



# COVID-19-PANDEMIAN

# VAIKUTUKSET

# EU:N

# MERENKULKUALAAN



Euroopan unionin osittain  
rahoittama – Euroopan  
meri- ja kalatalousrahasto







## SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto	4
2. Liikenne: alkuvaiheen häiriö ja normalisoituminen	4
3. Maailman merenkulkuala	6
4. Vaikutukset eu:n meriliikenteeseen: merkittävä alkuvaikutus, hyödykekohtaiset ja alueelliset erot, vahva elpyminen	6
5. Vaikutus rahdin hintoihin: suurta vaihtelua, rahtikuluissa ja alustuotoissa ajoittaisia ”positiivisia häiriöitä”	9
6. Covid-19:n vaikutus eu:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtiviin aluksiin ja niiden omistukseen: pitkän aikavälin trendit jatkuvat	10
7. Vaikutukset laivanrakennukseen: eu:n painottuminen risteilyaluksiin aiheutti merkittävän häiriön	12
8. Risteilyt ja matkustajaliikenne: risteilyalalle kova isku ja taloudellinen ahdinko, lauttaliikenteelle kova isku mutta varovainen elpyminen	14
9. Turvallisuus- ja ympäristötarkastukset	15



## 1. JOHDANTO

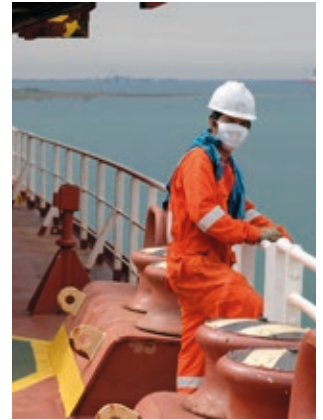
Covid-19-pandemian puhkeamista ja ennennäkemätöntä maailmanlaajuisesta leviämisestä seurasivat kansalliset sulkutoimet ja tiukat matkustusrajoitukset. Näin ollen covid-19 vaikutti vakavasti merenkulkuun maailmanlaajuisena toimialana kaikilla sen osa-alueilla, kuten meriliikenteessä ja kaupassa. Tämä koski myös useita muita toimialoja matkustajaluksista konttialuksiin ja öljysäiliöaluksiin.

Koronaviruspandemia on edelleen jatkuva tilanne, joka muuttuu koko ajan. Ei vielä tiedetä, miltä laivaliikenne näyttää covid-19-pandemian jälkeen, mutta pandemialla voi olla syvä ja pitkäaikainen vaikutus. Euroopan meriturvallisuusvirastolla (EMSA) on kuitenkin tarvittavat tiedot ja välineet covid-19-pandemiaa edeltäneiden vuosien (2016–2019) tietojen vertaamiseksi vuoteen 2020 meriliikenteen, meriturvallisuuden ja meriympäristön pilaantumisen aloilla. Ulkopuolisen toimeksisaajan tuella (tarjouskilpailu EMSA/NEG/29/2020, toimeksiannon saaja Clarksons Research) kerättiin tietoja kaupan määristä ja tyypistä, rahtiliikenteestä sekä muista merenkulkuun liittyvistä taloudellisista indekseistä ja tunnusluvuista (ja näin ollen taloudellisista vaikutuksista koko EU:n meriliikennealaan).

Tuloksena saatiin tietoja pandemian vaikutuksista merenkulkuun. Poliittiset päättäjät voivat käyttää tietoja apuvälineenä elvytystoimien määrittelyssä. Raportissa otetaan huomioon 28 EU-maata, sillä vuoden 2020 loppuun saakka Yhdistynyt kuningaskunta oli vielä EU:n jäsen.

Luvuissa ja taulukoissa esitetyt tiedot on saatu EMSAn omista järjestelmistä, ellei toisin mainita. Liikennetiedot on saatu pääasiassa unionin merenkulun tietojenvaihtojärjestelmästä (SafeSeaNet<sup>1</sup>), ja joissakin tapauksissa ne on yhdistetty LRIT<sup>2</sup>- ja MARINFO<sup>3</sup>-tietoihin. Tiedot pandemian vaikutuksista EU:n satamien käyntimääriin on jo julkaistu EMSAn verkkosivuilla heinäkuusta 2020 lähtien.

EU-28-maiden lipun alla purjehtivista aluksista ja niistä, joiden omistajat olivat sijoittautuneet EU:n jäsenvaltioihin, tehtiin aluskanta-analyysi käyttäen Clarksons Researchin omaa alustietokantaa. Samaa tietokantaa on käytetty myös kauppaa ja rahtia koskeissa tiedoissa, laivanrakennuksessa, korjauksissa ja osassa risteilytoimintaa.

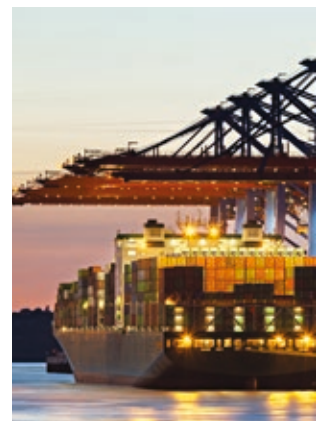


## 2. LIIKENNE: ALKUVAIHEEN HÄIRIÖ

### JA NORMALISOITUMINEN

Koska kansainvälinen liikenne on kaupan eturintamassa ja riippuvainen matkustamisesta ja ihmisten vuorovaikutuksesta, covid-19-pandemia on vaikuttanut suoraan ja epäsuorasti merenkulkuala.

Vuosien 2016 ja 2019 välinen ajanjakso oli melko vakaa, ja vaihtelua oli vain vähän. Vuonna 2020 alusten satamakäyntien määrä vuoden ensimmäisellä neljänneksellä oli samaa luokkaa kuin vuoden 2019 ensimmäisellä neljänneksellä, mutta vuoden toisella neljänneksellä nähtiin merkittävää laskua (26,5 %). Toinen vuosineljännes alkoi pian sen jälkeen, kun Maailman terveysjärjestö (WHO) julisti covid-19:n pandemiaksi (12. maaliskuuta 2020). Vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä havaittiin 9,1 prosentin lasku vuoteen 2019 verrattuna, mutta vuoden 2020 neljäs neljännes oli hyvin samankaltainen kuin vuonna 2019 (laskua 1,1 prosenttia).



