



IMPACTUL

COVID-19

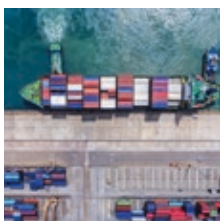
ASUPRA SECTORULUI

MARITIM DIN UE



Finanțat parțial de Uniunea Europeană
– Fondul european pentru pescuit și
afaceri maritime





CUPRINS

1. Introducere	4
2. Traficul: perturbarea inițială și normalizarea	4
3. Industria maritimă mondială	6
4. Impactul asupra comerțului maritim în UE: Impact semnificativ inițial, complexități geografice și legate de mărfuri, redresare puternică	6
5. Impactul asupra navlului: volatilitate semnificativă, cu perioade de „avantaje ale perturbării” pentru costul mărfurilor și veniturile navelor	9
6. Impactul COVID-19 asupra navelor sub pavilion UE și deținute de SM ale UE: continuă tendințele pe termen lung	10
7. Impactul asupra construcțiilor navale: accentul pus de UE pe navele de croazieră duce la perturbări semnificative	12
8. Navele de croazieră și de pasageri: Impact major asupra navelor de croazieră și stres financiar, impact major asupra feriboturilor, dar redresare moderată	14
9. Inspecțiile de siguranță și de mediu	15

1. INTRODUCERE

Amploarea fără precedent a bolii COVID-19 și răspândirea sa la scară globală au fost urmate de măsuri naționale de limitare a mișcării persoanelor și de restricții stricte de călătorie. În consecință, impactul COVID-19 asupra industriei mondiale a transporturilor maritime s-a resimțit puternic în toate domeniile: trafic maritim, schimburi comerciale etc. Au fost afectate, de asemenea, mai multe sectoare – de la navele de pasageri până la navele-container și cele petroliere.

Pandemia cauzată de coronavirus nu s-a încheiat și evoluează de la o zi la alta. Încă nu se știe cum va arăta transportul maritim în perioada post COVID-19, dar este posibil ca pandemia să aibă un impact profund și de durată. Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) dispune însă de informațiile și instrumentele necesare pentru a compara datele din anii anteriori COVID-19 (2016-2019) cu cele din 2020 în domeniul traficului maritim, al siguranței și al poluării mediului marin. Cu sprijinul unui contractant extern (licitația EMSA/NEG/29/2020, câștigată de Clarkson Research), au fost obținute informații referitoare la volumul și tipul tranzacțiilor comerciale, mărfurile încărcate și alți indici și indicatori financiari asociați transportului maritim (măsurând astfel impactul financiar asupra întregului sector al transporturilor maritime din UE).

În urma acestui demers au fost culese date referitoare la impactul pandemiei asupra transportului maritim. Datele pot fi utilizate de factorii de decizie politică, fiind un instrument ajutător în definirea măsurilor de redresare. Raportul reflectă situația din UE-28, având în vedere că până la finalul anului 2020 Regatul Unit era încă membru al UE.

Dacă nu se specifică, datele furnizate în figuri și în tabele au fost obținute prin sistemele proprii ale EMSA. Datele privind traficul au fost obținute în principal prin sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet¹), iar în unele cazuri au fost combinate cu date LRIT² și MARINFO³. Pe site-ul EMSA se publică informații despre impactul pandemiei asupra escalelor în porturile UE încă din luna iulie 2020.

S-a efectuat o analiză a flotei de nave cu pavilion al statelor membre UE-28 și cu proprietari înregistrați în statele membre ale UE, cu ajutorul bazei de date brevetate a Clarkson Research. Aceeași bază de date a fost utilizată și pentru informațiile privind comerțul și mărfurile, construcțiile navale, reparațiile și o parte a activităților din industria croazierelor.

2. TRAFICUL: PERTURBAREA ÎNȚĂLĂ ȘI NORMALIZAREA

Deoarece transporturile internaționale se află în prima linie a comerțului și sunt dependente de călătorii și de interacțiunea umană, industria transporturilor maritime a fost afectată de epidemia de COVID-19 atât direct, cât și indirect.

Perioada 2016-2019 a fost mai curând stabilă, cu puține variații. În schimb, în 2020 numărul de escale ale navelor a fost similar cu cifrele din 2019 în primul trimestru, dar a înregistrat o scădere semnificativă în al doilea trimestru. Al doilea trimestru a început la scurt timp după ce Organizația Mondială a Sănătății (OMS) a declarat epidemia de COVID-19 ca fiind o pandemie (12 martie 2020). În cel de-al treilea trimestru al anului 2020 s-a înregistrat o scădere cu 9,1 % față de 2019, dar al patrulea trimestru a fost foarte similar cu 2019 (scădere de 1,1 %).



1 Directiva 2002/59/CE privind monitorizarea traficului navelor maritime.

2 Sistem de identificare și urmărire la distanță.

3 Baza de date EMSA (actualizată cu informații procurate de la furnizori comerciali).

Analizând numărul escalelor în funcție de tipul navelor, s-a constatat o scădere a numărului de escale din 2020 față de 2019 pentru toate tipurile de nave. Tipurile pentru care s-a constatat cea mai mare descreștere a traficului naval în 2020 sunt navele de croazieră, cele de pasageri și cele transportatoare de vehicule, cu scăderi de 85,8 %, 39 % și, respectiv, 22,1 %. În același timp, numărul escalelor realizate de vrachiere, nave-cisternă pentru produse chimice, nave-container, nave de mărfuri generale, nave transportatoare de gaz lichefiat, nave petroliere, nave ropax și nave de marfă ro-ro au înregistrat doar scăderi mici (de maximum 5 %).

În Croația, Franța, Islanda și Spania s-a înregistrat o descreștere cu peste 20 % a numărului de escale ale navelor în 2020 față de 2019, acestea fiind țările cele mai afectate. Scăderea numărului de escale între 2019 și 2020 este atribuită traficului navelor de croazieră și al navelor de transport costier de pasageri, care a fost puternic afectat de criză.

NUMĂRUL DE ESCALE ALE NAVELOR RAPORTATE ÎN SAFESEANET

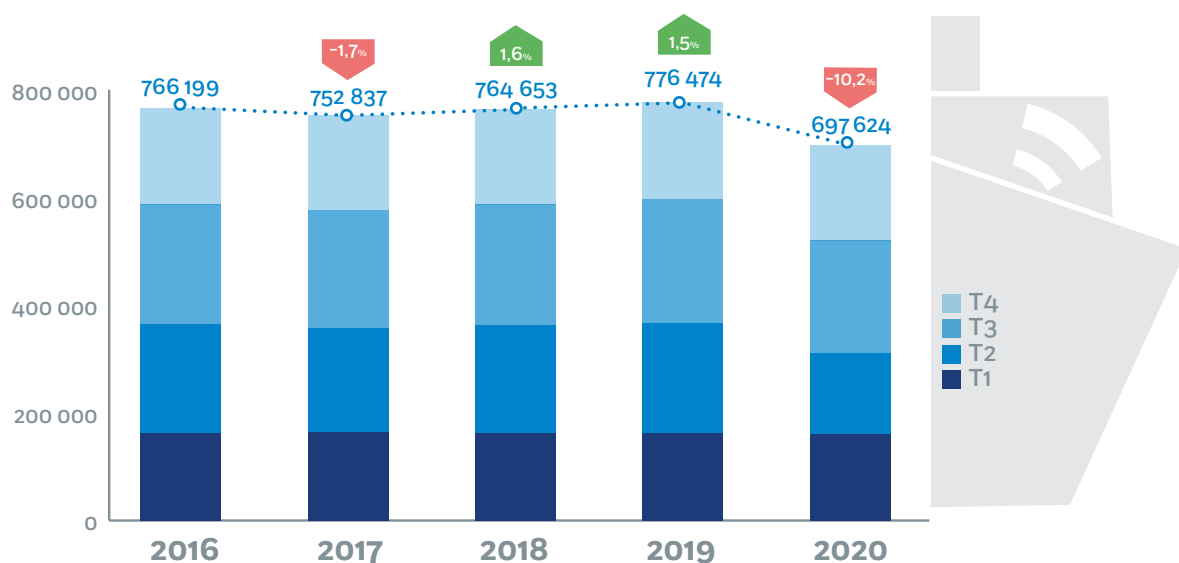


Figura 1: Numărul de escale ale navelor raportate în SSN între 2016 și 2020, pe trimestru.

