



ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΝΟΣΟΥ COVID-19 ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΕ



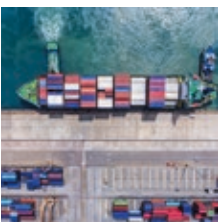
Χρηματοδοτήθηκε εν μέρει από την
Ευρωπαϊκή Ένωση - Ευρωπαϊκό
Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας





ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή	4
2. Θαλάσσια κυκλοφορία: αρχική διατάραξη και ομαλοποίηση	4
3. Ο παγκόσμιος κλάδος της ναυτιλίας	6
4. Ο αντίκτυπος στον τομέα του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ: Σοβαρές αρχικές επιπτώσεις, περιπλοκές όσον αφορά τα εμπορεύματα και γεωγραφικής φύσεως περιπλοκές, ισχυρή ανάκαμψη	6
5. Αντίκτυπος στους ναύλους: Σημαντική μεταβλητότητα, με περιόδους «ανοδικής διατάραξης» σε κόστος ναύλου & κέρδη σκάφους	9
6. Ο αντίκτυπος της νόσου Covid-19 στη σημαία των κρατών μελών της ΕΕ & στην κυριότητα των πλοίων: Οι μακροπρόθεσμες τάσεις συνεχίζονται	10
7. Ο αντίκτυπος στον τομέα της ναυπήγησης πλοίων: Η επικέντρωση της ΕΕ στον τομέα της κρουαζιέρας προκαλεί σημαντική διατάραξη	12
8. Κρουαζιερόπλοια & επιβατηγά: Σοβαρές επιπτώσεις και οικονομικές πιέσεις στον τομέα της κρουαζιέρας, σοβαρές επιπτώσεις στον τομέα των πορθμείων αλλά ήπια ανάκαμψη	14
9. Επιθεωρήσεις ασφάλειας και περιβαλλοντικές επιθεωρήσεις	15



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πρωτοφανής κλιμάκωση της νόσου COVID-19 και η παγκόσμια έξαρσή της οδήγησαν στην επιβολή περιοριστικών μέτρων και ταξιδιωτικών περιορισμών στα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η ναυτιλία ως παγκόσμιος κλάδος, επλήγη σοβαρά από τη νόσο COVID-19 σε όλες τις επιμέρους πτυχές της, όπως είναι η θαλάσσια κυκλοφορία, το εμπόριο, κ.λπ. Επλήγησαν επίσης αρκετοί τομείς, από τα επιβατηγά πλοία έως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα πετρελαιοφόρα.

Η πανδημία του κορωνοϊού είναι μια συνεχιζόμενη κατάσταση που εξελίσσεται σε καθημερινή βάση. Η κατάσταση στην οποία θα περιέλθει η ναυτιλία μετά την πανδημία της COVID-19 δεν είναι γνωστή, όμως η πανδημία θα μπορούσε να έχει σοβαρό και μακροχρόνιο αντίκτυπο. Ωστόσο, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) διαθέτει τις αναγκαίες πληροφορίες και τα εργαλεία για να συγκρίνει τα στοιχεία των ετών πριν από την πανδημία της COVID-19 (2016-2019) με αυτά του 2020 στους τομείς της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της ασφάλειας και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με την υποστήριξη εξωτερικού αναδόχου (διαγωνισμός EMSA/NEG/29/2020, ο οποίος κατακυρώθηκε στην Clarksons Research) αποκτήθηκαν πληροφορίες σχετικά με τις ποσότητες και τα είδη των εμπορευμάτων, τα φορτία, καθώς και σχετικά με άλλους χρηματοοικονομικούς δείκτες που συνδέονται με τη ναυτιλία (και κατά συνέπεια με τον οικονομικό αντίκτυπο στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ ως σύνολο).

Ως εκ τούτου, συγκεντρώθηκαν στοιχεία σχετικά με τον αντίκτυπο της πανδημίας στη ναυτιλία. Τα στοιχεία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής ως εργαλείο υποστήριξης για τον καθορισμό των μέτρων ανάκαμψης. Η έκθεση αναφέρεται στην ΕΕ-28, καθώς το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν ακόμη μέλος της ΕΕ ως τα τέλη του 2020.

Εάν δεν προσδιορίζεται η πηγή, τα αριθμητικά στοιχεία και οι πίνακες έχουν αποκτηθεί από τα συστήματα του EMSA. Τα στοιχεία για την κυκλοφορία αποκτήθηκαν κυρίως από το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης (SafeSeaNet¹), ενώ σε συγκεκριμένες περιπτώσεις συνδυάστηκαν με στοιχεία από τα συστήματα LRIT² και τη βάση δεδομένων MARINFO³. Πληροφορίες σχετικά με τον αντίκτυπο της πανδημίας στους ελλιμενισμούς πλοίων σε λιμένες της ΕΕ κατέστησαν ήδη διαθέσιμα στον διαδικτυακό τόπο του EMSA από τον Ιούλιο του 2020.

Με στοιχεία από την ιδιόκτητη βάση δεδομένων της Clarksons Research εκπονήθηκε αναλυτική μελέτη για τα πλοία με σημαία της ΕΕ-28 των οποίων οι ιδιοκτήτες είχαν την έδρα τους σε κράτη μέλη της ΕΕ. Η ίδια βάση δεδομένων χρησιμοποιήθηκε επίσης για την άντληση πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα και τα φορτία, τις ναυπηγήσεις πλοίων, τις επισκευές και μέρος των δραστηριοτήτων του κλάδου της κρουαζιέρας.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ: ΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗ

ΚΑΙ ΟΜΑΛΟΠΟΙΗΣΗ

Καθώς οι διεθνείς μεταφορές βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του εμπορίου και εξαρτώνται από τα ταξίδια και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ανθρώπων, η έξαρση της νόσου COVID-19 προκάλεσε άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στον κλάδο της ναυτιλίας.

Η περίοδος μεταξύ των ετών 2016 και 2019 υπήρξε μάλλον σταθερή με ελάχιστες διακυμάνσεις. Ωστόσο, μολοντί ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων κατά το πρώτο τρίμηνο του 2020 ήταν παρόμοιος με εκείνον κατά το ίδιο διάστημα του 2019, το δεύτερο τρίμηνο του έτους καταγράφηκε σημαντική μείωση (26,5%). Το δεύτερο τρίμηνο ξεκίνησε λίγο μετά την ανακοίνωση της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (ΠΟΥ) με την οποία η έξαρση της νόσου COVID-19 χαρακτηρίστηκε πανδημία (12 Μαρτίου 2020). Το τρίτο τρίμηνο του 2020 διαπιστώθηκε μείωση 9,1% σε σύγκριση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2019, όμως το τέταρτο τρίμηνο του 2020 παρουσίασε παρόμοια εικόνα με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2019 (μείωση 1,1%).



1 Οδηγία 2002/59/ΕΚ για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων

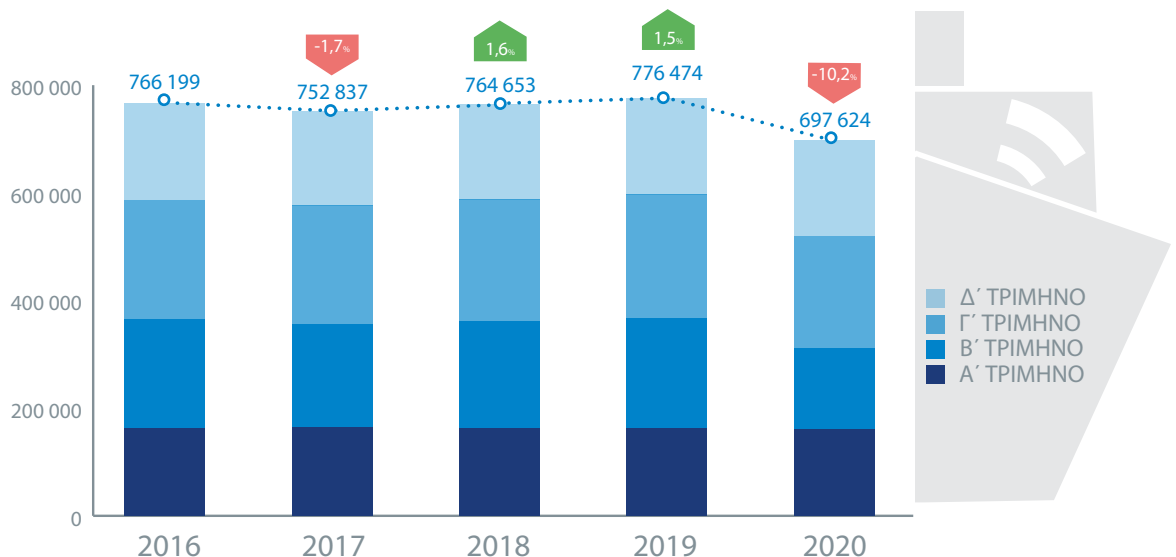
2 Εξ αποστάσεως ταυτοποίηση και εντοπισμός σκαφών

3 Βάση δεδομένων του EMSA (η οποία τροφοδοτείται με στοιχεία που διαβιβάζονται από παρόχους εμπορικών υπηρεσιών)

Από την εξέταση του αριθμού των ελλιμενισμών πλοίων ανά τύπο πλοίου προκύπτει ότι μεταξύ των ετών 2019 και 2020 υπήρξε μείωση του αριθμού των ελλιμενισμών για όλους τους τύπους πλοίων. Τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατηγά και τα οχηματαγωγά υπήρξαν οι τύποι πλοίων σε σχέση με τους οποίους διαπιστώθηκε η μεγαλύτερη μείωση θαλάσσιας κυκλοφορίας το 2020, κατά 85,8%, 39% και 22,1% αντίστοιχα. Εν τω μεταξύ, ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, δεξαμενόπλοιων χημικών προϊόντων, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου, δεξαμενόπλοιων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, πετρελαιοφόρων, οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων (rorax) και επιβατηγών πλοίων με χώρους μεταφοράς εμπορευμάτων (οχηματαγωγά τύπου ro-ro) παρουσίασαν ελαφρά μείωση (έως 5%).

