oporavka. Budući da je UK do kraja 2020. i dalje bila članica EU-a, izvješće se odnosi na 28 država članica EU-a.

Ako nije drugačije utvrđeno, podatci navedeni u slikama i tablicama dobiveni su vlastitim sustavima EMSA-e. Podatci o prometu prvenstveno su dobiveni iz Sustava pomorskih informacija i razmjene EU-a (SafeSeaNet¹), a u određenim su slučajevima kombinirani s podacima iz sustava LRIT² i MARINFO³. Informacije o utjecaju pandemije na pristajanja u lukama EU-a dostupne su na mrežnom mjestu EMSA-e još od srpnja 2020.

Analiza flote brodova koji plove pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a te čiji su vlasnici imali sjedište u državama članicama EU-a provedena je s pomoću baze podataka o vlasništvu flota društva Clarksons Research. Ista je baza podataka upotrijebljena za informacije o trgovini i prijevozu tereta, brodogradnji, popravcima i dijelu djelatnosti industrije kružnih putovanja.

2. PROMET: PRVOTNI PREKID

I NORMALIZACIJA

Budući da je međunarodni prijevoz predvodnik trgovine i da ovisi o putovanjima i ljudskoj interakciji, izbijanje pandemije bolesti COVID-19 imalo je izravni i neizravni učinak na industriju pomorskog prijevoza.

Razdoblje između 2016. i 2019. godine bilo je razmjerno stabilno, uz malobrojna odstupanja. Međutim, iako je broj pristajanja brodova u luku tijekom prvog tromjesečja 2020. bio sličan brojkama iz 2019., u drugom je tromjesečju zabilježen značajni pad (26,5 %). Drugo tromjesečje započelo je nedugo nakon što je Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) izbijanje bolesti COVID-19 proglasila pandemijom (12. ožujka 2020.). U trećem tromjesečju 2020. zabilježen je pad od 9,1 % u usporedbi s 2019., ali četvrto tromjesečje 2020. bilo je vrlo slično 2019. godini (smanjenje od 1,1 %).



¹ Direktiva 2002/59/EZ o nadzoru plovidbe

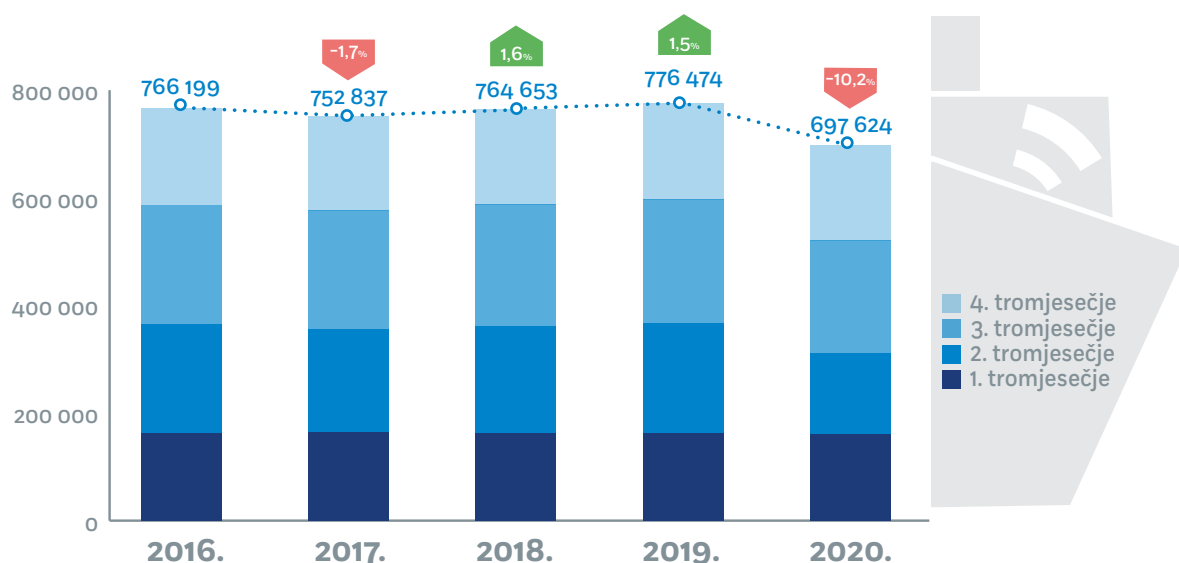
² Sustav identifikacije i praćenje brodova na velikoj udaljenosti

³ Baza podataka EMSA-e (u koju se unose informacije kupljene od komercijalnih pružatelja podataka)

Uvidom u broj pristajanja brodova po vrsti broda za sve je vrste brodova uočeno smanjenje broja pristajanja između 2019. i 2020. godine. Brodovi za kružna putovanja, putnički brodovi i brodovi za prijevoz vozila vrste su brodova za koje je u 2020. utvrđeno najveće smanjenje broskog prometa; za te je brodove zabilježen pad od 85,8 %, 39 % odnosno 22,1%. Istovremeno je za broj pristajanja za brodove za prijevoz rasutog tereta, tankere za prijevoz kemikalija, kontejnerske brodove, brodove za prijevoz općeg tereta, tankere za prijevoz ukapljenog plina, naftne tankere, brodove za prijevoz RoPax i ro-ro tereta zabilježeno tek malo smanjenje (do 5 %).

U Hrvatskoj, Francuskoj, na Islandu i u Španjolskoj došlo je do smanjenja broja pristajanja brodova većeg od 20 % između 2019. i 2020., što ih čini najpogođenijim zemljama. Ovo smanjenje broja pristajanja između 2019. i 2020. pripisano je obalnom prometu brodova za kružna putovanja i putničkih brodova, koji je uvelike pogođen krizom.

BROJ PRISTAJANJA BRODOVA PRIJAVLJEN U SUSTAV SAFESEANET



Slika 1.: Broj pristajanja brodova prijavljen SSN-u između 2016. i 2020. po godišnjem tromjesečju.

Svake godine između 2016. i 2019. zabilježeno je povećanje ukupnog broja pristajanja brodova koji plove pod zastavom jedne od država članica EU-a. Međutim, u 2020. ukupni broj pristajanja pao je za 3,5 % u usporedbi s 2019., dok je povezana ukupna bruto tonaža pala za 11,1 %. Značajno smanjenje započelo je u drugom tromjesečju 2020. kao posljedica eskalacije pandemije bolesti COVID-19 diljem Europe, zbog čega su brojne države članice EU-a bili primorane uvesti mjere ograničenja kretanja.

Međutim, čini se da je taj trend u trećem i četvrtom tromjesečju 2020. bio stabilniji te da su se izmjenjivala nešto negativnija (npr. u trećem tromjesečju) i pozitivnija (npr. u četvrtom tromjesečju) razdoblja u usporedbi s istim razdobljima u 2019. Za brodove za kružna putovanja i brodove za prijevoz vozila mogu se uočiti značajna odstupanja tijekom 2020. u usporedbi s istim razdobljima 2019.

Sektor kružnih putovanja i općenito sektor putničkog prijevoza bili su najpogođeniji pandemijom bolesti COVID-19. Ostali su sektori također bili zahvaćeni, ali, općenito, trgovina nije stala. U prvoj polovici 2020. prvotno je zabilježen drastičan pad, ali nakon toga stanje se postupno poboljšavalo. Možemo reći da se danas pomorski prijevoz, uz iznimku brodova za kružna putovanja, vratio u normalno stanje. Unatoč velikim poteškoćama s kojima je pomorski prijevoz bio suočen, nastavljene su aktivnosti komercijalnih brodova, a luke i ostali sektori pomorskog prijevoza i dalje su poslovali. Time je potvrđena otpornost industrije i zajamčeno je kretanje robe te je dokazana strateška važnost pomorskog prijevoza za našu egzistenciju.



