



VPLYV

OCHORENIA COVID-19

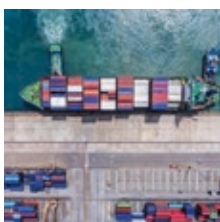
NA NÁMORNÝ

SEKTOR V EÚ



Čiastočne financované Európskou
úniou – Európsky námorný,
rybolovný a akvakultúrny fond





OBSAH

1. Úvod	4
2. Doprava: počiatočné narušenie a návrat do normálneho stavu	4
3. Globálne odvetvie námornej dopravy	6
4. Vplyv na námorný obchod v EÚ: pôvodne značný vplyv, komplikácie pri komoditách a geografické komplikácie, výrazná obnova	6
5. Vplyv na sadzby za nákladnú prepravu tovaru: výrazná volatilita, s obdobiami „pozitívneho narušenia“ pre náklady na nákladnú prepravu a príjmy plavidiel	9
6. Vplyv ochorenia Covid-19 na lode plaviace sa pod vlajkou ČŠ EÚ a vlastníctvo lodí ČŠ EÚ: pokračujú dlhodobé trendy	10
7. Vplyv na stavbu lodí: zameranie EÚ na výletné lode vedie k podstatným narušeniam	12
8. Výletné lode a osobná doprava: výrazný vplyv na výletné lode a finančný stres, výrazný vplyv na trajekty a mierne oživenie	14
9. Bezpečnostné a environmentálne inšpekcie	15

1. ÚVOD

Bezprecedentná eskalácia ochorenia COVID-19 a súvisiaca globálna pandémia viedli k obmedzeniam pohybu v jednotlivých krajinách a prísny cestovným obmedzeniam. V dôsledku toho pandémia COVID-19 výrazne ovplyvnila lodnú dopravu ako globálne odvetvie, a to vo všetkých oblastiach, ako sú námorná doprava, obchod atď. Zasiahnuté boli viaceré sektory, od osobných a kontajnerových lodí až po ropné tankery.

Pandémia koronavírusu stále trvá a situácia sa mení každý deň. Zatiaľ nie je zrejmé, ako bude lodná doprava po odznení krízy v dôsledku ochorenia COVID-19 vyzerat, pandémia by však mohla mať hlboké a ďalekosiahle následky. Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) má k dispozícii potrebné informácie a nástroje na to, aby porovnala údaje za roky pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 (obdobie rokov 2016 až 2019) s údajmi za rok 2020 v oblastiach námornej dopravy, bezpečnosti a znečisťovania morského prostredia. S pomocou externého dodávateľa (verejné obstarávanie EMSA/ NEG/29/2020, v ktorom uspela spoločnosť Clarksons Research) získala informácie o objeme a druhu obchodu, náklade a iných finančných indexoch a ukazovateľoch týkajúcich sa lodnej dopravy (a následne o finančnom vplyve na sektor námornej dopravy v EÚ ako celok).

Vďaka tomu sa zhromaždili údaje o vplyve pandémie na lodnú dopravu. Tvorcovia politik môžu tieto údaje využiť ako pomôcku pri vymedzovaní opatrení na podporu oživenia. Správa sa týka 28 členov Európskej únie, keďže do konca roka 2020 bolo Spojené kráľovstvo ešte stále členom EÚ.

Ak nie je uvedené inak, údaje uvádzané na obrázkoch a v tabuľkách boli získané z vlastných systémov agentúry EMSA. Údaje o doprave boli získané najmä zo systému Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet¹) a v určitých prípadoch boli skombinované s údajmi zo systému LRIT² a systému MARINFO³. Informácie o vplyve pandémie na zastavenia v prístavoch EÚ sú už zverejnené na webovom sídle EMSA od júla 2020.

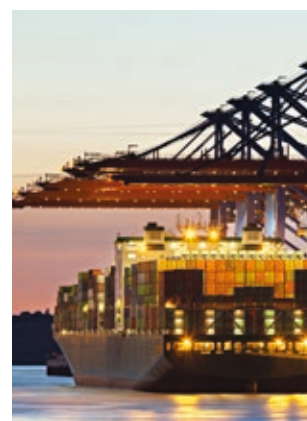
Za pomoci internej databázy flotily spoločnosti Clarksons Research sa vykonala analýza lodí plávajúcich pod vlajkami členských štátov EÚ28, ktorých vlastníci sú usadení v členských štátoch EÚ. Tá istá databáza sa použila aj na získanie informácií o obchode a nákladnej doprave, stavbe lodí, opravách a časti činnosti v odvetví výletných plavieb.

2. DOPRAVA: POČIATOČNÉ NARUŠENIE

A NÁVRAT DO NORMÁLNEHO STAVU

Keďže medzinárodná doprava zohráva vedúcu úlohu pri obchodovaní a je závislá na cestovaní a ľudskej interakcii, pandémia ochorenia COVID-19 zasiahla odvetvie lodnej dopravy priamo aj nepriamo.

Obdobie medzi rokmi 2016 až 2019 bolo pomerne stabilné a vykazovalo minimálne odchýlky. V roku 2020 bol počet zastavení lodí v prvom štvrtroku podobný údajom z roku 2019, v druhom štvrtroku však už sa zaznamenal výrazný pokles (26,5 %). Druhý štvrtrok začal krátko po tom, čo Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) vyhlásila, že ochorenie COVID-19 spôsobilo pandémiu (12. marec 2020). V treťom štvrtroku 2020 sa v porovnaní s rokom 2019 zaznamenal pokles o 9,1 %, štvrtý štvrtrok 2020 bol však veľmi podobný roku 2019 (pokles o 1,1 %).



1 Smernica 2002/59/ES o monitorovaní lodnej dopravy.

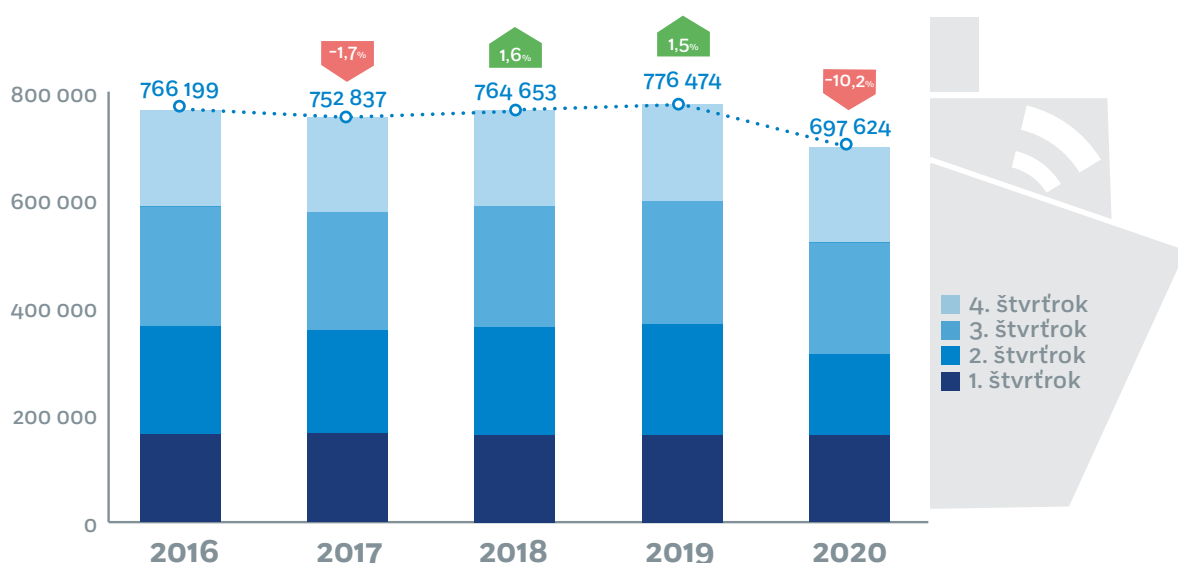
2 Systém identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť.