1 Alusliikenteen seurannasta annettu direktiivi 2002/59/EY

2 Kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmä

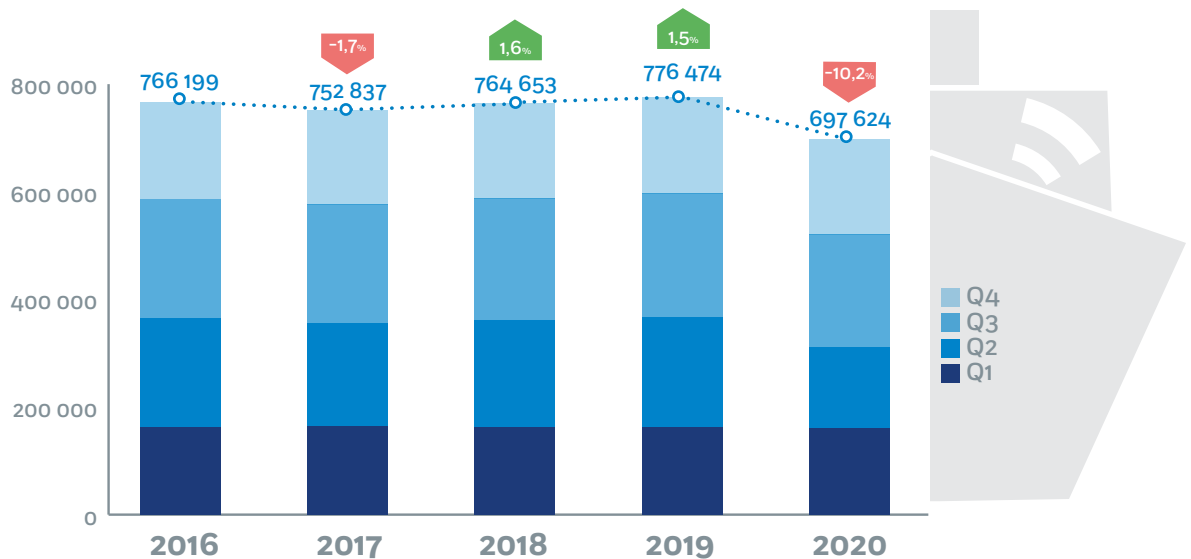
3 EMSA-tietokanta (syötetään kaupallisilta palveluntarjoajilta ostetuilla tiedoilla)



Tarkasteltaessa alusten satamakäyntien määrää alustyypeittäin havaittiin, että alusten käyntien määrä väheni vuosien 2019 ja 2020 välillä kaikilla alustyypeillä. Eniten väheni vuonna 2020 risteilyalusten, matkustaja-alusten ja ajoneuvojen kuljetusalusten liikenne: näiden alustyyppien satamakäynnit vähenivät 85,8, 39 ja 22,1 prosenttia. Irtoalustien, kemikaalisäiliöalusten, konttialusten, yleisrahtialusten, nestekaasusäiliöalusten, öljysäiliöalusten sekä ropax- ja roro-alusten käynneissä taas oli vain pientä laskua (enimmillään 5 prosenttia).

Kroatiassa, Ranskassa, Islannissa ja Espanjassa laivakäyntien määrä väheni yli 20 prosenttia vuosina 2019–2020, joten ne kärsivät eniten. Aluskäyntien määrän väheneminen vuosina 2019–2020 johtuu risteily- ja matkustaja-alusliikenteestä, johon kriisi on vaikuttanut voimakkaasti.

### SAFESEANETILLE ILMOITETTUIEN SATAMAKÄYNTIEN LUKUMÄÄRÄ



Kaavio 1: SafeSeaNetille ilmoitettujen aluskäyntien määrä vuosineljänneksittäin vuosina 2016–2020.

EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten käyntien kokonaismäärä kasvoi joka vuosi ajanjaksolla 2016–2019. Vuonna 2020 käyntien kokonaismäärä kuitenkin laski 3,5 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna, ja siihen liittyvä bruttovetoisuuden lasku oli 11,1 prosenttia. Vuoden 2020 toisella neljänneksellä alkoi merkittävä lasku, joka johtui covid-19-epidemian leviämisestä koko Euroopassa, mikä pakotti monet EU:n jäsenvaltiot sulkutoimiin.

Vuoden 2020 kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä suuntaus oli kuitenkin vakaampi ja vaihteli lievästi negatiivisen (esim. kolmannella vuosineljänneksellä) ja positiivisen (esim. neljännellä vuosineljänneksellä) muutoksen välillä vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Risteily- ja ajoneuvoliikenteen harjoittajien volyymissa oli vuonna 2020 suurta vaihtelua verrattuna vuoden 2019 vastaaviin ajanjaksoihin.

Covid-19 vaikutti eniten risteilyalaan ja yleensä matkustajaliikenteeseen. Muutkin alat kärsivät, mutta kauppa ei yleisesti ottaen pysähtynyt. Aluksi lasku oli dramaattinen vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla, mutta sen jälkeen tilanne vähitellen parani. Voidaan sanoa, että risteilyaluksia lukuun ottamatta laivaliikenne on nyttemmin palautunut normaaliksi. Merenkulun suurista vaikeuksista huolimatta kauppalaivatoiminta, satamat ja muut meriliikenteen alat jatkoivat toimintaansa – mikä osoittaa alan kestävyttä – ja varmistivat siten tavaroiden liikkuvuuden ja osoittivat merenkulun strategisen merkityksen toimeentulollemme.



## 3. MAAILMAN MERENKULKUALA

Maailmanlaajuinen meriliikenneala on kansainvälisen kaupan kannalta keskeinen, sillä se on kustannustehokas ja kestävä tapa kuljettaa suuria määriä monia välttämättömiä hyödykkeitä ja valmiita tuotteita. Vuonna 2020 maailman meritse tapahtuvan kokonaiskaupan määrä oli 11,5 miljardia tonnia eli 1,5 tonnia henkeä kohti, mikä on noin 88 prosenttia maailmankaupasta (kun se vuonna 2019 oli 85 prosenttia, koska covid-19-pandemiolla oli suurempi vaikutus muihin liikennemuotoihin, kuten lento-, rekka- ja rautatieliikenteeseen). EU:n osuus maailman meritse tapahtuvasta kaupasta on noin 20 prosenttia, ja sen merenkulkuala on aliedustettuna laivanrakennuksessa (noin 5 prosenttia maailman tuotannosta, mutta painottuu risteilyalaan). Lippuvaltioiden edustuksessa (~17 prosenttia) ja laivankorjauksessa (~18 prosenttia maailman toiminnasta) sen osuus vastaa yleisesti ottaen sen osuutta merikaupasta. Alusten omistuksessa, laivavarusteissa, luokituksessa ja laivojen rahoituksessa se on puolestaan hyvin edustettuna (33 prosenttia, ja kun otetaan huomioon Norja ja Yhdistynyt kuningaskunta, osuus nousee 39 prosenttiin).

