



COVID-19'S INDVIRKNING PÅ SØFARTSSEKTOREN I EU



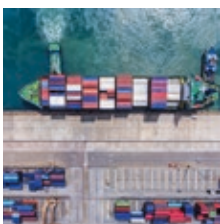
Delvist finansieret af Den
Europæiske Union – Den
Europæiske Hav- og Fiskerifond





INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning	4
2. Trafik: forstyrrelser i starten og normalisering	4
3. Den globale søfartsindustri	6
4. Indvirkning på søhandel i EU: væsentlig indvirkning i første omgang, komplekse forhold vedrørende råvarer og geografiske faktorer, stærk genopretning	6
5. Indvirkning på fragtrater: betydelig omskiftelighed, effekter” for fragtomkostninger og fartøjsindtjening med perioder med ” forstyrrelser med positive	9
6. Covid-19’s indvirkning på EU-medlemsstatsflag: og -ejerskab langsigtede tendenser fortsætter	10
7. Indvirkning på skibsbyggeriet: EU-fokus på krydstogtskibe fører til væsentlige forstyrrelser	12
8. Krydstogt- og passagerskibe: store konsekvenser for krydstogtindustrien og økonomisk stress, store konsekvenser, for færgedriften men moderat genopretning	14
9. Sikkerheds- og miljøinspektioner	15



1. INDLEDNING

Spredningen af covid-19 og dets globale udbrud, der var uden fortilfælde, blev efterfulgt af nationale nedlukninger og strenge rejserestriktioner. Derfor blev skibsfarten som global industri alvorligt påvirket af covid-19 på alle områder, såsom søfart, handel osv. Flere sektorer, fra passagerskibe til containerskibe og olietankskibe, blev også berørt.

Covid-19-pandemien er ikke ovre endnu, men udvikler sig dag for dag. Hvordan skibsfarten vil se ud efter covid-19, vides endnu ikke, men pandemien kan få en stor og langsigtet effekt. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) har imidlertid de nødvendige oplysninger og værktøjer til at sammenligne data fra årene før covid-19 (2016-2019) med 2020 inden for søfart, sikkerhed og forurening af havmiljøet. Med støtte fra en ekstern kontrahent (udbud EMSA/NEG/29/2020, tildelt Clarksons Research) blev der indhentet oplysninger om handelsmængder og -former, godstransport samt andre finansielle indekser og indikatorer vedrørende skibsfart (og dermed den finansielle indvirkning på EU's søtransportsektor som helhed).

Som følge heraf blev der indsamlet data vedrørende pandemiens indvirkning på skibsfarten. De politiske beslutningstagere kan bruge dataene som et støtteværktøj til at definere genopretningsforanstaltninger. Rapporten afspejler EU-28, eftersom Det Forenede Kongerige indtil udgangen af 2020 stadig var medlem af EU.

Hvis intet andet er angivet, er data vist i figurer og tabeller indhentet af EMSA's egne systemer. Trafikdata er hovedsageligt indhentet fra Unionens maritime informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet¹) og er i visse tilfælde blevet kombineret med data fra LRIT² og Marinfo³. Oplysninger om pandemiens indvirkning på havnearbejde i EU-havne har allerede været tilgængelige på EMSA's websted siden juli 2020.

En flådeanalyse af de skibe, der sejlede under EU-28-flag, og hvis ejere var baseret i EU's medlemsstater, blev udført ved hjælp af Clarksons Researchs egen flådedatabase. Samme database er også blevet anvendt vedr. handels- og fragtinformation, skibsbyggeri, reparationer og en del af krydstogtindustriens aktiviteter.



2. TRAFIK: FORSTYRELSE I STARTEN

OG NORMALISERING

Shippingbranchen, som ligger helt i front inden for international handel, og som er afhængig af rejser og menneskeligt samspil, er blevet påvirket både direkte og indirekte af covid-19-udbruddet.

Perioden mellem 2016 og 2019 var forholdsvist stabil med få variationer. I 2020 svarede antallet af skibsanløb i årets første kvartal til tallene fra 2019, hvorimod der blev registreret et betydeligt fald i andet kvartal (26,5 %). Andet kvartal startede kort efter, at Verdenssundhedsorganisationen (WHO) erklærede, at covid-19-udbruddet var en pandemi (12. marts 2020). I tredje kvartal af 2020 blev der konstateret et fald på 9,1 % i forhold til 2019, mens fjerde kvartal 2020 svarede ret godt til 2019 (1,1 % nedgang).



1 Direktiv 2002/59/EF om overvågning af skibstrafikken

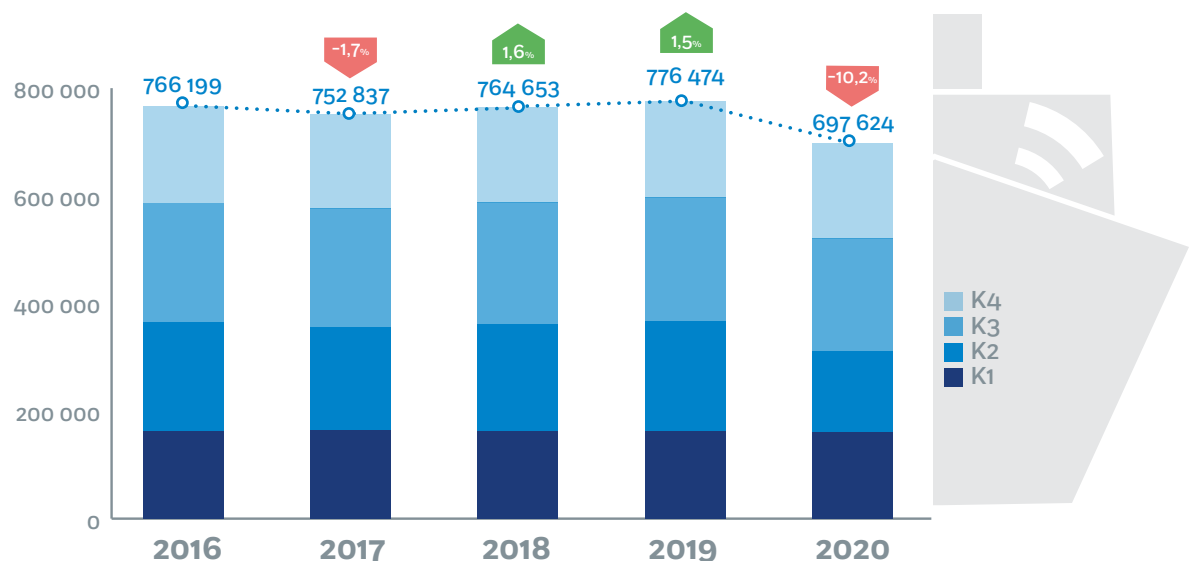
2 System til identifikation og sporing af skibe på lang afstand

3 EMSA-database (fodret med oplysninger fra kommercielle udbydere)

Ved at se på antallet af skibsanløb pr. skibstype blev der konstateret et fald i antallet af skibsanløb mellem 2019 og 2020 for alle skibstyper. Krydstogtskibe, passagerskibe og skibe til transport af køretøjer er de skibstyper, for hvilke det højeste fald i skibstrafikken blev konstateret i 2020 med fald på henholdsvis 85,8 %, 39 % og 22,1 %. Samtidig var der kun et mindre fald i antallet af skibsanløb for massegodsskibe, kemikalietankskibe, containerskibe, stykgodsskibe, LNG-tankskibe, olietankskibe, ro-ro-passagerskibe og ro-ro-skibe (op til 5 %).

