



# EFFEKTEN AV COVID-19 PÅ SJÖFARTS- SEKTORN I EU



Delvis finansierad av Europeiska unionen – Europeiska havs- och fiskerifonden

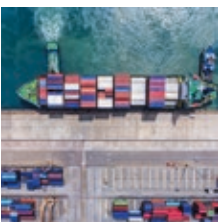






## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. Inledning</b>	<b>4</b>
<b>2. Trafik: inledande påverkan och normalisering</b>	<b>4</b>
<b>3. Den globala sjöfartsindustrin</b>	<b>6</b>
<b>4. Påverkan på sjöfartshandeln i EU: betydande inledande påverkan, varurelaterade och geografiska svårigheter, stark återhämtning</b>	<b>6</b>
<b>5. Påverkan på fraktrater: betydande volatilitet, med perioder av "störningsfördelar" för fraktkostnader och fartygsintäkter</b>	<b>9</b>
<b>6. Effekterna av covid-19 på fartyg som för medlemsstaternas flagg och fartyg som ägs av EU:s medlemsstater: Långsiktiga trender fortsätter</b>	<b>10</b>
<b>7. Effekt på fartygsbyggnad: EU:s fokus på kryssningsfartyg leder till väsentliga störningar</b>	<b>12</b>
<b>8. Kryssnings- och passagerarfartyg: kraftig kryssningspåverkan och finansiell stress, kraftig färjepåverkan men måttlig återhämtning</b>	<b>14</b>
<b>9. Säkerhet- och miljöinspektioner</b>	<b>15</b>



## 1. INLEDNING

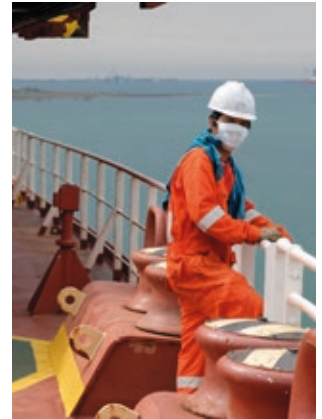
Den Upptrappningen av covid-19 och dess globala utbrott följdes av nationella nedstängningar och strikta reserestriktioner. Sjöfart, som världsomspännande bransch, drabbades följaktligen svårt av covid-19 inom alla områden, och sektorer.

Coronaviruspandemin är en pågående situation som utvecklas för varje dag. Ingen vet ännu hur sjöfarten kommer att se ut efter covid-19-pandemin, men den kan få en kraftig och långvarig påverkan. Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) har information och verktyg för att jämföra data från åren före covid-19 (2016–2019) med 2020 inom områdena trafikmönster, säkerhet och förorening av havsmiljön. Med stöd från en extern entreprenör (anbud EMSA/NEG/29/2020, som tilldelades Clarksons Research) tillhandahölls information om handelsvolymen och handelstyper, godstransport och andra finansiella index och indikatorer som är knutna till sjöfarten (och följaktligen den finansiella effekten på EU:s sjötransportsektor som helhet).

Detta resulterade i en insamling av data relaterade till pandemins inverkan på sjöfarten. Uppgifterna kan användas av politiskt ansvariga som ett understödande verktyg vid fastställning av återhämtningsåtgärder. Rapporten återspeglar EU-28 fram till slutet av 2020, då Storbritannien fortfarande ingick i EU.

Om inget anges har uppgifterna i diagram och tabeller hämtats ur EMSAs egna system. Trafikdata har främst erhållits från unionens SafeSeaNet<sup>1</sup>, och har i vissa fall kombinerats med data från LRIT<sup>2</sup> och MARINFO<sup>3</sup>. Information om pandemins inverkan på hamnanlöp inom EU finns på EMSAs webbplats sedan i juli 2020.

En analys av fartyg som förde EU-28-flagg och vars ägare var baserade i någon av EU:s medlemsstater utfördes med hjälp av databasen över fartygsflottor tillhörande Clarksons Research. Samma databas har också använts för handels- och fraktinformation, fartygsbyggnad, reparationer och delar av kryssningsbranschens verksamhet.

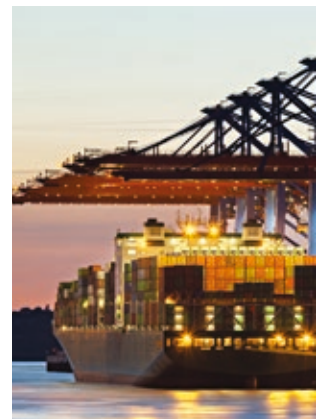


## 2. TRAFIK: INLEDANDE PÅVERKAN

### OCH NORMALISERING

Eftersom internationella transporter ligger i framkant av handelskedjan, och är beroende av gods- och passagerarflöden, har sjöfartsbranschen påverkats både direkt och indirekt av covid-19.

Perioden mellan 2016 och 2019 var tämligen stabil med få variationer. Antalet fartygsanlöp under första kvartalet 2020 liknade antalet för 2019, men en betydande minskning registrerades under årets andra kvartal (26,5 procent). Det andra kvartalet inleddes kort tid efter att Världshälsoorganisationen (WHO) förklarade covid-19 en pandemi (den 12 mars 2020). Under det tredje kvartalet 2020 noterades en minskning på 9,1 procent jämfört med 2019, men det fjärde kvartalet 2020 hade stora likheter med 2019 (minskning på 1,1 procent).



<sup>1</sup> Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik

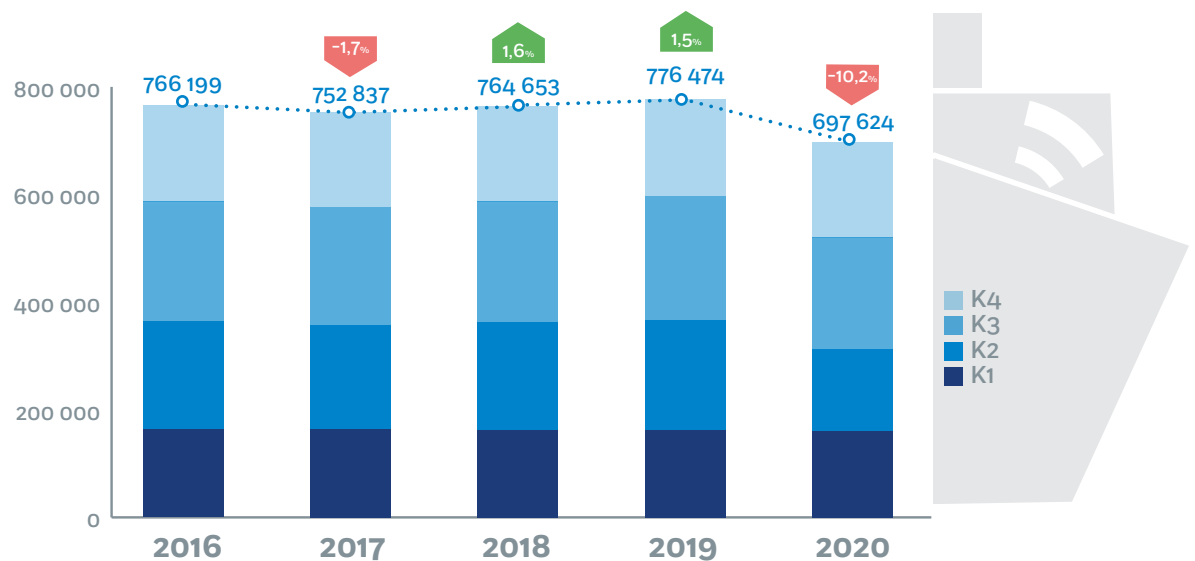
<sup>2</sup> System för långdistansidentifiering och långdistansspårning av fartyg