## 4. VAIKUTUKSET EU:N MERILIIKENTEeseen:

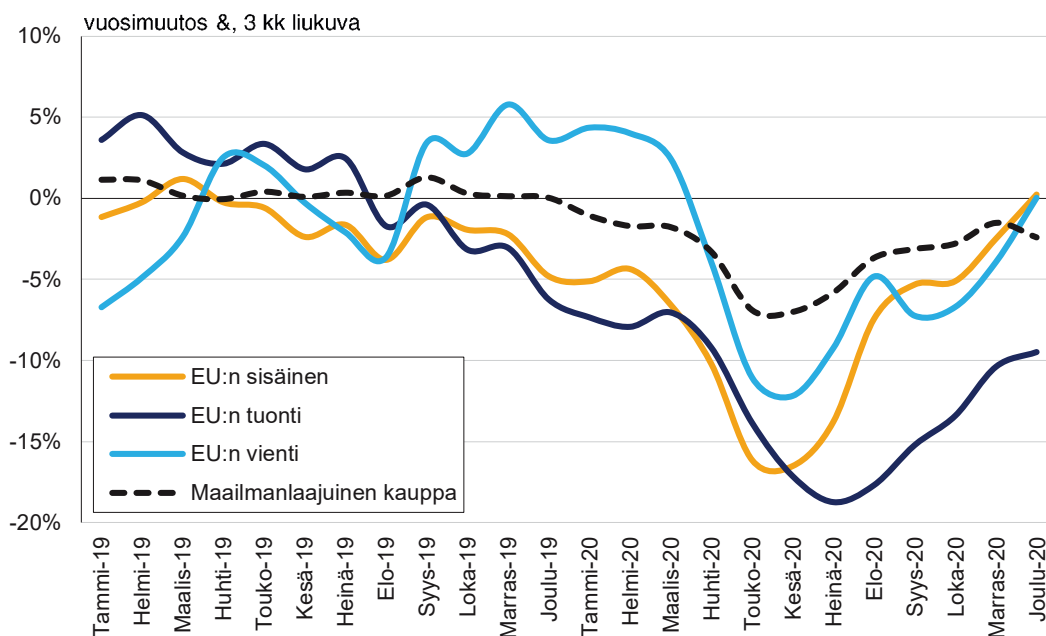
### MERKITTÄVÄ ALKUVAIKUTUS, HYÖDYKEKOHTAISET

### JA ALUEELLISET EROT, VAHVA ELPYMINEN

Covid-19-pandemian vaikutus johti siihen, että maailmanlaajuinen merikauppa laski vuoteen 2020 verrattuna 3,6 prosenttia, mikä on samaa luokkaa kuin maailman BKT:n lasku. Pandemian aiheuttamat häiriöt maailmantaloudessa johtivat maailmanlaajuisen BKT:n 3,5 prosentin laskuun koko vuoden 2020 aikana (lähde: IMF, tammikuu 2021), lasku oli samaa luokkaa kuin maailmanlaajuisen finanssikriisin jälkeisellä neljällä vuosineljänneksellä (Q4 08–Q3 09: -2,5 %, IMF). Covid-19-pandemian ja siihen liittyvän maailmantalouteen, kauppavirtoihin ja toimitusketjuihin kohdistuvan häiriön vuoksi maailman merikaupan (tonneina) arvioidaan vähentyneen 3,6 prosenttia vuoden 2020 aikana (lähde: Clarksons Research, helmikuu 2021). Laskun jyrkkyys vaihteli kuitenkin huomattavasti erityyppisten meritse kuljetettavien hyödykkeiden välillä, eikä kokonaisvaikutus maailmanlaajuiseen meritse kuljetettavien hyödykkeiden kauppaan vuonna 2020 ehkä ollut niin negatiivinen kuin monet aluksi pelkäsivät (vertailun vuoksi: meritse kuljetettavien hyödykkeiden määrä tonneina laski 4,0 prosenttia vuonna 2009).

EU:n jäsenvaltioiden raportoimien tullitietojen analyysi osoitti, että vuonna 2019 yhteensä 20 prosenttia (2,4 miljardia tonnia) maailman merikaupasta (11,9 miljardia tonnia) oli peräisin joko EU:n sisäisestä kaupasta tai EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden välisestä tuonnista ja viennistä. Joulukuuhun 2020 mennessä saatavilla olleiden tietojen perusteella

arvioidaan, että EU:n meritse käymä kauppa väheni vuoden 2020 aikana enemmän kuin maailmankauppa (9,3 prosenttia), mikä vastaa 226 miljoonan tonnin "katoa". Kaupan volyymit laskivat eniten tuonnissa EU:n ulkopuolisista maista EU:hun (12,2 prosenttia vuonna 2020), seuraavaksi EU:n sisäisessä kaupassa (7,1 prosenttia samana ajanjaksona) ja sen jälkeen viennissä EU:sta EU:n ulkopuolisiin maihin (4,3 prosenttia).



Kaavio 2: EU:n merikaupan yhteenveto tonneina, prosentuaalinen vuosimuutos, kolmen kuukauden liukuva keskiarvo<sup>4</sup>

Lisäksi on laadittu yleiskatsaus siitä, miten tilanne on vaikuttanut merikuljetusreitteihin Euroopasta Kiinaan ja Euroopasta Yhdysvaltoihin. Liikenne Kiinasta Eurooppaan on vähentynyt satamakäyntien määrällä mitattuna vuodesta 2016, ja vuoteen 2019 mennessä se oli jo vähentynyt 34 prosenttia. Vuonna 2020 vähennys oli 62 % verrattuna vuoteen 2016, todennäköisesti covid-19-pandemian vuoksi. Vastakkaiseen suuntaan, Euroopasta Kiinaan, vähennykset ovat 26 % vuodesta 2016 vuoteen 2019 ja 65 % vuodesta 2016 vuoteen 2020.

Vastaavalla tavalla tarkasteltiin satamakäyntejä, joita tehtiin Yhdysvaltoihin tai Yhdysvalloista kulkevilla aluksilla. Yhdysvallat on EU:n tavaraviennin tärkein kohde<sup>5</sup>. EU:n ja Yhdysvaltojen välillä liikennöivien alusten satamakäyntien määrä on paljon pienempi kuin EU:n ja Kiinan välillä liikennöivien alusten satamakäyntien määrä. Tämä ei kuitenkaan välttämättä merkitse sitä, että kaupan määrät ja erityisesti tavaroiden kokonaisarvo olisivat pienemmät tai suuremmat, kun verrataan kauppaa Yhdysvaltoihin/Yhdysvalloista ja Kiinaan/Kiinasta. Yhdysvalloista Eurooppaan matkustavien alusten satamakäyntien havaittiin vähentyneen 31 prosenttia vuosina 2016–2019, ja vuoteen 2020 ulotettuna lasku oli 58 prosenttia. Vähennykset ovat edustavampia vastakkaiseen suuntaan eli Euroopasta Yhdysvaltoihin: 55 prosenttia vuosina 2016–2019 ja 70 prosenttia vuosina 2016–2020.