Kroatien, Frankrig, Island og Spanien oplevede et fald i antallet af skibsanløb på mere end 20 % mellem 2019 og 2020, hvormed de er de hårdest ramte lande. Dette fald i antallet af skibsanløb mellem 2019 og 2020 tilskrives krydstogt- og passagerkystskibstrafikken, der har været stærkt påvirket af krisen.

ANTAL SKIBSANLØB RAPPORTERET TIL SAFESEANET



Figur 1: Antal skibsanløb indberettet til SSN mellem 2016 og 2020 pr. kvartal.

Det samlede antal anløb af fartøjer, der fører EU-medlemsstaternes flag, steg hvert år mellem 2016 og 2019. I 2020 faldt det samlede antal anløb imidlertid med 3,5 % i forhold til 2019, idet den dermed forbundne samlede bruttotonnage faldt med 11,1 %. Et betydeligt fald begyndte i andet kvartal af 2020 som konsekvens af spredningen af covid-19-udbruddet overalt i Europa, som tvang mange EU-medlemsstater til at indføre nedlukningsforanstaltninger.

I tredje og fjerde kvartal af 2020 syntes denne tendens imidlertid at være mere stabil, skiftende mellem lidt negative (f.eks. i tredje kvartal) og positive (f.eks. i fjerde kvartal) variationer i forhold til de samme perioder i 2019. Større variationer i 2020 sammenlignet med de tilsvarende perioder i 2019 kan observeres for krydstogtskibe samt skibe til transport af køretøjer.

Krydstogtsektoren og passagertransport generelt var de sektorer, der var hårdest ramt af covid-19. Andre sektorer blev også påvirket, men generelt stoppede handelen ikke. I første omgang var der et dramatisk fald i første halvdel af 2020, men derefter forbedredes situationen gradvist. Man kan roligt sige, at bortset fra krydstogtskibene er skibsfarten i dag vendt tilbage til det normale. På trods af de store vanskeligheder, som skibsfarten stod over for, fortsatte kommerciel skibsfart, havne og andre søtransportsektorer med at fungere – hvilket bekræftede industriens modstandsdygtighed – og sikrede varernes bevægelighed, hvilket beviste søfartens strategiske betydning for vores levebrød.



3. DEN GLOBALE SØFARTSINDUSTRI

Den globale søtransportindustri er afgørende for den internationale handel og er et omkostningseffektivt og bæredygtigt middel til transport af store mængder af mange vigtige råvarer og færdigvarer. I 2020 udgjorde den samlede årlige søbårne handel på verdensplan 11,5 mia. tons og 1,5 t pr. indbygger, hvilket er ca. 88 % af den globale handel (en stigning fra 85 % i 2019, hvor covid-19-pandemien havde større indvirkning på andre transportformer, herunder luft-, lastbil- og jernbanetransport). EU er ansvarlig for ~20 % af den globale søhandel, og Unionens søfartsindustrier er relativt underrepræsenteret, hvad angår skibsbyggeri (ca. 5 % af den globale produktion, men fokuseret på krydstogtsektoren), generelt på linje, hvad angår flagstatsrepræsentation (~17 %) og skibsreparation (~18 % af den globale aktivitet), og godt repræsenteret, hvad angår skibsejerskab (33 %, stigende til 39 %, hvis Norge og Det Forenede Kongerige medregnes), skibsudstyr, klassifikation og skibsfinansiering.

4. INDVIRKNING PÅ SØHANDEL I EU: VÆSENTLIG

INDVIRKNING I FØRSTE OMGANG, KOMPLEKSE

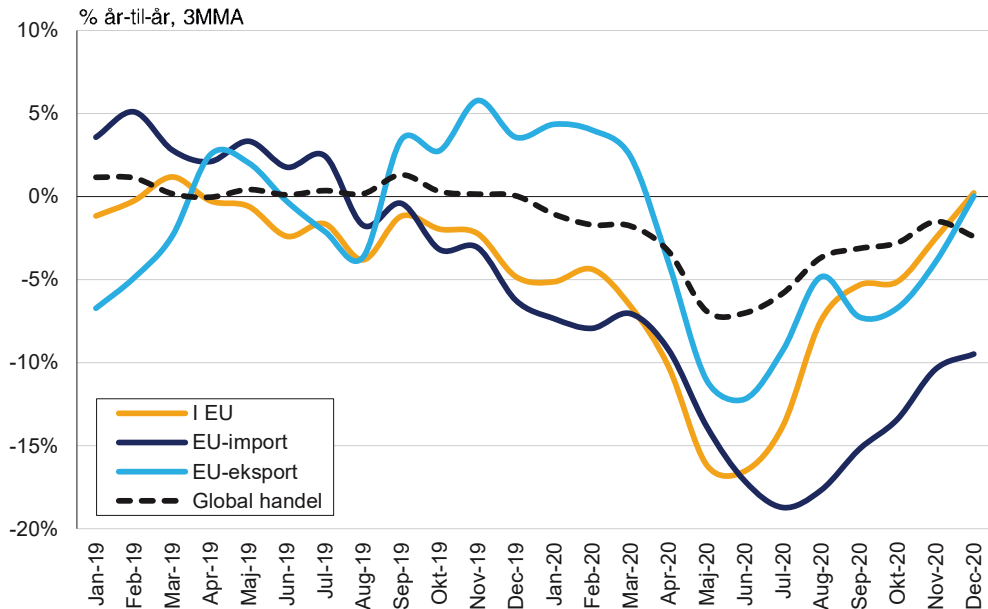
FORHOLD VEDRØRENDE RÅVARER OG GEOGRAFISKE

FAKTORER, STÆRK GENOPRETNING

Som konsekvens af covid-19-pandemien faldt den globale søhandel med 3,6 % i 2020, hvilket svarer til faldet i det globale BNP. Forstyrrelser i verdensøkonomien som følge af pandemien fik det globale BNP til at falde med 3,5 % i løbet af hele året 2020 (kilde: IMF, jan. 2021), hvilket stort set svarer til faldet i de fire kvartaler efter den globale finanskrisen (fjerde kvartal 2008 til tredje kvartal 2009: -2,5 %, IMF). Verdens søhandel (i tons) skønnes at være faldet med 3,6 % i løbet af 2020 pga. covid-19 og de dermed forbundne forstyrrelser i verdensøkonomien, handelsstrømmene og forsyningskæderne (kilde: Clarksons Research, feb. 2021). Der var dog en markant variation i faldet på tværs af søbårne råvarer, og den samlede indvirkning på den globale søhandel i 2020 har måske ikke været så negativ, som mange oprindeligt havde frygtet (til sammenligning faldt den globale søhandel i tons med 4,0 % i 2009).

En analyse af tolldata indberettet af EU's medlemsstater pegede på, at 20 % (2,4 mia. ton) af den globale søbårne handel (11,9 mia. tons) i 2019 skyldtes en kombination af mængder inden for EU samt import og eksport mellem EU- og ikke-EU-lande. Baseret på tilgængelige data til og med december 2020 anslås det, at EU's søhandel faldt mere markant end den globale handel med 9,3 % i 2020, hvilket svarer til et "tab" på 226 mio.

tons handel. Det største fald i handelsmængderne var importen til EU fra lande uden for EU, som faldt med 12,2 % i 2020, efterfulgt af handel inden for EU (et fald på 7,1 % i samme periode) og derefter eksport fra EU til lande uden for EU (et fald på 4,3 %).



