



COVID-19

IETEKME UZ

UZ JŪRNIECĪBAS

NOZARI ES



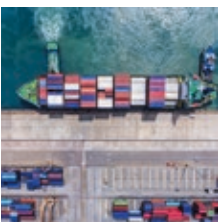
Daļēji finansējusi Eiropas
Savienība — Eiropas Jūrlietu un
zivsaimniecības fonds





SATURA RĀDĪTĀJS

1. Ievads	4
2. Satiksme – sākotnējie traucējumi un situācijas normalizēšanās	4
3. Globālā jūrniecības nozare	6
4. Ietekme uz jūras tirdzniecību ES – sākotnēji būtiska ietekme, preču un ģeogrāfiskā sarežģītība, spēcīga atveseļošanās	6
5. Ietekme uz kravu vedmaksu – ievērojama nepastāvība ar “augšupēju traucējumu” periodiem attiecībā uz kravas pārvadājumu izmaksām un kuģu ieņēmumiem	9
6. Covid-19 ietekme uz ES dalībvalstu kuģu karogiem un piederību – ilgtermiņa tendences turpinās	10
7. Ietekme uz kuģu būvniecību – ES koncentrēšanās uz kruīza kuģiem noved pie būtiskiem traucējumiem	12
8. Kruīza un pasažieru kuģi – dziļa ietekme uz kruīza satiksmi un finansiāla slodze; dziļa ietekme uz prāmju satiksmi, bet mērena atveseļošanās	14
9. Drošības un vides inspekcijas	15



1. IEVADS

Pēc nepieredzētās Covid-19 izplatības un uzliesmojuma visā pasaulē, valstīs tika ieviesti noslēdzes pasākumi un stingri ceļošanas ierobežojumi. Tādējādi Covid-19 smagi ietekmēja kuģniecību kā globālu nozari visās jomās, piemēram, jūras satiksmes, tirdzniecības u. c. jomās. Tika skarti arī vairāki sektori, sākot no pasažieru kuģiem un beidzot ar konteinerkuģiem un naftas tankkuģiem.

Koronavīrusa pandēmija ir pastāvoša situācija, kas attīstās katru dienu. Vēl nav zināms, kāda būs kuģniecība pēc Covid-19, taču pandēmijai varētu būt dziļa un ilgstoša ietekme. Tomēr Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA) ir nepieciešama informācija un rīki, lai salīdzinātu datus par gadiem pirms Covid-19 (2016.–2019. gadu) ar 2020. gada datiem tādās jomās kā jūras satiksme, drošība un jūras vides piesārņojums. Ar ārēja līgumslēdzēja atbalstu (iepirkums EMSA/NEG/29/2020, līguma slēgšanas tiesības piešķirtas *Clarksons Research*) tika iegūta informācija par tirdzniecības apjomiem un veidu, kravu pārvadājumiem un citiem finanšu indeksiem un rādītājiem saistībā ar kuģniecību (un attiecīgi par finansiālo ietekmi uz ES jūras transporta nozari kopumā).

Rezultātā tika apkopoti dati, kas saistīti ar pandēmijas ietekmi uz kuģniecību. Politikas veidotāji var izmantot datus kā atbalsta rīku atveseļošanas pasākumu noteikšanā. Šajā ziņojumā ir atspoguļota situācija ES-28 dalībvalstīs, ņemot vērā, ka līdz 2020. gada beigām Apvienotā Karaliste (AK) vēl bija ES dalībvalsts.

Ja nav norādīts citādi, attēlos un tabulās norādītie dati ir iegūti no EMSA sistēmām. Satiksmes dati iegūti galvenokārt no Savienības Jūras informācijas un apmaiņas sistēmas (*SafeSeaNet*), un atsevišķos gadījumos tie ir apvienoti ar *LRIT*² un *MARINFO*³ datiem. Informācija par pandēmijas ietekmi uz kuģu piestāšanu ES ostās tiek darīta pieejama EMSA tīmekļa vietnē jau kopš 2020. gada jūlija.

Flotes analīze par kuģiem, kuri kuģo ar ES-28 dalībvalstu karogiem un kuru īpašnieki reģistrēti ES dalībvalstīs, tika veikta, izmantojot ar īpašumtiesībām aizsargāto *Clarksons Research* flotes datubāzi. Tā pati datubāze tika izmantota arī attiecībā uz tirdzniecības un kravu informāciju, kuģu būvniecību, remontiem un daļu no kruīza nozares darbībām.

2. SATIKSME – SĀKOTNĒJIE TRAUČĒJUMI UN SITUĀCIJAS NORMALIZĒŠANĀS

Tā kā starptautiskais transports ir tirdzniecības pamatā un ir atkarīgs no ceļojumu un cilvēku mijiedarbības, Covid-19 uzliesmojums ietekmēja kuģniecības nozari gan tieši, gan netieši.

Laikposms no 2016. līdz 2019. gadam bija samērā stabils, ar dažām svārstībām. Tomēr 2020. gada pirmajā ceturksnī kuģu piestāšanas gadījumu skaits bija līdzīgs kā 2019. gadā; ievērojams samazinājums tika reģistrēts tikai gada otrajā ceturksnī (par 26,5%). Otrais ceturksnis sākās neilgi pēc tam, kad Pasaules Veselības organizācija (PVO) pasludināja Covid-19 uzliesmojumu par pandēmiju (2020. gada 12. martā). 2020. gada trešajā ceturksnī tika konstatēts samazinājums par 9,1% salīdzinājumā ar 2019. gadu, bet 2020. gada ceturtais ceturksnis bija ļoti līdzīgs kā 2019. gadā (samazinājums par 1,1%).



1 Direktīva 2002/59/EK par kuģu satiksmes uzraudzību

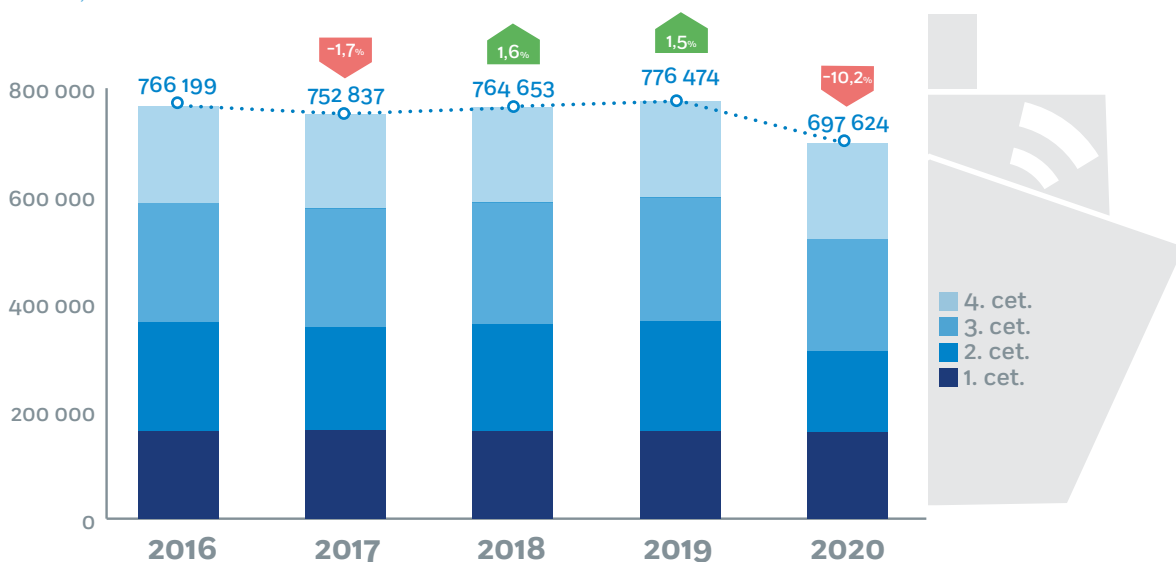
2 Sistēma kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos

3 EMSA datubāze (kurā iekļauta informācija, ko snieguši komerciālie pakalpojumu sniedzēji)

Raugoties uz kuģu piestāšanas gadījumu skaitu par katru kuģu veidu, no 2019. līdz 2020. gadam tika konstatēts kuģu piestāšanas gadījumu skaita samazinājums visiem kuģu veidiem. Kruīza kuģi, pasažieru kuģi un automobiļu transportkuģi ir kuģu veidi, attiecībā uz kuriem 2020. gadā tika konstatēts būtiskākais kuģu satiksmes samazinājums — attiecīgi par 85,8 %, 39 % un 22,1%. Tajā pašā laikā beramkravu kuģu, ķīmikāliju tankkuģu, konteinerkuģu, vispārējo kravu kuģu, sašķidrinātas gāzes tankkuģu, naftas tankkuģu, Ro-Ro pasažieru kuģu un Ro-Ro kravas kuģu piestāšanas gadījumu skaits samazinājās tikai nedaudz (līdz 5 %).