<sup>3</sup> Emsas databas (som matats med information från kommersiella leverantörer)

Genom att se på antalet fartygsanlöp per fartygstyp noterades en minskning av antalet fartygsanlöp mellan 2019 och 2020 för samtliga fartygstyper. Kryssningsfartyg, passagerarfartyg och biltransportfartyg är de fartygstyper där den största minskningen av noterades under 2020, med ett tapp på 85,8 procent, 39 procent respektive 22,1 procent. Samtidigt sågs bara en lätt minskning (upp till 5 procent) av antalet fartygsanlöp för bulkfartyg, kemikalietankfartyg, containerfartyg, allmänna lastfartyg, tankfartyg för flytande gas, oljetankfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och ro-ro-lastfartyg.

I Kroatien, Frankrike, Island och Spanien minskade antalet fartygsanlöp med över 20 procent mellan 2019 och 2020, vilket gjorde dem till de hårdast drabbade länderna. Denna minskning av antalet fartygsanlöp mellan 2019 och 2020 tillskrivs den kustnära kryssnings- och färjetrafiken som har drabbats hårt av krisen.

#### ANTAL FARTYGSANLÖP SOM RAPPORTERATS TILL SAFESEANET



Figur 1: Antal fartygsanlöp rapporterade till SafeSeaNet mellan 2016 och 2020 per kvartal.

Det totala antalet anlöp av fartyg som förde en av EU:s medlemsstaters flagg ökade varje år mellan 2016 och 2019. Under 2020 minskade dock det totala antalet anlöp med 3,5 procent jämfört med 2019, medan den relaterade totala bruttodräktigheten minskade med 11,1 procent. En betydande nedgång inleddes under andra kvartalet 2020 som en effekt av covid-19-utbrottets upptrappning i Europa, vilket tvingade många av EU:s medlemsstater att införa restriktioner.

Under det tredje och fjärde kvartalet 2020 verkade dock denna trend vara mer stabil, och växlade mellan lätt negativa (t.ex. tredje kvartalet) och positiva (t.ex. fjärde kvartalet) variationer jämfört med samma perioder 2019. Stora variationer kan ses för kryssnings- och biltransportfartyg under 2020, jämfört med motsvarande perioder för 2019.

Kryssningssektorn och passagerartransporter i allmänhet var de sektorer som drabbades hårdast av covid-19. Också andra sektorer drabbades, men handeln upphörde i allmänhet inte. Inledningsvis sågs ett dramatiskt tapp under första halvåret 2020, men sedan förbättrades situationen gradvis. Med undantag för kryssningsfartygen står det nu tämligen klart att sjöfarten har återgått till normalläget. Trots sjöfartens stora problem hölls fortfarande den kommersiella fartygstafiken, hamnar och andra sjötransportsektorer i drift – något som visar på branschens återhämtningsförmåga – vilket tryggade rörligheten för varor och bevisar sjöfartens strategiska betydelse för vår försörjning.



## 3. DEN GLOBALA SJÖFARTSINDUSTRIN

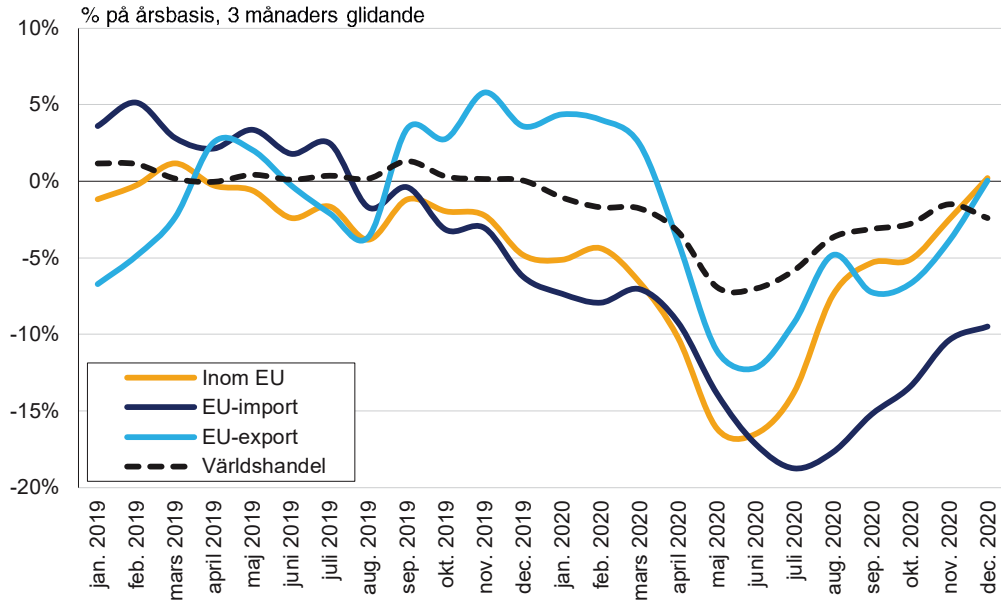
Den globala sjötransportbranschen är grundläggande för internationell handel, då den ger ett kostnadseffektivt och hållbart sätt att transportera stora volymer av nödvändiga basvaror och annat gods. År 2020 uppgick den årliga sjöburna världshandeln till totalt 11,5 miljarder ton och 1,5 ton per person, vilket motsvarar 88 procent av världshandeln (upp från 85 procent under 2019 eftersom covid-19-pandemin hade en större effekt på andra transportsätt såsom flyg, lastbil och järnväg). EU står för ~20 procent av den globala sjöfartshandeln. Dess sjöfartsindustrier är förhållandevis underrepresenterade vad gäller fartygsbyggnad (cirka 5 procent av den globala produktionen, men inriktad på kryssningssektorn), i stort sett på nivå vad gäller flaggstatsrepresentation (~17 procent) och fartygsreparationer (~18 procent av den globala verksamheten), samt väl representerade vad gäller fartygsägande (33 procent, eller 39 procent om Norge och Storbritannien inkluderas), tillverkning av marin utrustning, klassificering och fartygsfinansiering.

## 4. PÅVERKAN PÅ SJÖFARTSHANDELN I EU: BETYDANDE INLEDANDE PÅVERKAN, VARURELATERADE OCH GEOGRAFISKA SVÅRIGHETER, STARK ÅTERHÄMTNING

Covid-19-pandemin medförde att den sjöburna världshandeln gick ned med -3,6 procent på årsbasis 2020, vilket liknade tappet i global BNP. Pandemins störning av världsekonomin medförde att världens BNP sjönk med 3,5 procent under helåret 2020 (källa: IMF, januari 2021), en relativt sett likartad takt som under de fyra kvartalen efter den globala finanskrisen (fjärde kvartalet 2008–tredje kvartalet 2009: -2,5 procent, IMF). Påverkan av covid-19 med tillhörande störning av världsekonomin, handelsflödena och distributionskedjorna, gjorde att den sjöburna världshandeln (i ton) gick ned med -3,6 procent under hela 2020 (källa: Clarksons Research, februari 2021). Dock noterades en stor variation i nedgången för olika varor som transporteras till sjöss, och den totala effekten på den sjöburna världshandeln var inte fullt så negativ under 2020 som många först befarat (för att sätta detta i ett sammanhang kan det nämnas att under 2009 föll den sjöburna världshandeln i ton med 4,0 procent).