Figur 2: Oversigt over handel i EU ad søvejen, tons, % år-til-år, 3 måneders glidende gennemsnit⁴

Der er også blevet lavet en oversigt over, hvordan skibsruterne fra Europa til Kina og fra Europa til USA er blevet påvirket. Trafikken fra Kina til Europa er faldet, hvad angår antallet af havneanløb siden 2016, og i 2019 var den allerede reduceret med 34 %. I 2020 var dette fald på 62 % sammenlignet med 2016, sandsynligvis på grund af covid-19-pandemien. I den modsatte sejlretning, fra Europa til Kina, er faldet på 26 % fra 2016 til 2019, og det når op på 65 % fra 2016 til 2020.

Der blev foretaget en lignende undersøgelse af havneanløb fra skibe, der sejler til og fra USA, som er det vigtigste bestemmelsessted for varer, der eksporteres fra EU⁵. Antallet af havneanløb foretaget af skibe, der driver handel mellem EU og USA, er meget lavere end de tilsvarende skibsanløb mellem EU og Kina. Dette betyder dog ikke nødvendigvis, at de handlede mængder, og især den samlede værdi af varer, er lavere eller højere, når man sammenligner handel med/fra USA og Kina. Der blev observeret et fald på 31 % i havneanløb af skibe, der sejlede fra USA til Europa fra 2016 til 2019, og faldet steg til 58 % i 2020. Disse fald er mere repræsentative i den modsatte retning, dvs. fra Europa til USA, hvor faldet er på hhv. 55 % fra 2016 til 2019 og 70 % fra 2016 til 2020.

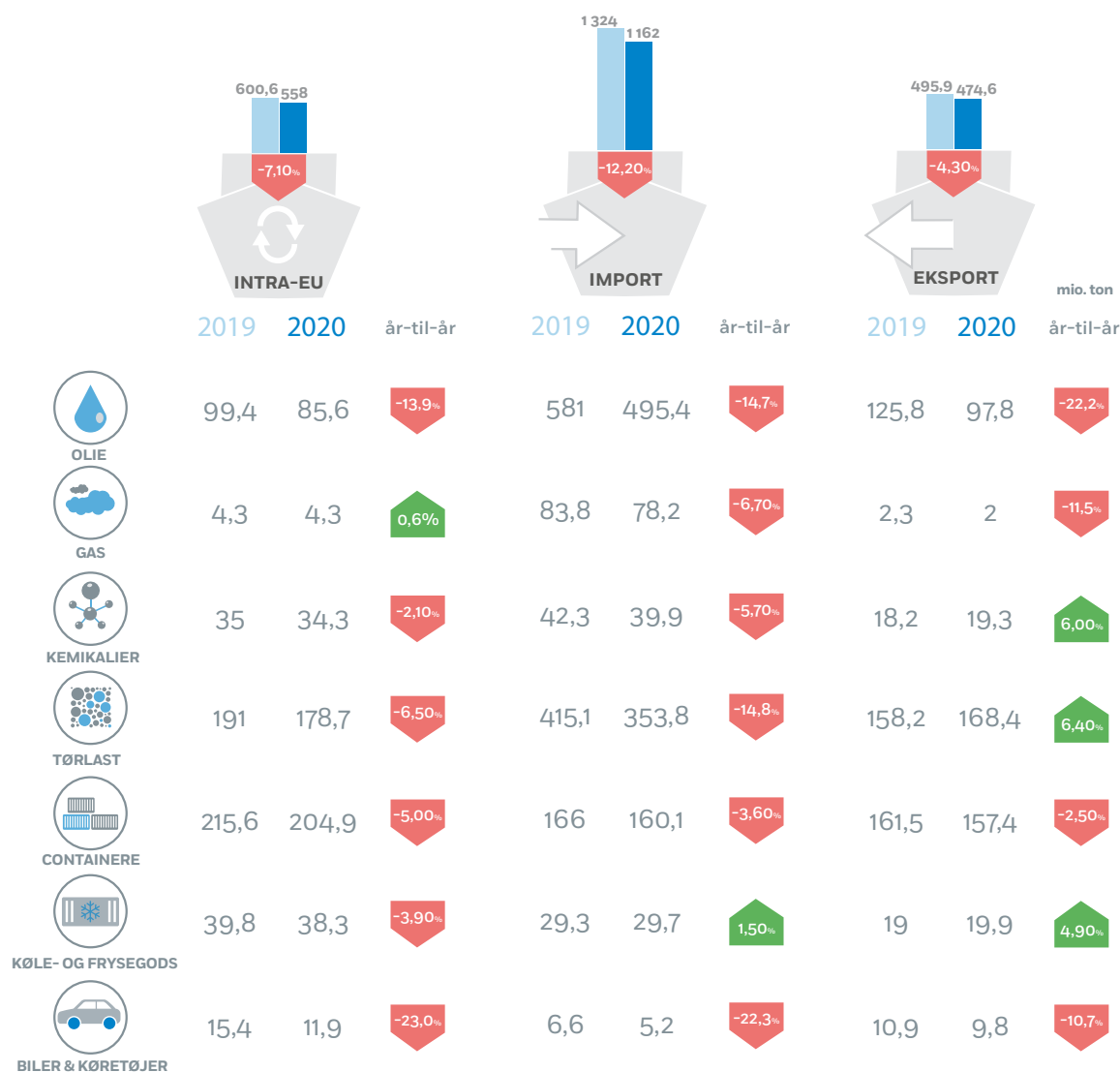
En yderligere analyse af den samlede dødvægt, der er forskubbet fra disse sejlads, viser en faldende tendens i dødvægtstonnagen (DWT) svarende til den, der blev observeret for antallet af havneanløb. Dataene tyder således på, at den direkte udveksling af varer via sejlruiter mellem Europa og USA og mellem Europa og Kina har været faldende siden 2016, og der blev konstateret et større fald i 2020.

⁴ Kilde: Clarksons Research. Grundlag: EU-tolddata til og med december 2020. Grundlag: EU-28, dog ikke Norge og Island. Datagrundlaget vedrørende global søhandel er baseret på: Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator, pr. feb-21

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



SØHANDEL INDEN FOR OG UDEN FOR EU EFTER RÅVARE

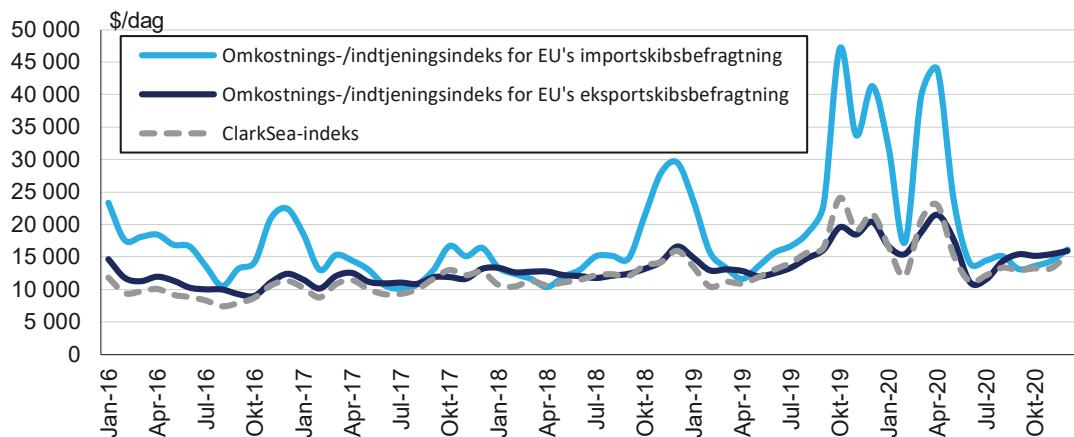


Figur 3: EU's interne og eksterne søhandel (import og eksport) efter råvare, mio. tons⁶