3. GLOBALNA POMORSKA INDUSTRIJA

Budući da predstavlja troškovno učinkovit i održiv način prijevoza velikog obujma mnoge neophodne robe i gotovih proizvoda, globalna industrija pomorskog prijevoza od temeljne je važnosti za međunarodnu trgovinu. Tijekom 2020. ukupna svjetska pomorska trgovina iznosila je 11,5 milijardi tona i 1,5 t po glavi stanovnika, što predstavlja približno 88 % globalne trgovine (povećanje u odnosu na 2019. kada je iznosila 85 % jer je pandemija bolesti COVID-19 imala veći učinak na ostale oblike prijevoza, uključujući zračni, kamionski i željeznički). EU je odgovoran za ~20 % globalne pomorske trgovine, a njegove pomorske industrije razmjerno su slabo zastupljene u smislu brodogradnje (oko 5 % globalne proizvodnje, ali s naglaskom na sektor brodova za kružna putovanja), općenito su usklađene u smislu zastupljenosti država zastave (~17 %) i popravaka brodova (~18 % globalne aktivnosti) te su dobro zastupljene u smislu vlasništva nad plovilima (33 %, što se povećava na 39 % ako se uzmu u obzir Norveška i UK), pomorske opreme, klasifikacije i financiranja brodova.

4. UTJECAJ NA POMORSKU TRGOVINU U EU-U:

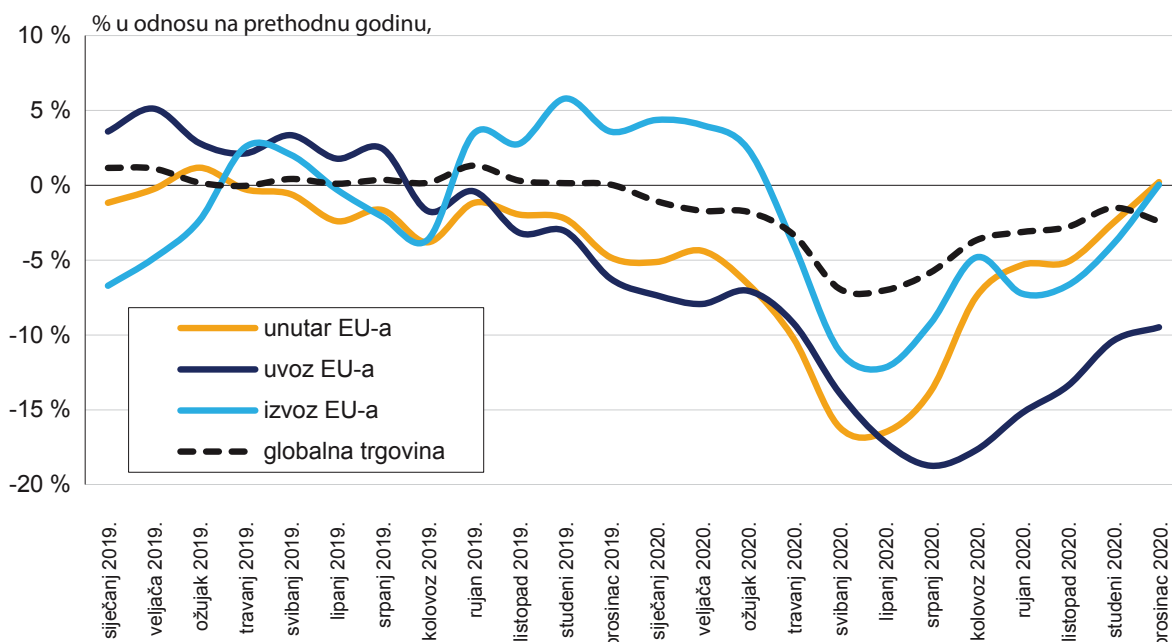
POČETNI ZNAČAJNI UTJECAJ, SLOŽENOST ROBE I

ZEMLJOPIISNA SLOŽENOST, SNAŽAN OPORAVAK

Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 doveo je do pada globalne pomorske trgovine za -3,6 % u 2020. u odnosu na prethodnu godinu, a ta je stopa slična padu globalnog BDP-a. Poremećaj svjetskog gospodarstva uzrokovan pandemijom doveo je do pada globalnog BDP-a za 3,5 % tijekom čitave 2020. (izvor: MMF, siječanj 2021.), što je razmjerno slično stopi za četiri tromjesečja nakon globalne financijske krize (4. tromjesečje 2008. – 3. tromjesečje 2009.: -2,5 %, MMF). Procijenjeno je da je pad globalnog pomorskog prometa (u tonama) tijekom 2020. zbog pandemije bolesti COVID-19 i povezanog poremećaja svjetskog gospodarstva, trgovinskih tokova i opskrbnih lanaca iznosio -3,6 % (izvor: Clarksons Research, veljača 2021.). Međutim, zabilježeno je značajno odstupanje u stopi pada za različitu pomorsku robu, a ukupni učinak na globalnu pomorsku trgovinu tijekom 2020. možda nije onoliko negativan koliko su se mnogi u početku pribojavali (radi konteksta, globalna pomorska trgovina u tonama tijekom 2009. pala je za 4,0 %).

Iz analize carinskih podataka koje su dostavile države članice EU-a proizlazi da se tijekom 2019. 20 % (2,4 milijarde tona) globalne pomorske trgovine (11,9 milijardi tona) odnosilo na kombinaciju obujma unutar EU-a te uvoz i izvoz između EU-a i trećih zemalja. Na temelju dostupnih podataka za razdoblje do prosinca 2020., uključujući i taj mjesec, procjenjuje se da je pomorska trgovina EU-a doživjela značajniji pad nego globalna trgovina i da je taj pad iznosio 9,3 % tijekom čitave 2020., što odgovara „gubitku” od 226 milijuna tona trgovine.

Najznačajniji pad obujma trgovine odnosi se na uvoz u EU iz trećih zemalja, koji je u 2020. pao za 12,2 %, nakon čega slijedi trgovina unutar EU-a (pad od 7,1% tijekom istog razdoblja), a potom i izvoz iz EU-a u treće zemlje (pad od 4,3 %).



Slika 2.: Sažetak pomorske trgovine EU-a, u tonama, % u odnosu na prethodnu godinu, tromjesečni pomični prosjek⁴

Također je proveden pregled učinka na brodske linije iz Europe u Kinu te iz Europe u Sjedinjene Američke Države (SAD). Promet iz Kine prema Europi u padu je u smislu broja pristajanja u luci od 2016., a do 2019. već je smanjen za -34 %. To je smanjenje tijekom 2020., najvjerojatnije zbog pandemije bolesti COVID-19, doseglo -62 % u usporedbi s 2016. U pogledu putovanja u suprotnom smjeru, iz Europe prema Kini, ova su smanjenja iznosila -26 % između 2016. i 2019. i dosegla su -65 % između 2016. i 2020.

Sličan je pregled proveden za pristajanja u luci brodova koji su plovili iz SAD-a i prema SAD-u, koji je najvažnije odredište za robu koju izvozi EU⁵. Broj pristajanja u luci brodova koji trguju između EU-a i SAD-a znatno je manji u usporedbi s istim pristajanjima za brodove između EU-a i Kine. Međutim, to ne podrazumijeva nužno da je obujam trgovine, a osobito ukupna vrijednost robe, manji ili veći u usporedbi s trgovinom u SAD/iz SAD-a i u Kinu/iz Kine. Između 2016. i 2019. uočeno je smanjenje od -31 % u broju pristajanja brodova koji putuju iz SAD-a u Europu, a 2020. ta je brojka dosegla -58 %. Ta su smanjenja reprezentativnija u suprotnom smjeru, odnosno iz Europe u SAD, i iznose -55 % između 2016. i 2019., odnosno -70 % između 2016. i 2020.