Η Κροατία, η Γαλλία, η Ισλανδία και η Ισπανία, στις οποίες διαπιστώθηκε μείωση του αριθμού των ελλιμενισμών πλοίων άνω του 20% μεταξύ 2019 και 2020, υπήρξαν οι χώρες που επλήγησαν περισσότερο. Η μείωση αυτή του αριθμού των ελλιμενισμών πλοίων μεταξύ 2019 και 2020 αποδίδεται στο βαρύ πλήγμα που υπέστη η κυκλοφορία των κρουαζιερόπλοιων και των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων λόγω της υγειονομικής κρίσης.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΟ SAFESEANET



Διάγραμμα 1: Αριθμός των ετήσιων ελλιμενισμών πλοίων που αναφέρθηκε στο SSN στο διάστημα μεταξύ 2016 και 2020 ανά τρίμηνο.

Ο συνολικός αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων με σημαία κρατών μελών της ΕΕ αυξανόταν σε ετήσια βάση στο διάστημα μεταξύ 2016 και 2019. Ωστόσο, το 2020 ο συνολικός αριθμός ελλιμενισμών μειώθηκε κατά 3,5% σε σύγκριση με το 2019, ενώ η σχετική ολική χωρητικότητα μειώθηκε κατά 11,1%. Η σημαντική μείωση που ξεκίνησε το δεύτερο τρίμηνο του 2020 ως επίπτωση της κλιμακούμενης έξαρσης της νόσου COVID-19 σε ολόκληρη την Ευρώπη υποχρέωσε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ να εφαρμόσουν μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας.

Παρά όλα αυτά, το τρίτο και το τέταρτο τρίμηνο του 2020 η τάση αυτή φάνηκε να σταθεροποιείται, κυμαινόμενη από ελαφρώς αρνητική (π.χ. τρίτο τρίμηνο) έως θετική (π.χ. τέταρτο τρίμηνο) σε σύγκριση με τις αντίστοιχες περιόδους του 2019. Μεγαλύτερες διακυμάνσεις το 2020 σε σύγκριση με τις αντίστοιχες περιόδους του 2019 διαπιστώνονται σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια και τα οχηματαγωγά.

Η κρουαζιέρα και η εν γένει μεταφορά επιβατών αποτέλεσαν τους τομείς που επλήγησαν περισσότερο από τη νόσο COVID-19. Επλήγησαν και άλλοι τομείς, αλλά, σε γενικές γραμμές, το εμπόριο δεν διακόπηκε. Μετά από μια αρχική δραματική πτώση το πρώτο ήμισυ του 2020 η κατάσταση άρχισε σταδιακά να βελτιώνεται. Μπορεί πλέον με ασφάλεια να υποστηρίξει κανείς ότι ο τομέας της κρουαζιέρας επανέρχεται στην κανονικότητα. Παρά τις σημαντικές δυσχέρειες που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η ναυτιλία, οι εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι λιμενικές δραστηριότητες και οι λοιποί τομείς του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών συνέχισαν να λειτουργούν –επιβεβαιώνοντας την ανθεκτικότητα του κλάδου– και να διασφαλίζουν την κυκλοφορία των προϊόντων, αποδεικνύοντας τη στρατηγική σημασία του κλάδου της ναυτιλίας για την επιβίωσή μας.



3. Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές ως ένας παγκόσμιος κλάδος είναι θεμελιώδους σημασίας για το διεθνές εμπόριο, καθώς αποτελούν ένα οικονομικά αποτελεσματικό και βιώσιμο μέσο μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πολλών βασικών ακατέργαστων υλών και κατεργασμένων προϊόντων. Το 2020, το σύνολο των ετήσιων εμπορικών συναλλαγών διά θαλάσσης ανήλθε σε 11,5 δισεκατομμύρια τόνους και 1,5 τόνο ανά κεφαλή, ήτοι περίπου στο 88% του παγκόσμιου εμπορίου (υπερβαίνοντας το 85% του 2019, καθώς η πανδημία της νόσου COVID-19 είχε μεγαλύτερο αντίκτυπο σε άλλους μεταφορικούς κλάδους, όπως στις αεροπορικές, τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Η ΕΕ είναι υπεύθυνη για το 20% περίπου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, με τον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας της να υπολείπεται σε σχέση με το ως άνω ποσοστό (καθώς αντιπροσωπεύει το 5% περίπου της παγκόσμιας παραγωγής, εστιάζοντας όμως στον τομέα της κρουαζιέρας), συμβαδίζει εν γένει όσον αφορά την εκπροσώπηση του κράτους της σημαίας (~17%) και τις επισκευές πλοίων (~18% της παγκόσμιας δραστηριότητας) και επιτυγχάνει σημαντικά καλύτερες επιδόσεις όσον αφορά την κυριότητα των πλοίων (καλύπτει το 33% παγκοσμίως, ποσοστό που αυξάνεται στο 39% αν συμπεριληφθούν η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο), τον εξοπλισμό πλοίων, τις ταξινομήσεις πλοίων και τη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

4. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΤΗΣ ΕΕ: ΣΟΒΑΡΕΣ ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ, ΠΕΡΙΠΛΟΚΕΣ ΟΣΟΝ

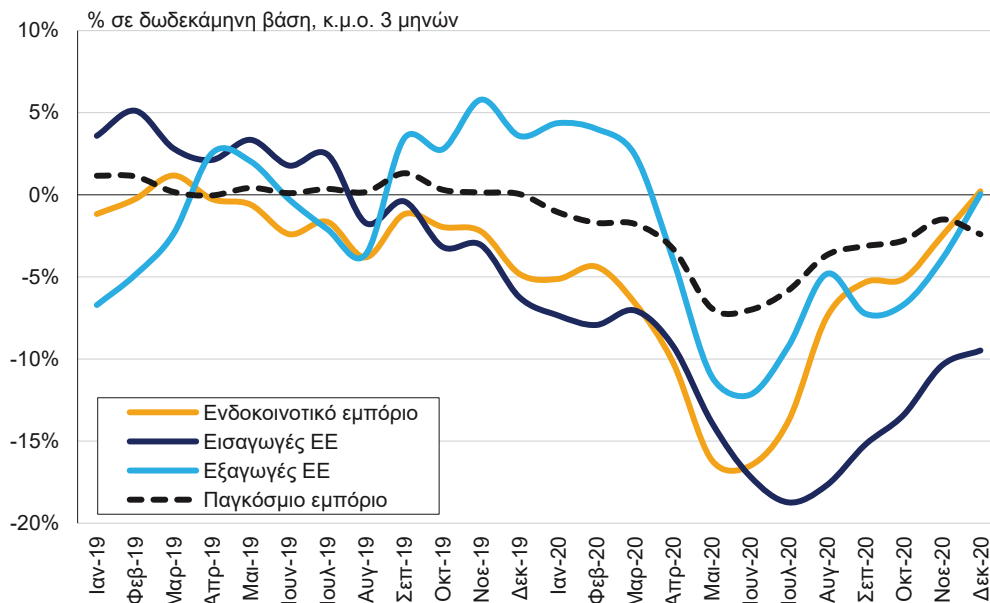
ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΠΛΟΚΕΣ, ΙΣΧΥΡΗ ΑΝΑΚΑΜΨΗ

Ο αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 οδήγησε το παγκόσμιο εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης σε πτώση της τάξης του 3,6% σε δωδεκάμηνη βάση το 2020, ενώ στο ίδιο περίπου ποσοστό κυμάνθηκε η πτώση του παγκόσμιου ΑΕΠ. Η διατάραξη που προκάλεσε στην παγκόσμια οικονομία η πανδημία οδήγησε σε πτώση του ΑΕΠ κατά 3,5% για το σύνολο του 2020 (πηγή: ΔΝΤ, Ιανουάριος 2021), ποσοστό που παρέμεινε σχεδόν στα ίδια επίπεδα κατά τα τέσσερα τρίμηνα που ακολούθησαν την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση (τέταρτο τρίμηνο 2008 - τρίτο τρίμηνο 2009: -2,5%, ΔΝΤ). Λόγω των επιπτώσεων της νόσου COVID-19 και της συναφούς διατάραξης στην παγκόσμια οικονομία, τις εμπορικές ροές και τις αλυσίδες εφοδιασμού, το παγκόσμιο εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης (σε τόνους) εκτιμάται ότι έχει συρρικνωθεί κατά 3,6% στη διάρκεια του 2020 (πηγή: Clarksons Research, Φεβρουάριος 2021). Ωστόσο, υπήρξε μια αξιοσημείωτη διακύμανση του ποσοστού της συρρίκνωσης μεταξύ των εμπορευμάτων που διακινούνται διά θαλάσσης, ο δε συνολικός αντίκτυπος στο παγκόσμιο εμπόριο διά θαλάσσης για το 2020 υπήρξε, ενδεχομένως, λιγότερο αρνητικός από όσο πολλοί αρχικώς είχαν φοβηθεί (για λόγους πληρέστερης εικόνας του γενικού πλαισίου, επισημαίνεται ότι το παγκόσμιο εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης σε τόνους συρρικνώθηκε κατά 4% το 2009).