Horvātijā, Francijā, Islandē un Spānijā no 2019. līdz 2020. gadam kuģu piestāšanas gadījumu skaits samazinājās par vairāk nekā 20 %, līdz ar to šīs valstis tika skartas visvairāk. Šis kuģu piestāšanas gadījumu skaita samazinājums no 2019. līdz 2020. gadam ir saistāms ar piekrastes kruīza un pasažieru kuģu satiksmi, ko smagi skāra krīze.

KUĢU PIESTĀŠANAS GADĪJUMU SKAITS KAS ZIŅOTS SAFESEANET



1. attēls. Kuģu piestāšanas gadījumu skaits, kas paziņots SSN, no 2016. līdz 2020. gadam, pa gada ceturkšņiem.

Ar ES dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu piestāšanas gadījumu kopējais skaits palielinājās katru gadu laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam. Tomēr 2020. gadā kopējais piestāšanas gadījumu skaits samazinājās par 3,5 % salīdzinājumā ar 2019. gadu, un attiecīgi kopējā bruto tonnāža samazinājās par 11,1 %. Ievērojams samazinājums sākās 2020. gada otrajā ceturksnī, kad visā Eiropā izplatījās Covid-19 uzliesmojums, kā rezultātā daudzām ES valstīm bija jāievieš noslēdzes pasākumi.

Tomēr 2020. gada trešajā un ceturtajā ceturksnī šī tendence nostabilizējās, mainoties starp nedaudz negatīvu (piemēram, trešajā ceturksnī) un pozitīvu (piemēram, ceturtajā ceturksnī) salīdzinājumā ar tiem pašiem periodiem 2019. gadā. Būtiskas svārstības 2020. gadā salīdzinājumā ar tiem pašiem periodiem 2019. gadā var novērot attiecībā uz kruīza kuģiem un automobiļu transportkuģiem.

Kruīza sektoru un kopumā pasažieru pārvadājumu sektoru Covid-19 ietekmēja vissmagāk. Tika ietekmēti arī citi sektori, taču kopumā tirdzniecība neapstājās. Sākotnēji — 2020. gada pirmajā pusē — notika dramatisks kritums, bet vēlāk situācija pakāpeniski uzlabojās. Var droši teikt, ka, izņemot kruīza kuģus, kuģniecība patlaban ir atgriezusies normālā situācijā. Neraugoties uz lielajām grūtībām, ar kurām bija jāsaskaras kuģniecībai, tirdzniecības kuģi, ostas un citi jūras transporta sektori turpināja darboties — kas apliecina nozares noturību, — tādējādi nodrošinot preču apriti un pierādot jūrniecības stratēģisko nozīmi mūsu iztikas nodrošināšanā.



3. GLOBĀLĀ JŪRNICĪBAS NOZARE

Globālā jūrniecības nozare ir ļoti svarīga starptautiskajai tirdzniecībai, jo ir rentabls un ilgtspējīgs līdzeklis daudzu būtisku preču un gatavo izstrādājumu transportēšanai lielos apjomos. Kopējais gada pasaules jūras tirdzniecības apjoms 2020. gadā bija 11,5 miljardi tonnu jeb 1,5 tonnas uz vienu iedzīvotāju, kas ir aptuveni 88 % no visa pasaules tirdzniecības apjoma (tas ir palielinājums salīdzinājumā ar 85 % 2019. gadā, jo Covid-19 pandēmijai bija lielāka ietekme uz citiem transporta veidiem, tostarp gaisa transportu, smagkravas autotransportu un dzelzceļa transportu). ES nodrošina aptuveni 20 % no jūras tirdzniecības visā pasaulē, un tās jūrniecības nozares ir samērā vāji pārstāvētas kuģu būvē (aptuveni 5 % no globālās izlaides, bet koncentrējoties uz kruīza sektoru), samērā līdzīgi pārstāvētas karoga valsts (aptuveni 17%) un kuģu remonta (aptuveni 18 %) ziņā un labi pārstāvētas attiecībā uz kuģu piederību (33 % vai – ja iekļauj Norvēģiju un Apvienoto Karalisti – 39 %), jūras aprīkojumu, klasifikāciju un kuģu finansējumu.

4. IETEKME UZ JŪRAS TIRDZNICĪBU ES –

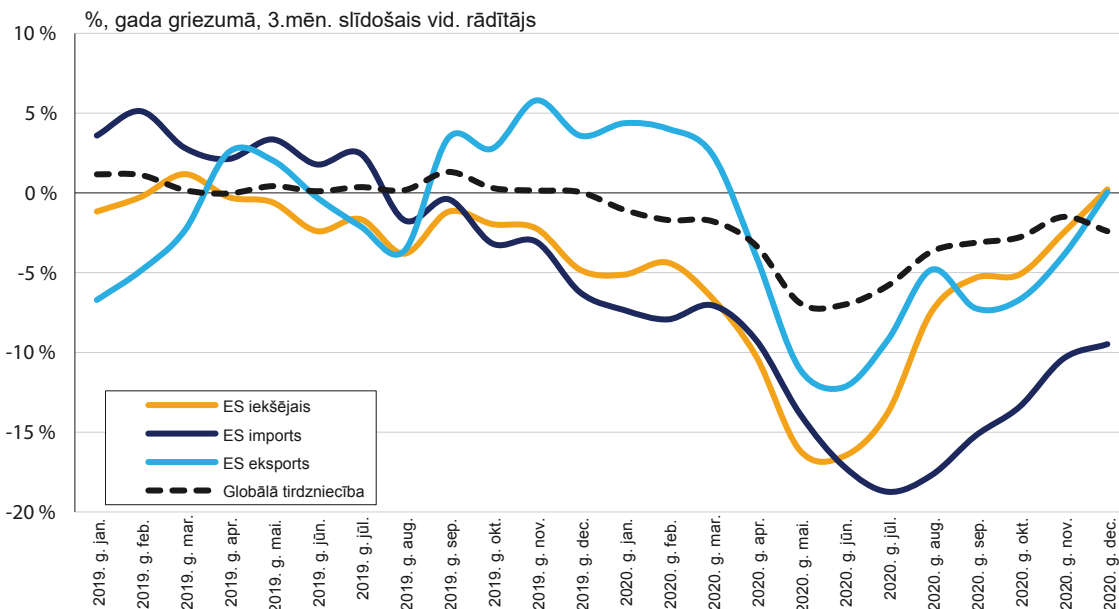
SĀKOTNĒJI BŪTISKA IETEKME, PREČU UN

ĢEOGRĀFISKĀ SAREŽĢĪTĪBA, SPĒCĪGA ATVESEĻOŠANĀS

Covid-19 pandēmijas ietekmē pasaules jūras transports 2020. gadā (gada griezumā) samazinājās par 3,6 % līdzīgi kā globālais IKP. Pandēmijas izraisīto pasaules ekonomikas traucējumu dēļ globālais IKP visā 2020. gadā samazinājās par 3,5 % (avots: SVF, 2021. gada janvāris), kas ir samērā līdzīgs rādītājs kā četros ceturkšņos pēc pasaules finanšu krīzes (no 2008. gada ceturktā ceturkšņa līdz 2009. gada trešajam ceturksnim tas samazinājās par 2,5 %, SVF). Tiek lēsts, ka Covid-19 un ar to saistīto pasaules ekonomikas, tirdzniecības plūsmu un piegādes ķēžu traucējumu dēļ pasaules jūras tirdzniecība (izsakot tonnās) 2020. gadā samazinājās par 3,6 % (avots: *Clarksons Research*, 2021. gada februāris). Tomēr samazinājuma rādītājs ievērojami atšķirās starp dažādām jūras precēm, un vispārējā ietekme uz pasaules jūras tirdzniecību 2020. gadā, iespējams, nav tik negatīva, kā daudzi sākotnēji bažījās (kontekstam – jūras tirdzniecība pasaulē, izsakot tonnās, 2009. gadā samazinājās par 4,0 %).