Enligt en analys av tulldata som inrapporterats av EU:s medlemsstater utgjordes 20 procent (2,4 miljarder ton) av den sjöburna världshandeln 2019 (11,9 miljarder ton) av en kombination av volymer inom EU samt av import och export mellan EU:s medlemsstater och länder utanför EU. Baserat på tillgängliga uppgifter till och med december 2020 uppskattas EU:s sjöburna handel ha minskat betydligt mer än världshandeln på 9,3 procent under hela 2020, motsvarande en "förlust" av handel på 226 miljoner ton. Den största minskningen av handelsvolymerna sågs i importen till EU från

länder utanför EU, som föll med 12,2 procent under 2020, följt av handeln inom EU (ned med 7,1 procent under samma period) och därefter exporten från EU till länder utanför EU (ned med 4,3 procent).



Figur 2: Sammanfattning av EU:s sjöburna handel, ton, % på årsbasis, 3 månaders glidande medelvärde<sup>4</sup>

En analys över påverkan på sjövägarna från Europa till Kina och från Europa till Förenta staterna (USA) har också utförts. Trafiken från Kina till Europa har gått ned vad gäller antalet hamnanlöp sedan 2016, och hade 2019 redan minskat med -34 procent. År 2020, sannolikt till följd av covid-19-pandemin, nådde denna minskning -62 procent jämfört med 2016. I den motsatta färdriktningen, från Europa till Kina, uppgick minskningen till -26 procent från 2016 till 2019 och till -65 procent från 2016 till 2020.

En liknande undersökning gjordes för hamnanlöp av fartyg som trafikerar rutten till och från USA, det viktigaste mottagarlandet för varor som exporteras från EU<sup>5</sup>. Antalet hamnanlöp av fartyg som går i trafik mellan EU och USA är mycket lägre än motsvarande hamnanlöp av fartyg mellan EU och Kina. Detta behöver dock inte innebära att handelsvolymerna, och särskilt varornas totala värde, är lägre eller högre när handel till och från USA jämförs med handel till och från Kina. En minskning på -31 procent vad gäller hamnanlöp av fartyg från USA till Europa observerades från 2016 till 2019, vilken uppgick till -58 procent år 2020. Dessa minskningar är mer representativa i motsatt riktning, dvs. från Europa till USA, där de uppgick till -55 procent från 2016 till 2019, och -70 procent från 2016 till 2020.

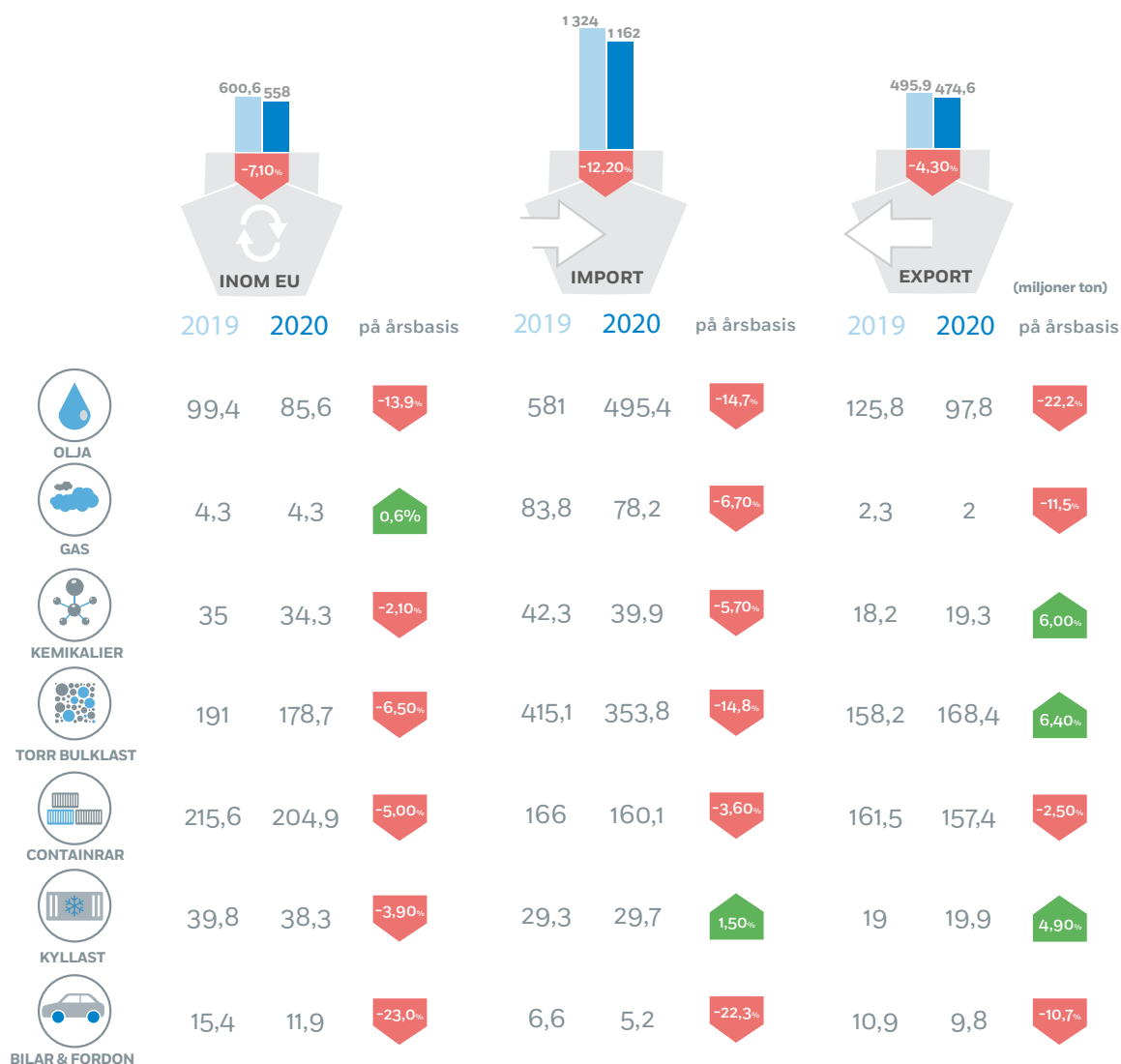
En vidare analys av total dödviktsdeplacement vid dessa resor visar på en minskande tendens av dödviktstonnage (DWT, deadweight tonnage), motsvarande den som har påvisats för antalet hamnanlöp. Uppgifterna tyder därför på att det direkta utbytet av varor via sjövägarna mellan Europa och USA och mellan Europa och Kina har minskat sedan 2016, där en större minskning noterades 2020.

<sup>4</sup> Källa: Clarksons Research. Utifrån EU:s tulldata till och med december 2020. Utifrån EU-28, inkluderar inte Norge eller Island. Utifrån data för sjöburen världshandel, som publiceras månadsvis i tillväxindexet för sjöburen världshandel, februari 2021.