3 Databáza EMSA (obsahuje informácie kupované od komerčných poskytovateľov).

Pri pozorovaní počtu zastavení lodí podľa typu lode sa medzi rokom 2019 a rokom 2020 pri všetkých typoch lodí konštatoval pokles v počte zastavení lodí. Najvyšší pokles lodnej dopravy bol roku 2020 zistený v prípade výletných lodí, osobných lodí a prepravných lodí na vozidlá, pričom pri výletných lodiach to bol pokles o 85,8 %, pri osobných lodiach o 39 % a pri prepravných lodiach na vozidlá o 22,1 %. Medzitým sa zaznamenal len malý pokles (do 5 %) v počte zastavení v prípade lodí na hromadný náklad, tankerov na prepravu chemikálií, kontajnerových lodí, plavidiel na prepravu všeobecného nákladu, cisternových lodí určených na prepravu skvapalneného zemného plynu, ropných tankerov, osobných a nákladných lodí ro-ro.

Najviac zasiahnutými krajinami sú Chorvátsko, Francúzsko, Island a Španielsko, ktoré v rokoch 2019 a 2020 zaznamenali pokles počtu zastavení lodí o viac ako 20 %. Tento pokles počtu zastavení lodí v rokoch 2019 až 2020 sa pripisuje doprave na výletných a osobných pobrežných lodiach, ktorých prevádzka bola krízou výrazne narušená.

POČET ZASTAVENÍ LODÍ NAHLÁSENÝCH DO SYSTÉMU SAFESEANET



Obrázok 1: Počet zastavení lodí nahlásených do systému SafeSeaNet v období rokov 2016 až 2020 za jednotlivé štvrťroky.

Celkový počet zastavení lodí plávajúcimi pod vlajkami členských štátov EÚ sa v období medzi rokmi 2016 až 2019 každým rokom zvyšoval. V roku 2020 však celkový počet zastavení klesol o 3,5 % oproti roku 2019, pričom s tým súvisiaca celková hrubá priestornosť sa znížila o 11,1 %. Výrazné zníženie sa začalo v druhom štvrťroku 2020 v dôsledku zhoršenia pandémie ochorenia COVID-19 v celej Európe, na základe čoho mnohé členské štáty EÚ zaviedli povinné opatrenia na obmedzenie pohybu.

V treťom a štvrtom štvrťroku 2020 však tento trend vyzeral stabilnejší, a vykazoval striedavo mierne negatívne (napr. v treťom štvrťroku) a pozitívne (napr. v štvrtom štvrťroku) výkyvy v porovnaní s rovnakými obdobiami v roku 2019. Pri výletných lodiach a prepravných lodiach na vozidlá je v roku 2020 možné pozorovať výrazné rozdiely oproti rovnakým obdobiam roku 2019.

Sektor výletných plavieb a osobná doprava všeobecne boli odvetviami, ktoré ochorenie COVID-19 zasiahlo najviac. Zasiahnuté boli aj iné odvetvia, vo všeobecnosti však k zastaveniu obchodovania nedošlo. V prvej polovici roku 2020 najskôr došlo k dramatickému poklesu, následne sa však situácia postupne zlepšila. Je nepopierateľné, že s výnimkou výletných lodí sa v súčasnosti lodná doprava vrátila do normálneho stavu. Napriek výrazným ťažkostiam, ktorým lodná doprava musela čeliť, prevádzka obchodných lodí, prístavov a iných odvetví námornej dopravy pokračovala – čo potvrdzuje odolnosť tohto priemyslu. Zabezpečil sa tým pohyb tovaru a preukázal sa strategický význam námornej dopravy pre našu prosperitu.



3. GLOBÁLNE ODVETVIE NÁMORNEJ DOPRAVY

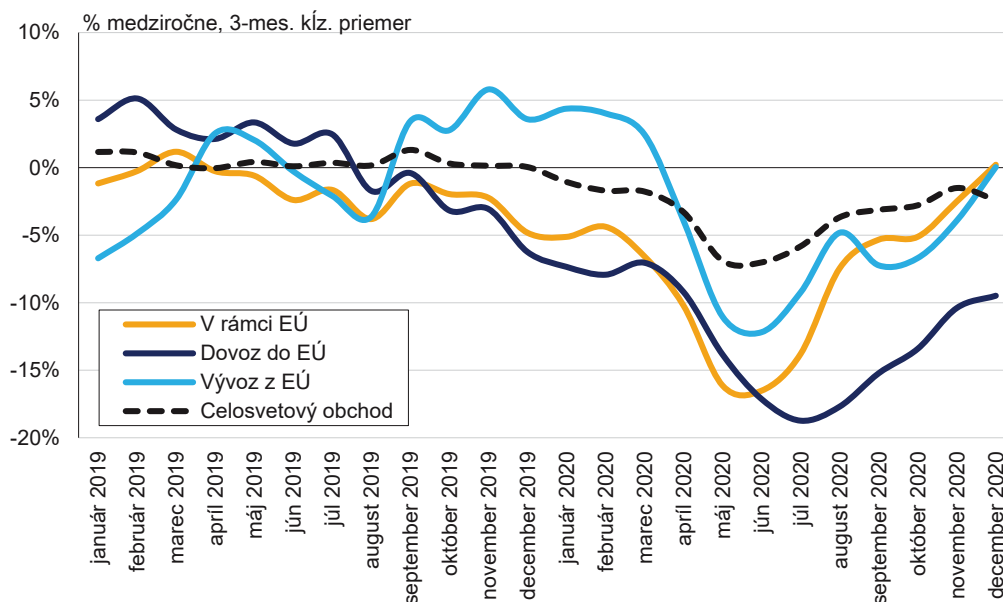
Globálne odvetvie námornej dopravy má zásadný význam pre medzinárodný obchod, keďže ide o nákladovo efektívny a udržateľný spôsob prepravy veľkých objemov mnohých základných komodít a hotových výrobkov. V roku 2020 celkový ročný objem svetového námorného obchodu predstavoval 11,5 miliardy ton a 1,5 t na obyvateľa, čo je približne 88 % celosvetového obchodu (nárast z 85 % v roku 2019, keďže pandémie ochorenia COVID-19 mala väčší vplyv na iné druhy dopravy vrátane vzdušnej, nákladnej a železničnej). EÚ sa pripisuje približne 20 % celosvetového námorného obchodu a jej námorné odvetvia sú pri stavbe lodí pomerne nedostatočne zastúpené (okolo 5 % celosvetového objemu výroby, zameriava sa však na odvetvie výletných lodí), vo všeobecnosti má vyrovnané zastúpenie, pokiaľ ide o vlajky štátov (okolo 17 %) a opravy lodí (okolo 18 % celosvetovej činnosti) a je dobre zastúpené, pokiaľ ide o vlastníctvo plavidiel (33 %, ktoré sa zvyšuje na 39 %, ak sa zahrnie Nórsko a Spojené kráľovstvo), námorné vybavenie, klasifikácia a financovanie lodí.

4. VPLYV NA NÁMORNÝ OBCHOD V EÚ: PÔVODNE ZNAČNÝ VPLYV, KOMPLIKÁCIE PRI KOMODITÁCH A GEOGRAFICKÉ KOMPLIKÁCIE, VÝRAZNÁ OBNOVA

Vplyvom pandémie ochorenia COVID-19 celosvetový námorný obchod v roku 2020 medziročne klesol o -3,6 %, pričom táto miera poklesu je podobná miere poklesu svetového HDP. Narušenie svetového hospodárstva z dôvodu pandémie viedlo k tomu, že svetový HDP za celý rok 2020 klesol o 3,5 % (zdroj: MMF, január 2021), pričom ide o hodnotu podobnú miere poklesu počas štyroch štvrtrokov nasledujúcich po celosvetovej finančnej kríze (4. štvrtrok 2008 – 3. štvrtrok 2009: -2,5 %, MMF). Odhaduje sa, že vplyvom ochorenia COVID-19 a s ním súvisiacich narušení svetového hospodárstva, obchodných tokov a dodávateľských reťazcov, svetový námorný obchod počas roku 2020 klesol o -3,6 % (zdroj: Clarksons Research, február 2021). V miere poklesu však medzi námornými komoditami existovali výrazné rozdiely a celkový vplyv na svetový námorný obchod v roku 2020 nemusel byť až taký negatívny, ako sa mnohí pôvodne obávali (pre objasnenie možno uviesť, že v roku 2009 svetový námorný obchod v tonách klesol o 4,0 %).