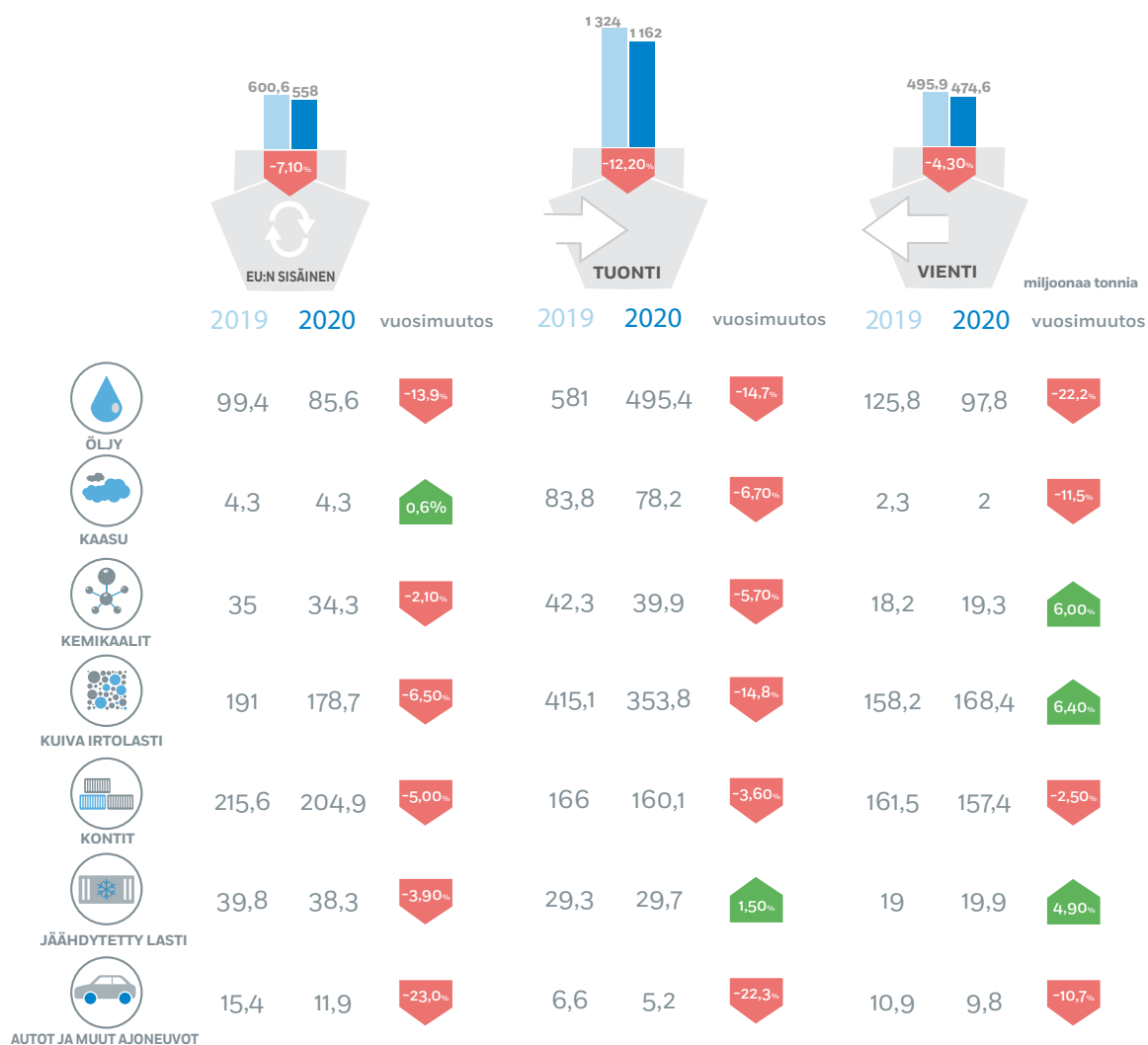
Näillä matkoilla siirretyn kokonaiskuorman tarkempi analyysi osoittaa, että kantavuudessa (dwt) on samankaltainen vähenevä suuntaus kuin satamakäynneissä. Näin ollen tiedot viittaavat siihen, että tavaroiden suora vaihto meriteitse Euroopan ja Yhdysvaltojen sekä Euroopan ja Kiinan välillä on vähentynyt vuodesta 2016 ja että vuonna 2020 vähennys on ollut suurempi.

<sup>4</sup> Lähde: Clarksons Research. Perustana EU:n tullitiedot joulukuuhun 2020 asti. Perustana EU-28, ei sisällä Norjaa eikä Islantia. Maailmanlaajuinen merikaupan tietoperusta, maailmanlaajuinen kuukausittain julkaistava merikaupan kasvuindikaattori, helmikuu 2021

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



## EU:N SISÄINEN JA ULKOPUOLINEN MERIKAUPPA HYÖDYKELAJEITTAIN



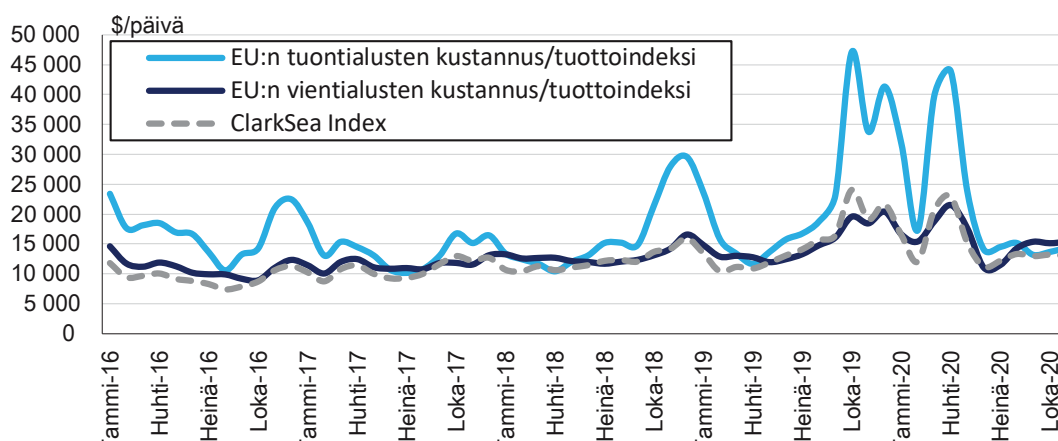
Kaavio 3: EU:n sisäinen ja ulkopuolinen merikauppa (tuonti ja vienti) hyödykelajeittain, miljoonaa tonnia<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Lähde: Clarksons Research. Perustana EU:n tullitiedot joulukuuhun 2020 asti. Perustana EU-28, ei sisällä Norjaa eikä Islantia. Maailmanlaajuisen merikaupan arvioidut tiedot, helmikuu 2021