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



## SJÖBUREN HANDEL INOM OCH UTANFÖR EU INDELAD EFTER VARUSLAG



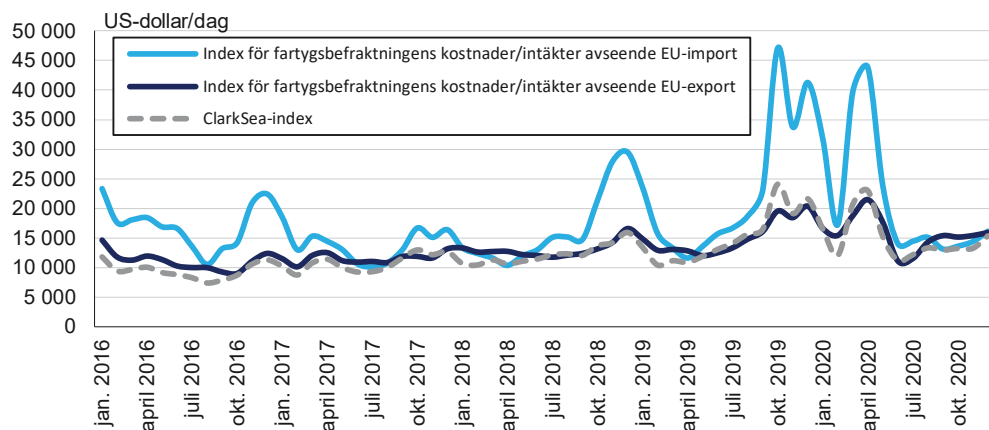
Figur 3: Sjöburen handel inom EU och sjöburen handel utanför EU (import och export) indelad efter varuslag, miljoner ton<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Källa: Clarksons Research. Utifrån EU:s tulldata till och med december 2020. Utifrån EU-28, inkluderar inte Norge eller Island. Uppskattningar av data för sjöburen världshandel från och med februari 2021.



## 5. PÅVERKAN PÅ FRAKTRATER: BETYDANDE VOLATILITET, MED PERIODER AV ”STÖRNINGSFÖRDELAR” FÖR FRAKTKOSTNADER OCH FARTYGSINTÄKTER

På världsmarknaderna för sjöburen godstransport och befaktning sågs omfattande instabilitet och störningar under hela 2020 till följd av covid-19-pandemin. Trots betydande störningar sjönk det globala tvärssegmentella ClarkSea-indexet (som anger rörelser i fartygsbefaktningens genomsnittliga kostnader/intäkter över sjöfartens viktiga ”volymsektorer”) med i genomsnitt bara –2 procent på årsbasis under 2020, trots betydande variation och påfallande komplexitet i enskilda sektorer där flera hade en ”störningsfördel” någon gång under året. Det första halvåret 2020 var det bästa halvåret för ClarkSea-indexet på ett årtionde, med ett genomsnitt av 16 373 US-dollar/dag, även om genomsnittet under andra halvåret gick tillbaka till 13 304 US-dollar/dag. Det första halva ”toppvärdet” drevs i allmänhet av en stigande efterfrågan på användning av tankfartyg för ”flytande lagring”, eftersom covid-19-relaterade restriktioner hade medfört en snabb ackumulering av överskottsolja runt om i världen och oljepriser i contango.



Figur 4: Index för fartygsbefraktningens kostnader/intäkter utanför EU<sup>7</sup>

Trenderna för EU:s sjöfartsmarknad liknade i stort sett de globala trenderna. Indexet för fartygsintäkter avseende import utanför EU låg i genomsnitt på 21 470 US-dollar/dag under hela 2020, en nedgång med bara –6 procent jämfört med genomsnittet för 2019, trots en betydande variation under året. Indexet för fartygsintäkter avseende import utanför EU toppade (på månadsbasis) vid 43 876 US-dollar/dag i april, och låg i genomsnitt på 28 439 US-dollar/dag under första halvåret 2020, med stöd av ”toppvärdet” i kostnader/intäkter för tankfartyg, före en tillbakagång under andra halvåret 2020 till i genomsnitt 14 506 US-dollar, en nedgång med –49 procent jämfört med årets första sex månader medan tankfartygsmarknaderna rasade, trots kraftigt ökade kostnader/intäkter för containerfartyg och gastanfartyg senare under året.

Indexet för fartygsintäkter avseende export utanför EU låg i genomsnitt på 15 732 US-dollar, en uppgång med 4 procent jämfört med 2019, och 18 procent över genomsnittet för 2016–2020, trots effekten av covid-19. Under andra halvåret 2020 sågs dock en nedgång, då indexet för fartygsbefraktningens kostnader/intäkter avseende export utanför EU sjönk med 13 procent, till i genomsnitt 14 615 US-dollar/dag, jämfört med 16 849 US-dollar/dag under första halvåret, även om en kraftig tillväxt av container- och gasfrakt sågs mot slutet av 2020.

<sup>7</sup> Källa: Clarksons Research.