Μια ανάλυση των στοιχείων των τελωνείων που ανέφεραν τα κράτη μέλη της ΕΕ καταδεικνύει ότι το 2019 το 20% (2,4 δισεκατομμύρια τόνοι) του παγκόσμιου εμπορίου που διεξάγεται διά θαλάσσης (11,9 δισεκατομμύρια τόνοι) αφορούσε έναν συνδυασμό ενδοκοινοτικών ποσοτήτων εμπορευμάτων και εισαγωγών κι εξαγωγών μεταξύ της ΕΕ και κρατών εκτός ΕΕ. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων έως και τον

Δεκέμβριο του 2020, εκτιμάται ότι το εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης σε επίπεδο ΕΕ παρουσίασε σημαντικά μεγαλύτερη συρρίκνωση σε σχέση με το παγκόσμιο εμπόριο, ήτοι κατά 9,3%, η οποία αντιστοιχεί σε «απώλεια» 226 εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων. Η σημαντικότερη μείωση στους εμπορικούς όγκους αφορούσε τις εισαγωγές στην ΕΕ από χώρες εκτός ΕΕ, οι οποίες μειώθηκαν κατά 12,2% το 2020, ακολουθούμενες από το ενδοκοινοτικό εμπόριο (το οποίο παρουσίασε μείωση κατά 7,1% την ίδια περίοδο) και από τις εξαγωγές από την ΕΕ προς χώρες εκτός ΕΕ (οι οποίες μειώθηκαν κατά 4,3%).



Διάγραμμα 2: Συνοπτική εικόνα του εμπορίου σε επίπεδο ΕΕ που διεξάγεται διά θαλάσσης, τόνοι, ποσοστό % σε δωδεκάμηνη βάση, κινητός μέσος όρος τριμήνου⁴

Διενεργήθηκε επίσης επισκόπηση σχετικά με τις επιπτώσεις στις θαλάσσιες οδούς από την Ευρώπη προς την Κίνα και από την Ευρώπη προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ). Η κυκλοφορία από την Κίνα προς την Ευρώπη χαρακτηριζόταν από μείωση του αριθμού των ελλιμενισμών πλοίων ήδη από το 2016, ενώ το 2019 είχε ήδη μειωθεί κατά 34%. Το 2020, κατά πάσα πιθανότητα λόγω της πανδημίας COVID-19, η μείωση αυτή ανήλθε στο 62% σε σύγκριση με το 2016. Όσον αφορά την αντίστροφη κατεύθυνση, από την Ευρώπη προς την Κίνα, οι μειώσεις αυτές διαμορφώθηκαν στο -26% από το 2016 έως το 2019 και στο -65% από το 2016 έως το 2020.

Ανάλογη ήταν η εικόνα όσον αφορά τους ελλιμενισμούς πλοίων που ταξιδεύουν προς και από τις ΗΠΑ, τον σημαντικότερο προορισμό προϊόντων που εξάγονται από την ΕΕ⁵. Ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων που δραστηριοποιούνται μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ είναι σημαντικά μικρότερος σε σύγκριση με τον αριθμό των αντίστοιχων ελλιμενισμών πλοίων που δραστηριοποιούνται μεταξύ ΕΕ και Κίνας. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι όγκοι των συναλλαγών, ιδίως δε η συνολική αξία των προϊόντων, είναι χαμηλότεροι ή υψηλότεροι όταν συγκρίνονται οι εμπορικές συναλλαγές προς/από τις ΗΠΑ και προς/από την Κίνα. Μεταξύ των ετών 2016 και 2019 παρατηρήθηκε μείωση του ελλιμενισμού πλοίων που δραστηριοποιούνταν μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης κατά 31%, η οποία ανήλθε το 2020 στο 58%. Οι μειώσεις αυτές είναι ακόμη πιο αντιπροσωπευτικές αναφορικά με την αντίθετη κατεύθυνση, δηλαδή από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ, όπου οι ελλιμενισμοί πλοίων μειώθηκαν κατά 55% μεταξύ των ετών 2016 και 2019 και κατά 70% το 2020.

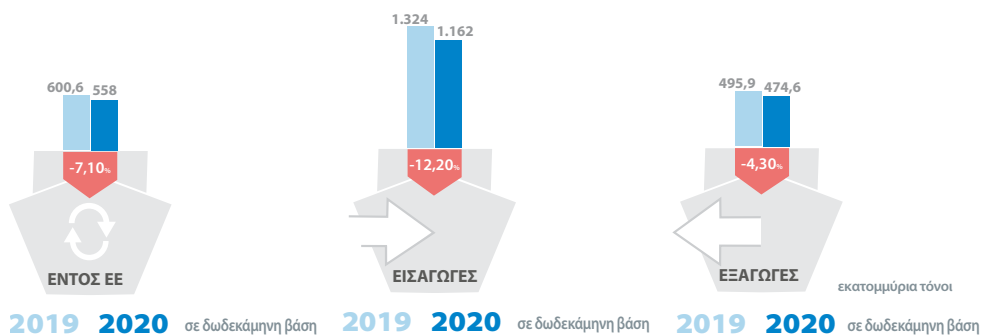
Από την περαιτέρω ανάλυση του συνολικού νεκρού βάρους του πλοίου σε αυτά τα ταξίδια προκύπτει μια τάση μείωσης του νεκρού βάρους του πλοίου (DWT) ανάλογη με αυτήν που παρατηρείται σε σχέση με τον αριθμό των ελλιμενισμών. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία δείχνουν ότι η άμεση ανταλλαγή προϊόντων μέσω θαλάσσιων οδών μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ και Ευρώπης και Κίνας έχει μειωθεί από το 2016, ενώ η μεγαλύτερη μείωση καταγράφηκε το 2020.

4 Πηγή: Clarksons Research. Βάσει των στοιχείων των τελωνειακών αρχών της ΕΕ έως και τον Δεκέμβριο του 2020. Με βάση την ΕΕ-28, χωρίς να περιλαμβάνονται η Νορβηγία και η Ισλανδία. Μηνιαίος δείκτης ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου που διεξάγεται διά θαλάσσης, ο οποίος δημοσιεύεται στη βάση δεδομένων για το παγκόσμιο εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης, στοιχεία Φεβρουαρίου 2021

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



ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΕΚΤΟΣ ΕΕ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΤΑΙ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑ



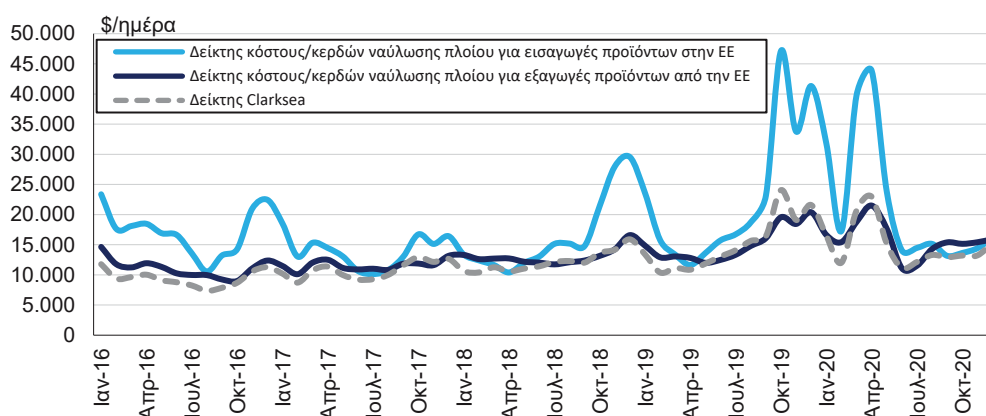
Εμπορεύμα	2019	2020	Αλλαγή (%)	2019	2020	Αλλαγή (%)	2019	2020	Αλλαγή (%)
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	99,4	85,6	-13,9%	581	495,4	-14,7%	125,8	97,8	-22,2%
ΑΕΡΙΟ	4,3	4,3	0,6%	83,8	78,2	-6,70%	2,3	2	-11,5%
ΧΗΜΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	35	34,3	-2,10%	42,3	39,9	-5,70%	18,2	19,3	6,00%
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	191	178,7	-6,50%	415,1	353,8	-14,8%	158,2	168,4	6,40%
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	215,6	204,9	-5,00%	166	160,1	-3,60%	161,5	157,4	-2,50%
ΦΟΡΤΙΑ ΨΥΓΕΙΟΥ	39,8	38,3	-3,90%	29,3	29,7	1,50%	19	19,9	4,90%
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ & ΟΧΗΜΑΤΑ	15,4	11,9	-23,0%	6,6	5,2	-22,3%	10,9	9,8	-10,7%

Διάγραμμα 3 Ενδοκοινοτικό εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης και εξωτερικό εμπόριο που διεξάγεται διά θαλάσσης (εισαγωγές και εξαγωγές) ανά εμπόρευμα, εκατομμύρια τόνοι⁶