Z analýzy colných údajov, ktoré nahlasovali členské štáty EÚ vyplynulo, že v roku 2019 pripadalo 20 % (2,4 miliardy ton) svetového námorného obchodu (11,9 miliardy ton) na kombináciu objemu obchodu v rámci EÚ, vývozov a dovozov medzi štátmi EÚ a štátmi mimo EÚ. Na základe dostupných údajov do decembra 2020 vrátane sa odhaduje, že námorný obchod EÚ v priebehu roka 2020 klesol výraznejšie než svetový obchod, a to o 9,3 %, čo zodpovedá „strate“ 226 miliónov ton obchodného tovaru. K najvýznamnejšiemu

poklesu v obchodovaných objemoch došlo pri dovoze do EÚ zo štátov mimo EÚ, ktorý v roku 2020 klesol o 12,2 %, druhým v poradí bol obchod v rámci EÚ (pokles o 7,1 % počas rovnakého obdobia) a tretí vývoz z EÚ do štátov mimo EÚ (pokles o 4,3 %).



Obrázok 2: Zhrnutie námorného obchodu EÚ, tony, % medziročne, 3-mesačný kľúčový priemer ⁴

Vypracoval sa aj prehľad vplyvu na námorné trasy z Európy do Číny a z Európy do Spojených štátov amerických (USA). Doprava z Číny do Európy sa od roku 2016 znižuje z hľadiska počtu zastavení v prístave a do roku 2019 sa už znížila o -34 %. V roku 2020, najpravdepodobnejšie z dôvodu pandémie ochorenia COVID-19, v porovnaní s rokom 2016 dosiahol tento pokles 62 %. V opačnom smere plavby, z Európy do Číny, toto zníženie od roku 2016 do roku 2019 predstavovalo -26 %, pričom v období rokov 2016 až 2020 dosiahlo -65 %.

Podobne boli analyzované zastavenia v prístave pri lodiach plaviacich sa do USA a z USA, pričom ide o najvýznamnejšie miesto určenia tovaru vyvázaného z EÚ⁵. Počet zastavení v prístave v prípade lodí obchodujúcich medzi EÚ a USA je oveľa nižší v porovnaní s ekvivalentnými zastaveniami v prístave medzi EÚ a Čínou. To však nevyhnutne neznamená, že obchodované objemy, a najmä celková hodnota tovarov, je nižšia alebo vyššia v porovnaní s obchodovaním s USA a s Čínou. V období od roku 2016 do 2019 pokles počtu zastavení v prístave pri lodiach plaviacich sa z USA do EÚ bol -31 %, pričom v roku 2020 sa prehĺbil na -58 %. Tieto poklesy sú reprezentatívnejšie v opačnom smere, t. j. z Európy do USA ide o pokles -55 % v období rokov 2016 až 2019 a -70 % v období rokov 2016 až 2020.

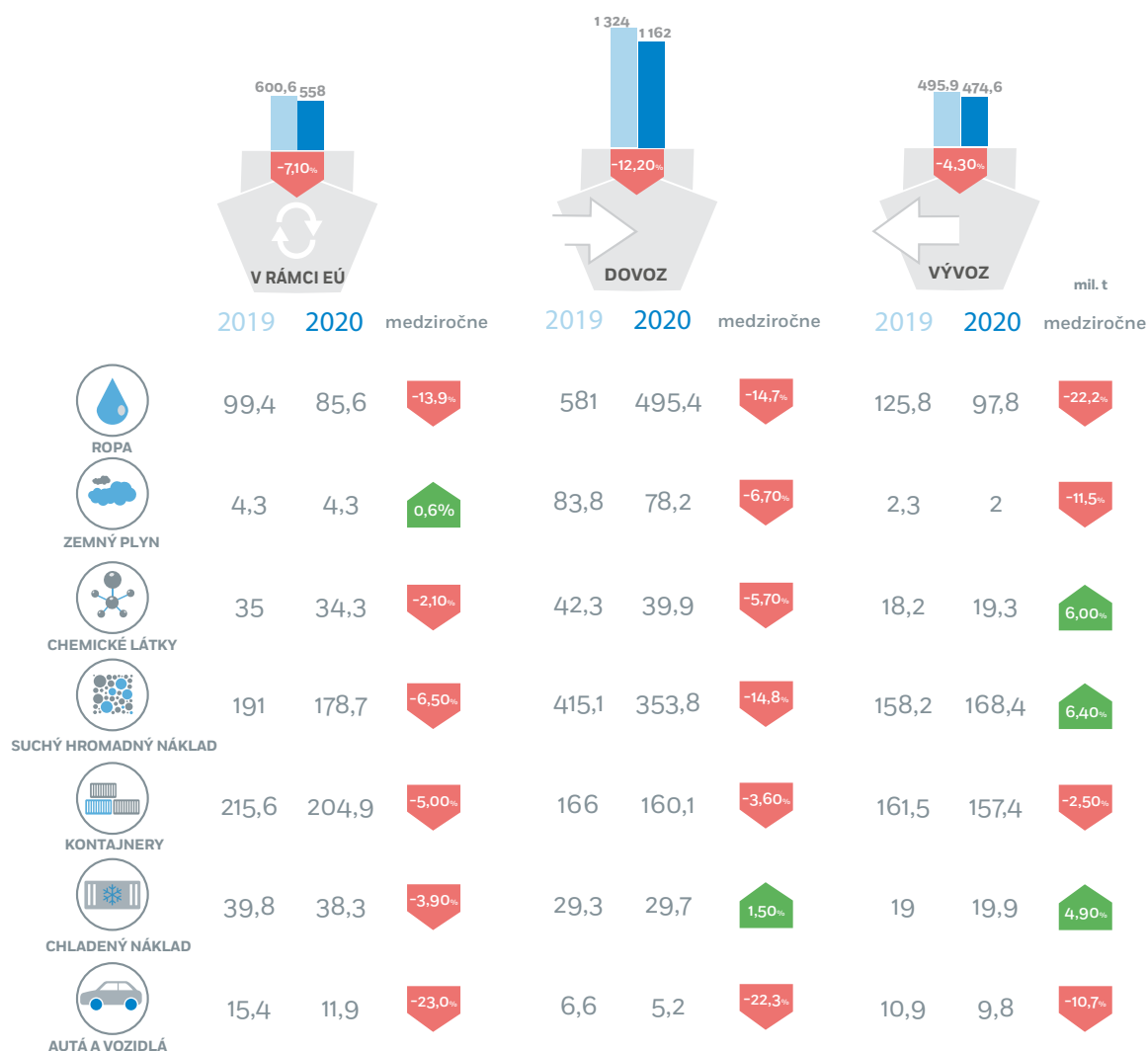
Z ďalšej analýzy celkovej nosnosti pri týchto cestách vyplýva klesajúci trend nosnosti (DWT), podobný trendu pozorovanému v prípade počtu zastavení v prístave. Z údajov preto vyplýva, že priama výmena tovarov po námorných trasách medzi Európou a USA a Európou a Čínou od roku 2016 klesá, pričom v roku 2020 sa zaznamenal vyšší pokles.