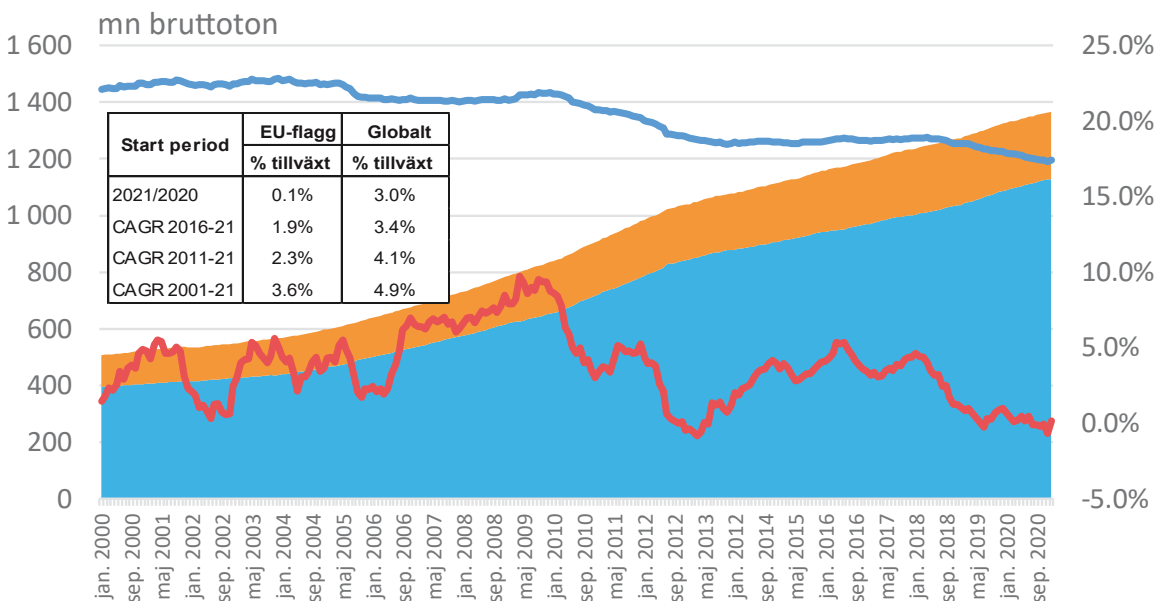


## 6. EFFEKTERNA AV COVID-19 PÅ FARTYG SOM

### FÖR MEDLEMSSTATERNAS FLAGG OCH FARTYG SOM ÄGS AV

### EU:S MEDLEMSSTATER: LÅNGSIKTIGA TRENDER FORTSÄTTER

I slutet av 2020 uppgick den EU-28-flaggade flottan till sammanlagt 9177 fartyg med en sammantagen bruttodräktighet på 238 miljoner ton, motsvarande 17 procent av världsfloTTan i tonnage. Den EU-28-flaggade flottan växte med bara 0,1 procent i bruttodräktighet under 2020, betydligt under världsfloTTans tillväxt på 3,0 procent. Detta var i stora delar en fortsättning av de tendenser som sågs före covid-19-pandemin med en 5-årig kumulerad årlig tillväxttakt för den EU-28-flaggade flottan på 1,9 procent, jämfört med 3,4 procent för världsfloTTan. Den EU-28-flaggade flottan är i allmänhet väl representerad i ro-ro-fraktsegmentet (58 procent av det globala ro-ro-tonnaget förs under en medlemsstats flagg) och passagerarsektorer (40 procent av både kryssnings- och färjetonnaget förs under en EU-28-flagg), på grund av geografien och de många öarna mellan EU:s medlemsstater, men 76 procent av den totala flottans tonnage utgörs trots detta av tankfartyg, bulkfartyg och containerfartyg.

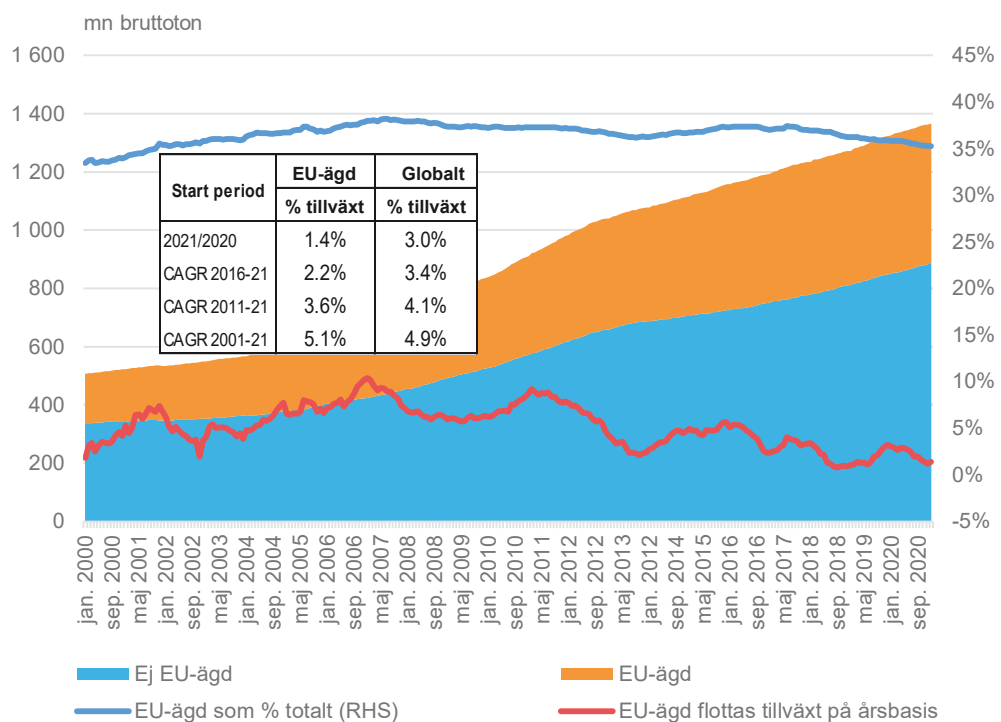


Figur 5: Långsiktig utveckling av flottan under EU-medlemsstatsflagg<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Källa: Clarksons Research.

Utöver det utgjorde flottan med EU-baserade ägare 15 355 fartyg med en sammantagen bruttodräktighet på 482 miljoner ton i slutet av 2020, eller 33 procent av det globala tonnaget. Liksom för den EU-28-flaggade flottan har tillväxten i den EU-28-ägda flottan varit nedåtgående i förhållande till den globala tillväxten, och 2020 ökade flottan med bara 1,4 procent jämfört med 3,0 procent globalt. Flottans tillväxt har dock varierat mellan medlemsstaterna, med en stark och historisk tillväxt i den grekiskägda flottan (den största ägaren), men en långvarig nedgång i flottan med tyska ägare, den näst största ägarnationen i EU. EU-28:s orderbok (totala utestående fartygsorder) uppgick till 5,9 procent av flottans kapacitet i slutet av 2020, jämfört med 8,5 procent globalt.

Med undantag för färjor sätts EU-28-flaggade och EU-28-ägda flottor vanligtvis in på internationella handelsrutter, där de konkurrerar med de internationella marknaderna för godstransport och befrakting. Analys av fartygsrörelser under 2020 visar att internationell handel utgjorde 87 procent av tonnaget som flaggas av en medlemsstat i EU och 92 procent av tonnaget som ägs av en medlemsstat i EU, med lite variation i geografisk spridning före och efter covid-19. Vad gäller hamnanlöp registrerade EU-28-flaggade/EU-28-ägda fartyg en nedgång i dessa på 13 procent/12 procent under 2020, jämfört med 8 procent globalt, där skillnaden återspeglar den större andelen kryssnings- och färjetonnage hos EU-28-flaggade och EU-28-ägda flottor.



Figur 6: Långsiktig utveckling av flottan ägd av EU:s medlemsstater<sup>9</sup>.

Genom att undersöka aktivitet per fartyg är det också möjligt att undersöka den direkta effekten av covid-19 vad gäller upplagda fartyg. När läget var som mest akut, under den första vågen av nationella restriktioner, var 9 procent av den EU-28-flaggade flottan, vad gäller tonnage, upplagd (juni 2020), jämfört med bara 3 procent i början av 2020. Likaså var 6,5 procent av den EU-28-ägda flottan upplagd i slutet av juni 2020, vilket motsvarar ungefär en fördubbling i förhållande till andelen i början av året.

<sup>9</sup> Källa: Clarksons Research. Kommentar: RHS = right hand side axis (högra axeln)