Numărul total de escale ale navelor care arborează pavilioanele statelor membre ale UE a crescut în fiecare an între 2016 și 2019. În schimb, în 2020 numărul total de escale a scăzut cu 3,5 % față de 2019, tonajul brut asociat scăzând în ansamblu cu 11,1 %. O scădere semnificativă a început să fie simțită în al doilea trimestru din 2020, ca urmare a intensificării impactului COVID-19 în întreaga Europă, ceea ce a obligat multe state membre ale UE să instituie măsuri de limitare a mișcării persoanelor.

În al treilea și al patrulea trimestru din 2020, această tendință a părut totuși să se stabilizeze, alternând între variații ușor negative (de ex. în T3) și pozitive (de ex. în T4) față de aceleași perioade din 2019. Pentru navele de croazieră și cele transportatoare de vehicule se observă în 2020 variații majore comparativ cu perioade echivalente din 2019.

Sectorul croazierelor și transportul de pasageri în general au fost sectoarele care au resimțit cel mai puternic impactul COVID-19. Au fost afectate și alte sectoare, dar în general activitatea comercială nu s-a oprit. Inițial, în prima jumătate a anului 2020 s-a înregistrat o scădere bruscă și dramatică, dar apoi situația s-a îmbunătățit treptat. Se poate afirma că, în afara navelor de croazieră, transportul maritim a revenit în prezent la normal. În pofida dificultăților majore cu care s-au confruntat transporturile maritime, operațiunile navelor comerciale, ale porturilor și ale altor sectoare din domeniul transportului maritim au continuat să se desfășoare – ceea ce confirmă reziliența industriei –, asigurând astfel circulația mărfurilor și dovedind importanța strategică a sectorului maritim pentru asigurarea mijloacelor de trai.



3. INDUSTRIA MARITIMĂ MONDIALĂ

Industria mondială a transporturilor maritime este fundamentală pentru comerțul internațional, fiind un mijloc rentabil și sustenabil de a transporta în volume mari numeroase mărfuri și produse finite esențiale. În 2020, comerțul maritim mondial s-a ridicat la un total anual de 11,5 miliarde de tone și 1,5 tone pe cap de locuitor, reprezentând aprox. 88 % din comerțul mondial (în creștere de la 85 % în 2019, deoarece pandemia de COVID-19 a avut un impact mai mare asupra altor mijloace de transport: aerian, rutier și feroviar). UE desfășoară circa 20 % din comerțul maritim mondial; dintre industriile sale maritime, construcția de nave este relativ slab reprezentată (aproximativ 5 % din producția globului, dar cu accent pe sectorul navelor de croazieră), reprezentarea statelor de pavilion este în general la nivelul mediei mondiale (circa 17 %), la fel și reparațiile de nave (circa 18 % din activitatea de pe glob), iar proprietatea asupra navelor (33 %, în creștere la 39 % dacă se includ Norvegia și Regatul Unit), echipamentele maritime și finanțarea activităților navale sunt bine reprezentate.

4. IMPACTUL ASUPRA COMERȚULUI MARITIM ÎN UE:

IMPACT SEMNIFICATIV INIȚIAL, COMPLEXITĂȚI

GEOGRAFICE ȘI LEGATE DE MĂRFURI, REDRESARE PUTERNICĂ

Impactul pandemiei de COVID-19 a dus la o scădere cu 3,6 % a comerțului maritim mondial în 2020 față de aceeași perioadă a anului precedent (y-o-y), o rată similară cu scăderea PIB-ului mondial. Perturbarea economiei mondiale din cauza pandemiei a determinat scăderea PIB-ului mondial cu 3,5 % în 2020 (sursa: FMI, ian. 2021), o rată relativ similară celei înregistrate în cele patru trimestre ulterioare crizei financiare mondiale (T4 2008-T3 2009: -2,5 %, FMI). Se estimează că, în urma impactului COVID-19 și a perturbărilor cauzate economiei mondiale, circuitelor comerciale și lanțurilor de aprovizionare, în anul 2020 comerțul maritim (în tone) a scăzut cu 3,6 % (sursa: Clarksons Research, feb. 2021). Totuși, a existat o variație semnificativă în rata declinului diverselor mărfuri transportate pe mare, existând posibilitatea ca impactul general asupra comerțului maritim mondial în 2020 să nu fi fost atât de grav precum mulți s-au temut inițial (pentru context, în 2009 comerțul maritim mondial a scăzut cu 4 % ca număr de tone).

O analiză a datelor vamale raportate de statele membre ale UE a sugerat că, în 2019, combinația dintre volumele comercializate intra-UE și importurile și exporturile dintre statele UE și statele terțe (în total 2,4 miliarde tone) a reprezentat 20 % din comerțul maritim mondial (11,9 miliarde tone). Pe baza datelor disponibile până în decembrie 2020 inclusiv, se estimează că scăderea comerțului maritim al UE a fost mai semnificativă decât cea a comerțului mondial, ridicându-se la 9,3 % în 2020, ceea ce corespunde unei „pierderi” de 226 milioane de tone de mărfuri. Cea mai semnificativă scădere a volumelor

comerciale s-a înregistrat la importurile în UE din state terțe, care au scăzut cu 12,2 % în 2020, urmate de comerțul intra-UE (în scădere cu 7,1 % în aceeași perioadă) și de exporturile din UE către țări terțe (în scădere cu 4,3 %).

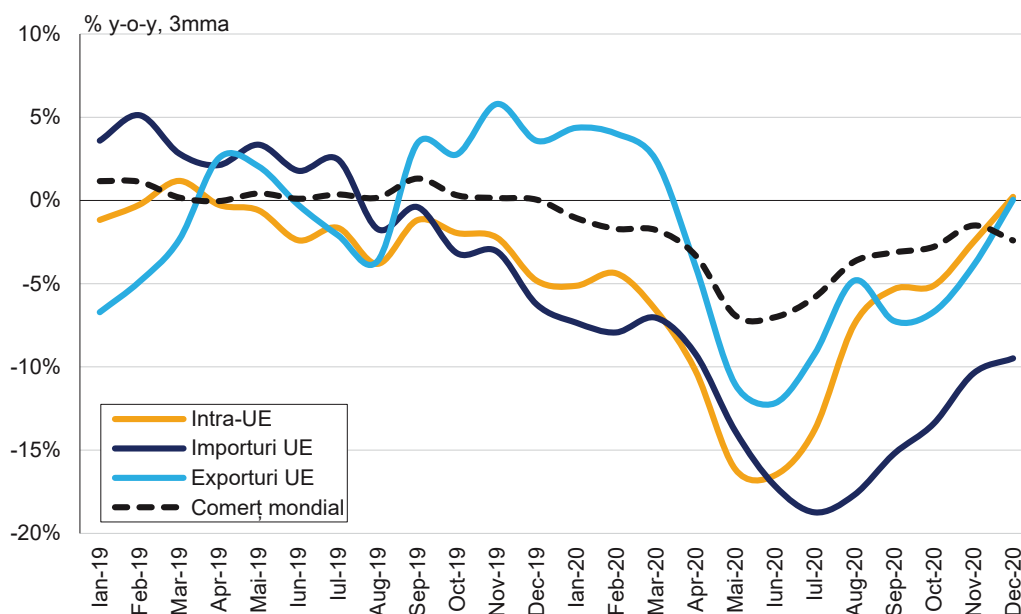


Figura 2: Sumar al comerțului maritim în UE, tone, % y-o-y, medie mobilă pe 3 luni (3mma)⁴

De asemenea, s-a realizat o prezentare generală a modului în care au fost afectate rutele de transport maritim din Europa către China și din Europa către Statele Unite ale Americii (SUA). Traficul din China către Europa a scăzut constant din 2016 în ceea ce privește numărul de escale portuare, iar până în 2019 se diminuase deja cu 34 %. În 2020, cel mai probabil din cauza pandemiei de COVID-19, această scădere a ajuns la 62 % față de 2016. În sensul opus de navigare, din Europa către China, scăderea a fost de 26 % din 2016 până în 2019, ajungând la 65 % din 2016 până în 2020.