⁴ Zdroj: Clarksons Research. Colné údaje EÚ do decembra 2020 vrátane ako základ. Základ EÚ28, nezahŕňa Nórsko ani Island. Databáza globálneho námorného obchodu uverejnená ako mesačný indikátor rastu globálneho námorného obchodu, k februáru 2021

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



NÁMORNÝ OBCHOD V RÁMCI A MIMO EÚ PODĽA JEDNOTLIVÝCH KOMODÍT

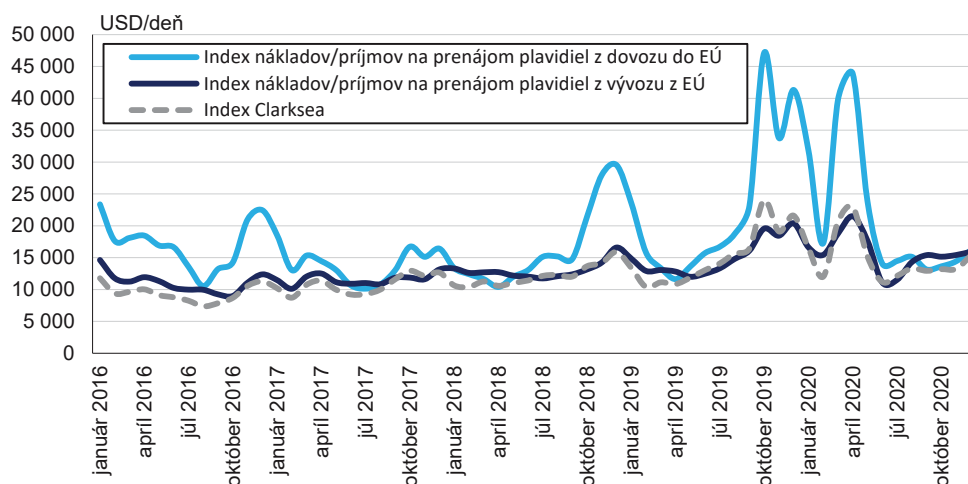


Obrázok 3 Námorný obchod v rámci EÚ a námorný obchod mimo EÚ (dovoz a vývoz) podľa jednotlivých komodít, v mil. ton⁶

⁶ Zdroj: Clarksons Research. Colné údaje EÚ do decembra 2020 vrátane ako základ. Základ EÚ28, nezahŕňa Nórsko ani Island. Odhadované údaje o globálnom námornom obchode k februáru 2021

5. VPLYV NA SADZBY ZA NÁKLADNÚ PREPRAVU TOVARU:**VÝRAZNÁ VOLATILITA, S OBDOBIAMI „POZITÍVNEHO NARUŠENIA“****PRE NÁKLADY NA NÁKLADNÚ PREPRAVU A PRÍJMY PLAVIDIEL**

Svetové trhy námornej nákladnej dopravy a charterové trhy počas roka 2020 zaznamenali kvôli ochoreniu COVID-19 výraznú volatilitu a narušenie. Napriek výrazným narušeniam globálny medzisegmentový index ClarkSea (ktorý je ukazovateľom pohybov priemerných nákladov/príjmov na prenájom plavidiel v rámci kľúčových odvetví „objemovej“ lodnej dopravy) roku 2020 zaznamenal medziročný pokles v priemere len -2 %, hoci dochádzalo k výrazným zmenám a situácia v jednotlivých sektoroch bola značne komplexná, pričom v mnohých sektoroch bolo v určitom okamihu počas roka zaznamenané „pozitívne narušenie“. Prvá polovica roka 2020 bola najlepším polrokom pre index ClarkSea za posledné desaťročie, s priemernou hodnotou 16 373 USD/deň, hoci táto priemerná hodnota v druhej polovici roka skĺzla naspäť na 13 304 USD/deň. Nárast v prvej polovici roka bol vo všeobecnosti výsledkom zvýšenia dopytu po využití tankerov ako plávajúcich skladísk, keďže z dôvodu obmedzení pohybu súvisiacich s ochorením COVID-19 dochádzalo k prudkému vytváraniu celosvetového prebytku ropy a cien ropy v stave contango.



Obrázok 4: Indexy nákladov/príjmov na prenájom plavidiel mimo EÚ⁷

Trendy na trhu lodnej dopravy EÚ boli vo všeobecnosti podobné globálnym trendom. Index príjmov plavidiel z dovozu z krajín mimo EÚ mal v priebehu roka priemernú hodnotu 21 470 USD/deň, s poklesom len -6 % oproti priemeru v roku 2019, hoci počas roka dochádzalo k výrazným odchýlkam. Index príjmov plavidiel z dovozu z krajín mimo EÚ kulminoval (na mesačnej báze) na hodnote 43 876 USD/deň v apríli a počas prvej polovice roka 2020 dosahoval v priemer hodnotu 28 439 USD/deň, s podporou nárastu príjmov/nákladov tankerov, následne v druhej polovici roka 2020 poklesol na priemernú hodnotu 14 506 EUS, pričom ide o pokles o -49 v porovnaní s prvými šiestimi mesiacmi roka, keď sa trhy s tankermi prepadli, napriek výrazným zvýšeniam nákladov/príjmov v prípade kontajnerových lodí a plynových tankerov neskôr v tom istom roku.

Index príjmov plavidiel z vývozu do krajín mimo EÚ v priemer dosahoval hodnotu 15 732 USD/deň, čo predstavuje nárast o 4 % oproti roku 2019 a 18 % nárast nad priemernú úroveň obdobia rokov 2016 až 2020, napriek vplyvu ochorenia COVID-19. V druhej polovici roka 2020 však došlo k poklesu, pričom hodnota indexu nákladov/príjmov na prenájom plavidiel pri vývoze do krajín mimo EÚ poklesla o 13 % na 14 615 USD/deň, v porovnaní so 16 849 USD/deň v prvej polovici roka, hoci ku koncu roka 2020 opäť dochádzalo k silnému nárastu v kontajnerovej nákladnej preprave a preprave plynu.

⁷ Zdroj: Clarksons Research

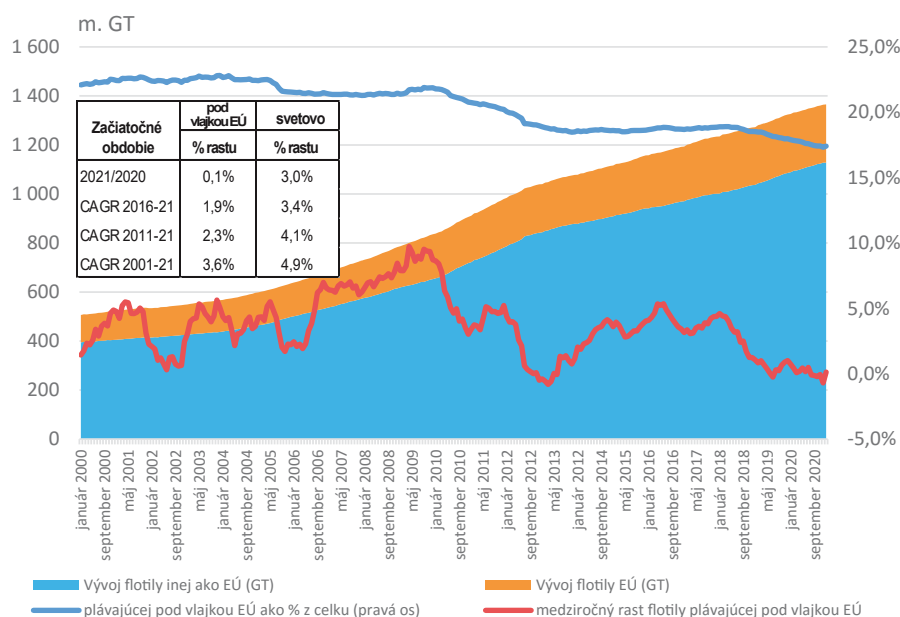


6. VPLYV OCHORENIA COVID-19 NA LODE PLAVIACE

SA POD VLAJKOU ČS EÚ A VLASTNÍCTVO LODÍ ČS EÚ:

POKRAČUJÚ DLHODOBÉ TRENDY

Na konci roka 2020 flotila plaviaca sa pod vlajkou EÚ28 pozostávala z 9177 plavidiel s kombinovanou hrubou priestornosťou (GT) 238 m, čo z hľadiska priestornosti predstavuje 17 % celosvetovej flotily. Flotila plávajúca pod vlajkou EÚ28 zaznamenala v roku 2020 nárast len o 0,1%, pokiaľ ide o hrubú priestornosť, čo je výrazne pod úrovňou nárastu celosvetovej flotily, ktorý predstavoval 3,0 %. Vo všeobecnosti išlo o pokračovanie trendov zaznamenaných pred pandémiou ochorenia COVID-19, pričom kumulovaná ročná miera rastu (CAGR) flotily plávajúcej pod vlajkou EÚ28 bola 1,9 % v porovnaní s 3,4 % v prípade celosvetovej flotily. Vo všeobecnosti je flotila plávajúca pod vlajkou EÚ28 dobre zastúpená v segmente nákladnej dopravy ro-ro (58 % celosvetovej priestornosti dopravy ro-ro pripadá na plavidlá plaviace sa pod vlajkou jedného z členských štátov EÚ) a v odvetviach osobnej dopravy (40 % priestornosti výletných lodí, ako aj trajektov pripadá na plavidlá plaviace sa pod vlajkou EÚ28), vzhľadom na jej zemepisné charakteristiky a na mnohé ostrovy medzi členskými štátmi EÚ, 76 % celkovej flotily z hľadiska priestornosti však stále predstavujú tankery, lode na hromadný náklad a kontajnerové lode.