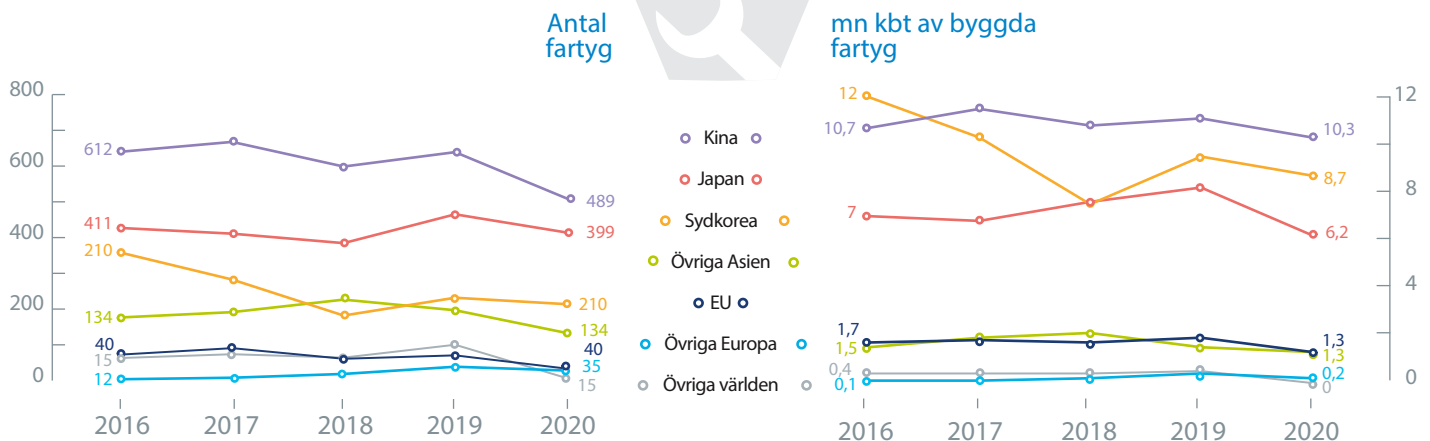


## 7. EFFEKT PÅ FARTYGSBYGGNAD: EU:S FOKUS PÅ KRYSSNINGSFARTYG LEDER TILL VÄSENTLIGA STÖRNINGAR

På global nivå ledde pandemin till ett år av utmaningar där antalet nya fartygsorder föll med över 30 procent (också delvis på grund av osäkerheten kring miljövänlig teknik), även om produktionen hanterades tämligen väl med 85 procent av 2019 års nivåer. Varvsindustrin i EU påverkades dock kraftigt på grund av dess inriktning på byggnad av kryssningsfartyg.

EU-varven hade en global marknadsandel på 4,6 procent vad gäller nybyggnation 2020 enligt kbt (kompenserat bruttotonnage, mått på varvsarbete), jämfört med 5,7 procent 2019. Den minskade verksamheten 2020 var delvis en följd av en nedgång i leveransen av kryssningsfartyg, som sjönk med 34 procent avseende bruttodräktighet under 2020 (jämfört med en global nedgång på 15 procent för alla fartygstyper), där nya ordrar av kryssningsfartyg gick ned med 98 procent jämfört med 2019 (34 procent globalt). Före pandemin betraktades byggnaden av kryssningsfartyg som en stor framgång i Europa, där EU-varven hade en marknadsandel på > 90 procent. Det fanns 94 beställda kryssningsfartyg (av 182 fartyg totalt) vid EU:s fartygsvarv (inräknat Norge och Island) i slutet av 2020, med ett totalt nybyggnadsvärde på cirka 60 miljarder US-dollar.

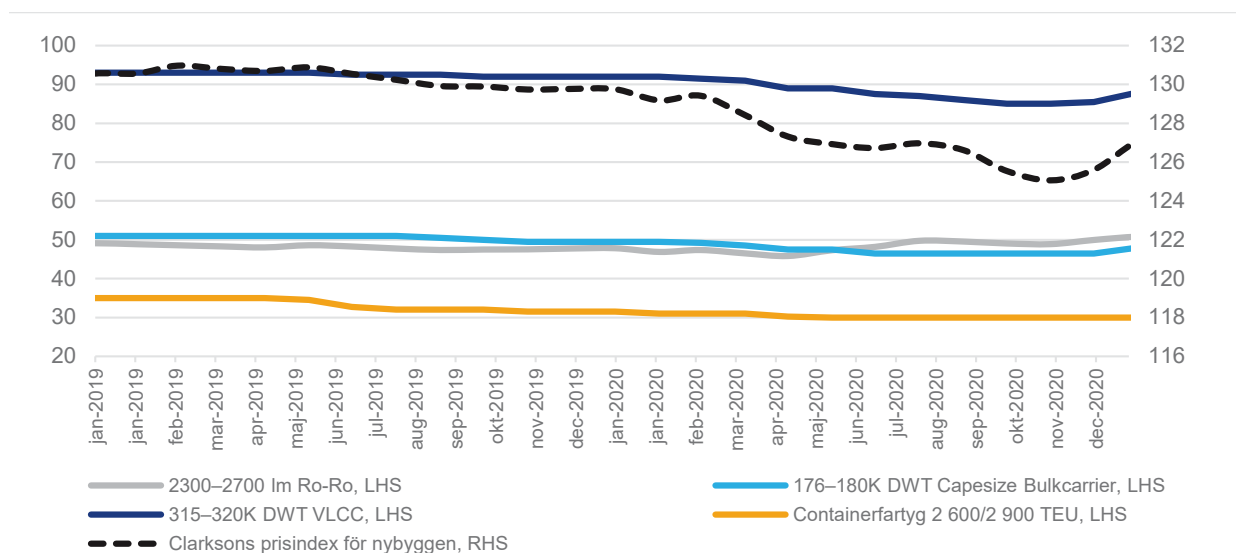
### ÅRLIGA LEVERANSER FRÅN VARV PER LAND/REGION



Figur 7: Årliga leveranser från varv per land/region<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Källa: Clarksons Research.

Fartygsåtervinningen förblev förhållandevis låg under 2020 jämfört med de senaste åren. Efter spridningen av covid-19-pandemin förväntade sig vissa sjöfartsobservatörer att många fartyg skulle säljas för återvinning under 2020. Utifrån bruttodräktighet uppvisade dock 2020 de näst lägsta årliga volymerna av fartygsåtervinning efter finanskrisens början, där pandemins effekter på sjöfartsmarknaderna troligen inte blev så skadlig som först befarades, eller begränsades av utbredda covid-19-relaterade restriktioner. Över alla handelssektorer såldes 17,4 miljoner bruttoton för skrotning under 2020 (0,1 miljon bruttoton i EU). Miljövänlig återvinning har fortsatt att öka i betydelse efter införandet av EU:s förordning om återvinning av fartyg i början av 2019. Under 2020 rapporterades rekordsiffran 1,6 miljoner bruttoton som sålts som skrot till turkiska återvinnare, där flera ägare av EU-28-flaggade kryssnings- och containerfartyg valde att återvinna vid godkända varv enligt EU:s förordning om återvinning av fartyg. De allra flesta återvinningsaktiviteter utförs dock fortfarande på den indiska subkontinenten och ingen fartygsåtervinnings inrättning i området har ännu godkänts av EU.



Figur 8: Månatliga nybyggnadspriser (utvalda sektorer och Clarksons index)<sup>11</sup>

Aktiviteter vad gäller fartygsreparationer förblev på förhållandevis stabila nivåer under 2020, trots en viss covid-19-relaterad störning under andra kvartalet. EU:s varv har en större världsmarknadsandel (17 procent av verksamheten 2019–2020) vad gäller fartygsreparationer jämfört med nybyggnad (~5 procent). En viss arbetsvolym påverkades vid EU:s varv under 2020 genom varvsstörningar/varvsstängningar och uppskov av särskild tillsyn pga covid-19, med en topp under andra kvartalet 2020 då aktiviteten föll med cirka 10 procent.