S-a efectuat un exercițiu similar pentru escalele generate de navele care navigau către și dinspre SUA, cea mai importantă destinație pentru mărfurile exportate de UE⁵. Numărul escalelor efectuate de navele care realizează schimburi comerciale între UE și SUA este mult mai mic decât numărul de escale echivalente între UE și China. Aceasta nu înseamnă însă neapărat că volumele tranzacționate (și în special valoarea totală a mărfurilor) ar fi mai mici sau mai mari atunci când se compară comerțul către/dinspre SUA cu cel către/dinspre China. În perioada 2016-2019 s-a observat o scădere cu 31 % a escalelor navelor care călătoresc din SUA în Europa, declinul ajungând la 58 % în 2020. Aceste reduceri sunt mai reprezentative în direcția opusă, numărul escalelor din Europa în SUA scăzând cu 55 % în perioada 2016-2019 și cu 70 % între 2016 și 2020.

O analiză suplimentară a cantității totale deplasate în aceste călătorii arată o tendință de scădere a tonajului deadweight (TDW), similară cu cea observată pentru numărul de escale. Astfel, datele sugerează că schimbul direct de mărfuri pe rute maritime între Europa și SUA și între Europa și China s-a diminuat constant din 2016, observându-se o scădere mai accentuată în 2020.

⁴ Sursa: Clarksons Research. Pe baza datelor vamale ale UE de până în decembrie 2020 inclusiv. Baza este UE-28, excluzând Norvegia și Islanda. Date de bază privind comerțul maritim mondial, publicate în Indicatorul Lunar de creștere a comerțului maritim mondial, la momentul februarie 2021.

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



COMERȚUL MARITIM INTRA-UE ȘI EXTRA-UE, PE TIPURI DE MĂRFURI

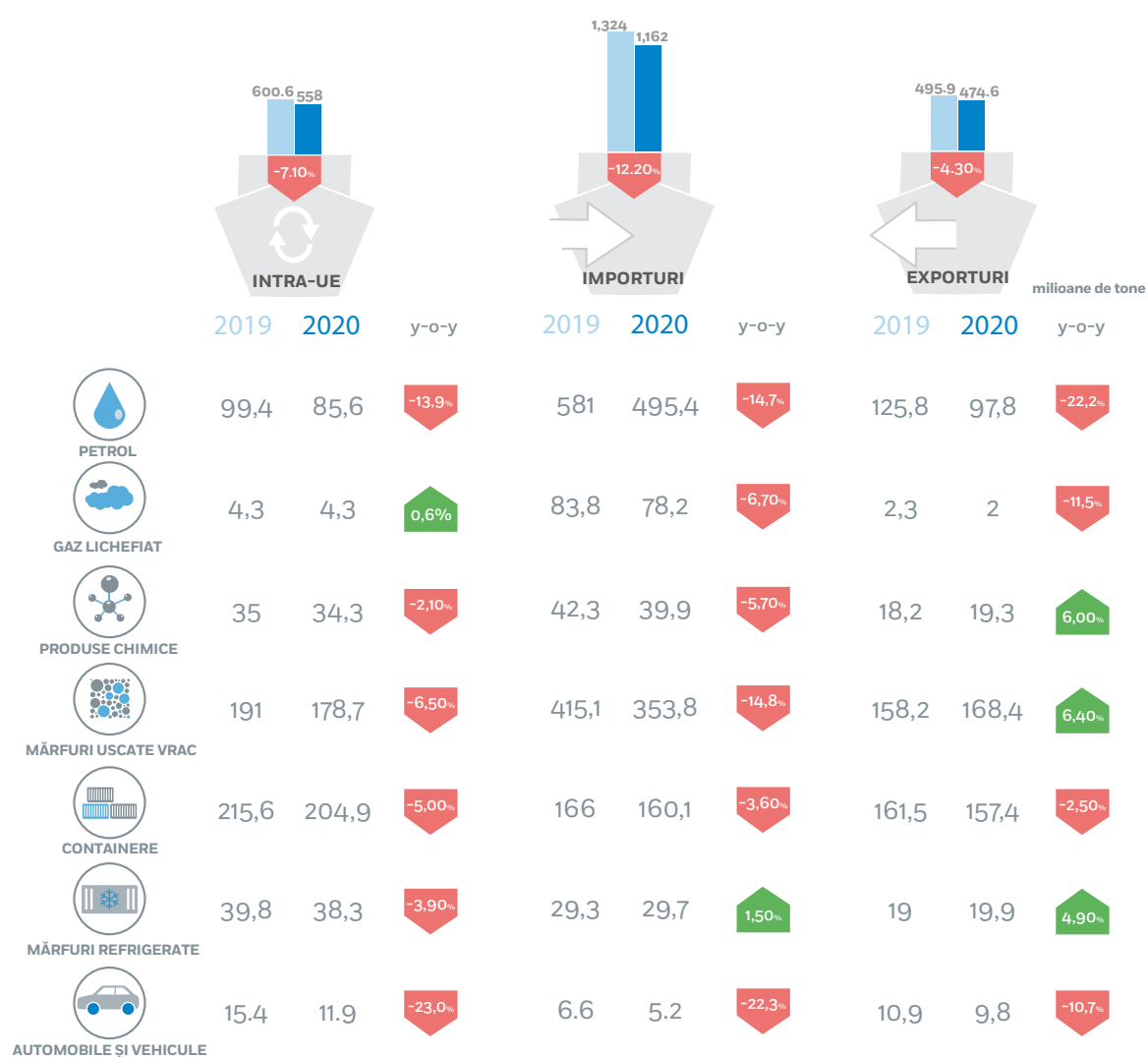


Figura 3: Comerțul maritim intra-UE și comerțul maritim extern (importuri și exporturi), pe tipuri de mărfuri, milioane de tone⁶

⁶ Sursa: Clarksons Research. Pe baza datelor vamale ale UE de până în decembrie 2020 inclusiv. Baza este UE-28, excluzând Norvegia și Islanda. Date estimate pentru comerțul maritim mondial la momentul februarie 2021.