ES dalībvalstu paziņoto muitas datu analīze liecina, ka 2019. gadā 20 % (2,4 miljardus tonnu) no pasaules jūras tirdzniecības (11,9 miljardi tonnu) veidoja ES iekšējo apjomu un importa un eksporta starp ES un trešām valstīm apvienojums. Pamatojoties uz pieejamiem datiem par laikposmu līdz 2020. gada decembrim (ieskaitot), tiek lēsts, ka ES jūras tirdzniecība samazinājās ievērojamāk nekā pasaules tirdzniecība – par 9,3 % 2020. gadā,

kas atbilst tirdzniecības “zaudējumiem” 226 miljonu tonnu apmērā. Vislielākais tirdzniecības apjomu samazinājums attiecās uz ES importu no trešām valstīm, kas 2020. gadā samazinājās par 12,2%; tam sekoja ES iekšējā tirdzniecība (samazinājums par 7,1% tajā pašā periodā) un eksports no ES uz trešām valstīm (samazinājums par 4,3%).



2. attēls. Kopsavilkums par ES jūras tirdzniecību, tonnas, % gada griezumā, trīs mēnešu slīdošais vidējais rādītājs⁴

Ir arī sagatavots pārskats par to, kā ir ietekmēti kuģniecības maršruti no Eiropas uz Ķīnu un no Eiropas uz Amerikas Savienotajām Valstīm (ASV). Satiksme no Ķīnas uz Eiropu, izsakot piestāšanas ostās gadījumu skaitā, samazinājās kopš 2016. gada, un līdz 2019. gadam bija samazinājies jau par 34%. 2020. gadā, visticamāk Covid-19 pandēmijas dēļ, šis samazinājums sasniedza 62%, salīdzinot ar 2016. gadu. Pretējā virzienā, no Eiropas uz Ķīnu, šis samazinājums ir 26% no 2016. līdz 2019. gadam, sasniedzot 65% no 2016. līdz 2020. gadam.

Līdzīgs salīdzinājums tika veikts par to kuģu piestāšu ostās, kuri kuģo uz/no ASV, kas ir vissvarīgākais galamērķis ES eksportētājiem precēm⁵. To kuģu piestāšanas gadījumu skaits, kuri veic tirdzniecību starp ES un ASV, ir daudz mazāks salīdzinājumā ar to kuģu piestāšanas gadījumu skaitu, kuri kuģo starp ES un Ķīnu. Tomēr tas nebūt nenozīmē, ka tirdzniecības apjomi un jo īpaši kopējā preču vērtība ir mazāka vai lielāka, ja salīdzina tirdzniecību uz/no ASV un uz/no Ķīnas. Tika novērots kuģu, kas kuģo no ASV uz Eiropu, piestāšanas gadījumu skaita samazinājums par 31% no 2016. līdz 2019. gadam, bet 2020. gadā šis samazinājums sasniedza 58%. Šis samazinājums ir izteiktāks pretējā virzienā, t. i., no Eiropas uz ASV – par 55% no 2016. līdz 2019. gadam un par 70% no 2016. līdz 2020. gadam.

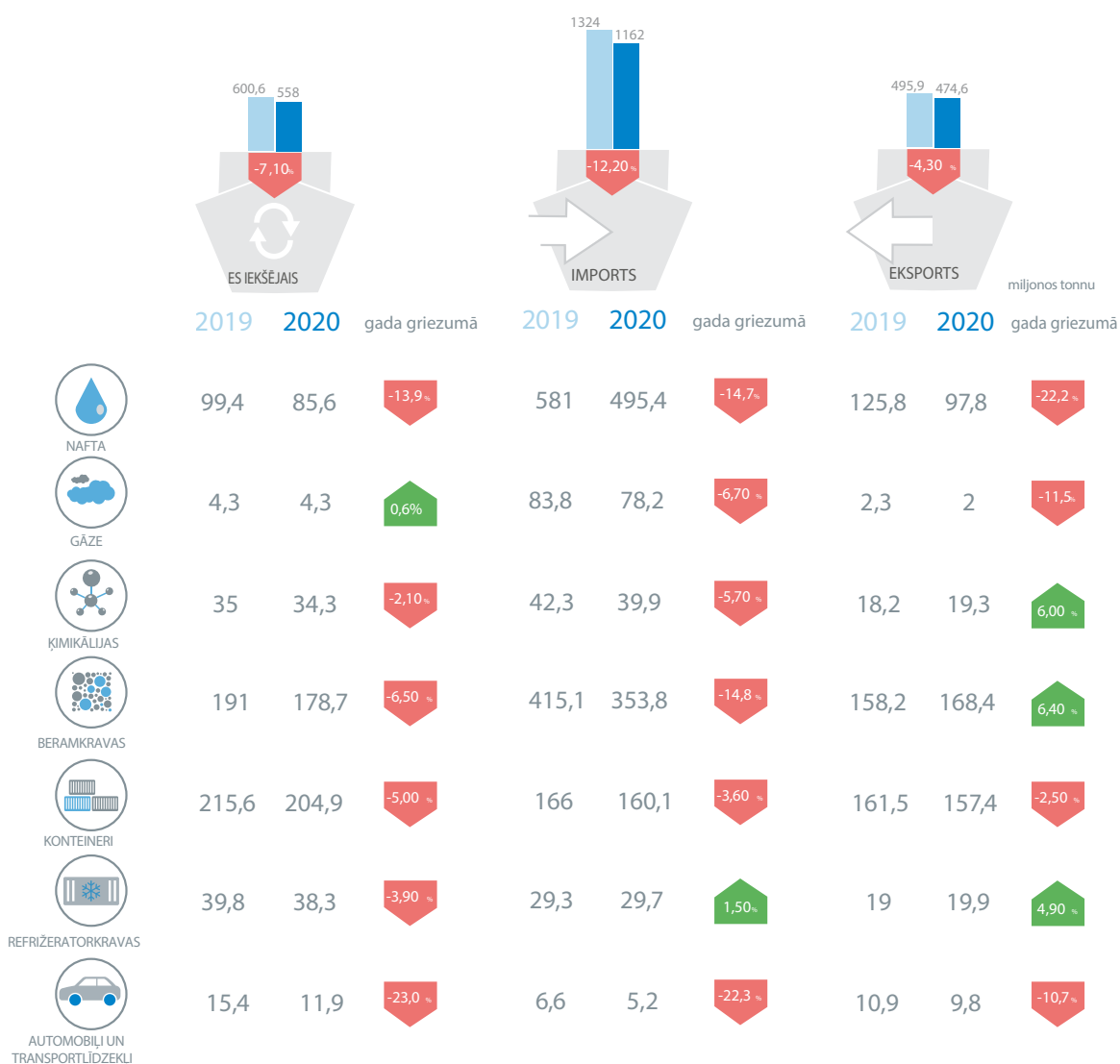
Papildu analīze par kopējo kravnesību šajos maršrutos liecina par kravnesības (DWT) samazināšanās tendenci, kas ir līdzīga tai, kura novērota attiecībā uz piestāšanas gadījumu skaitu. Šie dati tādējādi liecina, ka tiešā preču apmaiņa jūras maršrutos starp Eiropu un ASV un Eiropu un Ķīnu ir samazinājusies kopš 2016. gada, un lielāks samazinājums novērots 2020. gadā.

⁴ Avots: *Clarksons Research*. Bāze: ES muitas dati par laikposmu līdz 2020. gada decembrim (ieskaitot). Bāze: ES-28 dalībvalstis, izņemot Norvēģiju un Islandi. Pasaules jūras tirdzniecības datu bāze, kas publicēta Ikmēneša pasaules jūras tirdzniecības izaugsmes rādītājā, 2021. gada februāris.