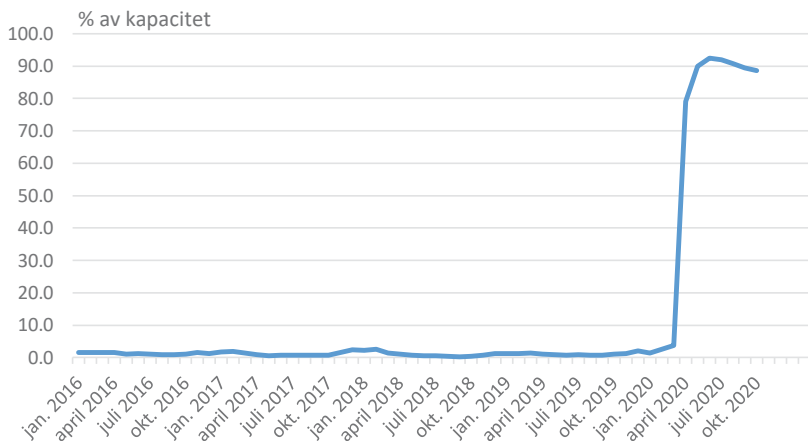
<sup>11</sup> Källa: Clarksons Research. I Clarksons prisindex för nybyggen ingår en lång rad olika nybyggnadspriser tvärs över bulkfartyg, tankfartyg, containerfartyg, gastanfartyg och andra torrlastsektorer, viktade efter storlek i dödviktstonnage. Januari 1988 = 100.



## 8. KRYSSNINGS- OCH PASSAGERARFARTYG: KRAFTIG KRYSSNINGSPÅVERKAN OCH FINANSIELL STRESS, KRAFTIG FÄRJEPÅVERKAN MEN MÅTTLIG ÅTERHÄMTNING

Före utbrottet av covid-19 befann sig den globala kryssningsmarknaden i en betydande tillväxtfas, med 30 miljoner passagerare per år och en växande flotta som drevs av ett rekordstort nybyggnadsprogram som främst inbegrep byggnation vid europeiska fartygsvarv. Europa innehar omkring 25 procent av den globala kryssningsmarknaden, med 7,5 miljoner passagerare 2019, en ökning från fem miljoner tio år tidigare. Beräknat i hamnanlöp föll EU:s kryssningsfartygsverksamhet med cirka 85 procent under hela 2020 och med över 90 procent under andra kvartalet, särskilt på grund av covid-19, och över 90 procent av flottan blev upplagd (upp från 2 procent i början av året och fortfarande över 88 procent i slutet av 2020). Denna verksamhet anses hittills ha en mycket begränsad återhämtningspotential. Omkring 30 procent av den globala kryssningsflottan är EU-28-flaggad (27 procent om Storbritannien räknas bort) och cirka 18 procent ägs av EU-företag (på nationell moderföretagsnivå).

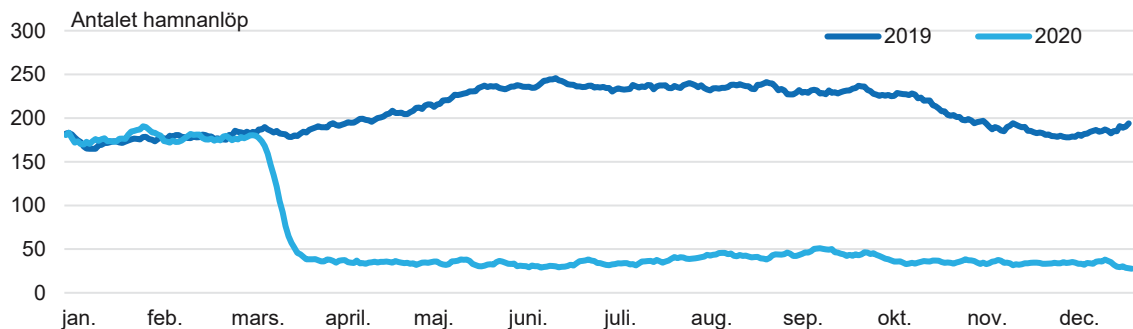
Covid-19-pandemin har även orsakat stora störningar på den globala färjemarknaden, om än inte lika allvarliga som inom kryssningssektorn och man har kunnat se vissa tidiga tecken på återhämtning. EU-28-ägda och EU-28-flaggade fartyg är överrepresenterade med cirka 50 procent av färjetonnetaget globalt. EU:s färjeverksamhet räknat i antal hamnanlöp föll med 19 procent under hela 2020, men störningen toppade vid -36 procent på årsbasis andra kvartalet och förbättrades till -10 procent fjärde kvartalet.



Figur 9: Upplagd kryssningskapacitet som procentandel av flottan<sup>12</sup>

12 Källa: Clarksons Research.

Fartyg som transporterar passagerare (kryssningsfartyg, passagerarfartyg och ro-ro-passagerarfartyg) drabbades mest av pandemin. Rapporten visar att antalet personer ombord på kryssningsfartyg gradvis började minska från andra kvartalet 2020 och förblev på en mycket låg nivå, vilket främst tillskrivs besättningsmedlemmar som stannade kvar ombord på fartygen. Alla större kryssningsföretag runt om i världen ställde in avgångar i mitten av mars när coronavirusutbrottet eskalerade. Vissa återupptog driften med ett begränsat antal fartyg och områden.



Figur 10: Globala kryssningsfartygsanlöp, 2019–2020, 7 dagars glidande medelvärde<sup>13</sup>

Denna rapport bekräftar att kryssningssegmentet, och passagerartransporter i allmänhet, är de sektorer som påverkats mest av covid-19-pandemin. Även andra sektorer drabbades, men trafiken upphörde i allmänhet inte. Trots problemen, fortsatte den kommersiella fartygstrafiken, hamnar och andra sjötransportsektorer att hållas i drift, vilket tryggade rörligheten för varor och visar på sjötransportbranschens strategiska betydelse för medborgarna.

## 9. SÄKERHET- OCH MILJÖINSPEKTIONER

Hamnstatskontrollens inspektioner, utförda av EU-länderna inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris och av medlemmarna inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Tokyo, under perioden 2016–2020 visar på en stark inverkan på antalet utförda inspektioner under andra kvartalet 2020. Under det tredje och fjärde kvartalet återgick dock inspektionerna av EU-28-flaggade fartyg till nästan normala nivåer. Samtidigt kan noteras att antalet kvarhållningar inte sjönk under 2020, vilket ledde till en högre andel inspektioner som medförde kvarhållning. Detta kan vara belägg för att man upptäckte fler överträdelser eller kränkningar av bestämmelserna i de internationella konventionerna rörande sjöfart.

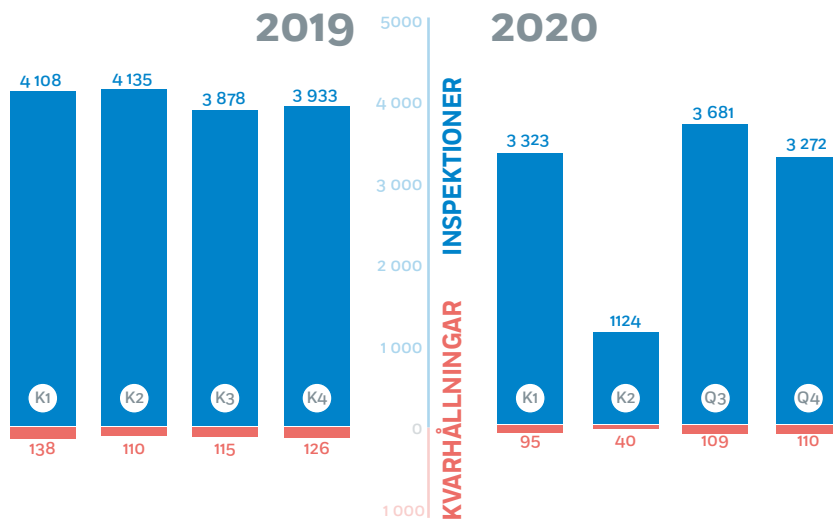
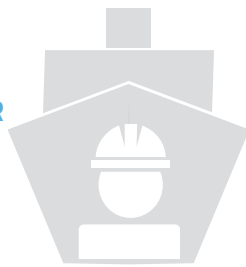
Antalet inspektioner, utförda av EU:s medlemsstater inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris, som medförde kvarhållningar verkar ha varit tämligen stabilt de senaste 5 åren, även om den långsiktiga tendensen för EU-28-flaggade fartyg är negativ. Anmärkningsvärt nog noterades en ökning av andelen kvarhållningar under 2020, vilket inte återspeglas i fartyg med en icke-EU-28-flagg vid tiden för inspektionen. Dock klarade sig EU-28-flaggade fartyg bättre än fartyg som flaggades på annan plats under 2020.