5. IMPACTUL ASUPRA NAVLULUI: VOLATILITATE SEMNIFICATIVĂ, CU PERIOADE DE „AVANTAJE ALE PERTURBĂRII” PENTRU COSTUL MĂRFURILOR ȘI VENITURILE NAVELOR

Piața mondială a transporturilor maritime de mărfuri și cea a navlosirii s-au confruntat cu volatilitate și perturbări majore pe tot parcursul anului 2020, din cauza impactului COVID-19. În ciuda perturbărilor semnificative, indicele global multi-segment ClarkSea (care indică evoluțiile costurilor/veniturilor medii asociate navlosirii navelor în principalele sectoare ale transportului maritim „de volum”) a înregistrat o scădere medie de doar 2 % în 2020 față de aceeași perioadă a anului precedent, deși au existat variații semnificative și o complexitate notabilă la nivelul sectoarelor individuale, în multe sectoare apărând „avantaje ale perturbării” la un moment dat în cursul anului. În acest sens, primul semestru din 2020 a fost cel mai bun semestru pentru indicele ClarkSea din ultimul deceniu, cu o medie de 16 373 USD/zi, deși media din a doua jumătate a anului a revenit la 13 304 USD/zi. „Vârful” din primul semestru a fost determinat, în general, de creșterea bruscă a cererii de nave-cisternă utilizate ca „unități plutitoare de stocare”, deoarece „limitările de circulație” instituite în urma COVID-19 au dus la acumularea rapidă a unui surplus de petrol la nivel mondial, iar prețurile petrolului au ajuns în contango.

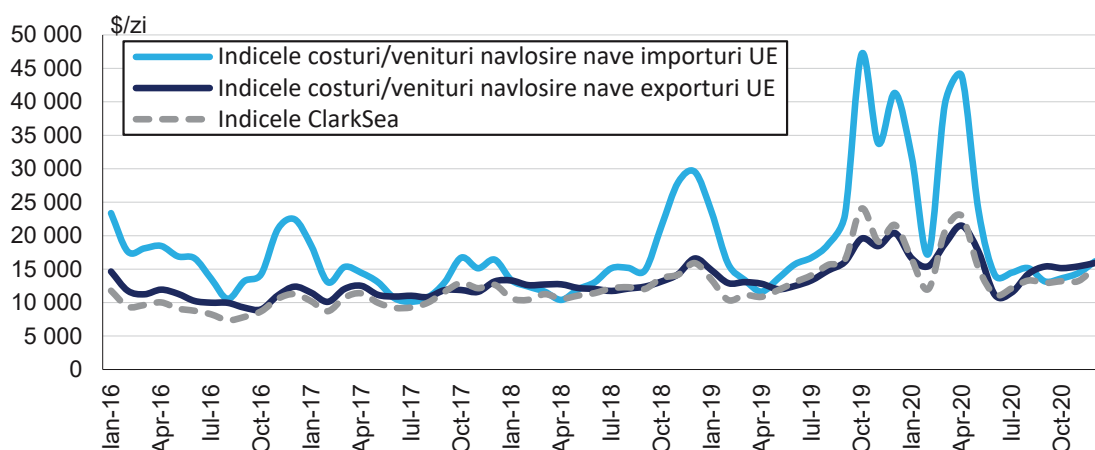


Figura 4: Indici costuri/venituri navlosire extra-UE⁷

Tendențele pieței transporturilor maritime din UE au fost, în linii mari, similare cu tendințele mondiale. Indicele veniturilor navelor la importurile din afara UE a fost, în medie, de 21 470 USD/zi în 2020, în scădere cu doar 6 % față de media din 2019, deși au existat variații semnificative pe parcursul anului. Indicele veniturilor navelor la importuri din afara UE a atins un maxim (lunar) de 43 876 USD/zi în aprilie și a avut o medie de 28 439 USD/zi în primul semestru din 2020, cu sprijinul „vârfului” înregistrat de valoarea costurilor/veniturilor navelor-cisternă, înainte de a scădea în al doilea semestru din 2020 până la o medie de 14 506 USD, în scădere cu 49 % față de primele șase luni ale anului pe măsură ce s-au prăbușit piețele navelor-cisternă, în pofida creșterilor semnificative ale costurilor/veniturilor pentru navele-container și transportatoarele de gaz lichefiat înregistrate mai târziu în cursul anului.

Indicele veniturilor navelor la exporturi în afara UE a fost, în medie, de 15 732 USD, cu 4 % mai mult față de 2019 și cu 18 % peste nivelul mediu din perioada 2016-2020, în ciuda impactului COVID-19. În al doilea semestru din 2020 s-a înregistrat însă o scădere, indicele costuri/venituri pentru navlosirea navelor la exporturi în afara UE scăzând cu 13 % până la o medie de 14 615 USD/zi, față de 16 849 USD/zi în prima jumătate a anului, deși au existat și aici creșteri mari pentru navele-container și transportatoarele de gaz lichefiat spre finalul anului 2020.

⁷ Sursa: Clarksons Research



6. IMPACTUL COVID-19 ASUPRA NAVELOR SUB PAVILION

UE ȘI DEȚINUTE DE SM ALE UE: CONTINUĂ TENDINȚELE PE

TERMEN LUNG

La sfârșitul anului 2020, flota sub pavilion UE-28 se ridică la un număr total de 9 177 de nave cu un tonaj brut (TB) combinat de 238 milioane de tone, reprezentând 17 % din flota mondială în ceea ce privește tonajul. În 2020, flota sub pavilion UE-28 a crescut cu doar 0,1 % sub aspectul TB, semnificativ sub creșterea mondială a flotei, care a fost de 3,0 %. În linii mari, această evoluție a continuat tendințele observate înainte de pandemia de COVID-19, când rata de creștere anuală compusă pe 5 ani (RCAC) a flotei sub pavilion UE-28 se situa la 1,9 %, comparativ cu 3,4 % în cazul flotei mondiale. În general, flota sub pavilion UE-28 este bine reprezentată în segmentul transportului maritim de marfă ro-ro (58 % din tonajul ro-ro mondial este sub pavilionul unuia din statele membre ale UE) și în sectoarele de transport pasageri (40 % atât din tonajul navelor de croazieră, cât și de cel al feriboturilor este sub pavilion UE-28), datorită caracteristicilor geografice și numeroaselor insule dintre statele membre ale UE, dar 76 % din totalul flotei (ca tonaj) este încă reprezentat de nave-cisternă, transportatoare în vrac și nave-container.

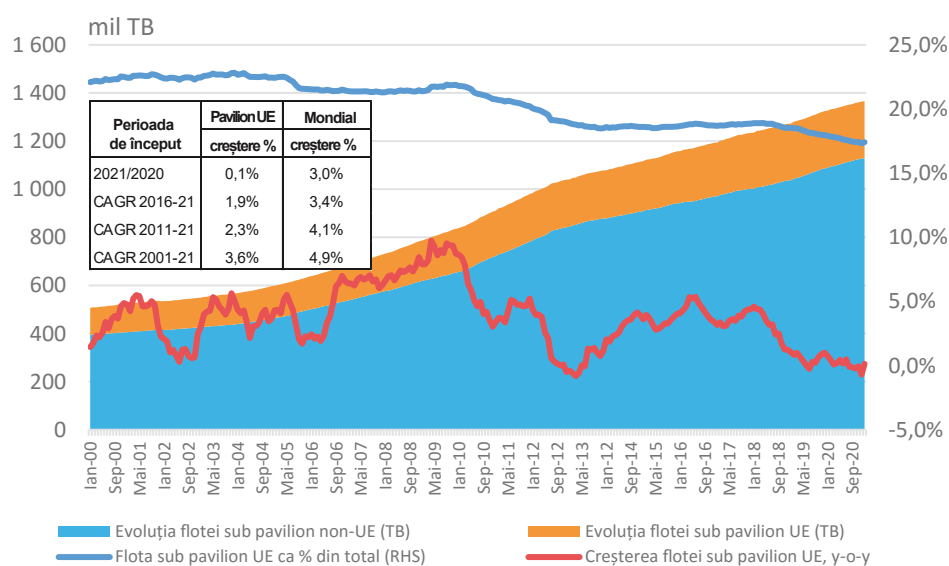


Figura 5: Evoluția pe termen lung a flotei aflate sub pavilionul statelor membre ale UE⁸

⁸ Sursa: Clarksons Research

La sfârșitul anului 2020, flota deținută de proprietari cu sediul în UE se ridică la 15 355 de nave, cu un TB total de 482 milioane de tone sau 33 % din tonajul mondial. Similar cu flota sub pavilion UE-28, creșterea flotei deținute de UE-28 a înregistrat o tendință descendentă față de creșterea la nivel mondial, în 2020 flota extinzându-se cu doar 1,4 %, față de 3,0 % la nivel mondial. Pe de altă parte, creșterea flotei a variat între statele membre, cu o puternică creștere recentă și istorică a flotei deținute de Grecia (cel mai mare proprietar), dar un declin de durată al flotei cu proprietari din Germania, a doua națiune din UE ca număr de nave deținute. Registrul de comenzi al UE-28 (totalul comenzilor de nave încă neonorate) se ridică la 5,9 % din capacitatea flotei la sfârșitul anului 2020, comparativ cu 8,5 % la nivel mondial.