⁶ Πηγή: Clarksons Research. Βάσει των στοιχείων των τελωνειακών αρχών της ΕΕ έως και τον Δεκέμβριο του 2020. Με βάση την ΕΕ-28, χωρίς να περιλαμβάνονται η Νορβηγία και η Ισλανδία. Εκτιμήσεις σχετικά με τα δεδομένα του παγκόσμιου εμπορίου που διεξάγεται διά θαλάσσης, Φεβρουάριος 2021

5. ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑ, ΜΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ «ΑΝΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗΣ» ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΟΥ & ΚΕΡΔΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

Οι παγκόσμιες αγορές φορτίων και ναύλων βίωσαν έντονη μεταβλητότητα και διατάραξη καθ' όλη τη διάρκεια του 2020 λόγω του επιπτώσεων της νόσου COVID-19. Παρά τη σημαντική διατάραξη, ο παγκόσμιος διατομεακός δείκτης ClarkSea (ο οποίος παρουσιάζει τις μεταβολές όσον αφορά το μέσο κόστος/τα κέρδη των ναυλώσεων σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς με σημαντικούς «όγκους») κατέδειξε κατά μέσο όρο πτώση μόλις 2% σε δωδεκάμηνη βάση για το 2020, είναι δε χαρακτηριστικό ότι, παρά τη σημαντική διακύμανση και την αξιοσημείωτη πολυπλοκότητα που καταγράφηκε σε διάφορους επιμέρους τομείς, πολλοί τομείς επέδειξαν κατά τη διάρκεια του έτους «ανοδική διατάραξη». Ειδικότερα, το πρώτο εξάμηνο του 2020 υπήρξε, σύμφωνα με τον δείκτη ClarkSea, το καλύτερο εξάμηνο της δεκαετίας, καθώς τα κέρδη διαμορφώθηκαν κατά μέσο όρο στα 16.373 δολάρια ΗΠΑ / ημέρα, αν και κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους ο δείκτης υποχώρησε στα 13.304 δολάρια ΗΠΑ / ημέρα. Η «κορύφωση» του πρώτου εξαμήνου οφείλεται εν γένει στην αύξηση της ζήτησης για χρήση δεξαμενόπλοιων ως μέσων «πλωτής αποθήκευσης», καθώς οι σχετικοί με τη νόσο COVID-19 περιορισμοί της κυκλοφορίας είχαν ως αποτέλεσμα την ταχεία αύξηση των πετρελαϊκών πλεονασμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και των τιμών του πετρελαίου στο πλαίσιο των προθεσμιακών συναλλαγών.



Διάγραμμα 4: Δείκτες κόστους/κερδών ναύλωσης πλοίου εκτός ΕΕ⁷

Οι τάσεις που επικράτησαν στη ναυτιλιακή αγορά της ΕΕ συμβάδισαν σε μεγάλο βαθμό με τις παγκόσμιες τάσεις. Κατά τη διάρκεια του 2020 ο δείκτης κερδών πλοίου από εισαγωγές από χώρες εκτός ΕΕ διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο στα 21.470 δολάρια ΗΠΑ/ημέρα, παρουσιάζοντας μείωση μόλις 6% σε σχέση με τον μέσο όρο του 2019, παρότι εντός του έτους σημειώθηκε σημαντική διακύμανση. Ο δείκτης κερδών σκάφους από εισαγωγές από χώρες εκτός ΕΕ κορυφώθηκε (σε μηνιαία βάση) στα 43.876 δολάρια ΗΠΑ/ημέρα τον Απρίλιο, ενώ κατά μέσο όρο διαμορφώθηκε στα 28.439 δολάρια ΗΠΑ/ημέρα το πρώτο εξάμηνο του 2020, υποστηριζόμενος από την «κορύφωση» της σχέσης κόστους/κερδών του τομέα των δεξαμενόπλοιων, προτού μειωθεί το δεύτερο εξάμηνο του 2020 κατά μέσο όρο στα 14.506 δολάρια ΗΠΑ/ημέρα, σημειώνοντας πτώση της τάξης του 49% το πρώτο εξάμηνο του έτους, καθώς οι αγορές δεξαμενόπλοιων κατέρρευσαν παρά τις σημαντικές αυξήσεις της σχέσης κόστους/κερδών που κατέγραψαν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου κατά τη διάρκεια του έτους.

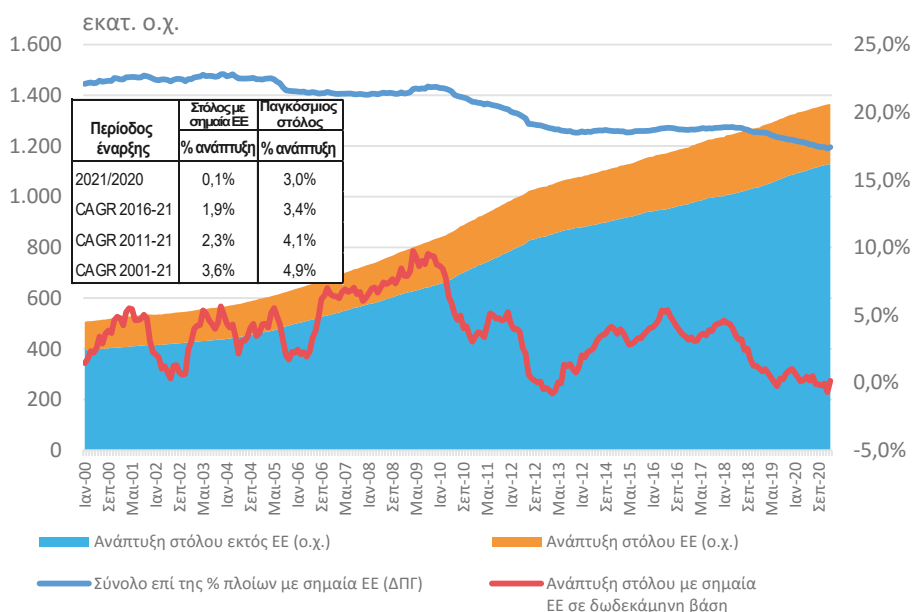
Ο δείκτης εξαγωγών από χώρες εκτός της ΕΕ διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο στα 15.732 δολάρια ΗΠΑ, σημειώνοντας άνοδο 4% και 18% κατά μέσο όρο σε σχέση με την περίοδο 2016-2020, παρά τον αντίκτυπο της νόσου COVID-19. Ωστόσο, το δεύτερο εξάμηνο του 2020 παρουσίασε πτώση, καθώς ο δείκτης κόστους/κερδών ναυλώσεων πλοίων για εξαγωγές από χώρες εκτός ΕΕ μειώθηκε κατά 13%, διαμορφούμενος στα 14.615 δολάρια ΗΠΑ/ημέρα έναντι 16.849 δολαρίων/ημέρα το πρώτο εξάμηνο του έτους, μολονότι και στην περίπτωση αυτή σημειώθηκε σημαντική άνοδος της ζήτησης στους τομείς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς φυσικού αερίου στα τέλη του 2020.

7 Πηγή: Clarksons Research



6. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΝΟΣΟΥ COVID-19 ΣΤΗ ΣΗΜΑΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ & ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: ΟΙ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Στα τέλη του 2020, ο στόλος με σημαία της ΕΕ-28 αριθμούσε συνολικά 9.177 πλοία με συνδυασμένη ο.χ. 238 εκατομμυρίων τόνων, αντιπροσωπεύοντας το 17% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Η ολική χωρητικότητα του στόλου της ΕΕ-28 αυξήθηκε μόλις κατά 0,1% το 2020, ποσοστό που υπολείπεται σημαντικά της αύξησης της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατά 3%. Το γεγονός αυτό εκτιμάται ότι αποτελεί συνέχεια των τάσεων που παρατηρήθηκαν πριν από την πανδημία της COVID-19 με τον σύνθετο ρυθμό ετήσιας ανάπτυξης (CAGR) να διαμορφώνεται στο 1,9% έναντι 3,4% του παγκόσμιου στόλου. Σε γενικές γραμμές, ο στόλος με σημαία της ΕΕ παρουσιάζει υψηλό ποσοστό εκπροσώπησης στον τομέα των πλοίων γογο (το 58% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων γογο φέρει σημαία χώρας μέλους της ΕΕ) και των επιβατηγών πλοίων (το 40% της χωρητικότητας των πλοίων κρουαζιέρας και των οχηματαγωγών που εκτελούν δρομολόγια πορθμείου φέρει σημαία της ΕΕ-28), λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της ΕΕ και των πολλών νησιών που παρεμβάλλονται μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, όμως το 76% της χωρητικότητας του στόλου εξακολουθεί να καταλαμβάνεται από τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