⁶ Kilde: Clarksons Research. Grundlag: EU-tolldata til og med december 2020. Grundlag: EU-28, dog ikke Norge og Island. Dataskøn vedrørende global søhandel pr. feb.-21

5. INDVIRKNING PÅ FRAGTRATER: BETYDELIG OMSKIFTELIGHED, MED PERIODER MED "FORSTYRRELSER MED POSITIVE EFFEKTER" FOR FRAGTOMKOSTNINGER OG FARTØJSINDTJENING

De globale fragt- og chartermarkeder var præget af volatilitet og forstyrrelser i hele 2020 som følge af covid-19-pandemien. På trods af betydelige forstyrrelser viste det globale ClarkSea Index (der viser bevægelser i gennemsnitlige omkostninger/indtjening ved fartøjsbefragtning inden for højvolumen-skibsfartssektorer) i gennemsnit kun et fald på 2 % år-til-år i 2020, selvom der var betydelig variation og markant, individuel sektorkompleksitet, hvor mange sektorer så "positive effekter" af forstyrrelserne på et tidspunkt i løbet af året. Især første halvdel af 2020 var det bedste halvår for ClarkSea Index i et årti, med et gennemsnit på 16 373 USD/dag, selvom gennemsnittet i anden halvdel af året faldt tilbage til 13 304 USD/dag. Den kraftige stigning i første halvår var generelt drevet af en kraftig stigning i efterspørgslen efter tankskibe til "flydende opbevaring", fordi covid-19-relaterede "nedlukninger" førte til en hurtig ophobning af overskydende olie globalt og oliepriser i contango.



Figur 4: Omkostnings-/indtjeningsindekser for skibsbefragtning uden for EU⁷

Tendenserne for EU's shippingmarked svarede stort set til de globale tendenser. Skibsindtjeningsindekset for EU-import fra lande uden for EU lå i gennemsnit på 21 470 USD/dag i løbet af 2020, hvilket var et fald på blot 6 % i gennemsnit for 2019, selv om der var betydelige variationer i løbet af året. Skibsindtjeningsindekset for EU-import fra lande uden for EU toppede (på månedsbasis) med 43 876 USD/dag i april, og nåede et gennemsnit på 28 439 USD/dag i løbet af første halvdel af 2020 understøttet af en kraftig stigning i tankskibsomkostninger/indtjening, før det faldt i anden halvdel af 2020 til et gennemsnit på 14 506 USD, et fald på 49 % i forhold til årets første seks måneder, hvor tankskibsmarkederne skrumpede på trods af betydelige stigninger i omkostninger/indtjening for containerskibe og LNG-tankskibe senere på året.

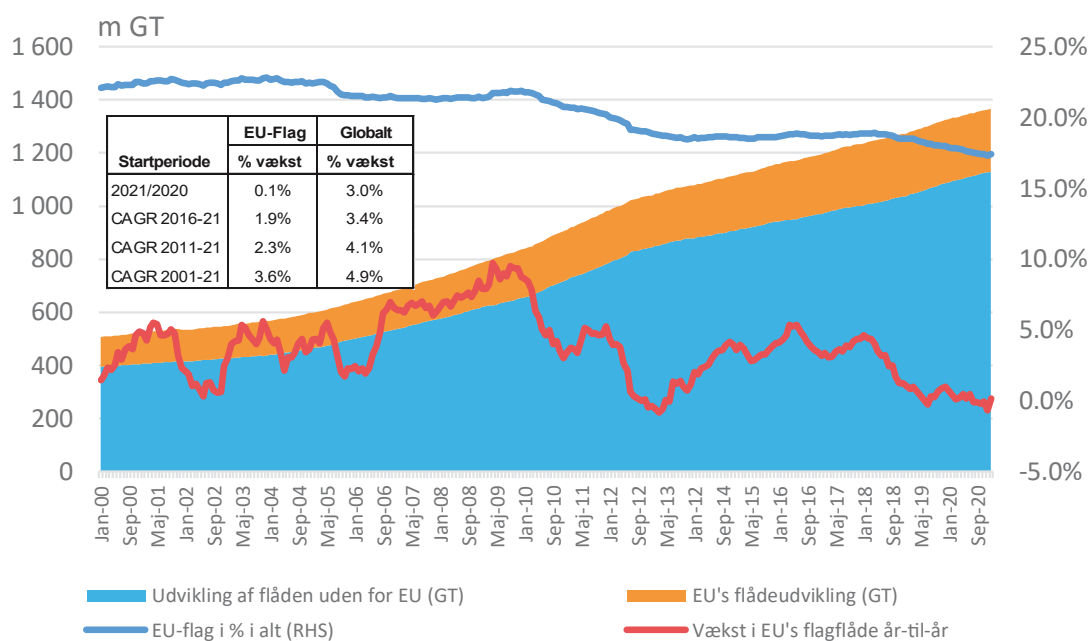
Skibsindtjeningsindekset for EU-eksport til lande uden for EU lå i gennemsnit på 15 732 USD, 4 % mere end i 2019 og 18 % over gennemsnittet for 2016-20 på trods af covid-19's indvirkning. I anden halvdel af 2020 faldt indekset imidlertid med 13 % til et gennemsnit på 14 615 USD/dag sammenlignet med 16 849 USD/dag i det første halvår, selv om der igen var kraftige stigninger i container- og gasfragt mod slutningen af 2020.

⁷ Kilde: Clarksons Research



6. COVID-19'S INDVIRKNING PÅ EU-MEDLEMSSTATSFLAG: OG -EJERSKAB LANGSIGTEDE TENDENSER FORTSÆTTER

Ved udgangen af 2020 udgjorde EU-28-flagflåden i alt 9 177 fartøjer med tilsammen 238 mio. BT, hvilket svarer til 17 % af den globale flåde målt i tonnage. EU-28-flagflåden voksede kun med 0,1 % i 2020, hvad angår BT, hvilket er væsentligt mindre end den globale flådevækst på 3,0 %. Dette var stort set en fortsættelse af de tendenser, der blev observeret før covid-19-pandemien med den femårige sammensatte årlige vækstrate (CAGR) i EU-28-flagflåden, der var på 1,9 % sammenlignet med 3,4 % for den globale flåde. Generelt er EU-28-flagflåden godt repræsenteret i ro-ro-fragtsegmentet (58 % af den globale ro-ro-tonnage sejler under en EU-medlemsstats flag) og passagersektoren (40 % af både krydstogt- og færgetonnagen sejler under et EU-28-flag) på grund af de særlige geografiske forhold og de mange øer blandt EU's medlemsstater, men 76 % af den samlede flåde, hvad angår tonnage, udgøres stadig af tankskibe, massegodsskibe og containerskibe.