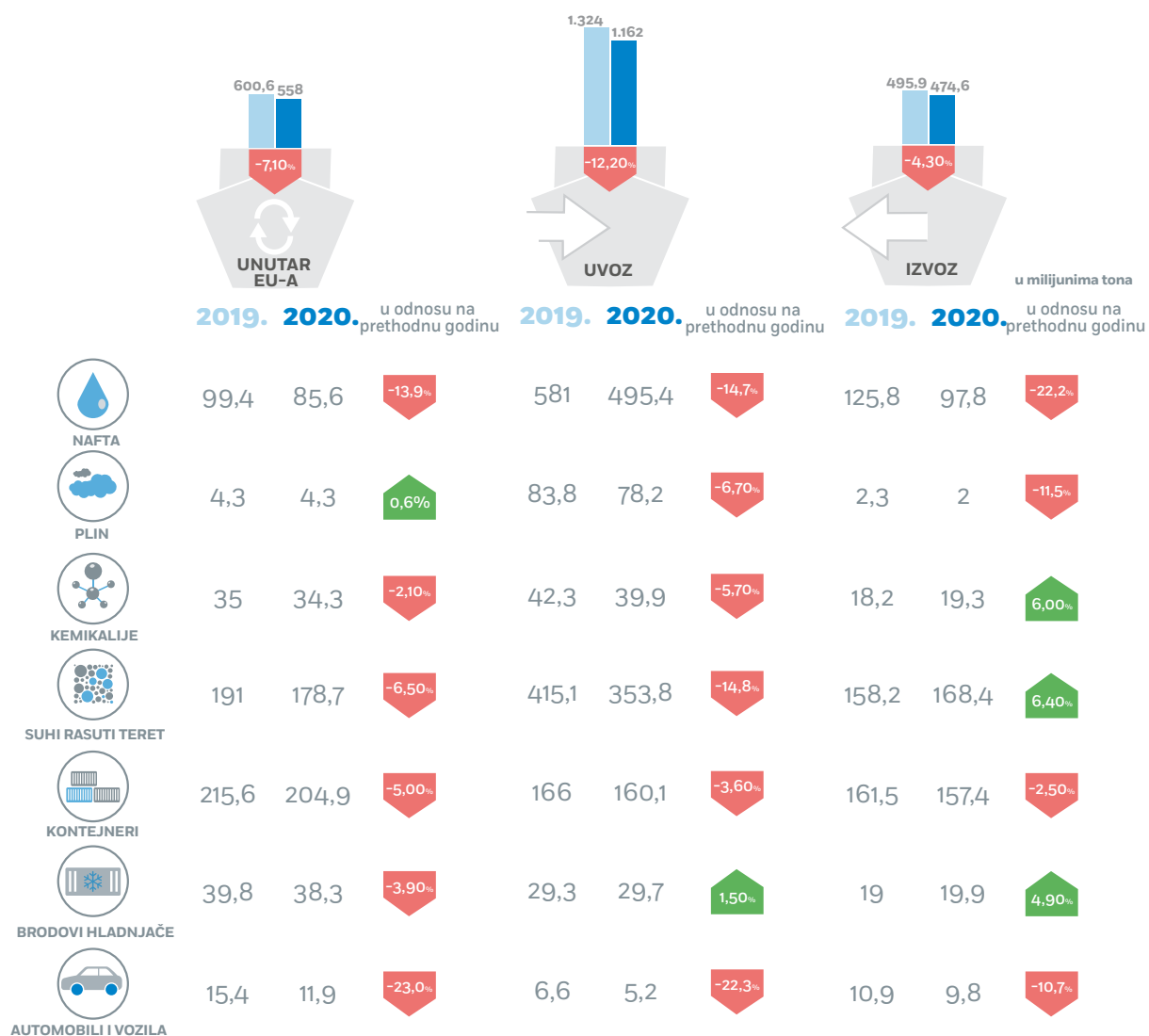
Daljnja analiza ukupne nosivosti prevezene na tim putovanjima pokazuje trend smanjenja nosivosti u tonama (DWT) sličan onom uočenom za broj pristajanja u lukama. Prema tome, podatci ukazuju na to da je izravna razmjena robe putem pomorskih ruta između Europe i SAD-a te Europe i Kine u padu od 2016., pri čemu je veće smanjenje uočeno 2020.

⁴ Izvor: Clarksons Research Na temelju carinskih podataka EU-a do prosinca 2020., uključujući i taj mjesec. Temelji: 28 država članica EU-a, ne uključuje Norvešku ili Island. Mjesečni pokazatelj rasta globalnog pomorskog prometa koji objavljuje baza podataka o globalnom pomorskom prometu na dan 21. veljače

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



POMORSKA TRGOVINA UNUTAR EU-A I IZVAN EU-A PO VRSTI ROBE

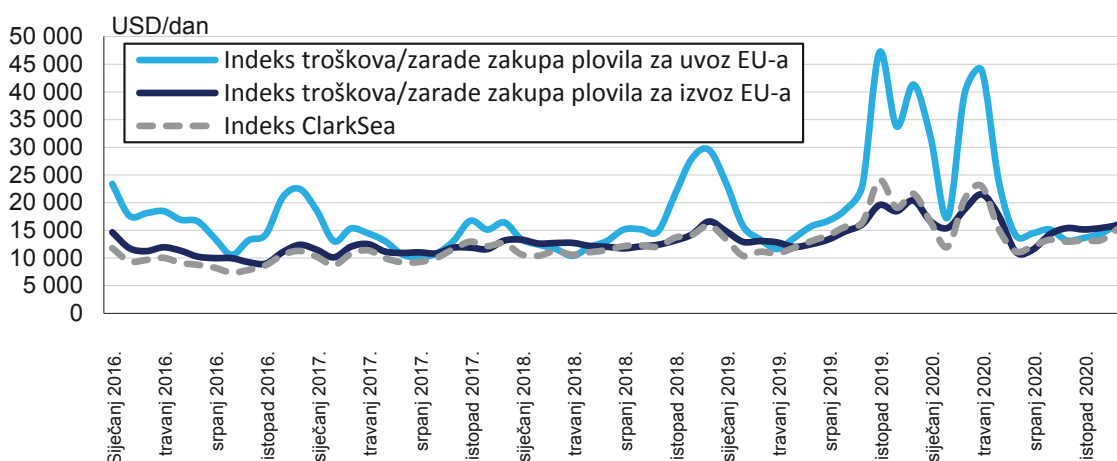


Slika 3.: Pomorska trgovina unutar EU-a i vanjska pomorska trgovina (uvoz i izvoz) po vrsti robe, u milijunima tona⁶

⁶ Izvor: Clarksons Research Na temelju carinskih podataka EU-a do prosinca 2020., uključujući i taj mjesec. Temelj: 28 država članica EU-a, ne uključuje Norvešku ili Island. Procjene podataka o globalnoj pomorskoj trgovini od 21. veljače

5. UTJECAJ NA NAKNADE ZA PRIJEVOZ TERETA: ZNAČAJNA VOLATILNOST, S RAZDOBLJIMA „POZITIVNOG ISHODA POREMEĆAJA” ZA TROŠKOVE TERETA I ZARADU OD PLOVILA