Cu excepția feriboturilor, flotele deținute de statele UE-28 și aflate sub pavilionul acestora operează în general pe rute comerciale internaționale, fiind deci expuse piețelor internaționale de transport de marfă și de navlosire. Analiza mișcărilor navelor arată că, în cursul anului 2020, 87 % din tonajul navelor sub pavilionul unui stat membru al UE și 92 % din tonajul navelor deținute de un stat membru al UE au fost implicate în comerțul internațional, cu puține variații în ceea ce privește modelele de operare înainte și după COVID-19. În ceea ce privește activitatea de escală portuară, navele aflate sub pavilionul statelor membre ale UE-28/deținute de acestea au efectuat cu 13 %/12 % mai puține escale în 2020, comparativ cu o scădere de 8 % la nivel mondial, diferența reflectând ponderea mai mare a tonajului navelor de croazieră și al feriboturilor în flota deținută de UE-28 și aflată sub pavilionul statelor membre.

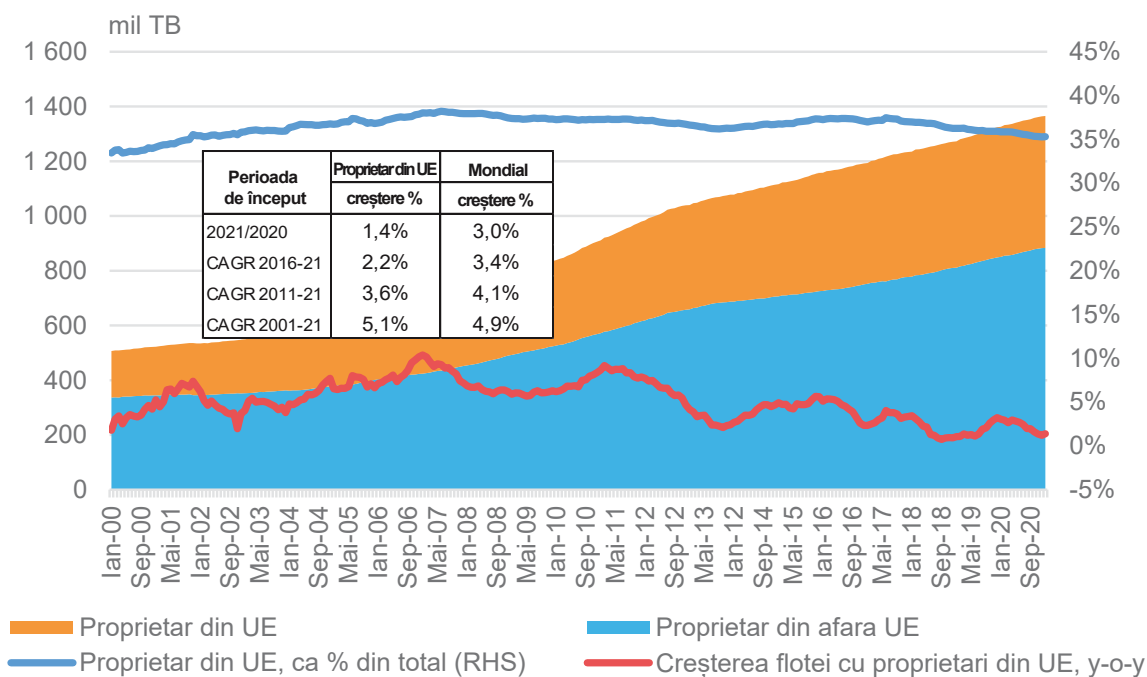


Figura 6: Evoluția pe termen lung a flotei deținute de statele membre ale UE⁹

Analizând activitatea fiecărei nave, se poate examina și impactul direct al COVID-19 asupra navelor în stare de rezervă. La vârf, în timpul primului val de restricții naționale de deplasare, 9 % din flota sub pavilion UE-28 (ca tonaj) era inactivă (iunie 2020), față de doar 3 % la începutul anului 2020. În mod similar, la sfârșitul lunii iunie 2020 era inactivă 6,5 % din flota deținută de UE-28, aproximativ dublu față de nivelul de la începutul anului.

⁹ Sursa: Clarksons Research. Notă: RHS = axa din partea dreaptă



7. IMPACTUL ASUPRA CONSTRUCȚIILOR NAVALE: ACCENTUL PUS DE UE PE NAVELE DE CROAZIERĂ DUCE LA PERTURBĂRI SEMNIFICATIVE

La nivel mondial, pandemia a adus un an provocator, comenzile de nave noi scăzând cu peste 30 % (parțial și din cauza incertitudinilor legate de tehnologiile „verzi”), deși producția a fost gestionată relativ bine, ajungând la 85 % din nivelul anului 2019. Totuși, sectorul construcțiilor navale în UE a fost afectat profund, din cauza accentului pus pe construirea navelor de croazieră.

Ca producție de nave noi, șantierelor navale din UE au avut în 2020 o cotă de 4,6 % din piața mondială în TBC (tone brute compensate, o măsură a volumului de lucru în șantier), față de 5,7 % în 2019. Reducerea activității din 2020 a fost parțial cauzată de scăderea livrărilor de nave de croazieră, care s-au redus cu 34 % (ca TB) în 2020 (față de o scădere de 15 % la nivel mondial, pentru toate tipurile de nave), noile comenzi de nave de croazieră scăzând cu 98 % față de 2019 (34 % la nivel mondial). Înainte de pandemie, industria avelor de croazieră era considerată o poveste de succes în Europa, șantierelor din UE având o cotă de piață de peste 90 %. La sfârșitul anului 2020, șantierelor navale din UE (inclusiv Norvegia și Islanda) primiseră comenzi pentru 94 de nave de croazieră (dintr-un total de 182 de nave), valoarea totală a construcțiilor noi fiind de aproximativ 60 de miliarde USD.