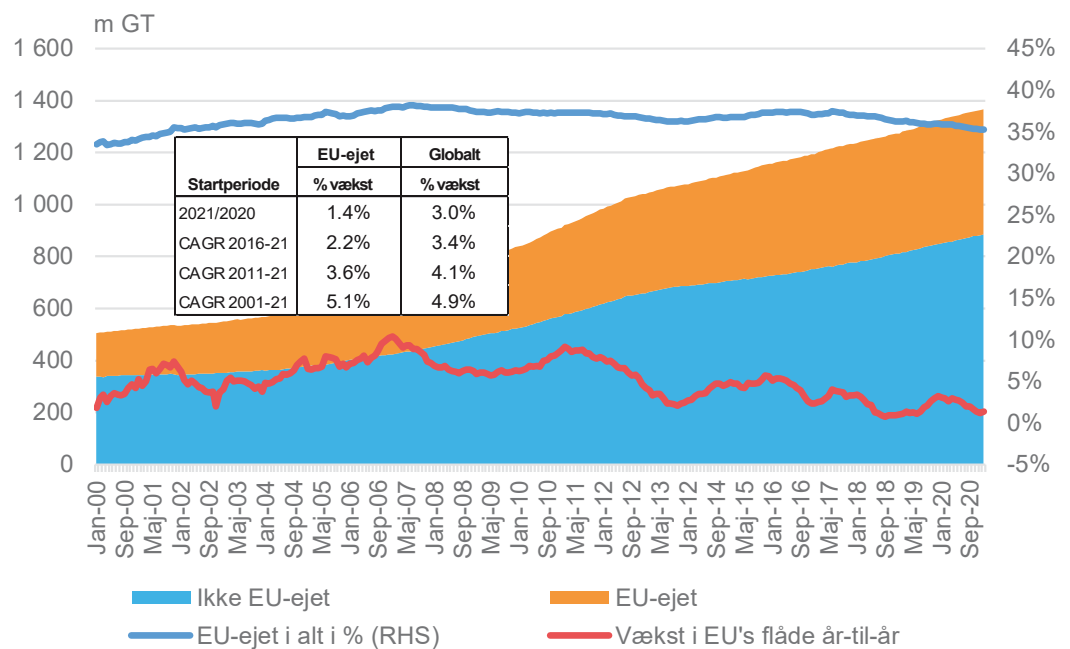


Figur 5 Langsigtet udvikling af den flåde, der sejler under EU-medlemsstaters flag⁸

⁸ Kilde: Clarksons Research

Andre steder udgjorde flåden, der ejes af EU-baserede ejere, 15 355 fartøjer på tilsammen 482 mio. BT ved udgangen af 2020, eller 33 % af den globale tonnage. I lighed med EU-28-flagflåden er væksten i den EU-28-ejede flåde faldet i forhold til den globale vækst, og i 2020 voksede flåden kun med 1,4 % i forhold til en global vækst på 3,0 %. Flådevæksten har imidlertid varieret i de forskellige medlemsstater med en historisk stærk vækst på det seneste i den græskejede flåde (den største ejer), men nedgang over lang tid i den tyskejede flåde (Tyskland er den næststørste EU-ejers nation). EU-28-ordrebogen (samlede udestående fartøjsordrer) udgjorde 5,9 % af flådekapaciteten ved udgangen af 2020 sammenlignet med 8,5 % på verdensplan.

Med undtagelse af færger anvendes EU-28-flagflåden og de EU-28-ejede flåder generelt på internationale handelsruter, og de er derfor underlagt de internationale fragt- og chartermarkeder. En analyse af fartøjernes bevægelser viser, at 87 % af den tonnage, der sejler under EU-medlemsstaters flag, og 92 % af den tonnage, der ejes af en EU-medlemsstat, i 2020 handlede internationalt med meget lidt variation i anvendelsesmønstre før og efter covid-19. Med hensyn til havneanløbsaktivitet blev der for fartøjer, der sejlede under EU-28-flag eller havde EU-28-ejere, registreret et fald på hhv. 13 % og 12 % i havneanløb i 2020 sammenlignet med 8 % på verdensplan, hvilket afspejler den større andel af krydstogt- og færgetonnagen i EU-28-flagflåden og den EU-28-ejede flåde.



Figur 6: Langsigtet udvikling af flåden, der har ejere i EU-medlemsstater⁹.

Ved at undersøge aktiviteten på fartøjsbasis er det også muligt at undersøge covid-19's direkte indvirkning på fartøjer, der er ude af drift. På toppen af den første bølge af nationale nedlukninger (juni 2020) var 9 % af EU-28-flagflåden, hvad angår tonnage, ude af drift i forhold til kun 3 % i begyndelsen af 2020. Ligeledes var 6,5 % af flåden, der har EU-28-ejere, ude af drift ved udgangen af juni 2020, hvilket var omkring det dobbelte af niveauet ved årets begyndelse.

⁹ Kilde: Clarksons Research. Note: RHS = højre akse

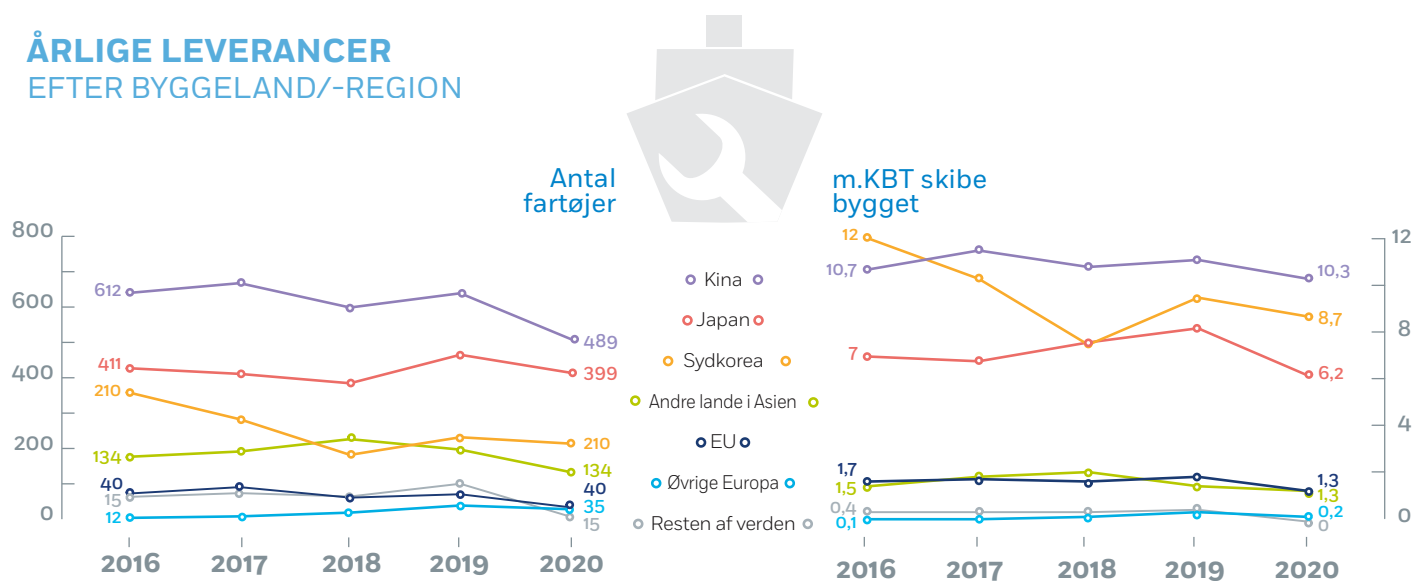


7. INDVIRKNING PÅ SKIBSBYGGERIET: EU-FOKUS PÅ KRYDSTOGTSKIBE FØRER TIL VÆSENTLIGE FORSTYRRELSER

På globalt plan var det et udfordrende år på grund af pandemien, hvor ordrer på nye fartøjer faldt med over 30 % (dette skyldtes også delvist usikkerhed vedr. grøn teknologi), selv om produktionen blev forholdsvis godt håndteret på 85 % af 2019-niveauet. EU's skibsbyggeindustri blev imidlertid hårdt ramt på grund af dens fokus på bygning af krydstogtskibe.