## 5. VAIKUTUS RAHDIN HINTOIHIN: SUURTA VAIHTELUA, RAHTIKULUISSA JA ALUSTUOTOISSA AJOITTAISIA ”POSITIIVISIA HÄIRIÖITÄ”

Maailmanlaajuisilla merirahti- ja aikarahtausmarkkinoilla oli huomattavaa epävakautta ja häiriötä vuoden 2020 aikana covid-19-pandemian vaikutusten vuoksi. Merkittävistä häiriöistä huolimatta maailmanlaajuinen monialainen ClarkSea-indeksi (joka osoittaa alusten keskimääräisten vuokratustannusten/-tuottojen muutokset keskeisillä volyymialoilla) laski vuonna 2020 keskimäärin vain 2 prosenttia edellisvuodesta, joskin vaihtelu ja erot yksittäisten alojen välillä olivat huomattavia ja monilla aloilla havaittiin ”positiivista häiriötä” jossakin vaiheessa vuotta. Etenkin vuoden 2020 alkupuolisko oli ClarkSea-indeksin paras puolivuotiskausi vuosikymmeneen, keskimäärin 16 373 dollaria/päivä, tosin vuoden jälkipuoliskon keskiarvo jäi 13 304 dollariin/päivä. Ensimmäisen vuosipuoliskon piikin taustalla oli yleensä säiliöalusten ”kelluvan varaston” kysynnän kasvu, koska covid-19:ään liittyvät sulkutoimet kasvattivat nopeasti öljyn maailmanlaajuisista ylitarjontaa, ja vaikutus kohdistui öljyn hintaan viiveellä.



Kaavio 4: EU:n ulkopuoliset alusten kustannus/tuottoindeksit<sup>7</sup>

EU:n merenkulkumarkkinoiden suuntaukset olivat pitkälti samankaltaisia kuin maailmanlaajuiset suuntaukset. EU:n ulkopuolisten alusten tuottoindeksi oli vuoden 2020 aikana keskimäärin 21 470 dollaria päivässä, ja se laski vain 6 prosenttia vuoden 2019 keskiarvosta, joskin vuoden aikana oli merkittävää vaihtelua. EU:n ulkopuolisessa tuonnissa alusten tuottoindeksi nousi huhtikuussa (kuukausittain laskettuna) huippuunsa 43 876 dollariin päivässä, ja vuoden 2020 alkupuoliskolla se oli keskimäärin 28 439 dollaria päivässä. Tähän vaikutti nousupiikki säiliöalusten kustannusten ja tuottojen erotuksessa. Vuoden 2020 jälkipuoliskolla tuotto laski keskimäärin 14 506 dollariin, mikä merkitsee 49 prosentin laskua vuoden ensimmäiseen kuuteen kuukauteen verrattuna, kun säiliöalusten markkinat romahtivat, vaikka konttialusten ja kaasunkuljetusalusten kustannusten ja tuottojen erotus kasvoi merkittävästi myöhemmin vuoden aikana.

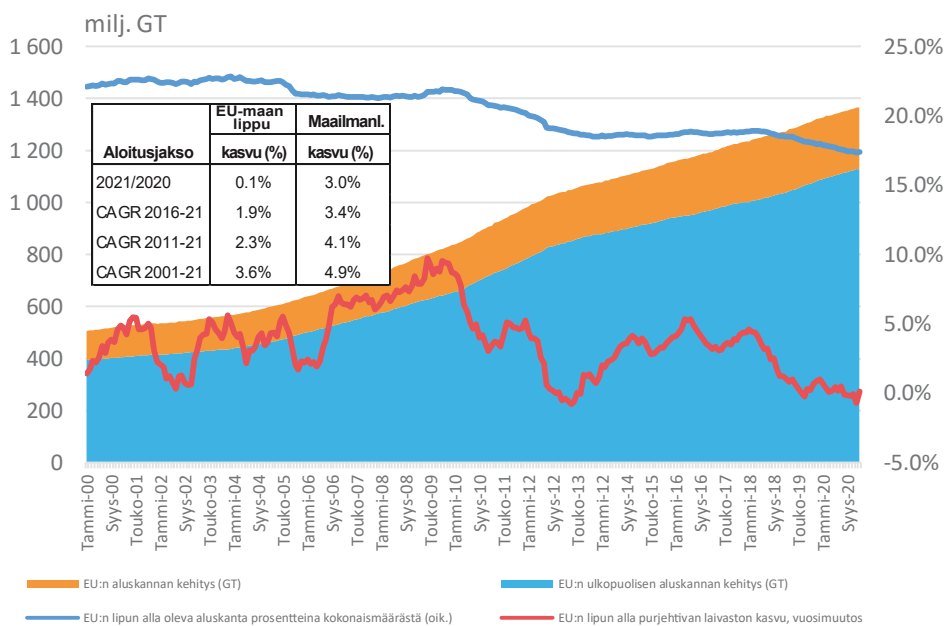
EU:n ulkopuolisessa viennissä tuottoindeksi oli covid-19-pandemian vaikutuksista huolimatta keskimäärin 15 732 dollaria eli 4 prosenttia korkeampi kuin vuonna 2019 ja 18 prosenttia korkeampi kuin vuosien 2016–2020 keskiarvo. Vuoden 2020 jälkipuoliskolla tilanne kuitenkin heikkeni: EU:n ulkopuolisen viennin alusten vuokrauskustannusten ja tuottojen indeksi oli 13 prosenttia alempi, keskimäärin 14 615 dollaria päivässä, kun se vuoden alkupuoliskolla oli 16 849 dollaria päivässä, vaikka konttien ja kaasun rahtiliikenne lisääntyi voimakkaasti vuoden 2020 loppupuolella.