Globalna tržišta pomorskog prijevoza tereta i zakupa doživjela su značajnu volatilnost i poremećaje tijekom čitave 2020. zbog utjecaja pandemije bolesti COVID-19. Unatoč znatnim poremećajima, globalni indeks ClarkSea kojim su obuhvaćeni različiti segmenti (i koji ukazuje na kretanja u prosječnim troškovima/zaradi od zakupa plovila u ključnim sektorima pomorskog prijevoza koji se temelje na obujmu) tijekom 2020. u prosjeku je pao za samo -2 % u odnosu na prethodnu godinu, iako su zabilježena značajna odstupanja i složenost pojedinačnih sektora, pri čemu je u „mnogim sektorima u određenom trenutku tijekom godine zabilježen „pozitivan ishod poremećaja”. Posebno je prva polovica 2020. bila najbolje polugodište za indeks ClarkSea u posljednjih deset godina; prosječna vrijednost iznosila je 16.373 USD/dan, iako je prosjek u drugoj polovici godine pao na 13.304 USD/dan. Za veliki porast u prvoj polovici godine općenito je zaslužan porast potražnje za uslugama uporabe tankera za „plutajuće skladištenje” jer su mjere ograničenja kretanja povezane s pandemijom bolesti COVID-19 dovele do brzog gomilanja viška nafte na globalnoj razini te su se cijene nafte nalazile u situaciji „contango” (kada je buduća cijena nafte veća od trenutne cijene).



Slika 4.: Indeksi troškova/zarade od zakupa plovila izvan EU-a⁷

Trendovi za tržište pomorskog prijevoza EU-a uvelike su bili slični globalnim trendovima. Indeks zarade od plovila za izvoz izvan EU-a u prosjeku je iznosio 21.470 USD/dan tijekom čitave 2020., što predstavlja pad od samo -6 % u odnosu na prosjek za 2019., iako je tijekom godine došlo do znatnih odstupanja. Indeks zarade od plovila za izvoz izvan EU-a dosegao je vrhunac (na mjesečnoj osnovi) pri 43.876 USD/dan u travnju, a tijekom prve polovice 2020. u prosjeku je iznosio 28.439 USD/dan, čemu je pridonio veliki porast u omjeru troškova i zarade od tankera, nakon čega je u drugoj polovici 2020. došlo do pada na prosječno 14.506 USD/dan, što je smanjenje od -49 % u odnosu na prvih šest mjeseci godine jer je došlo do pada tržišta tankera unatoč značajnim povećanjima u omjeru troškova i zarade za kontejnerske brodove i brodove za prijevoz plina do kojeg je došlo u nastavku godine.

Indeks zarade od plovila za izvoz izvan EU-a u prosjeku je iznosio 15.732 dolara, što je rast od 4 % u odnosu na 2019. te povećanje od 18 % u odnosu na prosječnu razinu za razdoblje između 2016. i 2020., unatoč utjecaju pandemije bolesti COVID-19. Međutim, u drugoj polovici 2020. zabilježen je pad; indeks omjera troškova i zarade zakupa plovila za izvoz izvan EU-a u prosjeku je iznosio 14.615 USD/dan, što je za 13 % manje u odnosu na 16.849 USD/dan u prvoj polovici godine, iako su krajem 2020. ponovno zabilježena velika povećanja u kontejnerskom prijevozu i prijevozu plina.

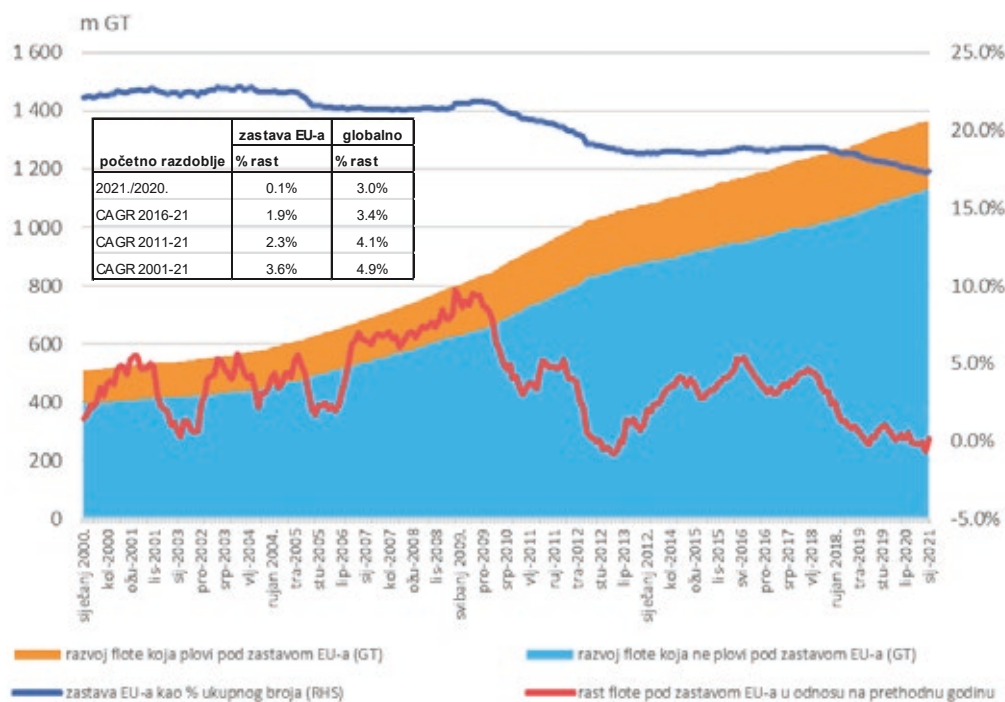
⁷ Izvor: Clarksons Research



6. UTJECAJ PANDEMIJE BOLESTI COVID-19 NA ZASTAVE DRŽAVA

ČLANICA EU-A I VLASNIŠTVO: NASTAVAK DUGOROČNIH TRENDOVA

Na kraju 2020. flota koja je plovila pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a brojala je ukupno 9.177 plovila s bruto tonažom od ukupno 238 milijuna tona, što je predstavljalo 17 % svjetske flote u smislu tonaže. Flota plovila pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a tijekom 2020. u smislu bruto tonaže porasla je za samo 0,1 %, što je znatno ispod globalnog rasta flote od 3,0 %. To je općenito bio nastavak trendova uočenih prije pandemije bolesti COVID-19; petogodišnja složena godišnja stopa rasta (CAGR) flote pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a iznosila je 1,9 %, u usporedbi sa 3,4 % za globalnu flotu. Općenito, flota pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a dobro je zastupljena u segmentu ro-ro tereta (58 % globalne tonaže ro-ro tereta plovi pod zastavom jedne od država članica EU-a) i putničkog prijevoza (40 % tonaže brodova za kružna putovanja i trajekata plovi pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a) zahvaljujući njezinim zemljopisnim značajkama i brojnim otocima između država članica EU-a, ali 76 % ukupne flote u smislu tonaže i dalje otpada na tankere, brodove za rasuti teret i kontejnerske brodove.