LIVRĂRI ANUALE ÎN FUNCȚIE DE ȚARA/REGIUNEA CONSTRUCTORULUI

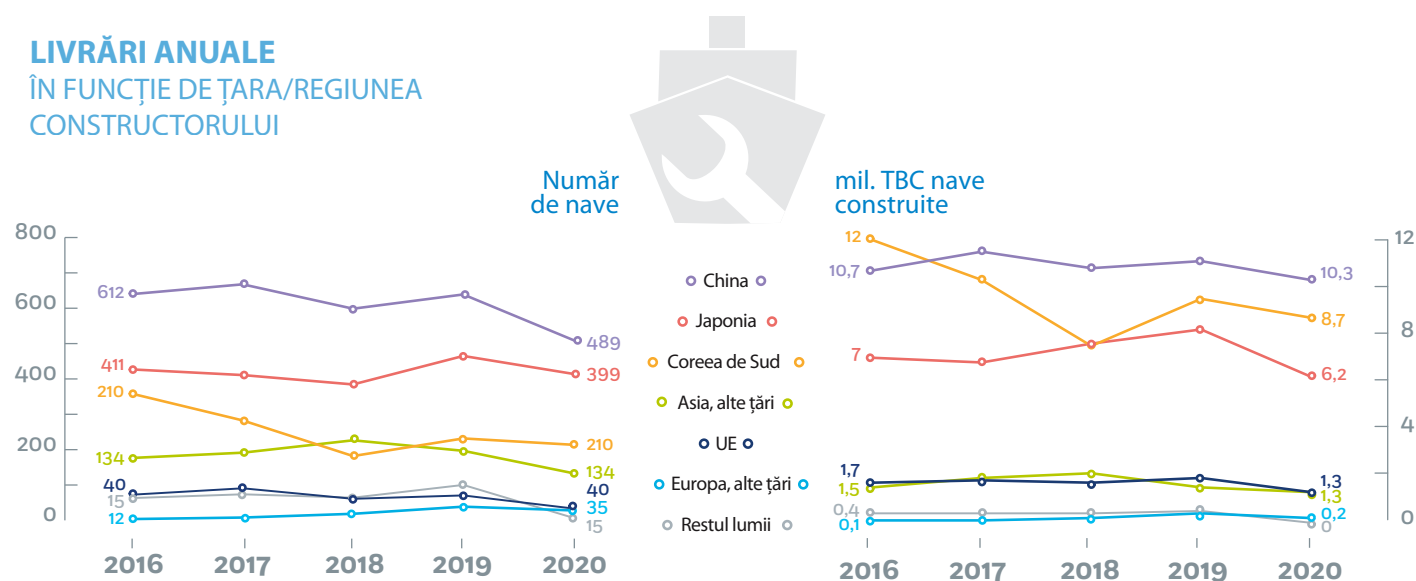


Figura 7: Livrările anuale în funcție de țara/regiunea constructorului¹⁰

¹⁰ Sursa: Clarksons Research

Activitatea de reciclare a navelor a rămas la un nivel relativ scăzut în 2020, comparativ cu ultimii ani. În urma răspândirii pandemiei de COVID-19, unii observatori ai transporturilor maritime se așteptau ca un număr mare de nave să fie vândute pentru reciclare în 2020. Cu toate acestea, anul 2020 a cunoscut aproape cel mai mic volum anual de reciclare a navelor (ca TB) de la începutul crizei financiare, impactul pandemiei asupra piețelor de transport maritim fiind probabil mai puțin nociv decât se estima inițial, iar activitatea șantierelor de reciclare fiind limitată de restricțiile instituite pe scară largă ca răspuns la pandemie. În 2020 a fost vândut pentru demolare un total de 17,4 milioane TB din toate sectoarele comerciale (0,1 milioane TB în UE). Proeminența „reciclării verzi” a continuat să crească după introducerea Regulamentului UE privind reciclarea navelor (RRN) la începutul anului 2019. În cursul anului 2020 s-a semnalat vânzarea unui volum record de 1,6 milioane TB către operatori de reciclare din Turcia, în vederea dezmembrării, mai mulți proprietari de nave de croazieră și nave-container sub pavilion UE-28 alegând să recicleze în „șantiere aprobate”, conforme cu RRN al UE. Cu toate acestea, cea mai mare parte a activității de reciclare se desfășoară în continuare pe subcontinentul indian și nici o instalație din zonă nu a fost încă aprobată de UE.

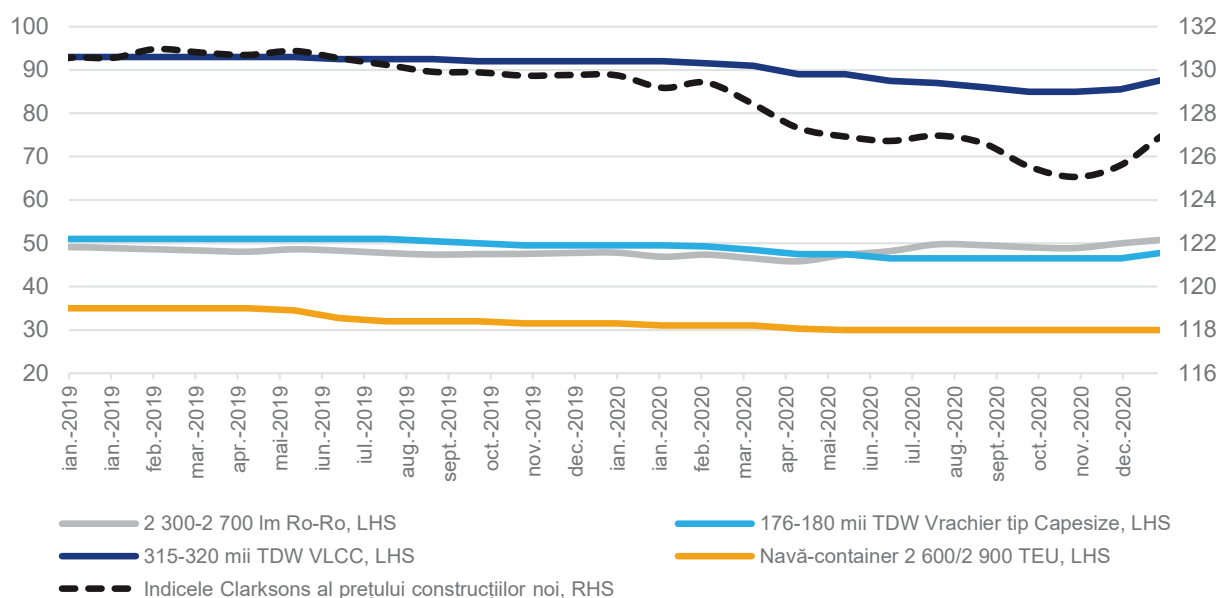


Figura 8: Prețurile lunare ale construcțiilor navale noi (selecție de sectoare și indicele Clarksons)¹¹

Activitatea de reparare a navelor a rămas relativ constantă în 2020, în ciuda unor perturbări cauzate de COVID-19 în al doilea trimestru. Șantierelor navale din UE au o cotă mai mare din piața mondială a reparațiilor de nave (17 % din activitate în 2019-2020) decât din piața construcțiilor noi (~5 %). Volumul de muncă în șantierelor din UE a fost afectat în 2020, într-o anumită măsură, de întreruperea sau închiderea activității șantierelor și de amânările determinate de controale speciale în urma epidemiei de COVID-19, impactul maxim fiind în T2 2020, când activitatea a scăzut cu circa 10 %.

¹¹ Sursa: Clarksons Research. Indicele Clarksons al prețului construcțiilor noi cuprinde o gamă largă de prețuri pentru construcții noi în sectorul vrachierelor, al navelor-cisternă, al navelor-container, al transportatoarelor de gaz lichefiat și al altor nave pentru mărfuri uscate, ponderate în funcție de mărimea lor în TDW. Ianuarie 1988 = 100.