<sup>7</sup> Lähde: Clarksons Research



## 6. COVID-19:N VAIKUTUS EU:N JÄSENVALTIOIDEN LIPUN ALLA PURJEHTIVIIN ALUKSIIN JA NIIDEN OMISTUKSEEN: PITKÄN AIKAVÄLIN TRENDIT JATKUVAT

Vuoden 2020 lopussa EU:n 28 jäsenvaltion lipun alla purjehti yhteensä 9177 alusta, joiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 238 miljoonaa tonnia, mikä vastaa vetoisuudella mitattuna 17:ää prosenttia koko maailman aluskannasta. EU:n 28 jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluskannan bruttovetoisuus kasvoi vain 0,1 prosenttia vuonna 2020, mikä on huomattavasti vähemmän kuin koko maailman aluskannan 3,0 prosentin kasvu. Tämä oli pitkälti jatkoa ennen covid-19 -pandemiaa vallinneille suuntauksille: EU28-maiden lipun alla purjehtivan laivaston vuotuinen kasvuvauhti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti) oli 5 vuoden aikana 1,9 prosenttia, kun koko maailman laivaston kasvuvauhti oli 3,4 prosenttia. EU-28:n lipun alla purjehtiva laivasto on alueen maantieteellisten ominaisuuksien ja EU:n jäsenvaltioiden välisten lukuisten saarten vuoksi yleisesti ottaen hyvin edustettuna roro-rahdin alalla (58 prosenttia maailman roro-laivaston tonnistosta on jonkin EU:n jäsenvaltion lipun alla) ja matkustajaliikenteessä (40 prosenttia sekä risteilyalusten että lauttojen tonnistosta on jonkin EU-28-maan lipun alla), mutta 76 prosenttia koko tonnistosta koostuu edelleen säiliöaluksista, irtorahtialuksista ja konttialuksista.

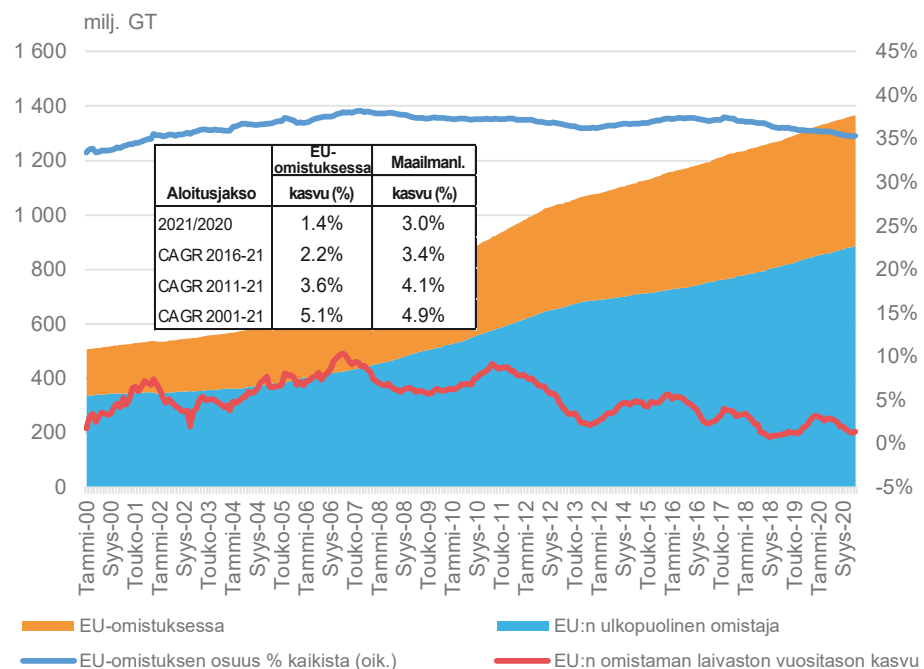


Kaavio 5: EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivan laivaston pitkän aikavälin kehitys<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Lähde: Clarksons Research

EU:hun sijoittuneiden tahojen omistama laivasto käsitti puolestaan vuoden 2020 lopussa 15 355 alusta, joiden yhteenlaskettu vetoisuus oli 482 miljoonaa bruttorekisteritonnia eli 33 prosenttia koko maailman tonnistosta. EU:n 28 jäsenvaltion lipun alla olevan laivaston tavoini myös EU:n 28 jäsenvaltioon sijoittuneiden omistajien aluskannan kasvu on jäänyt jälkeen maailmanlaajuisesta kasvusta. Vuonna 2020 se kasvoi vain 1,4 prosenttia, kun koko maailman laivaston kasvu oli 3,0 prosenttia. Laivaston kasvu on kuitenkin vaihdellut jäsenvaltioittain, ja kreikkalaisomistuksessa oleva aluskanta (Kreikkaan sijoittuneet ovat suurin omistajaryhmä) on kasvanut voimakkaasti viime aikoina ja historiallisesti, kun taas EU:n toiseksi suurimpaan omistajavaltioon Saksaan sijoittuneiden omistajien laivasto on pienentynyt pitkällä aikavälillä. EU-28:n tilauskanta (alusten tilauskanta yhteensä) oli 5,9 prosenttia laivaston kapasiteetista vuoden 2020 lopussa, kun se oli maailmanlaajuisesti 8,5 prosenttia.

Lauttoja lukuun ottamatta EU:n 28 jäsenvaltion lipun alla purjehtivat ja niihin sijoittuneiden omistajien laivastot toimivat yleensä kansainvälisillä kauppareiteillä, joten ne ovat alttiita kansainvälisillä rahti- ja aikarahtausmarkkinoilla vallitsevalle kilpailulle. Alusten liikkeiden analyysi osoittaa, että vuoden 2020 aikana 87 prosenttia EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivasta tonnistosta ja 92 prosenttia EU:n jäsenvaltioihin sijoittuneiden omistajien tonnistosta oli kansainvälistä kauppaa eikä covid-19-pandemiaa edeltävässä ja sen jälkeisessä käytössä ollut juurikaan vaihtelua. EU28-maiden lipun alla purjehtivien alusten satamakäyntien määrä väheni 13 prosenttia ja kyseisiin maihin sijoittuneiden omistajien alusten käynnit 12 prosenttia vuonna 2020, kun maailmanlaajuinen lasku oli 8 prosenttia. Tämä kuvastaa sitä, että risteilyalusten ja lauttojen vetoisuuden osuus EU28-maiden lipun alla purjehtivasta ja niihin sijoittuneiden omistajien laivastosta on suurempi kuin maailmassa keskimäärin.



Kaavio 6: EU:n jäsenvaltioihin sijoittuneiden omistajien laivaston pitkän aikavälin kehitys<sup>9</sup>.

Tarkastelemalla aluskohtaista toimintaa on mahdollista tarkastella myös covid-19-pandemian suoraa vaikutusta käyttämättömien alusten määrään. Enimmillään, kansallisten sulkutoimien ensimmäisen aallon aikana, 9 prosenttia EU28-maiden lipun alla purjehtivasta tonnistosta oli poissa käytöstä (kesäkuu 2020), kun vuoden 2020 alussa osuus oli vain 3 prosenttia. Kesäkuun 2020 lopussa 6,5 prosenttia EU-28-maihin sijoittuneiden omistajien laivastosta oli käyttämättä. Luku on noin kaksinkertainen vuoden alkuun nähden.