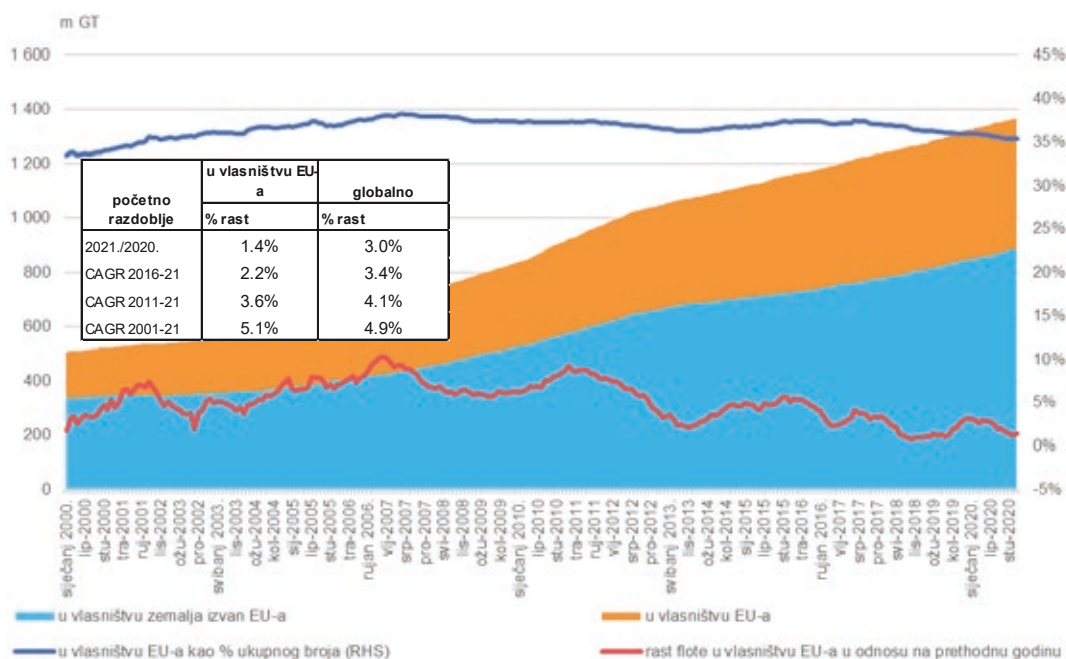


Slika 5.: Dugoročna kretanja u pogledu flote pod zastavom država članica EU-a⁸

⁸ Izvor: Clarksons Research

Na kraju 2020. flota u vlasništvu vlasnika sa sjedištem u EU-u iznosila je 15.355 plovila s ukupnom bruto tonažom od 482 milijuna tona, što predstavlja 33 % globalne tonaže. Slično kao i u slučaju flote koja plovu pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a, rast flote u vlasništvu jedne od 28 država članica EU-a u padu je u odnosu na globalni rast, a tijekom 2020. flota se proširila za tek 1,4 % u odnosu na globalnu stopu od 3,0 %. Međutim, rast flote razlikuje se ovisno o državi članici; flota u grčkom vlasništvu (najveći vlasnik) zabilježila je snažan nedavni i povijesni rast, dok flota u vlasništvu Nijemaca, druge najveće nacije EU-a u smislu vlasnika, bilježi dugoročni pad. Knjiga narudžbi (ukupni broj neizvršenih narudžbi u vezi s plovilima) na kraju 2020. iznosila je 5,9 % kapaciteta flote u usporedbi s globalnom stopom od 8,5 %.

Uz iznimku trajekata, flota pod zastavom i u vlasništvu jedne od 28 država članica EU-a najčešće se koristi na međunarodnim trgovinskim linijama, zbog čega je izložena međunarodnim tržištima prijevoza tereta i zakupa plovila. Analiza kretanja plovila ukazuje na to da je tijekom 2020. 87 % tonaže pod zastavom jedne od država članica EU-a i 92 % tonaže u vlasništvu jedne od država članica EU-a sudjelovalo u međunarodnoj trgovini, uz mala odstupanja u obrascima raspoređivanja prije i nakon izbijanja pandemije bolesti COVID-19. U smislu aktivnosti pristajanja u luci, za plovila pod zastavom/u vlasništvu jedne od 28 država članica EU-a zabilježen je pad od 13 %/12 % u broju pristajanja u lukama tijekom 2020. u usporedbi s globalnom stopom od 8 %. Ta razlika odražava veći udio brodova za kružna putovanja i trajekata u floti pod zastavom i u vlasništvu jedne od 28 država članica EU-a.



Slika 6.: Dugoročna kretanja u pogledu flote u vlasništvu država članica EU-a⁹

Ispitivanjem aktivnosti na osnovi pojedinačnog plovila, također je moguće ispitati izravan utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na plovila u raspremi. Na vrhuncu, tijekom prvog vala nacionalnih mjera ograničenja kretanja, 9 % flote pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a u smislu tonaže bilo je neiskorišteno (lipanj 2020.) u usporedbi sa samo 3 % na početku 2020. Isto tako, 6,5 % flote u vlasništvu jedne od 28 država članica EU-a bilo je neiskorišteno na kraju lipnja 2020., što je otprilike dvostruko više u odnosu na razine na početku godine.

9 Izvor: Clarksons Research Napomena: RHS = osovina na desnoj strani



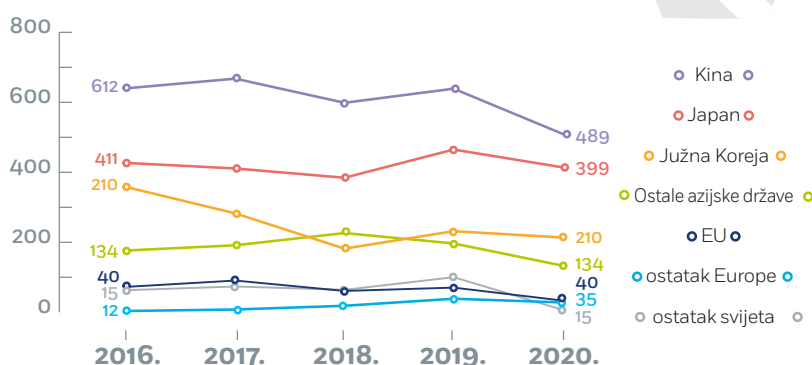
7. UTJECAJ NA BRODOGRADNJU: USMJERENOST EU-A NA KRUŽNA PUTOVANJA DOVELA JE DO ZNAČAJNIH POREMEĆAJA

Godina 2020. zbog je pandemije bila izazovna na globalnoj razini; nove narudžbe za brodove pale su za više od 30 % (što je također djelomično uzrokovano nesizvjesnostima u pogledu „zelene“ tehnologije), iako je proizvodnja postigla razmjerno dobrih 85 % u odnosu na razine iz 2019. Međutim, brodogradnja u EU-u pretrpjela je snažan udarac zbog usmjerenosti na izgradnju brodova za kružna putovanja.

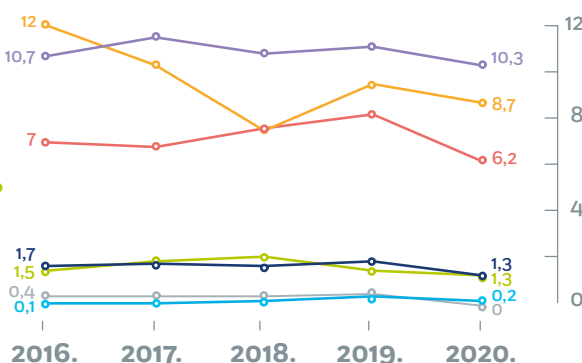
U 2020. brodogradilišta u EU-u imala su globalni tržišni udio od 4,6 % u smislu novoizgrađenih plovila u kompenziranim bruto tonama (engl. *Compensated Gross Tonnes* (CGT)), mjerilo sadržaja rada brodogradilišta), u usporedbi s 5,7 %, koliko je taj udio iznosio 2019. Smanjenje u aktivnosti tijekom 2020. djelomično je bilo povezano s padom isporuka plovila za kružna putovanja za 34 % u smislu bruto tonaže u 2020. (u odnosu na globalni pad od 15 % za sve vrste brodova), pri čemu je broj novih narudžbi za brodove za kružna putovanja pao za 98 % u odnosu na 2019. (34 % globalno). Industrija kružnih putovanja prije pandemije smatrala se europskim uspjehom jer su brodogradilišta u EU-u imala su tržišni udio od >90 %. Na kraju 2020. u brodogradilištima u EU-u (uključujući Norvešku i Island) bila su naručena 94 broda za kružna putovanja (od 182 plovila sveukupno), s ukupnom vrijednošću novoizgrađenih brodova od otprilike 60 milijardi dolara.