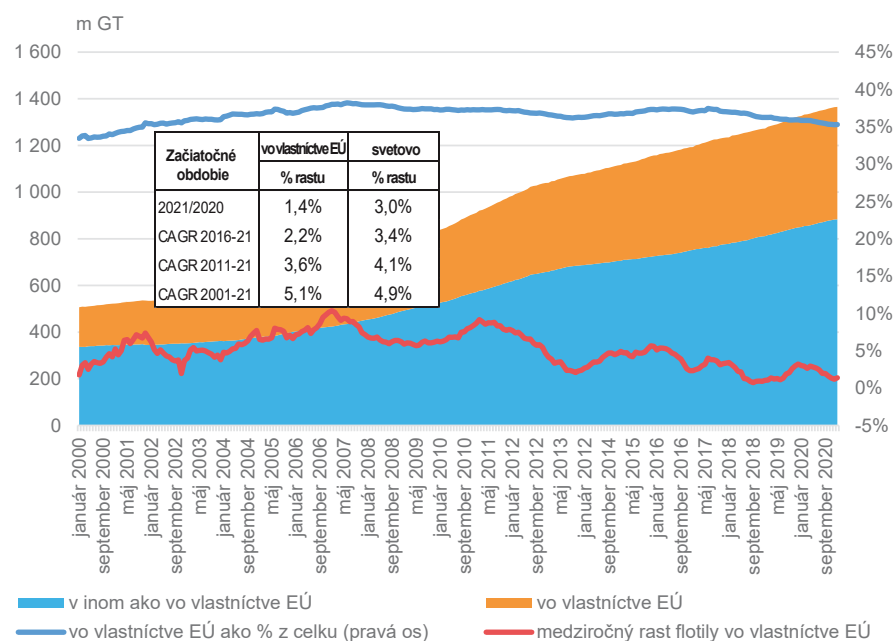


Obrázok 5: Dlhodobý vývoj flotily plávajúcej pod vlajkou ČS EÚ⁸

⁸ Zdroj: Clarksons Research

Okrem toho flotilu s vlastníckmi so sídlom v EÚ na konci roka 2020 tvorilo 15 355 plavidiel s kombinovanou hrubou priestornosťou 482 m, čo zodpovedá 33 % celosvetovej priestornosti. Podobne ako v prípade flotily plávajúcej pod vlajkou EÚ28, rozširovanie flotily s vlastníckmi v EÚ28 vykazovalo v porovnaní s celosvetovým rastom klesajúci trend, a v roku 2020 sa flotila zväčšila len o 1,4 % v porovnaní s celosvetovou hodnotou 3,0 %. Rozširovanie flotily však v jednotlivých členských štátoch prebiehalo rôzne, pričom vo flotile vo vlastníctve Grécka (najväčší vlastníck) došlo k silnému nedávne a historickému rozširovaniu, zatiaľ čo vo flotile s nemeckými vlastníckmi (krajina s druhým najvyšším počtom vlastníckov v EÚ) dochádza k dlhodobému poklesu. Objem objednávok EÚ28 (celkový objem nevybavených objednávok plavidiel) predstavoval 5,9 % kapacity flotily ku koncu roka 2020 v porovnaní s celosvetovou hodnotou 8,5 %.

S výnimkou trajektov sú flotily plávajúce pod vlajkou EÚ28 a s vlastníckmi v EÚ28 vo všeobecnosti využívané na medzinárodných obchodných trasách, a preto sú vystavené trhom medzinárodnej nákladnej dopravy a charterovým trhom. Z analýzy pohybu plavidiel vyplýva, že v priebehu roka 2020 sa 87 % priestornosti pod vlajkou členského štátu EÚ a 92 % priestornosti vo vlastníctve členského štátu EÚ využívalo na medzinárodného obchodovanie, bez výrazných zmien v spôsobe ich využívania v období pred a po pandémie ochorenia COVID-19. Z hľadiska zastavení v prístave v priebehu roka 2020 zaznamenali plavidlá plaviace sa pod vlajkou EÚ28 pokles zastavení v prístave vo výške 13 % a plavidlá s vlastníckmi v EÚ28 pokles vo výške 12 % v porovnaní s 8 % celosvetovo, rozdiel odráža väčší podiel priestornosti výletných lodí a trajektov vo flotile pod vlajkou/s vlastníctvom v EÚ28.



Obrázok 6: Dlhodobý vývoj flotily s vlastníctvom v ČŠ EÚ⁹.

Pri preskúvaní činnosti jednotlivých plavidiel je možné preskúmať aj priamy vplyv ochorenia COVID-19 na dočasne odstavené plavidlá. Na vrchole, počas prvej vlny obmedzení pohybu v jednotlivých krajinách, nebolo využívaných 9 % priestornosti flotily plávajúcej pod vlajkou EÚ28 (jún 2020) v porovnaní s len 3 % na začiatku roka 2020. Podobne, 6,5 % flotily s vlastníckmi v EÚ28 nebolo využívaných na konci júna 2020, čo predstavovalo zhruba dvojnásobnú úroveň oproti začiatku roka.

9 Zdroj: Clarksons Research. Poznámka: RHS = pravá os



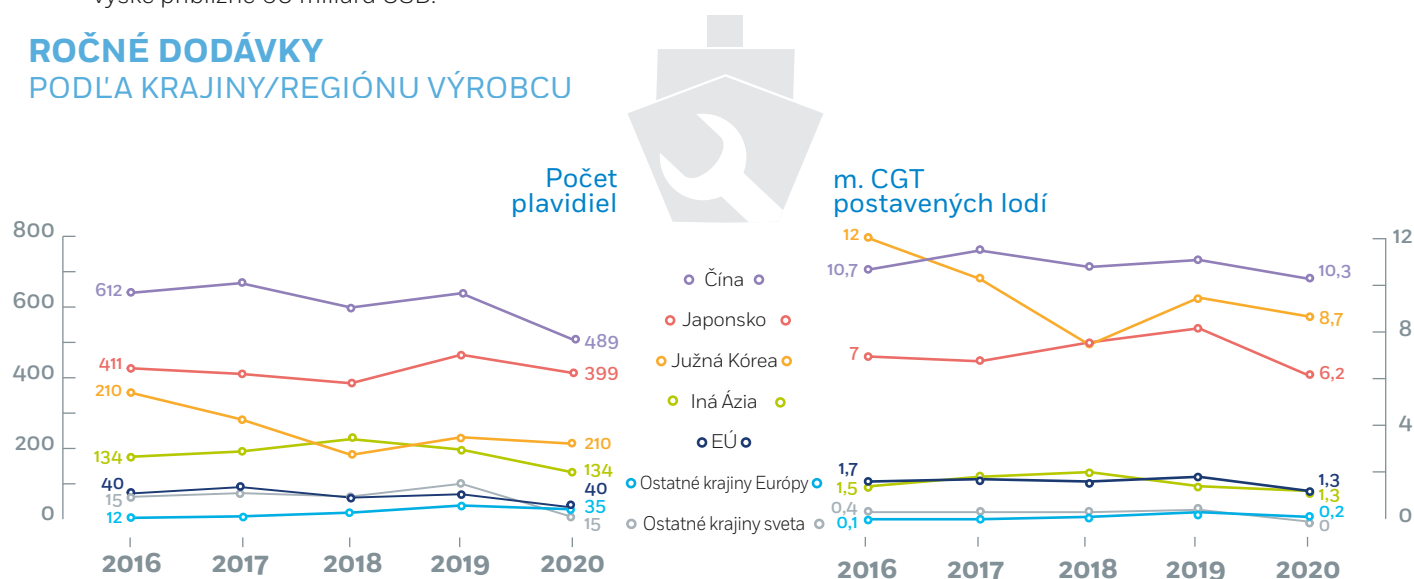
7. VPLYV NA STAVBU LODÍ: ZAMERANIE EÚ NA VÝLETNÉ

LODE VEDIE K PODSTATNÝM NARUŠENIAM

Na celosvetovej úrovni výsledkom pandémie bol náročný rok, v ktorom objednávky nových plavidiel poklesli o viac ako 30 % (čiastočne aj z dôvodu neistoty okolo „zelených“ technológií), hoci stavba nových lodí zostala pomerne stabilná, a to na úrovni 85 % oproti úrovni roku 2019. Stavba lodí EÚ však bola výrazne zasiahnutá, keďže sa zameriava na stavbu výletných lodí.