<sup>9</sup> Lähde: Clarksons Research. Huomautus: oik. = oikeanpuoleinen asteikko

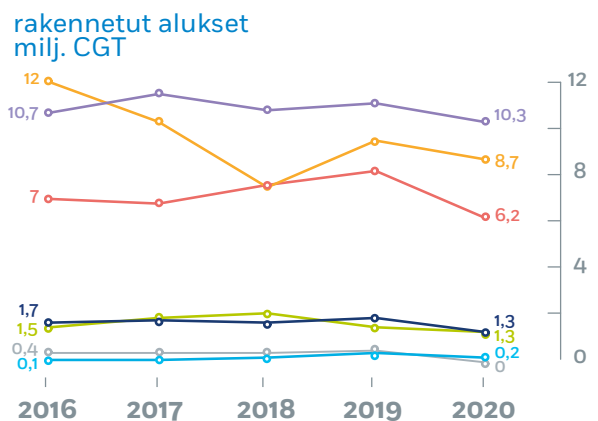
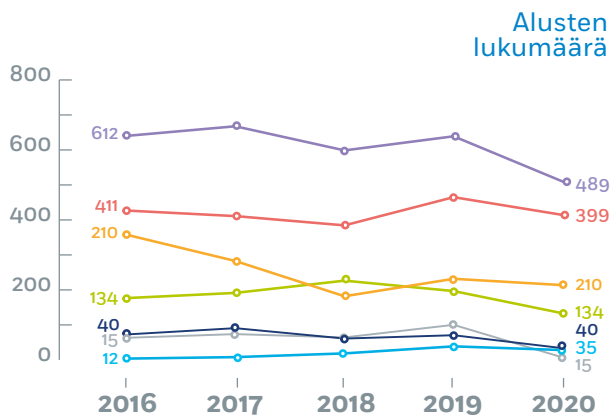


## 7. VAIKUTUKSET LAIVANRAKENNUKSEEN: EU:N PAINOTTUMINEN RISTEILYALUKSIIN AIHEUTTI MERKITTÄVÄN HÄIRIÖN

Maailmanlaajuisesti pandemia johti haastavaan vuoteen: uudet alustilaukset vähenivät yli 30 prosenttia (mikä johtui osittain myös vihreään teknologiaan liittyvistä epävarmuustekijöistä), vaikka tuotanto oli suhteellisen hyvällä tasolla, 85 prosenttia vuoden 2019 tasosta. EU:n laivanrakennukseen vaikutti kuitenkin merkittävästi risteilyalusten rakentamisen suuri osuus.

EU:n telakoiden maailmanlaajuinen markkinaosuus oli 4,6 prosenttia kompensoituna bruttovetoisuutena (compensated gross tonnes, telakkatyön sisällön mittari) mitatusta vuoden 2020 uudesta tuotannosta, kun se vuonna 2019 oli 5,7 prosenttia. Toiminnan supistuminen vuonna 2020 johtui osittain risteilyalusten toimitusten vähenemisestä; bruttorekisteritonni määrä laski 34 prosenttia vuonna 2020 (maailmanlaajuinen lasku kaikille alustyypeille oli 15 prosenttia), ja risteilyalusten tilaukset vähenivät 98 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna (maailmanlaajuinen lasku 34 prosenttia). Ennen pandemiaa risteilyalustien rakentamista pidettiin menestystarinana Euroopassa, sillä EU:n telakoiden markkinaosuus oli yli 90 prosenttia. EU:n telakoilla (Norja ja Islanti mukaan luettuina) oli vuoden 2020 lopussa tilauksensa 94 risteilyalusta (yhteensä 182 aluksesta), ja niiden arvo uutena oli noin 60 miljardia dollaria.

### VUOSITTAISET TOIMITUKSET RAKENTAJAMAITTAIN/-ALUEITTAIN

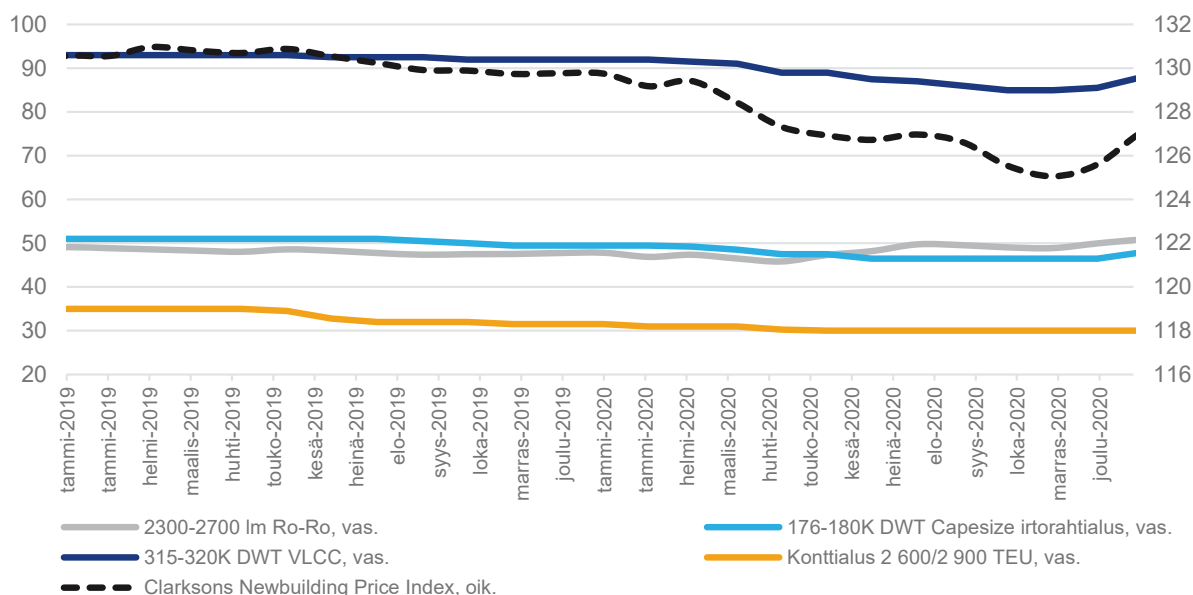


Kaavio 7: vuosittaiset toimitukset rakentajamaittain/alueittain<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Lähde: Clarksons Research