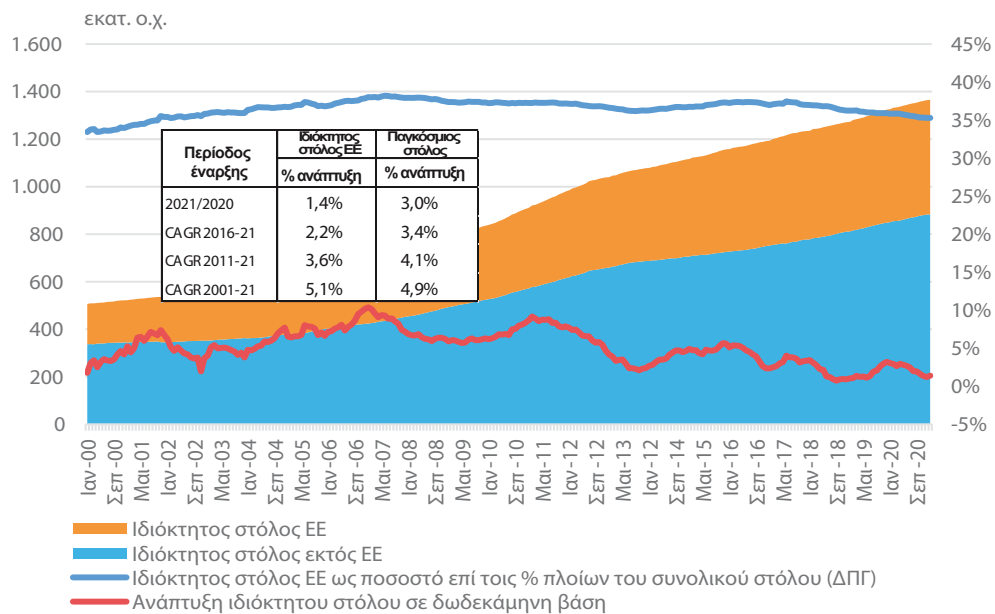


Διάγραμμα 5: Μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του στόλου που φέρει σημαία κράτους μέλους της ΕΕ⁸

8 Πηγή: Clarksons Research

Στα τέλη του 2020, ο στόλος που κατείχαν πλοιοκτήτες με έδρα στην ΕΕ αριθμούσε 15.355 πλοία με συνδυασμένη ο.χ. 482 εκατομμυρίων τόνων ή 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Παρόμοια με τον στόλο που φέρει σημαία της ΕΕ-28, η ανάπτυξη του ιδιόκτητου στόλου της ΕΕ-28 παρουσίασε πτωτικές τάσεις σε σχέση με την παγκόσμια ανάπτυξη, με αποτέλεσμα το 2020 ο ιδιόκτητος στόλος της ΕΕ-28 να παρουσιάσει ρυθμό ανάπτυξης 1,4%, έναντι 3,0% του παγκόσμιου στόλου. Ωστόσο, η ανάπτυξη του στόλου παρουσίασε διακυμάνσεις μεταξύ των κρατών μελών, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν, αφενός, από την ισχυρή πρόσφατη και ιστορική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου (του μεγαλύτερου πλοιοκτήτη) και, αφετέρου, από τη μακροχρόνια μείωση του γερμανόκτητου στόλου, του δεύτερου μεγαλύτερου εθνικού στόλου στην ΕΕ. Το βιβλίο παραγγελιών της ΕΕ-28 (σύνολο των εκκρεμών παραγγελιών ναυπήγησης πλοίων) διαμορφώθηκε στο 5,9% της χωρητικότητας του στόλου στα τέλη του 2020, έναντι 8,5% του παγκόσμιου στόλου.

Με την εξαίρεση των πορθμείων, οι ιδιόκτητοι στόλοι με σημαία της ΕΕ-28 δραστηριοποιούνται εν γένει σε διεθνείς εμπορικές οδούς και, ως εκ τούτου, παρουσιάζουν έκθεση στις διεθνείς αγορές φορτίων και ναύλων. Από την ανάλυση των κινήσεων των πλοίων προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια του 2020 το 87% της χωρητικότητας με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ και το 92% της χωρητικότητας υπό την κυριότητα κράτους μέλους της ΕΕ δραστηριοποιείτο διεθνώς με ελάχιστες διακυμάνσεις όσον αφορά τα πρότυπα ανάπτυξης πριν και μετά την εμφάνιση της νόσου COVID-19. Ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων με σημαία/υπό την κυριότητα της ΕΕ-28 μειώθηκε κατά 13%/12% κατά τη διάρκεια του 2020, έναντι 8% του παγκόσμιου στόλου, η διαφορά δε αυτή αντικατοπτρίζει το μεγαλύτερο μερίδιο που κατέχει ο στόλος με σημαία και ο στόλος υπό την κυριότητα της ΕΕ-28 στη χωρητικότητα του τομέα των πλοίων κρουαζιέρας και του τομέα των πορθμείων.



Διάγραμμα 6: Μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του στόλου υπό την κυριότητα κρατών μελών της ΕΕ⁹.

Η εξέταση της δραστηριότητας σε επίπεδο μεμονωμένου πλοίου καθιστά επίσης δυνατή την εξέταση του άμεσου αντίκτυπου της νόσου COVID-19 όσον αφορά την κατάσταση διακοπής της δραστηριότητας του πλοίου. Στο στάδιο κορύφωσης της πανδημίας, κατά τη διάρκεια του πρώτου κύματος των εθνικών μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας, το 9% της χωρητικότητας του στόλου με σημαία της ΕΕ-28 παρέμεινε σε κατάσταση αδράνειας (Ιούνιος 2020), έναντι μόλις του 3% στις αρχές του 2020. Παρομοίως, το 6,5% του ιδιόκτητου στόλου της ΕΕ-28 τελούσε σε κατάσταση αδράνειας στα τέλη Ιουνίου 2020, ποσοστό σχεδόν διπλάσιο έναντι εκείνου που καταγράφηκε στις αρχές του έτους.

9 Πηγή: Clarksons Research. Σημείωση: ΔΠΓ: Δεξιά πλευρά γραφήματος



7. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ:

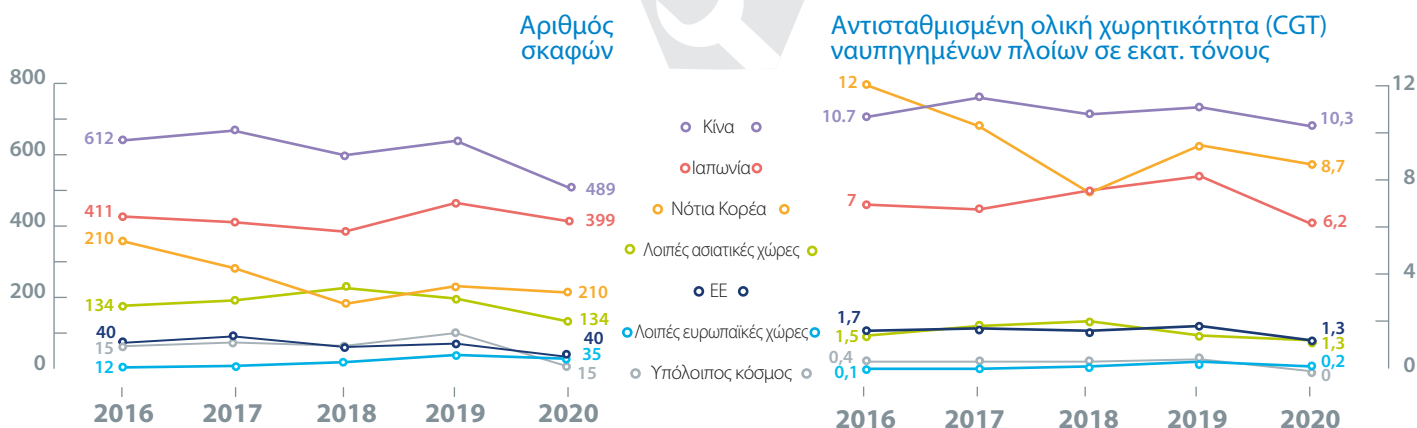
Η ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗ

Σε παγκόσμιο επίπεδο η πανδημία οδήγησε σε ένα έτος γεμάτο προκλήσεις, καθώς οι παραγγελίες νέων σκαφών μειώθηκαν πάνω από 30% (μείωση οφειλόμενη εν μέρει και στις αβεβαιότητες που προκάλεσε η «πράσινη» τεχνολογία) και μολονότι η διαχείριση της ικανότητας του στόλου κυμάνθηκε σε σχετικώς ικανοποιητικό επίπεδο, στο 85% των επιπέδων του 2019. Ωστόσο, η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ υπέστη βαρύ πλήγμα λόγω της επικέντρωσής της στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων.