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



ES IEKŠĒJĀ UN ĀRĒJĀ JŪRAS TIRDZNIECĪBA PA PREČU VEIDIEM

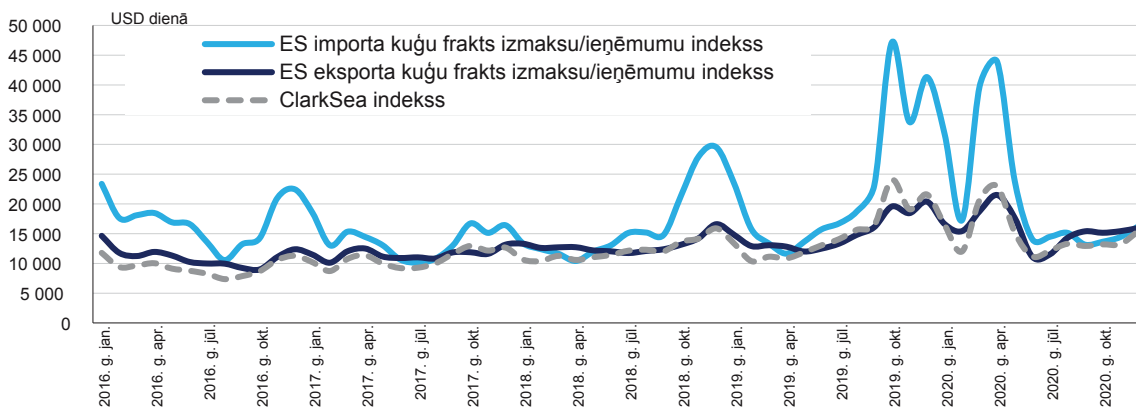


3. attēls. ES iekšējā jūras tirdzniecība un ārējā jūras tirdzniecība (imports un eksports) pa preču veidiem, miljoni tonnu⁶

6 Avots: *Clarksons Research*. Bāze: ES muitas dati par laikposmu līdz 2020. gada decembrim (ieskaitot). Bāze: ES-28 dalībvalstis, izņemot Norvēģiju un Islandi. Pasaules jūras tirdzniecības datu aplēses uz 2021. gada februāri.

5. IETEKME UZ KRAVU VEDMAKSU – IEVĒROJAMA NEPASTĀVĪBA AR “AUGŠUPĒJU TRAUCĒJUMU” PERIODIEM ATTIECĪBĀ UZ KRAVAS PĀRVADĀJUMU IZMAKSĀM UN KUĢU IEŅĒMUMIEM

Pasaules jūras kravu pārvadājumu un frakts tirgos Covid-19 ietekmes dēļ 2020. gadā bija vērojama būtiska nepastāvība un traucējumi. Neraugoties uz ievērojamiem traucējumiem, globālais starpsegmentu *ClarkSea* indekss (kas norāda uz vidējo kuģu frakts izmaksu/ieņēmumu izmaiņām galvenajos “apjoma” kuģniecības sektoros) 2020. gadā bija vidēji tikai par 2 % mazāks gada griezumā, lai gan bija ievērojamas svārstības un sarežģītība atsevišķos sektoros, turklāt dažos sektoros noteiktā brīdī gada laikā bija vērojami “augšupēji traucējumi”. Jo īpaši 2020. gada pirmais pusgads bija vislabākais pusgads *ClarkSea* indeksam pēdējo 10 gadu laikā – tas bija vidēji 16,373 USD dienā, lai gan otrajā pusgadā vidējais indekss atkal samazinājās līdz 13,304 USD dienā. Kāpumu pirmajā pusgadā galvenokārt veicināja tas, ka palielinājās pieprasījums pēc peldošo uzglabāšanas tankkuģu izmantošanas, jo ar Covid-19 saistīto noslēdzes pakalpojumu dēļ visā pasaulē strauji veidojās naftas pārpalikums un izveidojās kontango situācija naftas cenu ziņā.



4. attēls. ES ārējo kuģu frakts izmaksu un ieņēmumu rādītāji⁷

Tendences attiecībā uz ES kuģniecības tirgu kopumā bija līdzīgas globālajām tendencēm. ES ārējā importa kuģu ieņēmumu indekss 2020. gadā bija vidēji 21,470 USD dienā, kas ir tikai par 6 % mazāk nekā vidēji 2019. gadā, lai gan gada laikā tika novērotas ievērojamas svārstības. ES ārējā importa kuģu ieņēmumu indekss sasniedza maksimumu (mēnešu griezumā) 43,876 USD dienā aprīlī un bija vidēji 28,439 USD dienā 2020. gada pirmajā pusē, pateicoties tankkuģu izmaksu/ieņēmumu maksimālajam kāpumam, bet pēc tam, 2020. gada otrajā pusē, tas samazinājās līdz vidēji 14,506 USD dienā, kas ir par 49 % mazāk nekā gada pirmajos sešos mēnešos, jo tankkuģu tirgi saruka, neraugoties uz to, ka vēlāk tajā pašā gadā ievērojami palielinājās konteinerkuģu un gāzvedēju tankkuģu izmaksas/ieņēmumi.

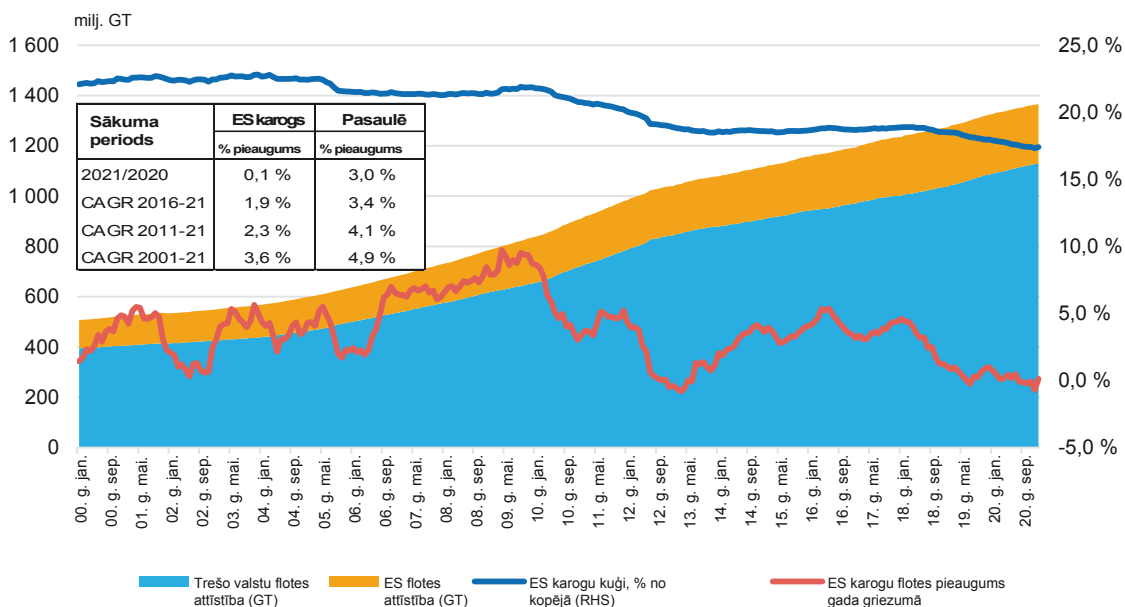
ES ārējā eksporta kuģu ieņēmumu indekss bija vidēji 15,732 USD, kas ir par 4 % vairāk nekā 2019. gadā un par 18 % vairāk nekā vidējais līmenis 2016.–2020. gadā, neraugoties uz Covid-19 ietekmi. Tomēr 2020. gada otrajā pusē tika novērots samazinājums – ES ārējā eksporta kuģu frakts izmaksu/ieņēmumu indekss bija vidēji 14,615 USD dienā, kas ir par 13 % mazāk salīdzinājumā ar 16,849 USD dienā gada pirmajā pusē, lai gan arī šajā ziņā 2020. gada beigās ievērojami palielinājās konteinerkuģu un gāzvedēju tankkuģu pārvadājumi.

⁷ Avots: *Clarksons Research*



6. COVID-19 IETEKME UZ ES DALĪBVALSTU KUĢU KAROGIEM UN PIEDERĪBU – ILGTERMIŅĀ TENDENCES TURPINĀS

2020. gada beigās ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu kopējā flote bija 9177 kuģi ar kopējo bruto tonnāžu (GT) 238 miljoni tonnu, kas ir 17 % no visas pasaules flotes, rēķinot tonnāžas ziņā. Ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu flote 2020. gadā palielinājās tikai par 0,1% bruto tonnāžas ziņā – ievērojami mazāk nekā kuģu flote visā pasaulē (palielinājums par 3,0 %). Šajā ziņā kopumā turpinājās tendences, kas tika novērotas pirms Covid-19 pandēmijas, kad ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu flotes kopējais ikgadējais pieaugums piecu gadu periodā bija 1,9 % salīdzinājumā ar 3,4 % pasaules kuģu flotes gadījumā. Kopumā ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu flote ir labi pārstāvēta Ro-Ro kravu segmentā (58 % no Ro-Ro tonnāžas visā pasaulē veido kuģi, kas kuģo ar ES-28 dalībvalstu karogiem) un pasažieru pārvadājumu sektoros (40 % gan no krūza, gan no prāmju tonnāžas veido kuģi, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem), pateicoties tās ģeogrāfiskajām iezīmēm un daudzajām salām starp ES dalībvalstīm, bet 76 % no kopējās flotes, rēķinot pēc tonnāžas, joprojām veido tankkuģi, beramkravu kuģi un konteinerkuģi.