8. NAVELE DE CROAZIERĂ ȘI DE PASAGERI: IMPACT MAJOR

ASUPRA NAVELOR DE CROAZIERĂ ȘI STRES FINANCIAR, IMPACT

MAJOR ASUPRA FERIBOTURILOR, DAR REDRESARE MODERATĂ

Înainte de pandemie de COVID-19, piața mondială a navelor de croazieră se afla într-o fază de creștere semnificativă, ajungând la 30 de milioane de pasageri pe an și la o flotă tot mai numeroasă, susținută de un program record de construcții noi, realizate în principal pe șantierele navale europene. Europa deține aproximativ 25 % din piața mondială a croazierelor, cu 7,5 milioane de pasageri în 2019, față de 5 milioane cu zece ani mai devreme. Măsurată prin numărul de escale portuare, activitatea navelor de croazieră din UE a scăzut cu circa 85 % în 2020 și cu peste 90 % în T2, în special din cauza COVID-19, iar peste 90 % din flotă a devenit inactivă (de la 2 % la începutul anului și încă depășind 88 % la finalul anului 2020), iar potențialul de redresare continuă să fie foarte mic în prezent. Aproximativ 30 % din flota mondială de croazieră navighează sub pavilion UE-28 (27 % fără Regatul Unit), iar aproximativ 18 % este deținută de companii din UE (la nivel de naționalitate a grupului-mamă).

Pandemia de COVID-19 a provocat perturbări fără precedent pe piața mondială a feriboturilor, deși nu la fel de severe ca în sectorul navelor de croazieră și cu unele semne mai timpurii de redresare. Proprietarii UE-28 sunt supra-reprezenți, la fel ca și pavilioanele UE-28, cu aproximativ 50 % din tonajul feriboturilor de la nivel mondial. Ca număr de escale, activitatea feriboturilor din UE a scăzut cu 19 % în 2020, dar perturbarea a cauzat o scădere maximă de 36 % comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent în T2 și s-a atenuat în T4, când scăderea a fost de doar 10 %.

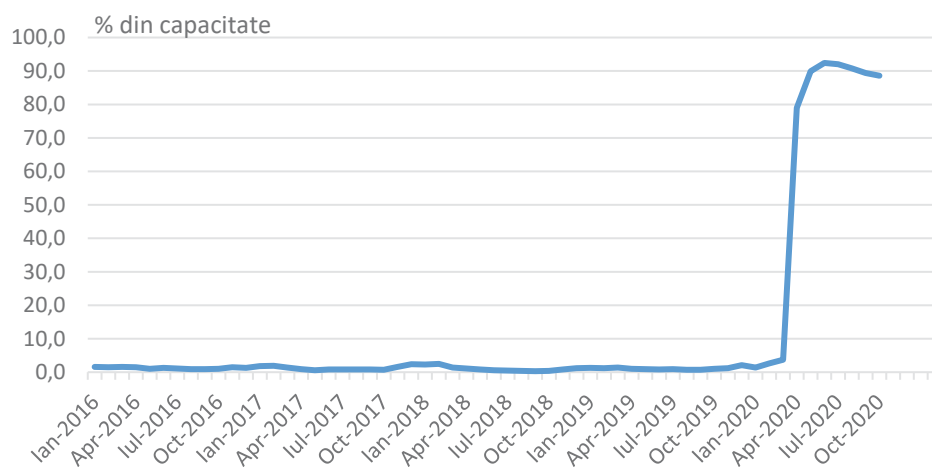


Figura 9: Capacitatea navelor de croazieră inactive, ca procentaj din flotă¹²

¹² Sursa: Clarksons Research.

Navele care transportă pasageri (nave de croazieră, nave de pasageri și nave ro-ro/pasageri) au fost cele mai afectate de pandemie. Raportul arată că numărul persoanelor aflate la bordul navelor de croazieră a început să scadă treptat începând cu al doilea trimestru al anului 2020, menținându-se la un nivel foarte scăzut – în principal membrii echipajului rămași la bordul navelor. Toate liniile majore de croazieră din lume au suspendat plecările la mijlocul lunii martie, odată cu răspândirea focarelor de coronavirus, unele reluându-și operațiunile cu un număr redus de nave și în mai puține zone.

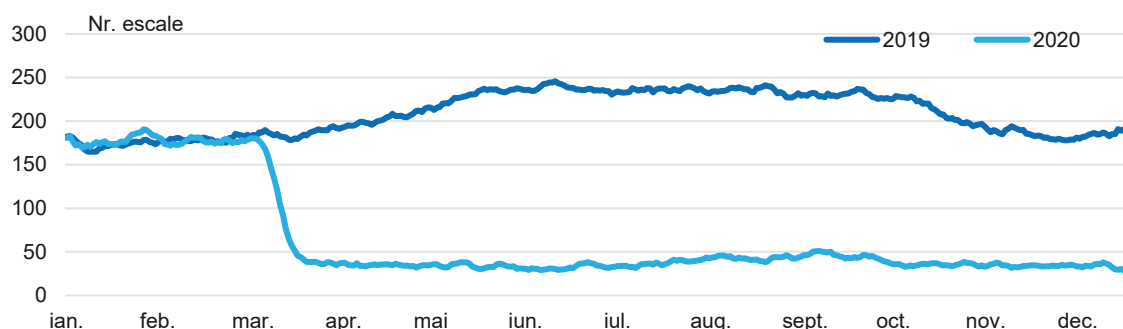


Figura 10: Escalele navelor de croazieră la nivel mondial, 2019-2020, medie mobilă pe 7 zile¹³

Acest raport confirmă faptul că sectorul croazierelor și transportul de pasageri în general sunt sectoarele care au resimțit cel mai puternic impactul COVID-19. Au fost afectate și alte sectoare, dar în general activitatea comercială nu s-a oprit. În pofida dificultăților, operațiunile navelor comerciale, ale porturilor și ale altor sectoare din domeniul transportului maritim au continuat să se desfășoare, asigurând circulația mărfurilor și dovedind importanța strategică a industriei transportului maritim pentru cetățeni.

9. INSPECȚIILE DE SIGURANȚĂ ȘI DE MEDIU

Activitățile de inspecție derulate în perioada 2016-2020 în contextul controlului statului portului (CSP) de către statele UE semnatare ale Memorandumului de înțelegere (MoU) de la Paris și de către membrii MoU de la Tokyo indică un impact puternic asupra numărului de inspecții efectuate în al doilea trimestru al anului 2020. Totuși, în al treilea și al patrulea trimestru inspecțiile navelor cu pavilion UE-28 au revenit aproape la nivelurile normale. În același timp, se poate observa că numărul reținerilor nu a scăzut în 2020, ceea ce înseamnă că a existat o rată mai mare de inspecții care au dus la reținerea navei. Aceasta ar putea fi dovada detectării unui număr mai mare de nereguli sau încălcări ale dispozițiilor convențiilor internaționale care reglementează transporturile maritime.

Rata inspecțiilor care au condus la rețineri efectuate de state membre ale UE semnatare ale MoU de la Paris pare să fi fost destul de stabilă în ultimii 5 ani, deși tendința pe termen lung pentru navele sub pavilion UE-28 este una negativă. În special, se constată o creștere a ratei de rețineri în 2020 care nu se reflectă în numărul navelor cu pavilion din afara UE-28 de la momentul inspecției. Totuși, chiar și în perioada de înrăutățire a situației survenită în 2020, navele sub pavilion UE-28 reținute sunt în continuare mai puține decât navele sub pavilionul altor țări.

¹³ Sursa: Clarksons Research. Date privind escalele, bazate pe date despre mișcările navelor. Datele privind escalele au la bază toate situațiile în care o navă intră și iese dintr-un port definit, cu excepția situațiilor în care nava nu a fost înregistrată ca navigând cu o viteză mai mică de 1 nod, și combină situațiile consecutive din același port în care nava nu a părăsit un spațiu-tampon delimitat în jurul portului sau în cadrul aceleiași zile (în anumite sectoare navale). Escalele sunt date în funcție de data intrării în port.

Din această analiză se observă clar că pandemia a afectat puternic și ocaziile în care autoritățile maritime din zona MoU de la Tokyo puteau să efectueze inspecții în contextul controlului statului portului. Este interesant de observat că volumul inspecțiilor a fost afectat pe tot parcursul anului, nu doar în al doilea trimestru din 2020, așa cum s-a întâmplat în UE.