GODIŠNJE ISPORUKE PO ZEMLJI/REGIJI IZGRADNJE

broj plovila



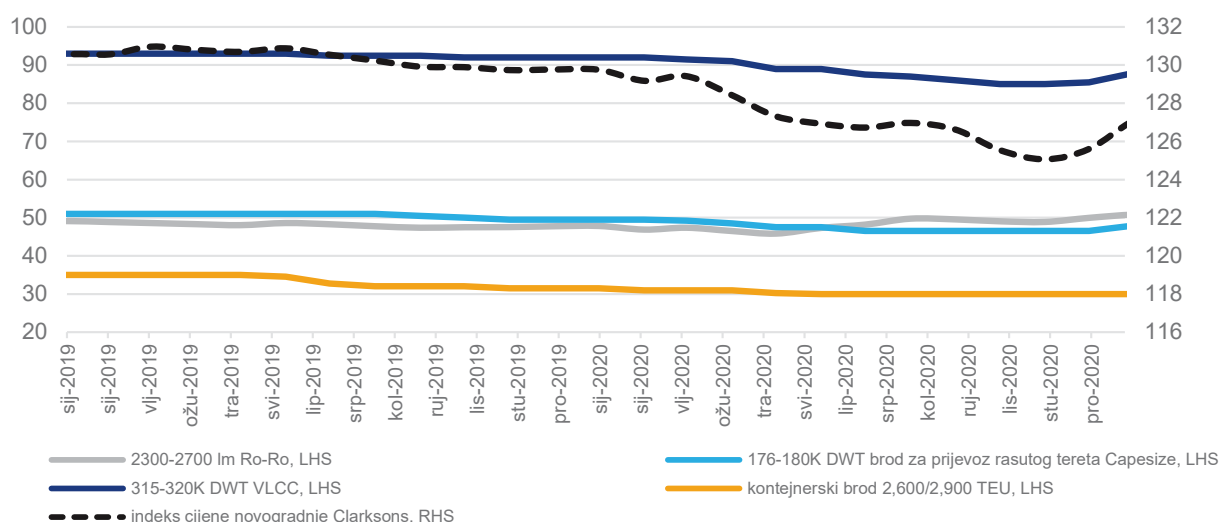
m.CGT izgrađenih brodova



Slika 7.: Godišnje isporuke po zemlji/regiji izgradnje¹⁰

¹⁰ Izvor: Clarksons Research

U 2020. djelatnost recikliranja brodova ostala je razmjerno niska u usporedbi s posljednjih nekoliko godina. Nakon širenja pandemije bolesti COVID-19 neki su promatrači pomorskog prijevoza očekivali da će tijekom 2020. veliki broj brodova biti prodan u svrhu recikliranja. Međutim, u smislu bruto tonaže, u 2020. zabilježen je drugi najniži godišnji obujam recikliranja brodova od izbijanja financijske krize. Utjecaj pandemije na tržišta pomorskog prijevoza možda nije bio onoliko snažan koliko se prvotno očekivalo, a djelovanje postrojenja za recikliranje brodova bilo je ograničeno brojnim mjerama ograničenja povezanim s bolešću COVID-19. Tijekom 2020. u svim je trgovinskim sektorima prodano 17,4 milijuna GT radi uništavanja (od čega 0,1 milijuna GT u EU-u). Prisutnost „zelenog recikliranja“ nastavila je rasti nakon što je početkom 2019. uvedena Uredba EU-a o recikliranju brodova. Tijekom 2020. prijavljeno je da je turskim subjektima koji provode recikliranje prodano rekordnih 1,6 milijuna GT radi rezanja, pri čemu se nekoliko vlasnika brodova za kružna putovanja i kontejnerskih brodova koji su plovili pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a odlučilo za recikliranje u „odobrenim brodogradilištima“ u skladu s Uredbom EU-a o recikliranju brodova. Međutim, većina djelatnosti recikliranja i dalje se provodi na indijskom potkontinentu, a EU još nije odobrio nijedno postrojenje na tom području.



Slika 8.: Mjesečne cijene novoizgrađenih brodova (odabrani sektori i indeks Clarksons)¹¹

Unatoč određenim poremećajima povezanim s bolešću COVID-19 do kojih je došlo u drugom tromjesečju, tijekom 2020. djelatnost popravaka brodova ostala je razmjerno stabilna. Brodogradilišta u EU-u imaju veći globalni tržišni udio (17 % djelatnosti u razdoblju između 2019. i 2020.) u području popravaka brodova nego izgradnje novih brodova (~5 %). Na određenu količinu posla na brodogradilištima u EU-u tijekom 2020. utjecali su poremećaji/zatvaranja gradilišta i odgode pregleda nakon izbijanja pandemije bolesti COVID-19, a vrhunac je dosegnut u drugom tromjesečju 2020. kada je djelatnost pala za oko 10 %.

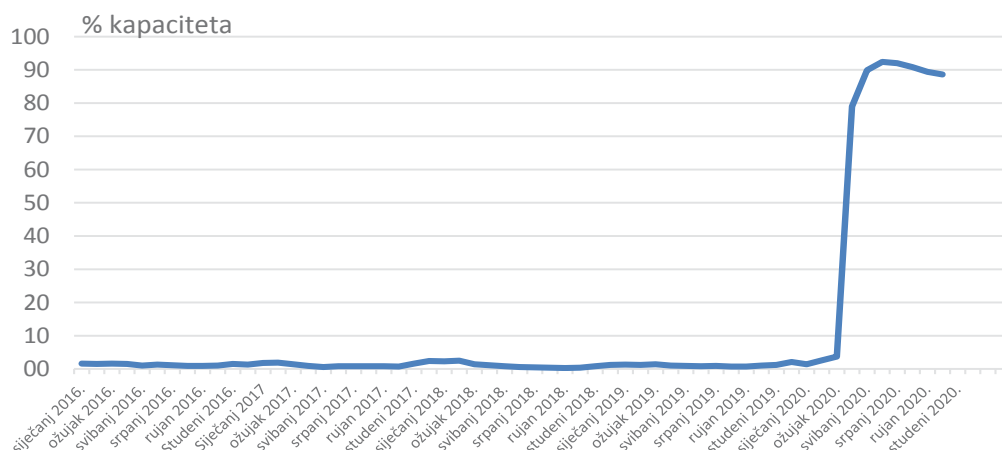
¹¹ Izvor: Clarksons Research Indeks cijena novoizgrađenih brodova Clarksons obuhvaća široki raspon cijena novoizgrađenih brodova u sektorima brodova za prijevoz rasutog tereta, tankera, kontejnerskih brodova, brodova za prijevoz plina i ostalih brodova za prijevoz suhog tereta, ponderirano njihovom veličinom u dwt. siječanj 1988.=100.