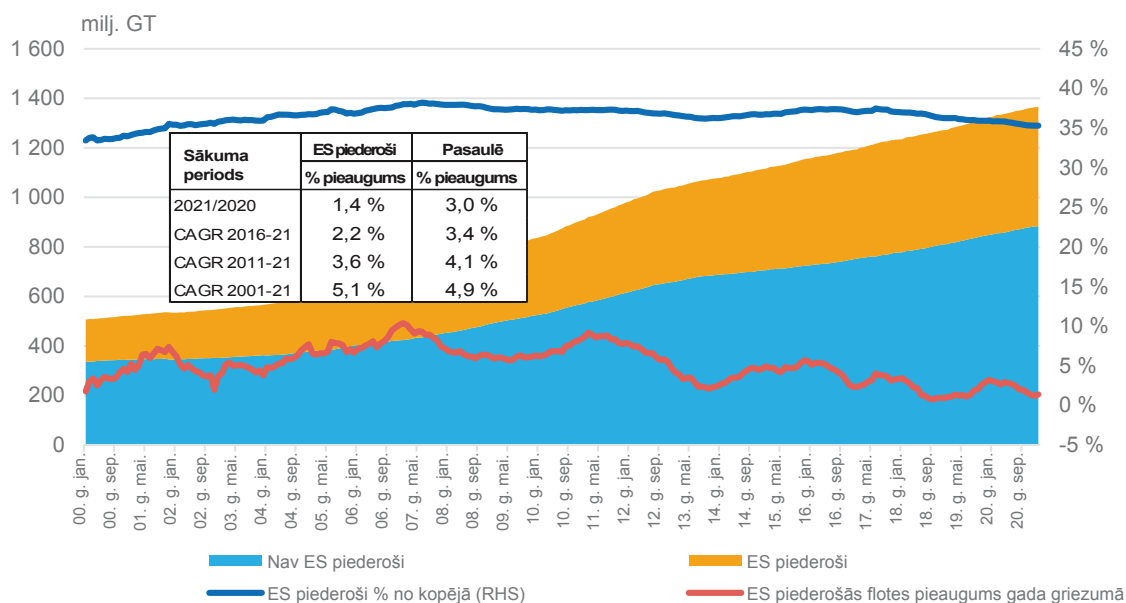


5. attēls. Ar ES DV karogiem kuģojošo kuģu flotes attīstība ilgtermiņā⁸

⁸ Avots: Clarksons Research

ES reģistrētiem īpašniekiem piederošo floti 2020. gada beigās veidoja 15 355 kuģi ar kopējo bruto tonnāžu 482 miljoni tonnu, kas ir 33 % no kopējās tonnāžas pasaulē. Līdzīgi kā ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu flotes gadījumā ES-28 dalībvalstīs reģistrētiem īpašniekiem piederošā flote samazinājās attiecībā pret globālo pieaugumu, un 2020. gadā flote paplašinājās tikai par 1,4 % salīdzinājumā ar 3,0 % visā pasaulē. Tomēr flotes palielinājums ir bijis ļoti dažāds starp dalībvalstīm — spēcīgs nesens un vēsturisks pieaugums bija vērojams Grieķijai (lielākais īpašnieks) piederošajā flotē, savukārt ilgstošs samazinājums novērots Vācijas — kas ir otrā lielākā ES īpašnieku nācija — īpašnieku flotē. ES-28 dalībvalstu pasūtījumu portfelis (kopējie neizpildītie kuģu pasūtījumi) 2020. gada beigās bija 5,9 % no flotes jaudas salīdzinājumā ar 8,5 % visā pasaulē.

Izņemot prāmjus, ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo un tām piederošo kuģu flote galvenokārt tiek izmantota starptautiskos tirdzniecības maršrutos un tādējādi ir pakļauta starptautiskajiem kravu un frakts tirgiem. Kuģu kustības analīze liecina, ka 2020. gadā 87 % tonnāžas, ko transportēja ar ES dalībvalstu karogiem kuģojoši kuģi, un 92 % tonnāžas, ko transportēja ES dalībvalstīm piederoši kuģi, tika tirgotā starptautiski, un tika novērotas nelielas izmantošanas režīma atšķirības pirms un pēc Covid-19. Attiecībā uz piestāšanas gadījumiem — ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo / tām piederošo kuģu piestāšanas gadījumu skaits 2020. gadā samazinājās par 13 %/12 % salīdzinājumā ar 8 % visā pasaulē; šī atšķirība atspoguļo lielāku kruīza un prāmju tonnāžas īpatsvaru ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo / tām piederošo kuģu flotē.



6. attēls. ES DV piederošo kuģu flotes attīstība ilgtermiņā⁹.

Izvērtējot aktivitāti, pamatojoties uz kuģu veidu, ir arī iespējams izvērtēt Covid-19 tiešo ietekmi uz noenkurotiem kuģiem. Pīķa laikā, valstu noslēdzes pasākumu pirmajā vilnī, 9 % no kuģu flotes, kas kuģo ar ES-28 dalībvalstu karogiem, rēķinot pēc tonnāžas, atradās dīkstāvē (2020. gada jūnijā) salīdzinājumā ar tikai 3 % 2020. gada sākumā. Tāpat 6,5 % no ES-28 dalībvalstīm piederošo kuģu flotes atradās dīkstāvē 2020. gada jūnija beigās — tas ir aptuveni par divām reizēm vairāk nekā gada sākumā.

⁹ Avots: *Clarksons Research*. Piezīme. RHS = labā ass

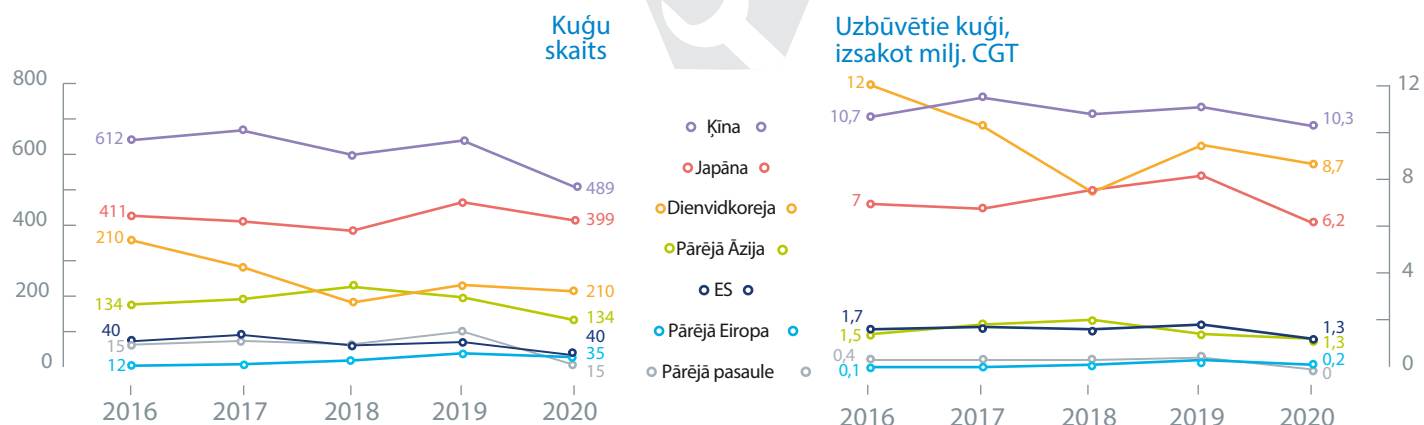


7. IETEKME UZ KUĢU BŪVNICĪBU – ES KONCENTRĒŠANĀS UZ KRUĪZA KUĢIEM NOVED PIE BŪTISKIEM TRAUCĒJUMIEM

Globālā līmenī pandēmijas dēļ gads bija sarežģīts – jaunu kuģu pasūtījumu skaits samazinājās par vairāk nekā 30 % (daļēji arī ar “zaļajām” tehnoloģijām saistīto neskaidrību dēļ), lai gan izlaide tika pārvaldīta samērā labi, proti, 85 % apmērā no 2019. gada līmeņa. Tomēr ES kuģu būve tika skarta īpaši smagi, jo tā koncentrējās uz kruīza kuģu būvniecību.