Τα ναυπηγεία της ΕΕ κατείχαν στην παγκόσμια αγορά μερίδιο της τάξης του 4,6% των νεότευκτων πλοίων το 2020 κατά CGT (αντισταθμισμένη ολική χωρητικότητα, μονάδα μέτρησης της ναυπηγικής δραστηριότητας), έναντι 5,7% το 2019. Η μείωση της δραστηριότητας το 2020 συνδέεται εν μέρει με την πτώση του ποσοστού παραδόσεων κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες μειώθηκαν κατά 34% με βάση την ο.χ. του 2020 (έναντι πτώσης 15% παγκοσμίως για όλους τους τύπους πλοίων), ενώ οι νέες παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων μειώθηκαν κατά 98% έναντι του 2019 (34% παγκοσμίως). Πριν από την πανδημία, ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιαζόταν ως ευρωπαϊκή επιτυχία, καθώς τα ναυπηγεία της ΕΕ κατείχαν μερίδιο αγοράς >90%. Στα ναυπηγεία της ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων αυτών της Νορβηγίας και της Ισλανδίας) είχαν παραγγελθεί 94 κρουαζιερόπλοια (επί συνόλου 182 σκαφών) στα τέλη του 2020, η δε συνολική αξία των νεότευκτων πλοίων ανερχόταν σε 60 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

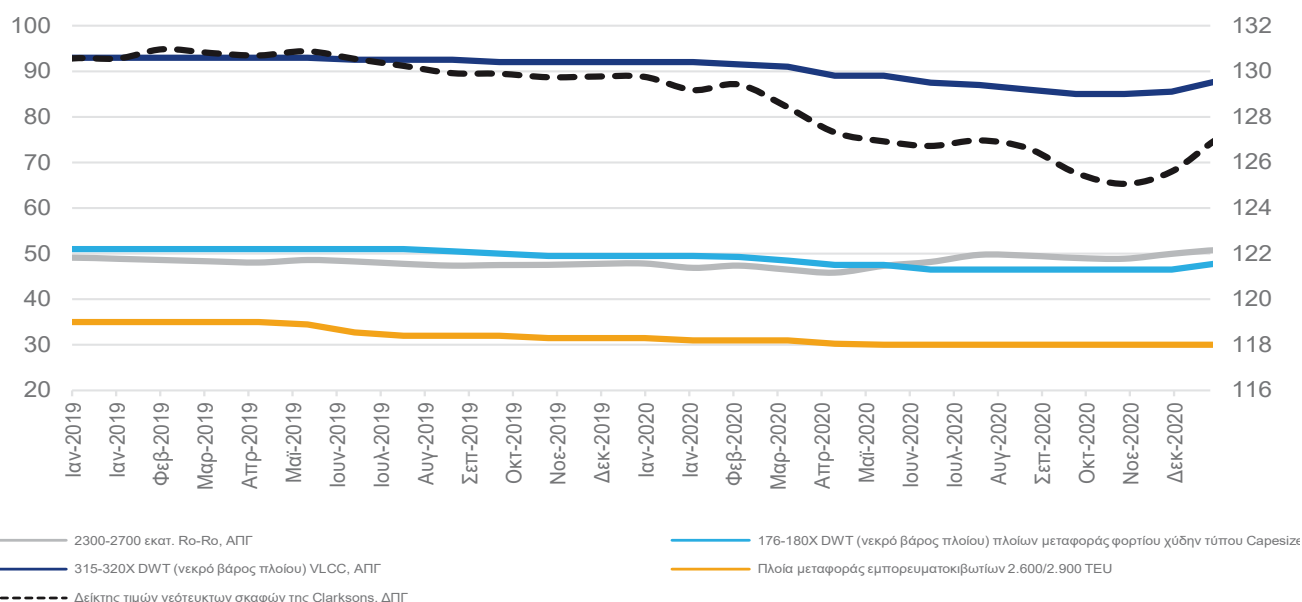
ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ/ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ



Διάγραμμα 7: Ετήσιες παραδόσεις πλοίων ανά χώρα/περίφερεια ναυπήγησης¹⁰

¹⁰ Πηγή: Clarksons Research

Η δραστηριότητα ανακύκλωσης πλοίων παρέμεινε σε σχετικά χαμηλά επίπεδα το 2020 έναντι των τελευταίων ετών. Μετά την εξάπλωση της πανδημίας της COVID-19, ορισμένοι παρατηρητές των εξελίξεων στον τομέα της ναυτιλίας ανέμεναν την πώληση μεγάλου αριθμού πλοίων προς ανακύκλωση κατά τη διάρκεια του 2020. Ωστόσο, από την άποψη της ο.χ., το 2020 καταγράφηκε ο δεύτερος χαμηλότερος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης από την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης, μολονότι υποστηρίζεται ότι οι επιπτώσεις της πανδημίας στις ναυτιλιακές αγορές δεν υπήρξαν τόσο καταστροφικές όσο αρχικώς αναμενόταν, οι δε ευρείς περιορισμοί που επιβλήθηκαν λόγω της νόσου COVID-19 περιόρισαν τις δραστηριότητες ανακύκλωσης στα ναυπηγεία. Επί του συνόλου των εμπορικών τομέων, το 2020 πωλήθηκε ο.χ. 17,4 εκατομμυρίων τόνων προς διάλυση (0,1 εκατομμύρια τόνοι ο.χ. στην ΕΕ). Η προτεραιότητα της «πράσινης ανακύκλωσης» εξακολούθησε να ενισχύεται μετά τη θέσπιση του κανονισμού της ΕΕ για την ανακύκλωση των πλοίων στις αρχές του 2019. Κατά τη διάρκεια του 2020 αναφέρεται ότι πωλήθηκε πρωτοφανής ο.χ. 1,6 εκατομμυρίων τόνων προς διάλυση από τουρκικές επιχειρήσεις ανακύκλωσης, καθώς πολλοί πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με σημαία ΕΕ-28 επέλεξαν την ανακύκλωση σε «εγκεκριμένα ναυπηγεία» συμμορφούμενοι προς τον κανονισμό της ΕΕ για την ανακύκλωση των πλοίων. Ωστόσο, η πλειονότητα των δραστηριοτήτων ανακύκλωσης πραγματοποιείται στην ινδική χερσόνησο, όπου καμία εγκατάσταση διάλυσης πλοίων δεν έχει εγκριθεί μέχρι τούδε από την ΕΕ.



Διάγραμμα 8: Τιμές νεότευκτων πλοίων σε μηνιαία βάση (επιλεγμένοι τομείς & δείκτης Clarksons)¹¹

Η δραστηριότητα επισκευής πλοίων παρέμεινε σχετικά σταθερή το 2020, μολονότι υπέστη κάποια οφειλόμενη στη νόσο COVID-19 διατάραξη κατά το δεύτερο τρίμηνο του έτους. Τα ναυπηγεία της ΕΕ κατέχουν μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς (17% της δραστηριότητας στο διάστημα 2019-2020) στον τομέα της επισκευής πλοίων έναντι του τομέα της ναυπήγησης (~5%). Το 2020 μέρος των εργασιών επισκευής πλοίων στα ναυπηγεία της ΕΕ υπέστη τις επιπτώσεις της διατάραξης / του κλεισίματος ναυπηγείων και των αναβολών της διεξαγωγής ειδικής έρευνας που προκάλεσε η έξαρση της νόσου COVID-19, οι οποίες κορυφώθηκαν το δεύτερο τρίμηνο του 2020 όταν η δραστηριότητα σημείωσε πτώση σχεδόν 10%.

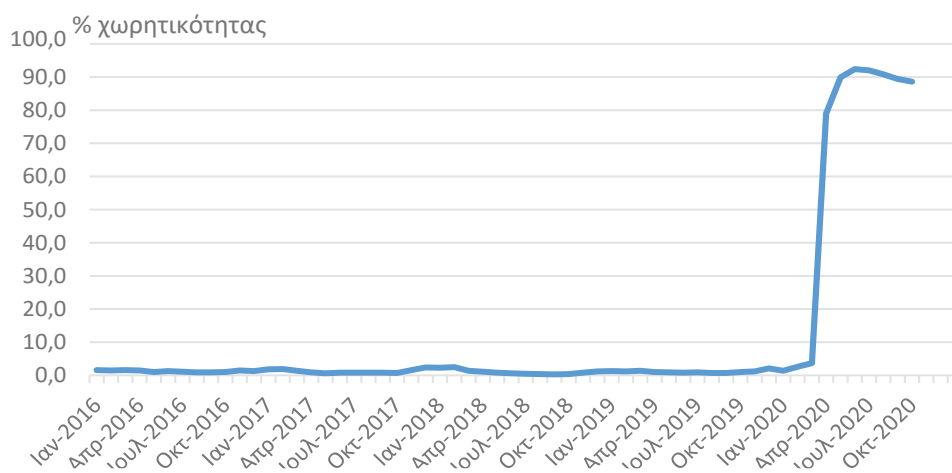
¹¹ Πηγή: Clarksons Research. Ο δείκτης τιμών νεότευκτων σκαφών της Clarksons περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα τιμών που καλύπτει τους τομείς των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, των δεξαμενόπλοιων, των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς φυσικού αερίου και των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, με βάση το νεκρό βάρος του πλοίου (dwt). Ιανουάριος 1988=100.



8. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ & ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ: ΣΟΒΑΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ, ΣΟΒΑΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΙΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗ

Πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19, η παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας διερχόταν φάση σημαντικής ανάπτυξης, καθώς παρείχε υπηρεσίες σε σχεδόν 30 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, ο δε στόλος των κρουαζιερόπλοιων αναπτυσσόταν με κινητήριο μοχλό ένα πρωτοφανές πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων, κυρίως σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η Ευρώπη κατέχει σχεδόν το 25% της αγοράς της κρουαζιέρας με 7,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2019 έναντι πέντε εκατομμυρίων επιβατών δέκα χρόνια νωρίτερα. Με βάση τον αριθμό των ελλιμενισμών πλοίων, η δραστηριότητα των κρουαζιερόπλοιων στην ΕΕ σημείωσε πτώση σχεδόν 85% κατά τη διάρκεια του 2020 και πάνω από 90% το δεύτερο τρίμηνο λόγω της νόσου COVID-19, ενώ το 90% του στόλου τέθηκε σε αδράνεια (παρά την αύξηση των ενεργών πλοίων κατά 2% στην αρχή του έτους, ο αριθμός των πλοίων που τέθηκαν σε αδράνεια ξεπέρασε το 88% στο τέλος του 2020), οι δε πιθανότητες ανάκαμψης εξακολουθούν να είναι πολύ περιορισμένες. Σχεδόν το 30% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων φέρει σημαία της ΕΕ-28 (το 27% αν αφαιρεθεί το Ηνωμένο Βασίλειο) και σχεδόν το 18% αυτών ανήκει σε εταιρίες της ΕΕ (με κριτήριο την εθνικότητα της μητρικής εταιρίας του ομίλου).