<sup>13</sup> Källa: Clarksons Research. Data om hamnanlöp baserade på data om fartygsrörelser. Databas om hamnanlöp med all förekomst av fartyg som inträder i och lämnar en definierad hamnplats, undantaget förekomster där fartyg inte registrerats för en färd under 1 knop, och kombination av flera efterföljande förekomster vid samma hamn där fartyget inte har lämnat en buffrad form runt hamnen eller inom samma dag (i valda fartygssektorer). Hamnanlöp dateras enligt datumet för ankomst till hamnen.

Denna analys visar tydligt att pandemin även har allvarigt påverkat möjligheterna till hamnstatskontrollinspektioner utförda av sjöfartsmyndigheterna inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Tokyo. Det är intressant att notera att mängden inspektioner påverkades under hela året och inte bara under andra kvartalet 2020, såsom i EU.

Vidare bör det även noteras att antalet inspektioner som ledde till kvarhållning av EU-28-flaggade fartyg, till skillnad från i EU, minskade avsevärt under 2020. Antalet inspektioner som ledde till kvarhållning är totalt sett tämligen litet jämfört med liknande uppgifter från EU:s hamnstater (1,5 procent för inspektioner inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Tokyo, jämfört med 3 procent för inspektioner inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris, utförda av EU:s medlemsstater).

## INSPEKTIONER OCH KVARHÅLLNINGAR AV EU:S HAMNSTATER



Figur 11: Inspektioner och kvarhållningar av EU:s hamnstater

EU:s hamnstatsinspektioner regleras genom den fördelning eller årliga inspektionsplikt som anges i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Inspektionsplikten avtalas varje år, och staterna följer de uppsatta målen under hela året. Under andra kvartalet 2020 införde många nationella hälsovårdsmyndigheter ett förbud mot utförandet av inspektioner, vilket ledde till ett kraftigt minskat totalt antal inspektioner. Under tredje kvartalet hävdes förbudet delvis och flera medlemsstater började att utföra inspektioner igen på en nivå som till och med överskred deras ursprungligen överenskomna åtagande. Detta ledde till att antalet inspektioner totalt sett blev nästan densamma men med en annan fördelning av inspektioner mellan medlemsstaterna. Under fjärde kvartalet sågs en återstart av inspektioner i alla medlemsstater och man uppnådde nästan samma nivå som före pandemin. Ändå är påverkan betydande, också vid slutet av 2020.





I EMSA system lagras information om föreskrivna certifikat och klasscertifikat som utfärdats av de erkända organisationerna i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, och denna information har analyserats. Uppgifterna visar att 2020 kännetecknades av ett stabilt utfärdande av nya klasscertifikat, där klasscertifikat innebär genomförandet av förnyad (särskild) tillsyn. Detta tyder på att pandemin inte gick alltför hårt åt verksamheten. Under det sista kvartalet av 2020 sågs dock ett färre antal fartyg som utfärdades med nya klasscertifikat. Detta kan förklaras med en större global inverkan av pandemin eller kan bero på att arbetet hade utförts tidigare under året.



EMSA har också granskat statistik över sjöolyckor och tillbud till sjöss som omfattas av direktiv 2009/18/EG och som rapporterades till Emcip mellan 2016–2020. Emcip-data uppvisar ett tapp i de övergripande siffrorna för olyckor och tillbud under 2020 jämfört med de genomsnittliga uppgifterna från 2016–2019. Nedgången verkar inte vara homogen för alla fartygstyper, troligen på grund av deras olika typer av tjänst och den verksamhet som genomfördes. För passagerarfartyg registrerades i detta sammanhang den mest betydande minskningen av antalet olyckor, något som kan förklaras av det utbredda stoppet för kryssningsfartyg. Minskningen för lastfartyg verkar mer uttalad under tredje och fjärde kvartalet. För fiskefartyg registrerades en snabb ökning av antalet olyckor under tredje kvartalet. Typen av olyckshändelse uppvisar också blandade tendenser; i allmänhet minskade antalet navigationsolyckor under den berörda perioden medan andra slags olyckor ökade under specifika kvartal av 2020 (t.ex. förlust av kontroll och kontakt under första kvartalet, brand under tredje kvartalet och översvämning/förlisning under fjärde kvartalet).



Svavelinspektionsverksamheten i EU under 2018–2019 (genomsnitt) och 2020 har jämförts. Under månaderna januari och februari 2020 låg antalet inspektioner kvar på jämförbara nivåer med 2018 och 2019. Efter mars 2020 sågs dock en minskning av det totala antalet inspektioner. I synnerhet utfördes bara 43 procent av 2018/2019 års inspektioner i mars 2020. I april 2020 utfördes bara 10 procent av inspektionerna. En återhämtning sågs dock från juni och i september 2020 utfördes 5 procent fler inspektioner än under 2018–2019.

Vad gäller det totala antalet inspektioner per havsregion har den största minskningen av totalt antal inspektioner (jämfört med året innan) setts i Nordsjön, följt av Östersjön, och i mindre grad utanför svavelkontrollområdena (Seca, Sulphur Emission Control Areas). Även om efterlevnadsnivåerna gradvis har ökat sedan 2018 visar resultatet av analysen av bränsleprov att denna ökning har varit mer betydande under 2020. Vad gäller fartygstyper sågs stora minskningar av det totala antalet inspektioner utförda under 2020, jämfört med året innan, ombord på passagerarfartyg (den kategori som i svavelstatistiken främst motsvarar inspektioner av kryssningsfartyg). Detta har följts av minskningar bland lastfartyg och bulkfartyg. Omvänt har inspektioner av containerfartyg och ro-ro-passagerarfartyg varit mindre påverkade av covid-19-situationen.

14 Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP).



## OM EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSBYRÅN

Europeiska sjösäkerhetsbyrån är en av EU:s decentraliserade byråer. Byrån har sitt säte i Lissabon och har som uppdrag att säkerställa en hög nivå av sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt att förhindra och bekämpa föroreningar från fartyg, liksom havsföroreningar från olje- och gasinstallationer. Det övergripande syftet är att främja en säker, ren och ekonomiskt bärkraftig sjöfartssektor i EU.

### Kontakta oss för mer information

#### Europeiska sjösäkerhetsbyrån

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lissabon  
Portugal

Tfn +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210  
ems.a.europa.eu / Twitter@EMSA\_Lisbon

© Europeiska sjösäkerhetsbyrån 2021

**Foto:** 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.