Pokiaľ ide o stavbu nových lodí v roku 2020, lodenice EÚ mali podiel na celosvetovom trhu vo výške 4,6 % z hľadiska kompenzovanej hrubej priestornosti (CGT, merná jednotka objemu práce lodeníc) v porovnaní s 5,7 % v roku 2019. Pokles činnosti v roku 2020 čiastočne súvisel s poklesom dodávok výletných plavidiel, ktoré v roku 2020 poklesli o 34 % z hľadiska hrubej priestornosti (oproti celosvetovému poklesu vo výške 15 % pri všetkých typoch lodí), pričom nové objednávky výletných lodí sa oproti roku 2019 znížili o 98 % (34 % celosvetovo). Pred pandemiou sa odvetvie výletných lodí považovalo v Európe za príklad úspechu, pričom lodenice EÚ mali na trhu podiel väčší ako 90 %. Lodnice EÚ (vrátane Nórska a Islandu) prijali ku koncu roka objednávky na 94 výletných lodí (z celkového počtu 182 plavidiel), s celkovou hodnotou novopostavených lodí vo výške približne 60 miliárd USD.

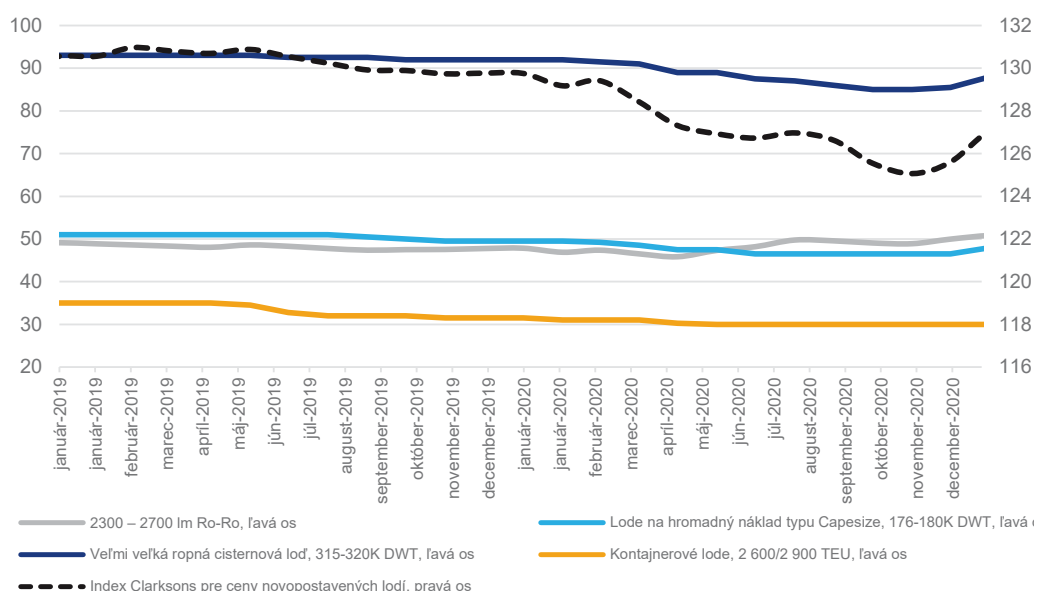
ROČNÉ DODÁVKY PODĽA KRAJINY/REGIÓNU VÝROBCU



Obrázok 7: Ročné dodávky podľa krajiny/regiónu výrobcu¹⁰

¹⁰ Zdroj: Clarksons Research

Recyklácia lodí zostala v roku 2020 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi na pomerne nízkej úrovni. V nadväznosti na šírenie pandémie ochorenia COVID-19 niektorí pozorovatelia lodnej dopravy očakávali, že v priebehu roka 2020 dôjde k predaju veľkého množstva lodí na recykláciu. Z hľadiska hrubej priestornosti však rok 2020 predstavoval druhý najnižší ročný objem recyklácie lodí od začiatku finančnej krízy, hoci vplyv pandémie na trhy lodnej dopravy pravdepodobne nebol až taký negatívny, ako sa pôvodne očakávalo, pričom rozsiahle opatrenia v súvislosti s ochorením COVID-19 obmedzovali činnosť recyklačných zariadení. Vo všetkých obchodných sektoroch sa v roku 2020 predali na demontáž plavidlá s hrubou priestornosťou 17,4 mil. GT (0,1 mil. GT v EÚ). Po zavedení nariadenia EÚ o recyklácii lodí na začiatku roka 2019 sa význam „ekologickej recyklácie“ sa naďalej zvyšoval. Počas roka 2020 sa vykázal rekordný objem predaja 1,6 mil. GT na zošrotovanie do tureckých recyklačných zariadení, pričom viacerí vlastníci výletných a kontajnerových lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ28 sa rozhodli recyklovať v „schválených lodeniciach“ v súlade s nariadením EÚ o recyklácii lodí. K väčšine recyklačnej činnosti však stále dochádza na indickom subkontinente, a žiadne zariadenie v tejto oblasti zatiaľ nebolo schválené EÚ.



Obrázok 8: Mesačné ceny novopostavených lodí (vybrané indexy z odvetvia a indexy Clarksons)¹¹

Činnosť v oblasti opravy lodí bola v roku 2020 pomerne stabilná, napriek určitým narušeniam v súvislosti s ochorením COVID-19 v druhom štvrtroku. Lodenice EÚ majú v oblasti opravy lodí väčší podiel na celosvetovom trhu (17 % činnosti za obdobie rokov 2019 až 2020) než v oblasti stavby nových lodí (približne 5 %). Určitý objem prác v lodeniariach EÚ bol v roku 2020 ovplyvnený narušeniami činnosti lodeníc alebo ich zatvorením a odkladmi osobitných prehliadok po vypuknutí ochorenia COVID-19, ku ktorým najčastejšie dochádzalo v druhom štvrtroku 2020, keď činnosť poklesla o približne 10 %.

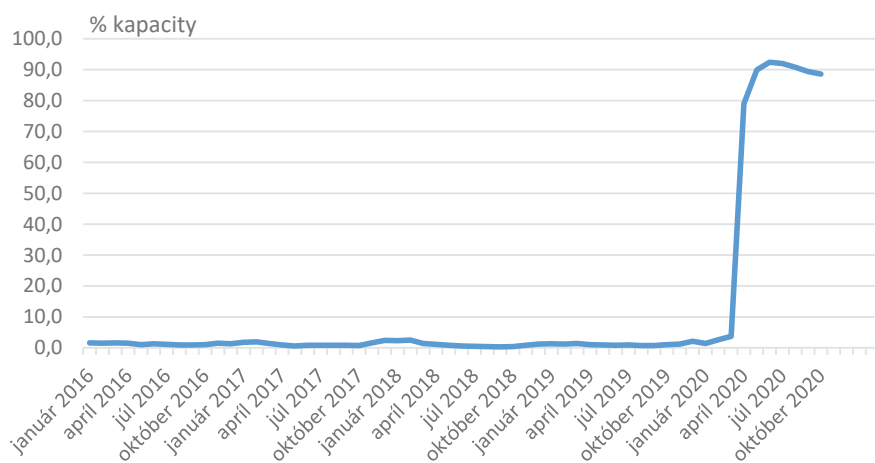
11 Zdroj: Clarksons Research. Index Clarksons pre ceny novopostavených lodí zahŕňa širokú škálu cien za novopostavené lode na hromadný náklad, tankery, kontajnerové lode, plynové tankery a v iných sektoroch suchého nákladu, s váhou podľa ich veľkosti v DWT, január 1988 = 100.