ES kuģu būvētavu tirgus daļa pasaulē 2020. gadā bija 4,6 %, rēķinot pēc jauno kuģu izlaides, kas izteikta CGT (kompensētā bruto tonnāža – kuģu būvētavas darba saturs mērvienība), salīdzinājumā ar 5,7 % 2019. gadā. Šis samazinājums 2020. gadā bija daļēji saistīts ar kruīza kuģu piegāžu skaita samazinājumu 2020. gadā par 34 %, izsakot bruto tonnāžā (salīdzinājumam – visā pasaulē šis samazinājums bija 15 % visiem kuģu veidiem), turklāt jaunu kruīza kuģu pasūtījumu skaits samazinājās par 98 % salīdzinājumā ar 2019. gadu (pasaulē – par 34 %). Pirms pandēmijas kruīza nozare tika uzskatīta par Eiropas veiksmes stāstu, jo ES kuģu būvētavām bija vairāk nekā 90 % tirgus daļas. 2020. gada beigās ES kuģu būvētavām (ieskaitot Norvēģiju un Islandi) bija pasūtīti 94 kruīza kuģi (no kopumā 182 kuģiem) ar kopējo jaunuzbūvēto kuģu vērtību aptuveni 60 miljardi USD.

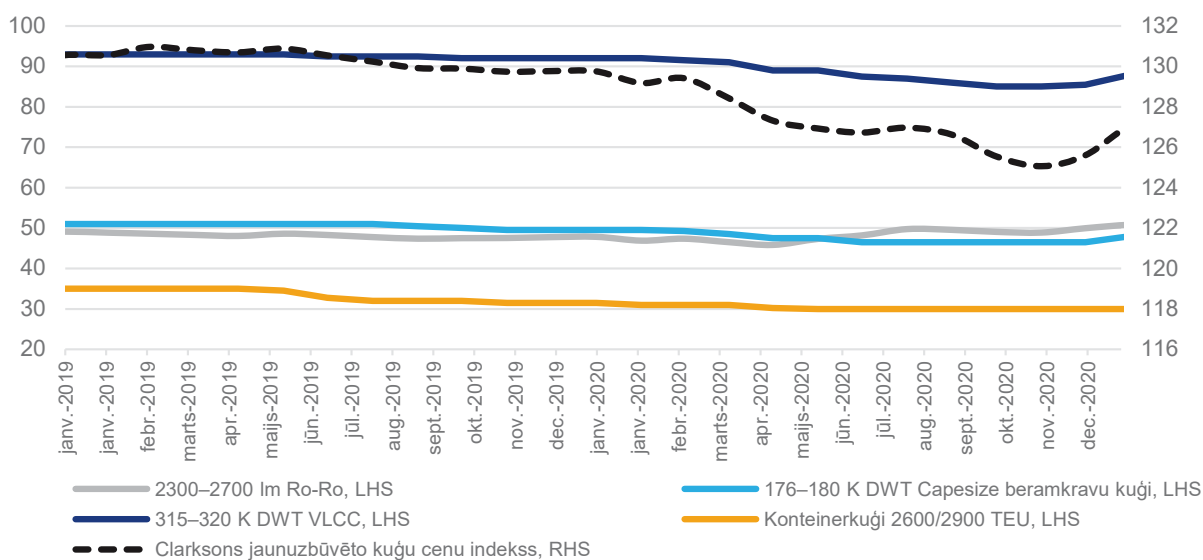
GADA PIEGĀDES PA BŪVNICĪBAS VALSTĪM/REĢIONIEM



7. attēls. Gada piegādes pa būvniecības valstīm/reģioniem¹⁰

¹⁰ Avots: Clarksons Research

Kuģu pārstrādes darbību līmenis 2020. gadā saglabājās salīdzinoši zems salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem. Pēc Covid-19 pandēmijas izplatības daži kuģniecības novērotāji paredzēja, ka 2020. gadā liels daudzums kuģu tiks pārdoti pārstrādei. Tomēr, izsakot bruto tonnāžā, 2020. gadā bija otrs vismazākais kuģu pārstrādes apjoms gadā kopš finanšu krīzes sākšanās, un tas nozīmē, ka pandēmijas ietekme uz kuģniecības tirgiem acīmredzot nav bijusi tik graujoša, kā sākotnēji paredzēts, un izplatītie ar Covid-19 saistītie pasākumi nav būtiski ierobežojuši pārstrādes objektu darbību. Visos tirdzniecības sektoros 2020. gadā demontāžai tika pārdoti 17,4 miljoni GT (ES – 0,1 miljons GT). “Zaļās pārstrādes” popularitāte ir turpinājusi pieaugt pēc ES Kuģu pārstrādes regulas (SRR) ieviešanas 2019. gada sākumā. 2020. gadā tika ziņots, ka rekordliels apjoms – 1,6 miljoni GT – tika pārdots pārstrādei metāllūžņos Turcijas pārstrādes uzņēmumiem, bet vairāki ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošu kruīza kuģu un konteinerkuģu īpašnieki izvēlējās kuģus pārstrādāt apstiprinātos objektos atbilstoši ES SRR. Tomēr lielākā daļa pārstrādes darbību joprojām notiek Indijas subkontinentā, un pagaidām ES vēl nav apstiprinājusi nevienu objektu šajā jomā.



8. attēls. Jaunuzbūvēto kuģu mēneša cenas (atsevišķi sektori un *Clarksons* indekss)¹¹

Kuģu remonta aktivitāte 2020. gadā saglabājās samērā stabila, neraugoties uz zināmiem ar Covid-19 saistītiem traucējumiem otrajā ceturksnī. ES kuģu būvētavām ir lielāka pasaules tirgus daļa (17% no aktivitātes 2019. un 2020. gadā) kuģu remonta jomā nekā jaunu kuģu būvniecībā (aptuveni 5%). Noteiktu darba apjomu ES kuģu būvētavās 2020. gadā ietekmēja būvētavu darba pārtraukumi vai to slēgšana un īpašo apskāšu atlikšana pēc Covid-19 uzliesmojuma, kas kulmināciju sasniedza 2020. gada otrajā ceturksnī, kad aktivitāte mazinājās par aptuveni 10%.

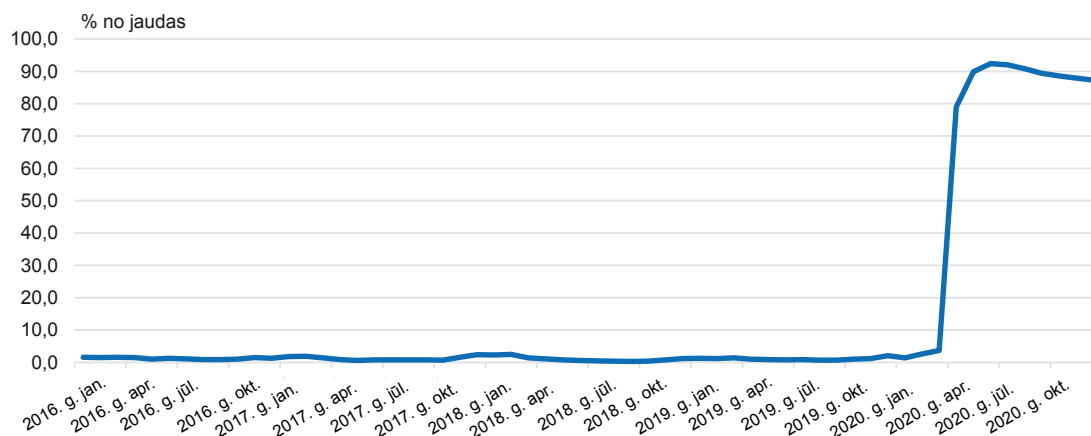
¹¹ Avots: *Clarksons Research*. *Clarksons* jaunuzbūvēto kuģu cenu indekss ietver plašu jaunuzbūvēto kuģu cenu klāstu, aptverot beramkravu kuģu, tankkuģu, konteinerkuģu, gāzvedēju tankkuģu un citu beramkravu kuģu sektorus, svērumā pēc kuģu izmēra, izsakot kravnesībā. 1988. gada janvāris = 100.