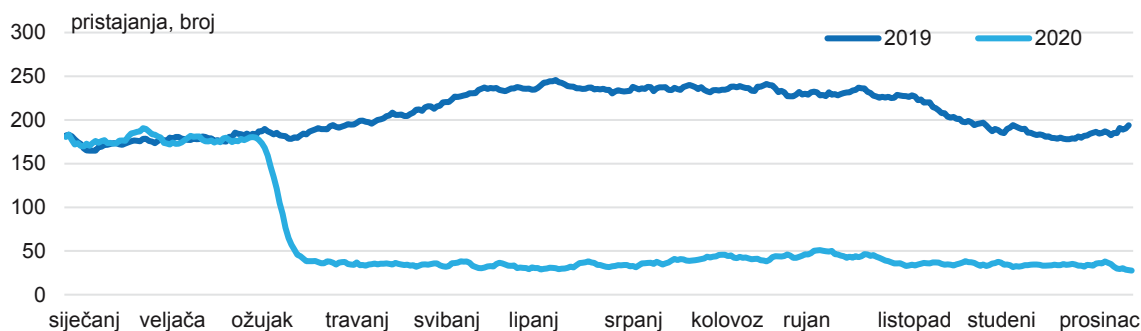
8. BRODOVI ZA KRUŽNA PUTOVANJA I PUTNIČKI BRODOVI: ZNAČAJAN UTJECAJ NA KRUŽNA PUTOVANJA I FINANCIJSKI STRES, ZNAČAJAN UTJECAJ NA TRAJEKTE, ALI UMJERENI OPORAVAK

Prije izbijanja pandemije bolesti COVID-19 globalno tržište kružnih putovanja bilo je u fazi značajnog rasta; imalo je 30 milijuna putnika godišnje, a flota je rasla zahvaljujući novom programu izgradnje, koji je prvenstveno obuhvaćao izgradnju u europskim brodogradilištima. Europa sudjeluje s oko 25 % u globalnom tržištu kružnih putovanja. U 2019. zabilježeno je 7,5 milijuna putnika u odnosu na 5 milijuna, koliko je ostvareno deset godina ranije. Mjereno brojem pristajanja u lukama, djelatnost EU-a u području brodova za kružna putovanja tijekom 2020. pala je za približno 85 % te za više od 90 % u drugom tromjesečju, osobito zbog bolesti COVID-19. Više od 90 % flote nije plovilo (rast u odnosu na 2 %, koliko je zabilježeno početkom godine, a krajem 2020. ta je stopa i dalje bila veća od 88 %), pri čemu se potencijal za oporavak dosad pokazao vrlo ograničenim. Oko 30 % globalne flote brodova za kružna putovanja plovi pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a (27 % ne uključujući UK), a oko 18 % u vlasništvu je poduzeća iz EU-a (na razini nacionalnosti matične grupe).

Pandemija bolesti COVID-19 uzrokovala je nezabilježene poremećaje na globalnom tržištu trajekata, iako nisu toliko ozbiljni kao u sektoru kružnih putovanja, a uočeni su i određeni rani znakovi oporavka. Vlasnici i zastave iz jedne od 28 država članica EU-a pretjerano su zastupljeni i na njih otpada oko 50 % tonaže trajekata na globalnoj razini. Aktivnost trajekata EU-a po broju pristajanja u lukama pala je za 19 % tijekom 2020., pri čemu je na vrhuncu poremećaja u drugom tromjesečju iznosila -36 % u odnosu na isto razdoblje prethodne godine, a u četvrtom tromjesečju ta se stopa smanjila na -10 %.



Pandemija je najviše zahvatila brodove koji prevoze putnike (brodove za kružna putovanja, putničke brodove i ro-ro/putničke brodove). Izvješće pokazuje da je broj osoba na brodovima za kružna putovanja od drugog tromjesečja 2020. počeo postupno rasti i da je i dalje na vrlo niskoj razini, a većinom ga čine članovi posade koji ostaju na plovilima. Sve velike svjetske kompanije za kružna putovanja obustavile su polaske sredinom ožujka kada se koronavirus počeo snažnije širiti, a neke su ponovno počele raditi s ograničenim brojem plovila i područja.



Slika 10.: Broj pristajanja brodova za kružna putovanja u lukama na globalnoj razini, 2019. – 2020., 7-dnevni pomični prosjek¹³

Ovim izvješćem potvrđeno je da su sektor kružnih putovanja i općenito sektor putničkog prijevoza bili sektori najpogođeniji pandemijom bolesti COVID-19. Ostali su sektori također bili zahvaćeni, ali, općenito, trgovina nije stala. Unatoč poteškoćama, aktivnosti komercijalnih brodova nastavile su se, a luke i ostali sektori pomorskog prijevoza nastavili su s radom, čime je zajamčeno kretanje robe i dokazana je strateška važnost pomorskog prijevoza za građane.

9. INSPEKCIJA SIGURNOSTI PLOVIDBE

I ZAŠTITE OKOLIŠAE

Aktivnosti inspekcijskog pregleda u okviru nadzora države luke u državama članicama EU-a koje sudjeluju u Pariškom memorandumu o razumijevanju i članicama Tokijskog memorandumu o razumijevanju u razdoblju između 2016. i 2020. pokazuju snažan utjecaj na broj inspekcijskih pregleda provedenih tijekom drugog tromjesečja 2020. Međutim, u trećem i četvrtom tromjesečju inspekcije plovila pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a gotovo su se vratile na uobičajene razine. Istodobno možemo primijetiti da broj zadržavanja brodova nije smanjen tijekom 2020., što je dovelo do visokog udjela inspekcijskih pregleda koji su doveli do zadržavanja. To može biti dokaz većeg broja uočenih kršenja ili povreda odredbi međunarodnih konvencija kojima je uređen pomorski promet.

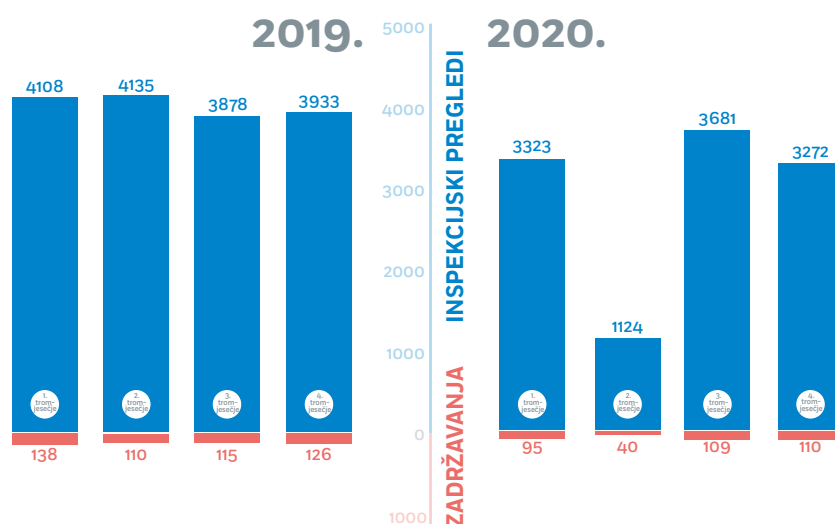
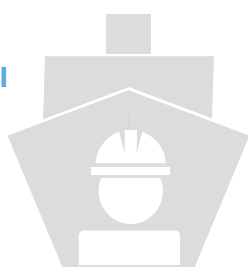
Čini se da je broj inspekcijskih pregleda koji su doveli do zadržavanja, a koje su provele države članice EU-a koje su članice Pariškog memorandumu o razumijevanju, tijekom posljednjih pet godina stabilan, iako je dugoročni trend za brodove pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a negativan. Porast udjela zadržavanja osobito je primijećen tijekom 2020., što se ne odnosi na brodove koji ne plove pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a u trenutku inspekcije. Međutim, brodovi pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a, čak i tijekom razdoblja pogoršanja u 2020., imaju bolje rezultate nego brodovi koji plove pod drugim zastavama.