EU-værfter havde en global markedsandel på 4,6 %, hvad angår nybyggeri i 2020 i KBT (kompenseret bruttotonage, et mål for værftets arbejdsindhold) sammenlignet med 5,7 % i 2019. Faldet i aktivitet i 2020 skyldtes til dels en nedgang i leverancerne af krydstogtskibe, som faldt med 34 %, hvad angår BT, i 2020 (mod et fald på 15 % globalt for alle skibstyper), med en nedgang i nye ordrer på krydstogtskibe på 98 % i forhold til 2019 (34 % globalt). Før pandemien blev krydstogtindustrien betragtet som en succeshistorie i Europa, hvor EU's værfter havde en markedsandel på > 90 %. Ved udgangen af 2020 var der bestillinger på 94 krydstogtskibe (ud af i alt 182 skibe) på EU's skibsværfter (inkl. Norge og Island) med en samlet nybygningsværdi på ca. 60 mia. USD.

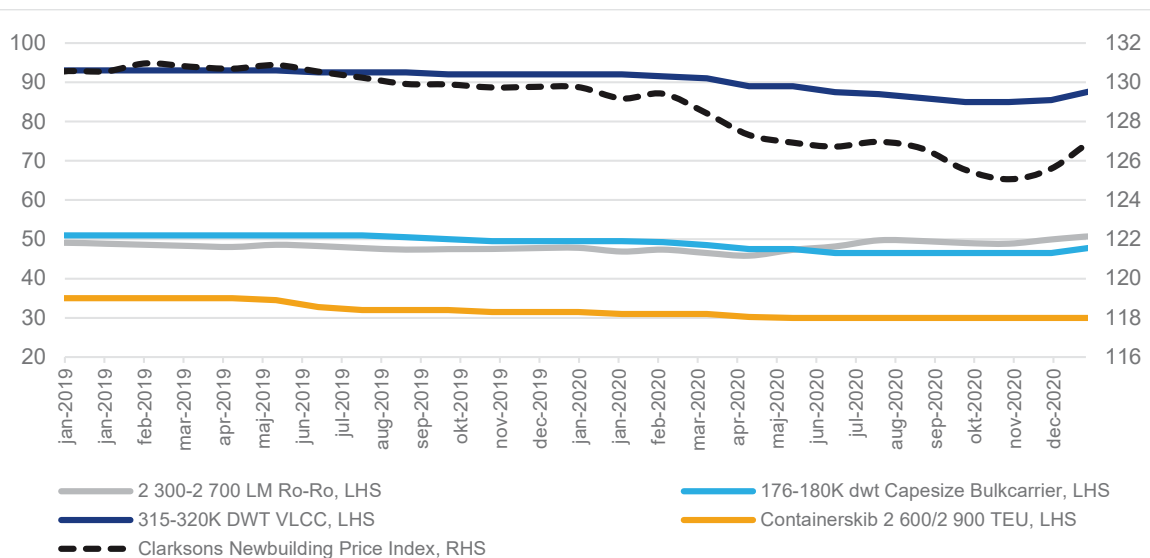
ÅRLIGE LEVERANCER EFTER BYGGELAND/-REGION



Figur 7: Årlige leverancer efter byggeland/-region¹⁰

¹⁰ Kilde: Clarksons Research

Skibsophugningsaktiviteten forblev forholdsvis lav i 2020 sammenlignet med de seneste år. Efter spredningen af covid-19-pandemien forventede nogle skibsfartsobservatører, at en stor mængde skibe ville blive solgt til ophugning i løbet af 2020. Udtrykt i BT repræsenterede 2020 imidlertid den næstlaveste årlige skibsophugningsmængde siden finanskrisens begyndelse, idet pandemiens indvirkning på skibsfartsmarkederne måske ikke var så skadelig, som oprindeligt forventet, og de udbredte covid-19-relaterede restriktioner begrænsede værfternes ophugningsaktiviteter. På tværs af alle handelssektorer blev 17,4 mio. BT solgt til ophugning i 2020 (0,1 mio. BT i EU). Den "grønne genanvendelse" er fortsat med at stige efter indførelsen af EU's forordning om ophugning af skibe i begyndelsen af 2019. I løbet af 2020 blev der indberettet en rekordstor mængde på 1,6 mio. BT, som var blevet solgt til skrot til tyrkiske ophugningsvirksomheder, og flere ejere af krydstogtskibe og containerskibe, der sejlede under EU-28-flag, valgte at få deres fartøjer ophugget på "godkendte værfter" i overensstemmelse med EU's ophugningsforordning. Størstedelen af ophugningsaktiviteten finder dog stadig sted på det indiske subkontinent, og EU har endnu ikke godkendt noget anlæg i området.



Figur 8: Månedlige priser for nye skibe (udvalgte sektorer & Clarksons Index)¹¹

Skibsreparationsaktiviteten forblev relativt stabil i 2020 på trods af nogle covid-19-relaterede forstyrrelser i andet kvartal. EU-værfter har en større global markedsandel (17 % af aktiviteten 2019-20) inden for skibsreparation end inden for nybyggeri (~5 %). En del af arbejdet på EU-værfter i 2020 blev påvirket af driftsforstyrrelser/-lukninger og særlige undersøgelsesudsættelser efter covid-19-udbruddet, som toppede i andet kvartal af 2020, hvor aktiviteten faldt med omkring 10 %.