8. KRUĪZA UN PASAŽIERU KUĢI – DZIĻA IETEKME UZ KRUĪZA SATIKSMI UN FINANSIĀLA SLODZE; DZIĻA IETEKME UZ PRĀMJU SATIKSMI, BET MĒRENA ATVESEĻOŠANĀS

Pirms Covid-19 uzliesmojuma pasaules kruīza tirgus bija ievērojamas izaugsmes posmā, sasniedzot 30 miljonus pasažieru gadā, ar augošu floti, ko veicināja jauna būvniecības programma, kur būvniecība notika galvenokārt Eiropas kuģu būvētavās. Eiropai ir aptuveni 25 % no pasaules kruīza tirgus ar 7,5 miljoniem pasažieru 2019. gadā salīdzinājumā ar 5 miljoniem pasažieru pirms desmit gadiem. Vērtējot pēc piestāšanas gadījumu skaita, ES kruīza kuģu aktivitāte samazinājās par aptuveni 85 % 2020. gadā un par vairāk nekā 90 % gada otrajā ceturksnī, jo īpaši Covid-19 dēļ, un vairāk nekā 90 % flotes nonāca dikstāvē (no 2 % gada sākumā līdz joprojām vairāk nekā 88 % 2020. gada beigās), turklāt atgūšanās potenciāls līdz šim ir ļoti ierobežots. Aptuveni 30 % no pasaules kruīza flotes kuģu ar ES-28 dalībvalstu karogiem (27 %, neieskaitot Apvienoto Karalisti), un aptuveni 18 % flotes pieder ES uzņēmumiem (meitasuzņēmumu grupu valstspiederības līmenī).

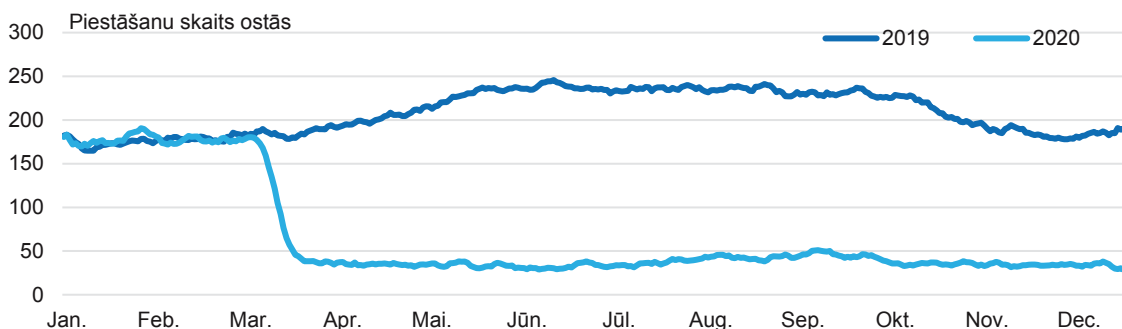
Covid-19 pandēmija ir izraisījusi nebijušus traucējumus visā pasaules prāmju tirgū, lai gan ne tik nopietnus kā kruīza sektorā, un ir vērojamas dažas agrīnas atveseļošanās pazīmes. Kuģi, kuru īpašnieki ir no ES-28 dalībvalstīm un kuri kuģo ar ES-28 dalībvalstu karogiem, veido aptuveni 50 % no prāmju tonnāžas visā pasaulē. ES prāmju aktivitāte, to izsakot kā piestāšanas gadījumu skaitu, 2020. gadā samazinājās par 19 %, traucējumiem sasniedzot maksimumu, proti, -36 % gada griezumā, gada otrajā ceturksnī, kas gan samazinājās līdz -10 % ceturtajā ceturksnī.



9. attēls. Dīkstāvē esošo kruīza kuģu jauda procentos no flotes¹²

¹² Avots: Clarksons Research.

Pandēmija visvairāk ietekmēja kuģus, kas pārvadā pasažierus (kruīza kuģus, pasažieru kuģus un Ro-Ro pasažieru kuģus). Šis ziņojums liecina, ka cilvēku skaits (*persons on board – PoB*) uz kruīza kuģu klāja sāka pakāpeniski samazināties, sākot no 2020. gada otrā ceturkšņa, un saglabājās ļoti zemā līmenī – to galvenokārt veidoja uz kuģiem palikušie apkalpes locekļi. Visas lielākās kruīza līnijas pasaulē marta vidū, kad izplatījās koronavīrusa uzliesmojums, apturēja izbraukšanu, un dažas no tām atsāk darbību vien uz nedaudziem kuģiem un nedaudzās teritorijās.



10. attēls. Kruīza kuģu piestāšanas gadījumu skaits pasaulē, 2019.–2020. gads, septiņu dienu slidošais vidējais rādītājs¹³

Šis ziņojums apliecina, ka kruīza segments un pasažieru pārvadājumi kopumā ir sektori, ko Covid-19 ietekmēja visvairāk. Tika ietekmēti arī citi sektori, taču kopumā tirdzniecība neapstājās. Neraugoties uz grūtībām, komerciālās kuģu operācijas, ostas un citi jūras transporta sektori turpināja darboties, nodrošinot preču apriti un apliecinot jūras transporta nozares stratēģisko nozīmi iedzīvotājiem.

9. DROŠĪBAS UN VIDES INSPEKCIJAS

Ostas valsts kontroles (PSC) inspekcijas darbības, ko veikušas Parīzes Saprašanās memoranda ES valstis un Tokijas Saprašanās memoranda dalībvalstis laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam, liecina par spēcīgu ietekmi uz 2020. gada otrajā ceturksnī veikto inspekciju skaitu. Tomēr trešajā un ceturtajā ceturksnī ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu inspekciju skaits gandrīz atgriezās ierastajā līmenī. Tajā pašā laikā var atzīmēt, ka aizturēšanas gadījumu skaits 2020. gadā nesamazinājās, kā rezultātā palielinājās to inspekciju īpatsvars, kurās veikta aizturēšana. Tas varētu būt pierādījums tam, ka ir palielinājies konstatēto kuģniecību reglamentējošo starptautisko konvenciju noteikumu pārkāpumu skaits.

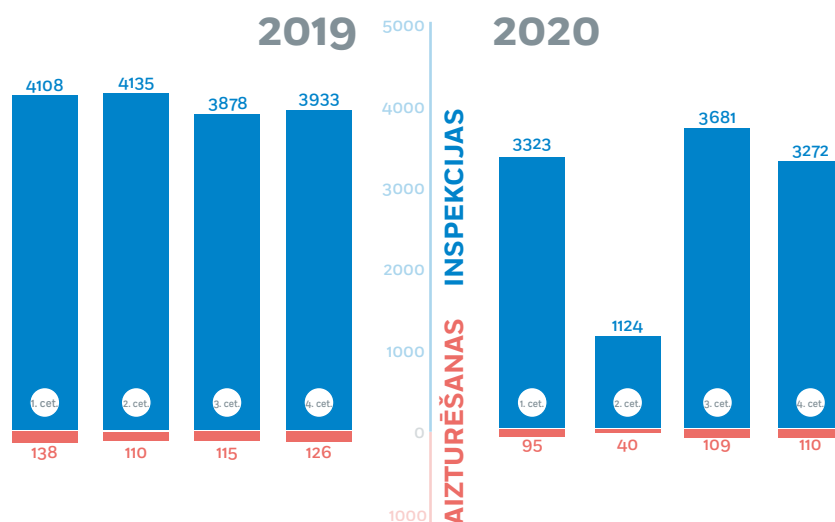
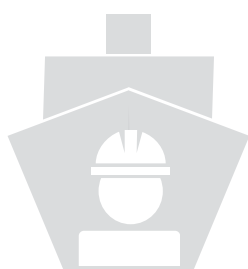
To inspekciju dinamika, kurās notiek aizturēšana un kuras veikušas ES dalībvalstis, kas nav Parīzes Saprašanās memoranda dalībvalstis, ir bijusi samērā stabila pēdējos piecus gadus, lai gan ilgtermiņa tendence attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar ES-28 dalībvalstu karogiem, ir negatīva. Konkrētāk, 2020. gadā bija vērojams aizturēšanas gadījumu īpatsvara palielinājums, kāds nav vērojams attiecībā uz kuģiem, kas nekuģoja ar ES-28 dalībvalstu karogu inspekcijas laikā. Tomēr pat 2020. gada periodā, kad situācija pasliktinājās, ar ES-28 dalībvalstu karogiem kuģojošiem kuģiem joprojām veicās labāk nekā kuģiem ar citu valstu karogiem.