¹³ Izvor: Clarksons Research Podatci o broju pristajanja u lukama na temelju podataka o kretanjima plovila. U podacima o broju pristajanja u lukama zabilježeni su svi slučajevi kada plovilo ulazi i izlazi iz definirane lokacije luke, izuzev slučajeva u kojima plovilo nije evidentirano jer putuje brzinom manjom od 1 čvora, i kombinirajući nekoliko uzastopnih slučajeva u istoj luci u kojima plovilo nije napustilo odbojni oblik oko luke ili unutar istog dana (u odabranim sektorima plovila). Podatci o broju pristajanja u lukama prema datumu ulaska na lokaciju luke.

Iz ove analize jasno proizlazi da je pandemija također snažno utjecala na mogućnosti za inspekcijske preglede u okviru nadzora države luke koje provode pomorska nadležna tijela u području obuhvaćenim Tokijskim memorandumom o razumijevanju. Zanimljivo je primijetiti učinak na broj inspekcijskih pregleda tijekom čitave godine, a ne samo u drugom tromjesečju 2020., što je bio slučaj u EU-u.

Nadalje, također valja primijetiti da se, za razliku od situacije u EU-u, broj inspekcijskih pregleda koji su doveli do zadržavanja brodova koji plovo pod zastavom jedne od 28 država članica EU-a značajno smanjio tijekom 2020. Općenito, broj inspekcija koje su dovele do zadržavanja razmjerno je malen u usporedbi sa sličnim brojkama država luka u EU-u (1,5 % za inspekcijske preglede u okviru Tokijskog memoranduma u odnosu na 3 % za inspekcijske preglede u okviru Pariškog memoranduma koje su provele države članice EU-a).

INSPEKCIJSKI PREGLEDI I ZADRŽAVANJA PO DRŽAVI LUKE EU-A



Slika 11.: Inspekcijski pregledi i zadržavanja u državama luke u EU-u

Pregledi koje provode države luke u EU-u uređene su načelima „ravnomjerne raspodjele” i „godišnje obveze” kako je utvrđeno u Direktivi 2009/16/EU o nadzoru države luke. Obveze se utvrđuju na godišnjoj osnovi, a države ispunjavaju utvrđene ciljeve tijekom čitave godine. Tijekom drugog tromjesečja 2020. nacionalna zdravstvena nadležna tijela uvela su zabranu provedbe inspekcijskih pregleda, što je za posljedicu imalo snažno ukupno smanjenje brojki. U trećem tromjesečju zabrana je djelomično ukinuta i nekoliko država članica ponovno je počelo provoditi inspekcijske preglede, čak i u mjeri koja je nadilazila prvotno preuzete obveze. To je dovelo do sličnog napora u općenitom smislu, ali do različite raspodjele inspekcijskih pregleda među državama članicama. U četvrtom tromjesečju sve su države članice ponovno počele provoditi inspekcijske preglede i gotovo je postignuta razina zabilježena prije pandemije. Međutim, utjecaj je značajan, čak i na kraju 2020.



Informacije o izdanim statutornim svjedodžbama i svjedodžbama klase koje izdaju organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 2009/391 o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova pohranjene su u aplikacijama EMSA-e i provedena je njihova analiza. Podatci upućuju na to da je 2020. obilježena stabilnim izdavanjem novih svjedodžbi klase, pri čemu se svjedodžbama klase potvrđuje provedba obnovljenih (posebnih) pregleda. Iz navedenoga proizlazi da pandemija nije u prevelikoj mjeri utjecala na aktivnosti. Međutim, u posljednjem tromjesečju 2020. zabilježeno je smanjenje broja brodova za koje je izdana nova svjedodžba klase. To se može objasniti snažnijim utjecajem pandemije na svjetskoj razini ili je do toga došlo zbog činjenice da je rad obavljen ranije tijekom godine.



EMSA je također razmotrila statističke podatke o pomorskim nesrećama i nezgodama obuhvaćenima područjem primjene Direktive 2009/18/EZ prijavljenima EMCIP-u između 2016. i 2020. Podatci EMCIP-a upućuju na pad ukupnog broja nesreća i nezgoda tijekom 2020. u usporedbi s prosječnim podacima iz razdoblja između 2016. i 2019. Čini se da smanjenje nije ujednačeno za sve vrste brodova, vjerojatno zbog činjenice da se koriste u različite svrhe, i za provedene aktivnosti. U tom pogledu za putnička je plovila zabilježen najveći pad broja nesreća, što se može objasniti činjenicom da je aktivnost brodova za kružna putovanja uvelike obustavljena. Čini se da je smanjenje za teretna plovila izraženije tijekom trećeg i četvrtog tromjesečja. Za ribarska plovila zabilježen je značajan porast broja nesreća tijekom trećeg tromjesečja. Za vrste nesreća također su zabilježeni različiti trendovi. Općenito, broj navigacijskih nezgoda tijekom predmetnog je razdoblja pao, dok je broj ostalih vrsta nesreća porastao tijekom predmetnih tromjesečja 2020. (npr. gubitak nadzora i kontakta u prvom tromjesečju, požari u trećem tromjesečju i poplave/potonoća u četvrtom tromjesečju).



Provedena je usporedba aktivnosti pregleda sadržaja sumpora u EU-u u razdoblju između 2018. i 2019. (prosječni broj) i 2020. Tijekom siječnja i veljače 2020. broj pregleda ostao je na usporedivim razinama s 2018. i 2019. Međutim, od ožujka 2020. zabilježeno je smanjenje ukupnog broja pregleda. Tako je u ožujku 2020. provedeno samo 43 % od broja pregleda provedenih u 2018./2019. U travnju 2020. provedeno je samo 10 % pregleda. Međutim, od lipnja je zabilježen oporavak i u rujnu 2020. provedeno je 5 % više pregleda nego 2018. – 2019.

Što se tiče ukupnog broja pregleda po pomorskoj regiji, najveći pad ukupnog broja pregleda (u usporedbi s prethodnim godinama) zabilježen je u Sjevernom moru, nakon čega slijede Baltičko more te, u manjoj mjeri, mora izvan područja kontrole emisija sumpora (engl. *Sulphur Emission Control Areas* (SECA)). Rezultati analize uzoraka goriva uzetih tijekom tih pregleda pokazuju da je to povećanje bilo značajnije tijekom 2020., iako je od 2018. uočljivo postupno povećanje razina usklađenosti. U pogledu vrsta brodova uočena su značajna smanjenja ukupnog broja pregleda provedenih 2020. u usporedbi s prethodnim godinama na putničkim brodovima (koji čine kategoriju koja za statističke podatke o sumporu većinom odgovara pregledima na brodovima za kružna putovanja). Nakon toga slijede smanjenja među brodovima za opći teret i brodovima za prijevoz rasutog tereta. S druge strane, pandemija bolesti COVID-19 imala je manji utjecaj na inspekcijske preglede kontejnerskih brodova i brodova za prijevoz RoPax tereta.



O EUROPSKOJ AGENCIJI ZA POMORSKU SIGURNOST

Europska agencija za pomorsku sigurnost jedna je od decentraliziranih agencija Europske unije. Sjedište Agencije nalazi se u Lisabonu, a cilj joj je osigurati visoku razinu pomorske sigurnosti, pomorske zaštite, sprječavanja onečišćenja koje uzrokuju brodovi i odaziva na to onečišćenje kao i odgovora na morsko onečišćenje koje uzrokuju naftna i plinska postrojenja. Opća svrha jest promicanje sigurnog, čistog i gospodarski održivog pomorskog sektora u EU-u.



Obratite nam se za više informacija

Europska agencija za pomorsku sigurnost

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

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

© Europska agencija za pomorsku sigurnost 2021

Izvori fotografija: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTravel/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v/Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.