8. VÝLETNÉ LODE A OSOBNÁ DOPRAVA: VÝRAZNÝ VPLYV NA VÝLETNÉ LODE A FINANČNÝ STRES, VÝRAZNÝ VPLYV NA TRAJEKTY A MIERNE OŽIVENIE

Pred vypuknutím ochorenia COVID-19 zažíval celosvetový trh výletných plavieb fázu výrazného rastu, počty cestujúcich dosahovali 30 miliónov ročne a prebiehalo rozširovanie flotily, ktorú podporoval rekordný program výstavby nových lodí, ktorý zahŕňal predovšetkým výstavbu v európskych lodeniciach. Európe sa pripisuje približne 25 % celosvetového trhu výletných plavieb, so 7,5 milióna cestujúcich v roku 2019, pričom pred desiatimi rokmi to bolo len päť miliónov. Z hľadiska zastavení v prístave počas roku 2020 poklesla aktivita výletných lodí EÚ o približne 85 % a konkrétne o viac ako 90 % v druhom štvrtroku, najmä z dôvodu ochorenia COVID-19, pričom viac ako 90 % flotily sa prestalo využívať (zvýšenie z 2 % na začiatku roka a stále viac ako 88 % na konci roka 2020), pričom až doteraz je potenciál na oživenie veľmi obmedzený. Približne 30 % svetovej flotily výletných lodí sa plaví pod vlajkou EÚ28 (27 % ak sa nezohľadňuje Spojené kráľovstvo) a približne 18 % je vlastnených spoločnosťami z EÚ (na úrovni štátnej príslušnosti materskej skupiny).

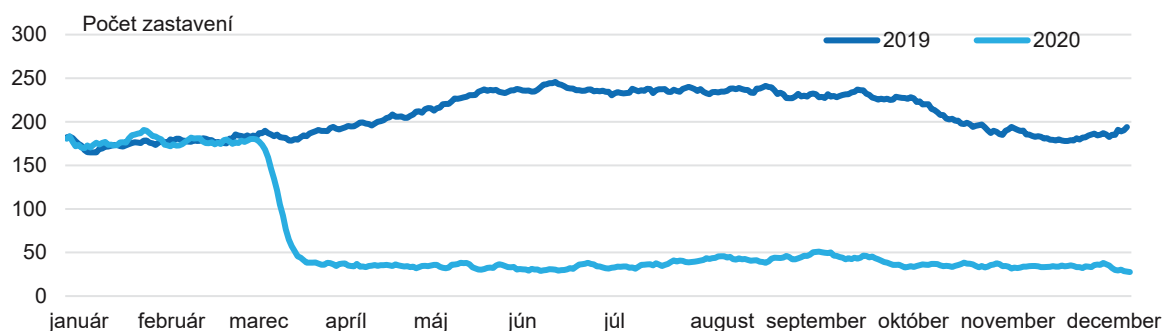
Pandémia ochorenia COVID-19 spôsobila na celosvetovom trhu trajektov nebývalé narušenie, hoci nie až tak závažné ako v sektore výletných plavieb, pričom sú zjavné určité známky skoršieho oživenia. Vlastníci a vlajky EÚ28 sú nadmerne zastúpené s približne 50 % celosvetovej priestornosti trajektov. Činnosť trajektov EÚ podľa zastavení v prístave klesla o 19 % v priebehu roka 2020, narušenia však vyvrcholili na úrovni -36 % medziročne v druhom štvrtroku a ich hodnota sa zlepšila na -10 % v štvrtom štvrtroku.



Obrázok 9: Nevyužitá kapacita výletných lodí ako percentuálny podiel flotily¹²

¹² Zdroj: Clarksons Research.

Lode prepravujúce cestujúcich (výletné lode, osobné lode a ro-pax lode) boli pandémiou zasiahnuté najviac. Zo správy vyplýva, že počet osôb na palube výletných lodí sa začal od druhého štvrťroka 2020 postupne znižovať a zostal na veľmi nízkej úrovni, ktorá zahŕňa najmä členov posádky, ktorí zostali na palubách plavidiel. Každá väčšia spoločnosť poskytujúca výletné plavby na svete v polovici marca pozastavila odchody, keď sa zintenzívňovala pandémia ochorenia COVID-19, pričom niektoré obnovili prevádzku na obmedzenom počte plavidiel a v obmedzenom počte oblastí.



Obrázok 10: Celosvetové počty zastavení výletných lodí v prístave, 2019 – 2020, 7-dňový kľúčový priemer¹³

V tejto správe sa potvrdzuje, že odvetvie výletných plavieb a osobná doprava vo všeobecnosti sú odvetviami, ktoré ochorenie COVID-19 zasiahlo najviac. Zasiahnuté boli aj iné odvetvia, vo všeobecnosti však k zastaveniu obchodovania nedošlo. Napriek ťažkostiam však prevádzka obchodných lodí, prístavov a iných sektorov námornej dopravy pokračovala. Zabezpečil sa tým pohyb tovarov a preukázal sa strategický význam odvetvia námornej dopravy pre občanov.

9. BEZPEČNOSTNÉ A ENVIRONMENTÁLNE INŠPEKCIE

Pri inšpekčných činnostiach štátnej prístavnej kontroly štátov EÚ, ktoré sú stranami Parížskeho MoP, a členov Tokijského MoP v období rokov 2016 až 2020 bol zaznamenaný silný vplyv na počty inšpekcií vykonané počas druhého štvrťroka 2020. V treťom a štvrtom štvrťroku sa však inšpekcie plavidiel plávajúcich pod vlajkou EÚ28 takmer vrátili na normálne úrovne. Zároveň je možné skonštatovať, že počty zadržaní počas roka 2020 nepoklesli, čo viedlo k tomu, že zadržania boli výsledkom vyššieho pomeru inšpekcií. Môže to byť dôkazom vyššieho počtu zistených porušení alebo nedodržaní ustanovení medzinárodných dohovorov o lodnej doprave.

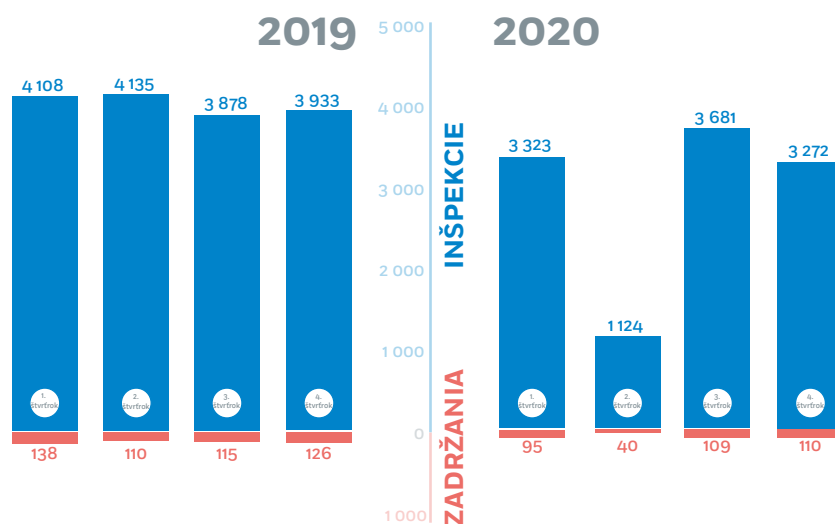
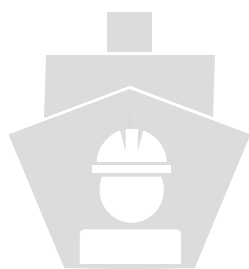
Počet inšpekcií, ktorých výsledkom je zadržanie, vykonávaných členskými štátmi EÚ, ktoré sú stranami Parížskeho MoP, je podľa všetkého v posledných piatich rokoch pomerne stabilné, hoci dlhodobý trend pre lode plávajúce pod vlajkou EÚ28 je negatívny. Zaznamenané bolo najmä zvýšenie pomeru zadržaní počas roka 2020, ktoré sa neodzrkadľuje v počte lodí plávajúcich pod vlajkou inou ako EÚ28 v čase inšpekcie. Aj počas zhoršujúcej sa situácie v roku 2020 sa však lodiam plávajúcim pod vlajkou EÚ28 darilo lepšie než lodiam pod inými vlajkami.