¹³ Avots: *Clarksons Research*. Dati par piestāšanas gadījumiem, pamatojoties uz kuģu kustības datiem. Datu par piestāšanas gadījumiem bāze ir visi gadījumi, kad kuģis ienāk noteiktā ostā un iziet no tās, izņemot gadījumus, kad kuģis nav reģistrēts, jo kuģojis ar ātrumu, kas mazāks par 1 mezglu, un apvienojot vairākus secīgus gadījumus tajā pašā ostā, kad kuģis nav atstājis buferētu formu ap ostu, vai tajā pašā dienā (atsevišķos kuģu sektoros). Piestāšanas gadījumi datēti pēc datuma, kad notikusi ienākšana ostā.

No šīs analīzes ir skaidri redzams, ka pandēmija arī būtiski ietekmēja jūras iestāžu iespējas veikt ostas valsts kontroļu inspekcijas Tokijas Saprašanās memoranda teritorijā. Interesants fakts, kas jāatzīmē, ir tāds, ka inspekciju apjoms tika ietekmēts visu gadu, nevis tikai 2020. gada otrajā ceturksnī, kā tas notika ES.

Turklāt būtu arī jāatzīmē, ka atšķirībā no tā, kas notika ES, to inspekciju skaits, kurās tika aizturēti kuģi, kas kuģoja ar ES-28 dalībvalstu karogiem, ievērojami samazinājās 2020. gadā. Kopumā to inspekciju skaits, kurās veikta aizturēšana, ir samērā mazs, ja salīdzina ar līdzīgiem skaitļiem no ES ostas valstīm (1,5 % attiecībā uz Tokijas Saprašanās memoranda inspekcijām salīdzinājumā ar 3 % attiecībā uz Parīzes Saprašanās memoranda inspekcijām, ko veica ES valstis).

INSPEKCIJAS UN AIZTURĒŠANAS PA ES OSTAS VALSTĪM



11. attēls. ES ostas valstu inspekcijas un aizturēšanas gadījumi

ES ostas valstu inspekcijas reglamentē ar “taisnīgas daļas saistībām” jeb “gadskārtējām saistībām”, kas paredzētas Direktīvā 2009/16/ES par ostas valsts kontroli. Par šīm saistībām vienojas katru gadu, un valstis ievēro noteikto mērķrādītāju visa gada laikā. 2020. gada otrajā ceturksnī daudzas valsts veselības iestādes noteica aizliegumu veikt inspekcijas, kā rezultātā to kopējais skaits būtiski samazinājās. Gada trešajā ceturksnī šis aizliegums tika daļēji atcelts, un vairākas dalībvalstis atsāka inspekcijas, pat pārsniedzot to sākotnēji saskaņotās saistības. Tādējādi to kopējais skaits bija līdzīgs, taču pastāvēja atšķirīgs inspekciju sadalījums starp dalībvalstīm. Ceturtajā ceturksnī inspekcijas atsākās visās dalībvalstīs, un gandrīz tika sasniegts līmenis, kāds bija pirms pandēmijas. Tomēr ietekme ir ievērojama – pat 2020. gada beigās.



Informācija par konvencionālajām un klasifikācijas apliecībām, ko izsniedz organizācijas, kuras atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, tiek glabāta *EMSA* lietojumprogrammās un ir analizēta. Dati liecina, ka 2020. gadam raksturīga bija stabila jaunu klasifikācijas apliecību izdošana, kur ar klasifikācijas apliecībām apliecina kārtējo (īpašu) apskašu veikšanu. Tas liecina, ka pandēmijas ietekme uz darbībām nebija pārmērīgi liela. Tomēr 2020. gada pēdējā ceturksnī to kuģu skaits, kuriem izsniegta jauna klasifikācijas apliecība, samazinājās. Tas var būt skaidrojams ar spēcīgāku pandēmijas ietekmi visā pasaulē vai arī ar faktu, ka darbs tika veikts agrāk tajā pašā gadā.

EMSA ir arī izvērtējusi statistiku par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2009/18/EK darbības joma un par kuriem ziņots *EMCIP* laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam. *EMCIP* dati liecina, ka salīdzinājumā ar vidējiem datiem par 2016.–2019. gadu, 2000. gadā kopējais nelaimes gadījumu un starpgadījumu skaits samazinājās. Šis samazinājums nav vienāds visiem kuģu veidiem, iespējams, to atšķirīgo pakalpojumu veidu, kā arī veikto operāciju dēļ. Šajā ziņā visievērojamākais nelaimes gadījumu skaita samazinājums reģistrēts attiecībā uz pasažieru kuģiem — tas varētu būt skaidrojams ar kruīza kuģu darbības plašo apturēšanu. Samazinājums attiecībā uz kravas kuģiem bija izteiktāks trešajā un ceturtajā ceturksnī. Straujš zvejas kuģu nelaimes gadījumu skaita palielinājums tika reģistrēts trešajā ceturksnī. Arī negadījumu veidi liecina par jauktām tendencēm — kopumā kuģošanas nelaimes gadījumu skaits attiecīgajā periodā samazinājās, savukārt citu veidu negadījumu skaits palielinājās atsevišķos 2020. gada ceturksņos (piemēram, kontroles un saziņas zaudēšana pirmajā ceturksnī, ugunsgrēki trešajā ceturksnī un applūšana/nogrimšana ceturtajā ceturksnī).



Tika salīdzinātas sēra satura pārbažu darbības ES 2018.–2019. gadā (vidējais skaits) un 2020. gadā. 2020. gada janvārī un februārī šo pārbažu skaits joprojām bija līdzīgs kā 2018. un 2019. gadā. Tomēr, sākot no 2020. gada marta, pārbažu kopējais skaits samazinājās. Proti, 2020. gada martā tika veikti tikai 43 % no pārbažu skaita 2018.–2019. gadā. 2020. gada aprīlī tika veikti tikai 10 % no pārbaudēm. Taču, sākot no jūnija, tika novērota situācijas uzlabošanās, un 2020. gada septembrī tika veikts par 5 % vairāk pārbažu nekā 2018.–2019. gadā.



Aplūkojot pārbažu kopējo skaitu par katru jūras reģionu, vislielākais kopējā pārbažu skaita samazinājums (salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem) tika novērots Ziemeļjūrā, kā arī Baltijas jūrā un — mazākā mērā — ārpus sēra emisijas kontroles zonām (*SECA*). Sēra satura pārbažu laikā ņemto degvielas paraugu analīzes rezultāti liecina, ka, lai gan kopš 2018. gada tika novērota atbilstības līmeņa pakāpeniska uzlabošanās, šis uzlabojums bija ievērojamāks 2020. gadā. Vērtējot pēc kuģu veidiem, tika novēroti būtiski 2020. gadā veikto pārbažu kopējā skaita samazinājumi salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem attiecībā uz pasažieru kuģiem (kategorija, par kuru sēra satura statistika pārsvarā atbilst kruīza kuģu pārbaudēm). Pārbažu skaits samazinājās arī attiecībā uz vispārējiem kravu kuģiem un beramkravu kuģiem. Turpretī Covid-19 situācija mazāk ietekmēja konteinerkuģu un Ro-Ro pasažieru kuģu pārbaudes.



PAR EIROPAS

JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRU

Eiropas Jūras drošības aģentūra ir viena no Eiropas Savienības decentralizētajām aģentūrām. Aģentūras galvenā mītne atrodas Lisabonā, un tās virsuzdevums ir nodrošināt augsta līmeņa kuģošanas drošumu, jūras drošību, kuģu radītā piesārņojuma novēršanu un reaģēšanu uz to, kā arī reaģēšanu uz jūras piesārņojumu no naftas un gāzes iekārtām. Vispārējais mērķis ir veicināt drošu, tīru un ekonomiski dzīvotspējīgu jūrniecības nozari ES.

Sazinieties, lai iegūtu plašāku informāciju

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisabona
Portugāle

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

© Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2021

Fotoattēli: 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.