Mai mult, trebuie precizat și că, spre deosebire de situația din UE, numărul inspecțiilor care au dus la reținerea de nave sub pavilion UE-28 a scăzut semnificativ în 2020. Per ansamblu, incidența inspecțiilor care duc la rețineri este destul de mică în comparație cu cifrele similare din statele portuare ale UE (1,5 % pentru inspecțiile efectuate în baza MoU de la Tokyo, față de 3 % pentru inspecțiile efectuate de statele UE în baza MoU de la Paris).

INSPECȚII ȘI REȚINERI

ÎN STATELE PORTUARE DIN UE

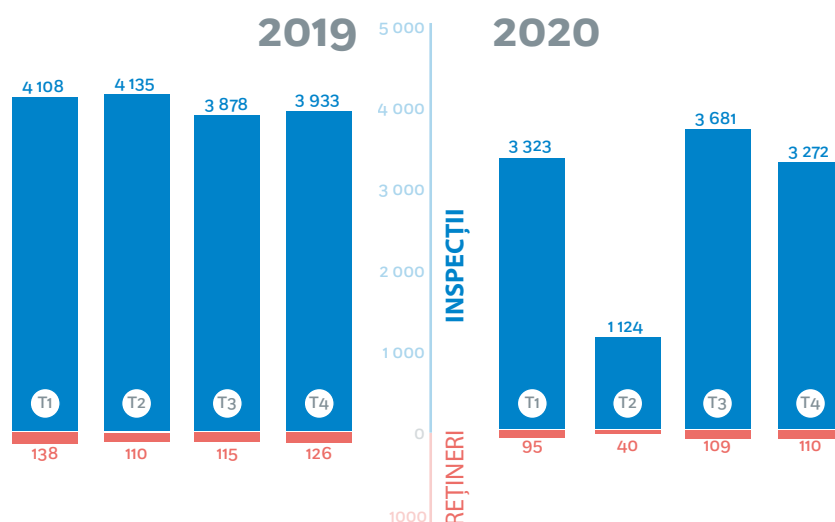
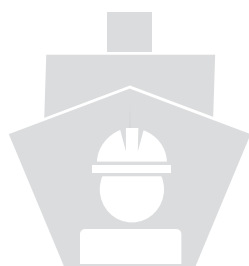


Figura 11: Inspecții și rețineri în statele portuare din UE

Efortul de inspecție depus de statele porturilor din UE este reglementat prin „cota echitabilă” sau „obligațiile anuale” stipulate în Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului. Obligațiile sunt convenite anual, iar statele respectă obiectivul stabilit pe tot parcursul anului. În al doilea trimestru din 2020, multe autorități naționale de sănătate au impus interzicerea efectuării inspecțiilor, ceea ce a dus la o scădere puternică a numărului lor în ansamblu. În al treilea trimestru, interdicția a fost parțial ridicată și mai multe state membre au reînceput inspecțiile, depășind chiar obligațiile convenite inițial. Astfel, efortul total a fost similar, dar distribuția inspecțiilor a diferit de la un stat membru la altul. În al patrulea trimestru au fost reluate inspecțiile în toate statele membre, aproape atingându-se nivelul anterior pandemiei. Impactul a rămas totuși semnificativ, chiar și la sfârșitul anului 2020.



Au fost analizate informațiile privind certificatele statutare și certificatele de clasă emise de organizațiile recunoscute în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, care sunt stocate în aplicațiile EMSA. Datele arată că anul 2020 a fost caracterizat de stabilitate în eliberarea de noi certificate de clasă. Deoarece aceste certificate semnifică încheierea controalelor (speciale) de reînnoire, rezultă că operațiunile nu au fost afectate excesiv de pandemie. Totuși, în ultimul trimestru al anului 2020 s-a înregistrat o reducere a numărului de nave pentru care s-a eliberat un nou certificat de clasă. Acest lucru se poate explica prin impactul mai puternic al pandemiei la nivel mondial sau poate fi urmarea faptului că se realizaseră deja demersurile necesare în perioada anterioară a anului.



De asemenea, EMSA a analizat statistici privind accidentele și incidentele maritime care intră sub incidența Directivei 2009/18/CE și care au fost raportate în EMCIP în perioada 2016-2020. Datele din EMCIP arată o scădere a numărului general de accidente și incidente în 2020 în comparație cu datele medii din 2016-2019. Scăderea nu este omogenă pentru toate tipurile de nave, probabil din cauza diferitelor tipuri de servicii și a operațiunilor întreprinse. În acest sens, navele de pasageri înregistrează cea mai semnificativă scădere a numărului de accidente, ceea ce se poate explica prin oprirea pe scară largă a activității navelor de croazieră. În cazul navelor de marfă, reducerea este mai pronunțată în timpul trimestrelor 3 și 4. Navele de pescuit au înregistrat o creștere accentuată a numărului de accidente în T3. Tipurile de accidente prezintă de asemenea tendințe amestecate; în general, numărul accidentelor de navigație a scăzut în perioada vizată, în timp ce alte tipuri de accidente au crescut în anumite trimestre ale anului 2020 (de ex. pierderea controlului și a contactului în T1, incendiile în T3 și inundațiile/scufundările în T4).



Au fost comparate activitățile de inspecție a conținutului de sulf din combustibili efectuate în perioada 2018-2019 (număr mediu) și în 2020. În lunile ianuarie și februarie 2020, numărul inspecțiilor a rămas la niveluri comparabile cu cele din 2018 și 2019. În schimb, din martie 2020 s-a înregistrat o scădere a numărului total de inspecții. În special, în martie 2020 a fost efectuat un număr de inspecții de doar 43 % din cel înregistrat în 2018/2019. În aprilie 2020 au fost efectuate doar 10 % din inspecții. S-a observat însă o redresare începând cu luna iunie, iar în septembrie 2020 au fost efectuate cu 5 % mai multe inspecții decât în perioada 2018-2019.

În ceea ce privește numărul total de inspecții din fiecare regiune maritimă, cea mai mare scădere a numărului total de inspecții (comparativ cu anii precedenți) a fost observată în Marea Nordului, urmată de Marea Baltică și, într-o mai mică măsură, în afara zonelor de control al emisiilor de sulf. Rezultatele analizei probelor de combustibil prelevate în timpul inspecțiilor privind conținutul de sulf arată că, deși s-a observat o creștere progresivă a nivelurilor de conformitate începând din 2018, această creștere a fost mai semnificativă în 2020. În ceea ce privește tipurile de nave, s-au observat reduceri importante ale numărului total de inspecții efectuate în 2020 comparativ cu anul precedent asupra navelor de pasageri (categoria care pentru statisticile referitoare la sulf corespund în principal inspecțiilor la navele de croazieră). Au urmat apoi reduceri în rândul navelor de mărfuri generale și al vrachierelor. În schimb, inspecțiile asupra navelor-container și a navelor ropax au fost mai puțin afectate de situația COVID-19.



DESPRE AGENȚIA EUROPEANĂ PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă este una dintre agențiile descentralizate ale Uniunii Europene. Cu sediul la Lisabona, misiunea agenției este de a asigura un nivel ridicat de siguranță maritimă, de securitate maritimă, de prevenire și de intervenție în caz de poluare cauzată de nave, precum și de intervenție în caz de poluare marină cauzată de instalațiile de petrol și gaze. Scopul general este promovarea unui sector maritim sigur, curat și viabil din punct de vedere economic în UE.



Pentru mai multe informații, contactați

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugalia

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

© Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă 2021

Credite foto: 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 Kardašov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postoviyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.