¹³ Zdroj: Clarksons Research. Údaje o zastaveniach v prístave na základe údajov o pohybe plavidla. Databáza o zastaveniach v prístave pri všetkých prípadoch vplávania plavidla do určenej lokality prístavu a odplávania z nej, s výnimkou prípadov, pri ktorých nebola zaznamenaná vyššia rýchlosť plavidla než 1 uzel, a v prípade kombinácie viacerých po sebe nasledujúcich zastavení v tom istom prístave, kde plavidlo neopustilo chránenú oblasť okolo prístavu alebo v rámci toho istého dňa (pri vybraných sektoroch plavidiel). Zastavenia v prístave podľa dátumu vplávania do lokality prístavu.

Z tejto analýzy je možné jednoznačne vidieť, že pandémia závažne ovplyvnila aj príležitosti námorných orgánov vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly v oblasti Tokijského MoP. Zaujímavosťou je, že objem inšpekcií bol ovplyvnený v priebehu roka a nielen počas druhého štvrťroka 2020, ako sa to stalo v EÚ.

Okrem toho je potrebné poznamenať, že na rozdiel od vývoja v EÚ, počet inšpekcií, ktorých výsledkom sú zadržania lodí pod vlajkou EÚ28, počas roka 2020 výrazne poklesol. Celkovo sa vykonáva pomerne málo inšpekcií, ktorých výsledkom je zadržanie, v porovnaní s podobnými údajmi z prístavných štátov EÚ (1,5 % v prípade inšpekcií na základe Tokijského MoP, v porovnaní s 3 % v prípade inšpekcií na základe Parížskeho MoP, ktoré vykonávajú štáty EÚ).

INŠPEKCIE A ZADRŽANIA PODĽA PRÍSTAVNÉHO ŠTÁTU EÚ



Obrázok 11: Inšpekcie a zadržania v prístavných štátoch EÚ

Inšpekčná činnosť prístavných štátov EÚ sa riadi „spravodlivým podielom“ alebo „ročným záväzkom“ stanoveným v smernici 2009/16/EÚ o štátnej prístavnej kontrole. Tento záväzok sa schvaľuje ročne a štáty v priebehu roka dodržiavajú stanovený cieľ. Počas druhého štvrťroka 2020 mnohé vnútroštátne zdravotnícke orgány zakázali vykonávanie inšpekcií, čo viedlo k výraznému celkovému poklesu ich počtu. V treťom štvrťroku bol tento zákaz čiastočne zrušený, a viaceré členské štáty začali zase vykonávať inšpekcie, aj nad rámec ich pôvodne dohodnutého záväzku. Viedlo to k vo všeobecnosti podobnému úsiliu, ale rozdielnej distribúcii inšpekcií medzi členskými štátmi. V štvrtom štvrťroku došlo k obnoveniu inšpekcií vo všetkých členských štátoch, pričom boli takmer dosiahnuté úrovne pred pandémiou. Vplyv je však stále výrazný, a to aj na konci roka 2020.



Informácie o štatutárnych osvedčeniach a osvedčeniach o triede vydaných organizáciami uznávanými podľa nariadenia (EÚ) 2009/391 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí, sa uchovávajú v aplikáciách EMSA a boli analyzované. Z týchto údajov vyplýva, že rok 2020 sa vyznačoval stabilitou pri vydávaní nových osvedčení o triede, pričom osvedčenia o triede znamenajú ukončenie obnovujúcich (osobitných) prehliadok. Vyplýva z toho, že táto činnosť nebola výraznejšie zasiahnutá pandemiou. V poslednom štvrťroku 2020 však došlo k poklesu počtu lodí, ktorým bolo vydané nové osvedčenie o triede. Je možné to vysvetliť silnejším vplyvom pandémie na celom svete alebo skutočnosťou, že táto práca bola vykonaná v skoršom čase v priebehu roku.



EMSA taktiež preskúmala štatistické údaje o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach spadajúcich do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/18/ES, ktoré boli nahlásené na Európskej informačnej platforme o námorných nehodách (EMCIP). Z údajov v EMCIP vyplýva pokles celkových počtov nehôd a mimoriadnych udalostí v roku 2020 v porovnaní s priemernými údajmi za obdobie rokov 2016 až 2019. Tento pokles podľa všetkého nie je rovnorodý pre všetky typy lodí, pravdepodobne z dôvodu odlišnosti ich prevádzky a vykonávaných činností. V tomto smere zaznamenali najvýznamnejší pokles v počte nehôd osobné lode, čo je možné vysvetliť rozsiahlym pozastavením činností výletných lodí. Pokles pri nákladných lodiach je podľa všetkého výraznejší počas tretieho a štvrtého štvrťroka. Pri rybárskych plavidlách bol zaznamenaný prudký nárast počtu nehôd v 3. štvrťroku. Druhy nehodových udalostí taktiež vykazujú zmiešaný trend; vo všeobecnosti sa počet nehôd pri navigácii v predmetnom období znížil, zatiaľ čo ostatné druhy nehôd v konkrétnych štvrťrokoch 2020 vzrástli (napr. strata ovládania a kontaktu v 1. štvrťroku, požiar v 3. štvrťroku a zaplavenie/potopenie v 4. štvrťroku).



Porovnávané boli činnosti kontroly obsahu síry v EÚ v rokoch 2018 až 2019 (priemerná hodnota) a v roku 2020. Počas mesiacov január a február 2020 zostal počet inšpekcií na úrovni porovnateľnej s rokmi 2018 a 2019. Od marca 2020 však došlo k poklesu celkového počtu inšpekcií. Najmä v marci 2020 bolo vykonaných len 43 % inšpekcií porovnateľných na úrovni rokov 2018 až 2019. V apríli 2020 bolo vykonaných len 10 % inšpekcií. Od júna však bolo možné pozorovať oživenie, a v septembri 2020 bolo vykonaných o 5 % viac inšpekcií ako v období rokov 2018 až 2019.

Pokiaľ ide o celkový počet inšpekcií za región mora, najväčší pokles v celkových počtoch inšpekcií (v porovnaní s predošlými rokmi) bol zaznamenaný v Severnom mori, za ktorým nasleduje Baltské more a do menšej miery mimo kontrolných oblastí emisií síry (SECA). Z výsledkov analýzy vzoriek paliva odobraných počas kontrol obsahu síry vyplýva, že hoci od roku 2018 bolo pozorované postupné zvyšovanie úrovne dodržiavania predpisov, toto zvýšenie bolo výraznejšie v roku 2020. Z hľadiska typov lodí boli zaznamenané výrazné zníženia celkových počtov inšpekcií vykonaných v roku 2020 v porovnaní s predošlým rokom na osobných lodiach (kategória, ktorá z hľadiska štatistik o obsahu síry prevažne zodpovedá inšpekciám na výletných lodiach). Potom nasledovali poklesy pri lodiach na kusový náklad a lodiach na hromadný náklad. Naopak, inšpekcie na kontajnerových lodiach a ro-pax lodiach boli situáciou okolo ochorenia COVID-19 menej zasiahnuté.



O EURÓPSKEJ NÁMORNEJ BEZPEČNOSTNEJ AGENTÚRE

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) je jednou z decentralizovaných agentúr EÚ. Agentúra má sídlo v Lisabone a jej poslaním je zabezpečiť vysokú úroveň námornej bezpečnosti, zabezpečenia námornej dopravy, prevencie znečistenia z lodí a reakciu na také znečistenie, ako aj reakciu na znečistenie mora z ropných a plynových zariadení. Všeobecným cieľom je podpora bezpečného, čistého a ekonomicky životaschopného odvetvia námornej dopravy v EÚ.



Kontaktujte nás a získajte ďalšie informácie

Európska námorná bezpečnostná agentúra

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249 – 206 Lisabon
Portugalsko

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

© Európska námorná bezpečnostná agentúra 2021

Fotografie poskytli: 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.