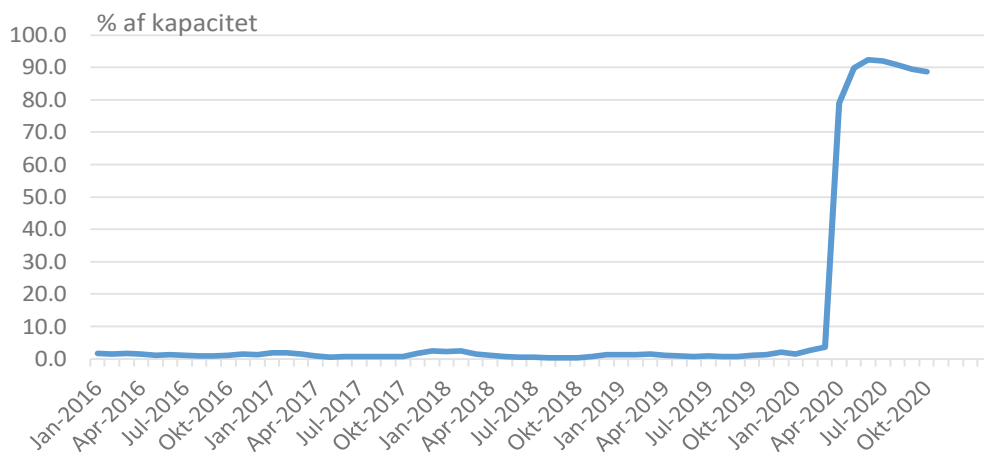
¹¹ Kilde: Clarksons Research. Clarksons Newbuilding Price Index omfatter en bred vifte af priser på nybygning af masse gods-, tank- og containerskibe, gastankskibe og andre tørlastskibe, vægtet efter deres størrelse i DWT, januar 1988 = 100.



8. KRYDSTOGT- OG PASSAGERSKIBE: STORE KONSEKVENSER FOR KRYDSTOGTINDUSTRIEN OG ØKONOMISK STRESS, STORE KONSEKVENSER, FOR FÆRGEDRIFTEN MEN MODERAT GENOPRETNING

Forud for covid-19-udbruddet var det globale krydstogtmarked inde i en betydelig vækstfase, der nåede op på 30 mio. passagerer om året, og med en voksende flåde som følge af et rekordstort nybyggeriprogram, der hovedsageligt involverede byggeri på europæiske skibsværfter. Europa har omkring 25 % af det globale krydstogtmarked med 7,5 mio. passagerer i 2019, en stigning fra fem millioner ti år tidligere. Målt ved havneanløb faldt EU's krydstogtskibsaktivitet med ca. 85 % i løbet af 2020 og særligt i andet kvartal med over 90 % på grund af covid-19. Over 90 % af flåden blev inaktiv (en stigning fra 2 % i begyndelsen af året og stadig over 88 % ved udgangen af 2020), og til dato er genopretningspotentialerne meget begrænset. Omkring 30 % af den globale krydstogtflåde sejler under EU-28-flag (27 %, hvis man ikke medregner Det Forenede Kongerige), og ca. 18 % ejes af EU-virksomheder (på moderselskabets nationalitetsniveau).

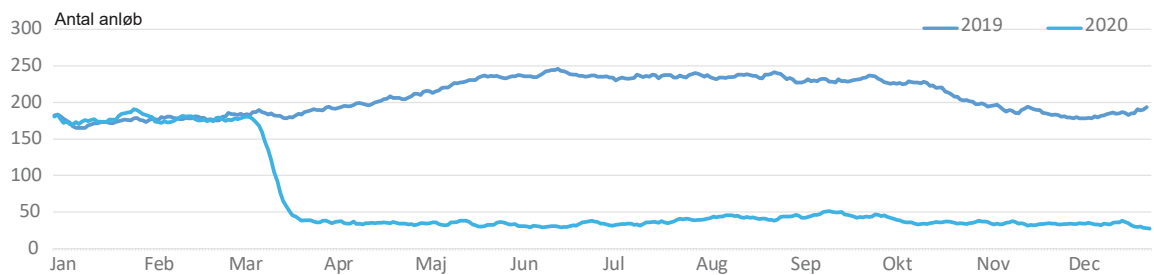
Covid-19-pandemien har forårsaget hidtil usete forstyrrelser på tværs af det globale færgemarked, om end ikke så alvorlige som i krydstogtsektoren og med tegn på tidligere genopretning. EU-28-ejere og -flag er overrepræsenteret med ca. 50 % af færgetonnagen på verdensplan. EU's færgeaktivitet efter havneanløb faldt med 19 % i løbet af 2020. De største afbrydelser kom med -36 % år-til-år i andet kvartal, og forbedredes til kun -10 % i fjerde kvartal.



Figur 9: Inaktiv krydstogtkapacitet i procent af flåden¹²

¹² Kilde: Clarksons Research.

Skibe, der transporterede passagerer (krydstogtskibe, passagerskibe og ro-ro-passagerskibe), blev hårdest ramt af pandemien. Rapporten viser, at antallet af ombordværende (PoB) på krydstogtskibe begyndte at falde gradvist fra andet kvartal af 2020 og forblev på et meget lavt niveau, hovedsageligt udgjort af besætningsmedlemmer, der forblev ombord på skibene. Alle større krydstogtselskaber i verden aflyste afgang i midten af marts, da coronavirusudbruddet spredte sig, mens nogle vendte tilbage til drift med et begrænset antal skibe og områder.



Figur 10: Globale krydstogtskibsanløb, 2019-2020, 7 dages glidende gennemsnit¹³

Denne rapport bekræfter, at krydstogtsegmentet og passagertransporten generelt var de sektorer, der blev hårdest ramt af covid-19. Andre sektorer blev også berørt, men generelt stoppede handelen ikke. På trods af vanskelighederne fortsatte kommerciel skibsdrift, havne og andre søtransportsektorer med at fungere, hvilket sikrede varernes bevægelighed og beviste søfartsindustriens strategiske betydning for borgerne.

9. SIKKERHEDS- OG MILJØINSPEKTIONER

EU-landenes havnestatskontrolaktiviteter udført under Paris-memorandummet og af medlemmer af Tokyo-memorandummet i perioden 2016-2020 viser en stærk indvirkning på antallet af inspektioner, der blev gennemført i andet kvartal af 2020. I tredje og fjerde kvartal var inspektionerne af fartøjer under EU-28-flag imidlertid næsten på normalt niveau. Samtidig kan det bemærkes, at antallet af tilbageholdelser ikke faldt i løbet af 2020, hvilket resulterede i en højere procentdel af inspektioner, der førte til tilbageholdelse. Dette kan være tegn på en større mængde påviste overtrædelser eller krænkelse af bestemmelserne i de internationale skibsfartskonventioner.

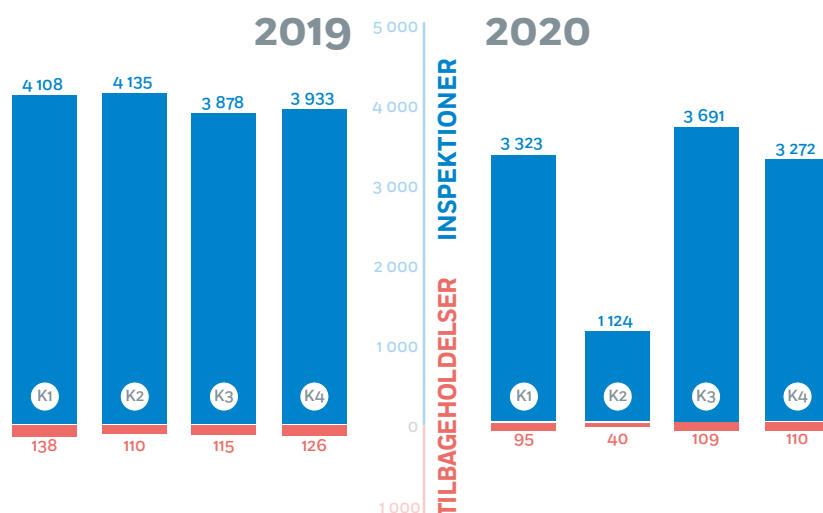
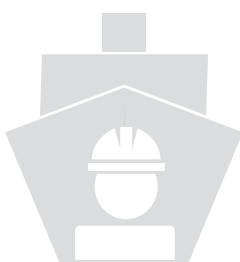
Antallet af inspektioner, der fører til tilbageholdelser, og som udføres af EU-medlemsstater under Paris-memorandummet, synes at have været ret stabil i de seneste fem år, selv om den langsigtede tendens for skibe under EU-28-flag er nedadgående. Der kunne navnlig konstateres en stigning i antallet af tilbageholdelser i 2020, hvilket ikke kunne observeres blandt skibe, der sejler under et ikke-EU-28-flag på inspektionstidspunktet. Men selv i den forværrede periode i 2020 klarer skibe under EU-28-flag sig stadig bedre end skibe, der sejler under andre flag.