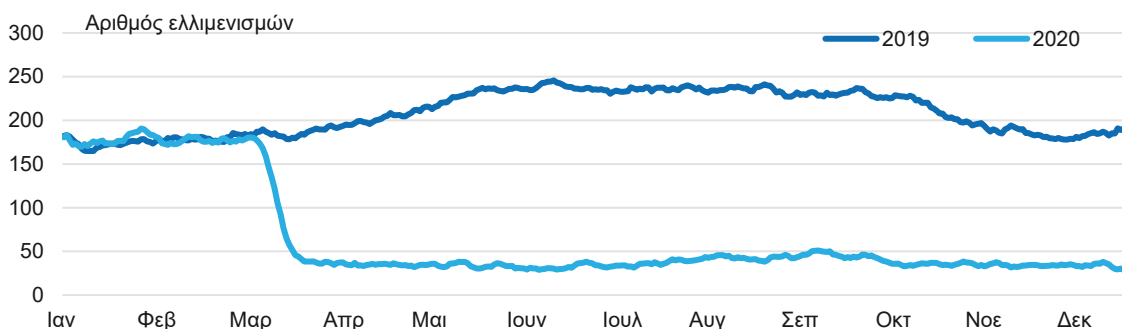
Η πανδημία της νόσου COVID-19 προκάλεσε πρωτοφανή διατάραξη στην παγκόσμια αγορά πορθμείων, η οποία όμως δεν υπήρξε εξίσου σοβαρή με αυτήν του τομέα της κρουαζιέρας και παρουσίασε νωρίτερα κάποιες πρώτες ενδείξεις ανάκαμψης. Οι πλοιοκτήτες και οι σημαίες των μελών της ΕΕ-28 υπερεκπροσωπούνται καταλαμβάνοντας σχεδόν το 50% της χωρητικότητας των πορθμείων παγκοσμίως. Η δραστηριότητα των πορθμείων της ΕΕ με βάση τον αριθμό των ελλιμενισμών μειώθηκε κατά 19% το 2020, όμως η διατάραξη κορυφώθηκε με πτώση κατά 36% σε δωδεκάμηνη βάση το δεύτερο τρίμηνο και βελτιώθηκε με πτώση κατά 10% το τέταρτο τρίμηνο.



Διάγραμμα 9: Αδρανής χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων ως ποσοστό του στόλου¹²

12 Πηγή: Clarksons Research.

Τα πλοία μεταφοράς επιβατών (κρουαζιερόπλοια, επιβατηγά πλοία και γογο/επιβατηγά) επλήγησαν περισσότερο από κάθε άλλον τύπο πλοίων από την πανδημία. Η έκθεση δείχνει ότι ο αριθμός των επιβαινόντων στα κρουαζιερόπλοια άρχισε να μειώνεται σταδιακά από το δεύτερο τρίμηνο του 2020 και παρέμεινε σε πολύ χαμηλό επίπεδο, επρόκειτο δε κυρίως για μέλη του πληρώματος που παρέμεναν επί των πλοίων. Όλες οι μεγάλες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων ανέστειλαν τα δρομολόγια τους από τα μέσα Μαρτίου καθώς η έξαρση του κορωνοϊού αποκτούσε ολοένα μεγαλύτερες διαστάσεις, ενώ ορισμένες επανεκκίνησαν τις δραστηριότητές τους με περιορισμένο αριθμό πλοίων και σε συγκεκριμένες περιοχές.



Διάγραμμα 10: Ελλιμενισμοί κρουαζιερόπλοιων σε παγκόσμιο επίπεδο, 2019-2020, κινητός μέσος όρος 7 ημερών¹³

Η παρούσα έκθεση επιβεβαιώνει ότι ο τομέας της κρουαζιέρας και ο τομέας της εν γένει μεταφοράς επιβατών αποτελούν τους τομείς που επλήγησαν βαρύτερα από τη νόσο COVID-19. Οι υπόλοιποι τομείς επλήγησαν επίσης, όμως σε γενικές γραμμές το εμπόριο δεν διακόπηκε. Παρά τις δυσχέρειες, οι εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι λιμενικές δραστηριότητες και οι δραστηριότητες των υπόλοιπων τομέων των θαλάσσιων μεταφορών συνεχίστηκαν, διασφαλίζοντας την κυκλοφορία των προϊόντων και αποδεικνύοντας τη στρατηγική σημασία του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών για τους πολίτες.

9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Δραστηριότητες επιθεώρησης στο πλαίσιο ελέγχου από το κράτος λιμένα (ΕΚΛ) των χωρών της ΕΕ που αποτελούν μέρη του ΜΣ των Παρισίων και από τα μέλη του ΜΣ του Τόκιο κατά την περίοδο μεταξύ των ετών 2016-2020 δείχνουν ότι υπήρξε σοβαρός αντίκτυπος στον αριθμό των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Ωστόσο, το τρίτο και το τέταρτο τρίμηνο οι επιθεωρήσεις των σκαφών με σημαία της ΕΕ-28 σχεδόν επέστρεψαν σε κανονικά επίπεδα. Ταυτόχρονα, επισημαίνεται ότι ο αριθμός των απαγορεύσεων απόπλου πλοίων δεν σημείωσε μείωση κατά τη διάρκεια του 2020, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το ποσοστό των επιθεωρήσεων που κατέληξαν στην έκδοση διαταγής απαγόρευσης απόπλου. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να εκληφθεί ως απόδειξη αύξησης του αριθμού των διαπιστωθεισών παραβάσεων διατάξεων των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων.

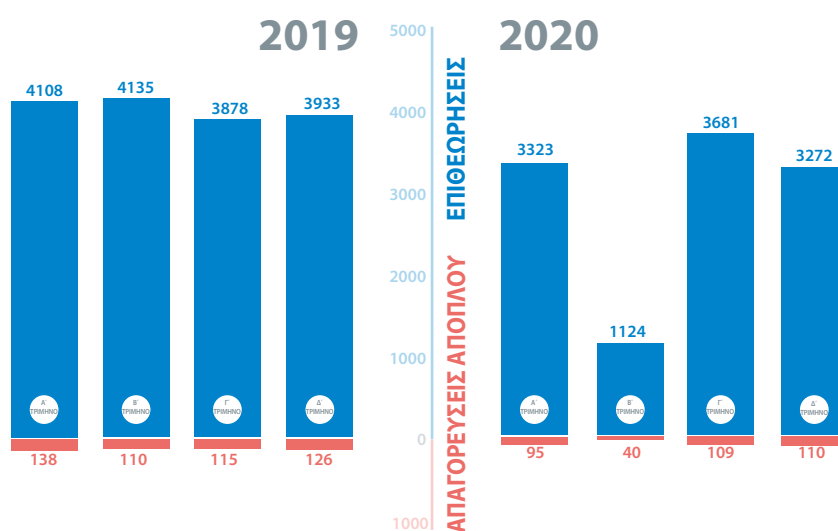
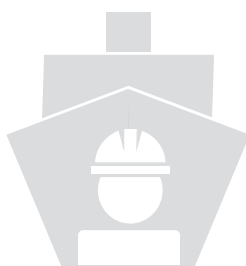
Ο αριθμός των επιθεωρήσεων που οδήγησαν στην έκδοση διαταγών απαγόρευσης απόπλου και διενεργήθηκαν από κράτη μέλη της ΕΕ που αποτελούν μέρη του ΜΣ των Παρισίων παρέμεινε σχετικά σταθερός κατά την τελευταία πενταετία, μολονότι η μακροπρόθεσμη τάση όσον αφορά τα πλοία με σημαία της ΕΕ-28 είναι αρνητική. Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση του αριθμού των απαγορεύσεων απόπλου κατά τη διάρκεια του 2020, η οποία αύξηση δεν ισχύει και για τα πλοία που δεν έφεραν σημαία της ΕΕ-28 κατά την περίοδο της επιθεώρησης. Ωστόσο, ακόμη και κατά την περίοδο της ύφεσης εντός του 2020, τα πλοία με σημαία της ΕΕ-28 εξακολούθησαν να σημειώνουν καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τα πλοία άλλης σημαίας.

¹³ Πηγή: Clarksons Research. Στοιχεία για τους ελλιμενισμούς πλοίων βάσει των στοιχείων για τις κινήσεις των πλοίων. Η βάση δεδομένων για τους ελλιμενισμούς πλοίων καλύπτει όλα τα συμβάντα που αφορούν τον κατάπλου και τον απόπλου σε συγκεκριμένο λιμένα, εξαιρουμένων των συμβάντων στο πλαίσιο των οποίων το πλοίο δεν καταγράφεται ως κινούμενο με ταχύτητα μικρότερη του ενός κόμβου, περιλαμβάνει δε συνδυαστικά στοιχεία που αφορούν διαδοχικά συμβάντα εντός της καθορισμένης ζώνης του ίδιου λιμένα ή εντός της ίδιας ημέρας (τα οποία αφορούν πλοία συγκεκριμένων τομέων). Ελλιμενισμοί πλοίων με βάση την ημερομηνία εισόδου σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

Από την ανάλυση αυτή προκύπτει σαφώς ότι η πανδημία περιόρισε επίσης σοβαρά τις ευκαιρίες διεξαγωγής επιθεωρήσεων στο πλαίσιο ελέγχου από τις ναυτιλιακές αρχές του κράτους λιμένα της περιοχής που καλύπτει το ΜΣ του Τόκιο. Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης το γεγονός ότι ο αριθμός των επιθεωρήσεων επηρεάστηκε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι μόνον κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2020, όπως συνέβη στην ΕΕ.