¹³ Kilde: Clarksons Research. Havneanløbsdata baseret på data om fartøjsbevægelser. Datagrundlag for havneanløb: alle perioder, hvor et fartøj anløber og forlader en bestemt havnelokalitet, bortset fra tilfælde, hvor fartøjet ikke er registreret som sejrende mindre end 1 knob, og kombinerer flere på hinanden følgende perioder i samme havn, hvor fartøjet ikke har forladt eller inden for samme dag ikke har forladt en stødpudezone i havnen (inden for udvalgte fartøjssektorer). Havneanløb dateret efter dato for indsejling i havnen.

Af denne analyse fremgår det tydeligt, at pandemien også i alvorlig grad påvirkede mulighederne for havnestatskontrolinspektioner foretaget af maritime myndigheder i Tokyo-memorandumområdet. Det er interessant at bemærke, at omfanget af inspektioner blev påvirket gennem hele året og ikke kun i andet kvartal af 2020, som det skete i EU.

Det skal endvidere bemærkes, at i modsætning til, hvad der skete i EU, faldt inspektioner, der førte til tilbageholdelse af skibe under EU-28-flag, betydeligt i løbet af 2020. Samlet set er antallet af inspektioner, der fører til tilbageholdelse, ret lavt sammenlignet med lignende tal fra EU's havnestater (1,5 % for inspektioner under Tokyo-memorandummet mod 3 % for inspektioner under Paris-memorandummet udført af EU-stater).

INSPEKTIONER OG TILBAGEHOLDelser EFTER EU-HAVNESTAT



Figur 11: EU-havnestatsinspektioner og -tilbageholdelser

EU-havnestaternes inspektionsindsats reguleres ved den "rimelige andel" eller "årlige forpligtelse", der er fastsat i direktiv 2009/16 EU om havnestatskontrol. Tilsagnet aftales årligt, og staterne overholder det fastsatte mål i løbet af året. I andet kvartal af 2020 indførte mange nationale sundhedsmyndigheder et forbud mod gennemførelse af inspektioner, hvilket førte til en kraftig samlet reduktion i antallet. I tredje kvartal blev forbuddet delvist ophævet, og flere medlemsstater begyndte at inspicere igen, endda ud over deres oprindeligt aftalte forpligtelse. Dette førte til en tilsvarende samlet indsats, men en anden fordeling af inspektioner blandt medlemsstaterne. I fjerde kvartal blev inspektionerne genoptaget i alle medlemsstater, og man nåede næsten samme niveau som før pandemien. Alligevel er indvirkningen betydelig, selv ved udgangen af 2020.



Oplysninger om udstedte lovpligtige klassecertifikater fra de organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning 2009/391 (EU) om fælles regler og standarder for organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe, lagres i EMSA-applikationer og er blevet analyseret. Dataene viser, at 2020 var kendetegnet ved en stabil udstedelse af nye klassecertifikater, hvor klassecertifikater repræsenterer færdiggørelsen af (særlige) fornyelsesundersøgelser. Dette tyder på, at driften ikke blev specielt påvirket af pandemien. I sidste kvartal af 2020 skete der imidlertid et fald i antallet af skibe, der fik udstedt et nyt klassecertifikat. Dette kan forklares ved en stærkere effekt af pandemien på verdensplan, eller det kan skyldes, at arbejdet var blevet udført på et tidligere tidspunkt af året.



EMSA har også set på statistikker over ulykker og hændelser til søs, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2009/18/EF, og som blev indberettet til EMCIP mellem 2016 og 2020. EMCIP-data viser et fald i de samlede tal for ulykker og hændelser i 2020 sammenlignet med de gennemsnitlige data fra 2016-2019. Faldet er ikke homogent for alle skibstyper, sandsynligvis på grund af deres forskellige typer tjenesteydelser, og de opgaver de påtager sig. I denne forbindelse registrerer passagerskibe det største fald i antallet af ulykker, hvilket kan forklares ved det udbredte stop for krydstogtskibsaktiviteter. Reduktionen for fragtskibe synes mere udtalt i tredje og fjerde kvartal. Fiskefartøjer registrerede en kraftig stigning i antallet af ulykker i tredje kvartal. Typen af hændelser, der forvolder skade, viser også blandede tendenser. Generelt faldt antallet af navigationsulykker i den pågældende periode, mens andre typer ulykker steg i specifikke kvartaler af 2020 (f.eks. tab af kontrol og kontakt i første kvartal, brand i 3. kvartal og oversvømmelser/grundstødning i fjerde kvartal).



Svovlinspektionsaktiviteterne i EU i 2018-2019 (gennemsnitligt antal) og 2020 blev sammenlignet. I januar og februar måned 2020 forblev antallet af inspektioner på et niveau, der var sammenligneligt med 2018 og 2019. Siden marts 2020 har der imidlertid været et fald i det samlede antal inspektioner. Især i marts 2020 blev der kun gennemført 43 % så mange inspektioner som i 2018/2019. I april 2020 blev kun 10 % af inspektionerne gennemført. Der blev dog observeret et opsving fra juni, og i september 2020 blev der gennemført 5 % flere inspektioner end i 2018-2019.

Med hensyn til det samlede antal inspektioner pr. havregion blev det største fald i det samlede antal inspektioner (i forhold til tidligere år) observeret i Nordsøen efterfulgt af Østersøen og i mindre grad uden for svovlemissionskontrolområderne (SECA). Resultaterne af analysen af brændstofprøver taget under svovlinspektionerne viser, at selv om der er observeret en gradvis stigning i overholdelsesniveauet siden 2018, har denne stigning været større i 2020. Hvad angår skibstyper, blev der observeret betydelige reduktioner i det samlede antal inspektioner, der blev gennemført i 2020 i forhold til det foregående år på passagerskibe (den kategori, der for svovlstatistikker hovedsagelig svarer til inspektioner på krydstogtskibe). Dette er blevet fulgt af reduktioner blandt almindelige fragtskibe og massegodsskibe. Omvendt har inspektioner på containerskibe og ro-ro-passagerskibe været mindre påvirket af covid-19-situationen.



OM DET EUROPÆISKE AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed er et af EU's decentrale agenturer. Agenturet er baseret i Lissabon, og dets mission er at sikre et højt niveau for maritim sikring, sikkerhed til søs, forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe samt bekæmpelse af havforurening fra olie- og gasinstallationer. Det overordnede formål er at fremme en sikker, ren og økonomisk bæredygtig maritim sektor i EU.



Kontakt os for at få mere information

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

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

© Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed 2021

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