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι, αντίθετα με ό,τι συνέβη στην ΕΕ, οι επιθεωρήσεις που οδήγησαν στην έκδοση διαταγής απαγόρευσης απόπλου πλοίων με σημαία της ΕΕ-28 μειώθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια του 2020. Συνολικά, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που οδήγησαν στην έκδοση διαταγής απαγόρευσης απόπλου είναι αρκετά χαμηλός σε σύγκριση με ανάλογα στοιχεία που αφορούν κράτη λιμένα της ΕΕ (1,5% των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΜΣ του Τόκιο έναντι 3% των επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων που διεξήχθησαν από κράτη μέλη της ΕΕ).

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΕ



Διάγραμμα 11: Επιθεωρήσεις κράτους λιμένα και απαγορεύσεις απόπλου στην ΕΕ

Η προσπάθεια διεξαγωγής επιθεώρησης στο πλαίσιο ελέγχου από το κράτος λιμένα ρυθμίζεται βάσει του «αναλογούντος αριθμού επιθεωρήσεων» και της «υποχρέωσης ετήσιων επιθεωρήσεων» που προβλέπονται στην οδηγία 2009/16 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η υποχρέωση συμφωνείται σε ετήσια βάση, τα δε κράτη συμμορφώνονται προς τον καθορισμένο στόχο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το δεύτερο τρίμηνο του 2020 πολλές εθνικές υγειονομικές αρχές απαγόρευαν την εκτέλεση επιθεωρήσεων, με αποτέλεσμα να μειωθεί σοβαρά ο συνολικός αριθμός τους. Το τρίτο τρίμηνο η απαγόρευση ήρθε εν μέρει και αρκετά κράτη μέλη άρχισαν και πάλι να εκτελούν επιθεωρήσεις, ακόμη και πέραν της αρχικής συμφωνηθείσας υποχρέωσης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η συνολική προσπάθεια να κυμανθεί σχεδόν στα ίδια επίπεδα, όμως με διαφορετική κατανομή των επιθεωρήσεων μεταξύ των κρατών μελών. Το τέταρτο τρίμηνο σηματοδότησε την επανέναρξη των επιθεωρήσεων σε όλα τα κράτη μέλη, ο δε αριθμός τους επανήλθε σχεδόν στα προ της πανδημίας επίπεδα. Εντούτοις, ο αντίκτυπος εξακολούθησε να είναι σημαντικός ακόμη και στα τέλη του 2020.



Οι πληροφορίες σχετικά με τα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά και πιστοποιητικά κλάσης που εκδίδονται από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς σύμφωνα με τον κανονισμό 2009/391 (ΕΕ) σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων αποθηκεύονται στις εφαρμογές του EMSA και αναλύονται. Τα στοιχεία δείχνουν ότι το 2020 η έκδοση νέων πιστοποιητικών κλάσης χαρακτηρίστηκε από σταθερότητα, επισημαίνεται δε ότι τα πιστοποιητικά κλάσης πιστοποιούν την ολοκλήρωση ή την ανανέωση των (ειδικών) ελέγχων. Αυτό σημαίνει ότι οι εν λόγω δραστηριότητες δεν επλήγησαν υπερβολικά από την πανδημία. Ωστόσο, το τελευταίο τρίμηνο του 2020 παρατηρήθηκε μείωση του αριθμού των πλοίων για τα οποία εκδόθηκε νέο πιστοποιητικό κλάσης. Το φαινόμενο αυτό ενδεχομένως οφείλεται στον ισχυρότερο αντίκτυπο που είχε η πανδημία σε παγκόσμιο επίπεδο ή στο γεγονός ότι η σχετική εργασία είχε εκτελεστεί σε προγενέστερο χρονικό σημείο κατά τη διάρκεια του έτους.



Ο EMSA εξέτασε επίσης τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα τα οποία εμπήκουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/18/ΕΚ και αναφέρθηκαν στη βάση δεδομένων EMCIP στο διάστημα μεταξύ των ετών 2016-2020. Από τα στοιχεία της βάσης δεδομένων EMCIP προκύπτει μείωση του συνολικού αριθμού ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων το 2020 σε σύγκριση με τον μέσο όρο της περιόδου 2016-2020. Η μείωση αυτή δεν φαίνεται να είναι ομοιόμορφη σε όλους τους τύπους πλοίων, πιθανώς λόγω των διαφορετικών τύπων υπηρεσιών που παρέχουν και των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνουν. Υπό το πρίσμα αυτό, τα επιβατηγά πλοία καταγράφουν τη μεγαλύτερη μείωση του αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία εξηγείται, ενδεχομένως, από την ευρεία αναστολή των δραστηριοτήτων των κρουαζιερόπλοιων. Η μείωση στα φορτηγά πλοία φαίνεται ότι υπήρξε πιο έντονη κατά το τρίτο και το τέταρτο τρίμηνο. Ο αριθμός των ναυτικών ατυχημάτων μεταξύ των αλιευτικών σκαφών σημείωσε απότομη αύξηση κατά το τρίτο τρίμηνο. Τα ατυχήματα παρουσιάζουν επίσης μικτές τάσεις ανάλογα με τον τύπο τους. Σε γενικές γραμμές, ο αριθμός των ναυτικών συμβάντων μειώθηκε κατά την υπό εξέταση περίοδο, ενώ άλλοι τύποι ατυχημάτων αυξήθηκαν σε συγκεκριμένα τρίμηνα του 2020 (π.χ. ατυχήματα λόγω απώλειας ελέγχου και επικοινωνίας το πρώτο τρίμηνο, ατυχήματα λόγω πυρκαγιάς το τρίτο τρίμηνο, ατυχήματα λόγω εισροής υδάτων/βύθισης το τέταρτο τρίμηνο).



Οι δραστηριότητες επιθεώρησης για τη περιεκτικότητα θείου στα καύσιμα που διενεργήθηκαν στην ΕΕ κατά την περίοδο 2018-2019 (κατά μέσον όρο) ήταν συγκρίσιμες με αυτές που διενεργήθηκαν το 2020. Τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2020 ο αριθμός των επιθεωρήσεων παρέμεινε συγκρίσιμος με αυτόν των αντίστοιχων μηνών του 2018 και του 2019. Ωστόσο, από τον Μάρτιο του 2020 σημειώνεται μείωση του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων. Ειδικότερα, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν τον Μάρτιο του 2020 αντιστοιχεί μόνο στο 43% των επιθεωρήσεων του αντίστοιχου μήνα των ετών 2018/2019. Το σχετικό ποσοστό των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν τον Απρίλιο του 2020 μειώθηκε στο 10%. Εντούτοις, από τον Ιούνιο παρατηρήθηκε ανάκαμψη και τον Σεπτέμβριο του 2020 καταγράφηκαν 5% περισσότερες επιθεωρήσεις σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα των ετών 2018/2019.

Υπό το πρίσμα του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων ανά θαλάσσια περιοχή, η μεγαλύτερη μείωση του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων (σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη) παρατηρήθηκε στη Βόρεια Θάλασσα, ακολουθούμενη από τη Βαλτική και, σε μικρότερο βαθμό, από περιοχές εκτός των καθορισμένων περιοχών ελέγχου των εκπομπών θείου (ΠΕΕΕ). Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των δειγμάτων καυσίμων που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων σχετικά με το θείο δείχνουν ότι, μολονότι παρατηρείται σταδιακή αύξηση του βαθμού συμμόρφωσης από το 2018, η εν λόγω αύξηση υπήρξε σημαντικότερη το 2020. Υπό το πρίσμα του τύπου των πλοίων, το 2020 παρατηρήθηκαν, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, σημαντικές μειώσεις του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων σε επιβατηγά πλοία (κατηγορία η οποία, σύμφωνα με τις στατιστικές που αφορούν το θείο, αντιστοιχεί ιδίως σε επιθεωρήσεις σε κρουαζιερόπλοια). Ακολουθούν οι μειώσεις σε πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και σε πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην. Αντιθέτως, οι επιθεωρήσεις στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα οχηματαγωγά επιβατηγά πλοία επηρεάστηκαν λιγότερο από τη νόσο COVID-19.



ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι ένας από τους αποκεντρωμένους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με έδρα στη Λισαβόνα, αποστολή του Οργανισμού είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης από πλοία, καθώς και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Γενικός στόχος του είναι η προαγωγή ενός ασφαλούς, καθαρού και οικονομικά βιώσιμου ναυτιλιακού τομέα στην ΕΕ.



Για περισσότερες πληροφορίες

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Λισαβόνα
Πορτογαλία

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

© Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα 2021

Πηγές φωτογραφιών: 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.