Aluskierrätystoiminta oli vuonna 2020 suhteellisen vähäistä viime vuosiin verrattuna. Covid-19-pandemian leviämisen jälkeen jotkut merenkulkualan tarkkailijat odottivat, että suuri määrä aluksia myydään kierrätettäväksi vuoden 2020 aikana. Vuoden 2020 aluskierrätysmäärä oli kuitenkin bruttovetoisuudella mitattuna toiseksi alhaisin finanssikriisin alkamisen jälkeen – pandemian vaikutus merenkulkumarkkinoihin ei todennäköisesti ollut niin haitallinen kuin alun perin odotettiin, ja laajat covid-19-pandemiaan liittyvät rajoitukset rajoittivat kierrätyslaitosten toimintaa. Kaikilla kauppalaivaston osa-alueilla myytiin vuonna 2020 purettaviksi aluksia, joiden vetoisuus oli 17,4 miljoonaa bruttotonnia (0,1 miljoonaa bruttotonnia EU:ssa). Niin sanotun vihreän kierrätyksen merkitys on edelleen kasvanut sen jälkeen, kun EU:n aluskierrätysasetus annettiin vuoden 2019 alussa. Vuodelta 2020 raportoitiin, että ennätykselliset 1,6 miljoonaa bruttotonnia myytiin romutettavaksi turkkilaisille kierrättäjille, ja useat EU28-maiden lipun alla purjehtivien risteilyalusten ja konttialusten omistajat päättivät kierrättää EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisesti hyväksytyillä telakoilla. Suurin osa kierrätyksestä tapahtuu kuitenkin edelleen Intian niemimaalla, eikä EU ole vielä hyväksynyt yhtäkään alueen laitosta.



Kaavio 8: kuukausittaiset uusien alusten hinnat (valitut alat ja Clarksons Index)<sup>11</sup>

Laivankorjaustoiminta pysyi vuonna 2020 suhteellisen vakaana huolimatta joistakin covid-19-pandemiaan liittyvistä häiriöistä toisella vuosineljänneksellä. EU:n telakoilla on suurempi maailmanmarkkinaosuus laivankorjauksessa (17 prosenttia toiminnasta 2019–2020) kuin uudisrakentamisessa (noin 5 prosenttia). Telakoiden toiminnan keskeytykset ja sulkemiset sekä vastaanottotarkastusten lykkäytymiset covid-19-epidemian vuoksi vaikuttivat osaan EU:n telakoiden työn volyymista vuonna 2020. Vaikutus oli suurimmillaan toisella neljänneksellä, jolloin toiminta supistui noin 10 prosenttia.

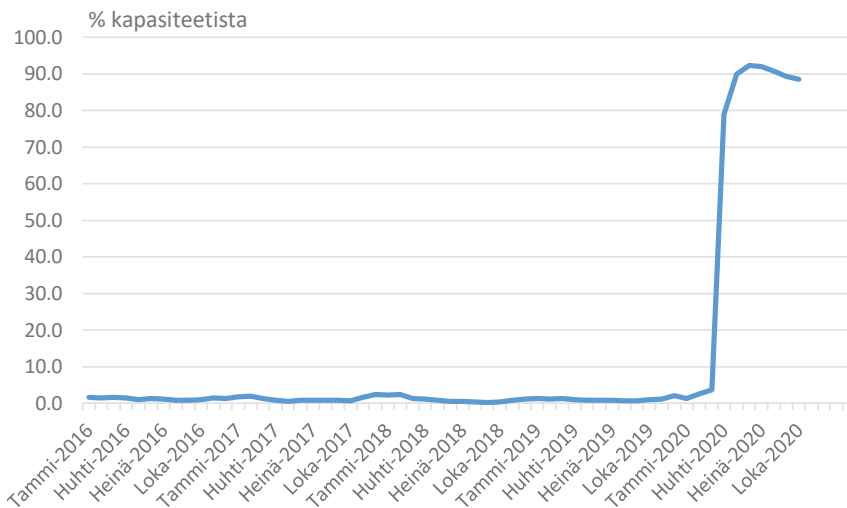
<sup>11</sup> Lähde: Clarksons Research. Clarksons Newbuilding Price Index sisältää laajan valikoiman uusien irtolastialusten, säiliöalusten, konttialusten, kaasualusten ja muiden kuivalastialusten hintoja painotettuna alusten kuolleella painolla. Tammikuu 1988=100.



## 8. RISTEILYT JA MATKUSTAJALIIKENNE: RISTEILYALALLE KOVA ISKU JA TALOUDELLINEN AHDINKO, LAUTTALIIKENTEELLE KOVA ISKU MUTTA VAROVAINEN ELPYMINEN

Ennen covid-19-epidemiaa maailman risteilymarkkinat olivat voimakkaassa kasvuvaiheessa, matkustajamäärät nousivat 30 miljoonaan vuodessa. Aluskantaa kasvatti ennätysellinen uudisrakennusohjelma, jonka rakennustoiminnasta pääosa tapahtui Euroopan telakoilla. Euroopan osuus on noin 25 prosenttia maailman risteilymarkkinoista, ja matkustajamäärä nousi 7,5 miljoonaan vuonna 2019, kun kymmenen vuotta aiemmin luku oli viisi miljoonaa. Satamakäynnillä mitattuna EU:n risteilytoiminta väheni noin 85 prosenttia vuoden 2020 aikana ja yli 90 prosenttia vuoden toisella neljänneksellä erityisesti covid-19:n vuoksi. Yli 90 prosenttia aluskannasta oli poissa käytöstä (vuoden alussa osuus oli 2 prosenttia ja vuoden 2020 lopussa edelleen yli 88 prosenttia). Elpymismahdollisuudet ovat edelleen hyvin rajallisia. Noin 30 prosenttia maailman risteilyaluksista purjehtii jonkin EU-28-maan lipun alla (27 prosenttia ilman Yhdistynyttä kuningaskuntaa), ja noin 18 prosenttia on EU:n yritysten omistuksessa (emoyhtiön kotipaikan mukaan).

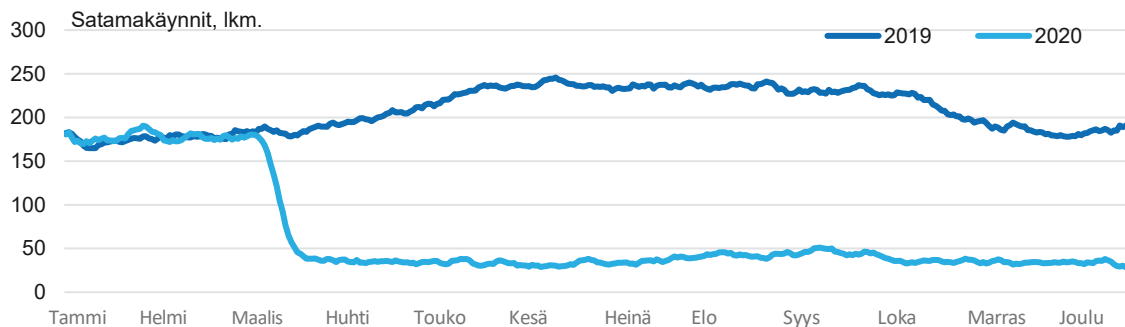
Covid-19-pandemia on aiheuttanut ennennäkemättömiä häiriöitä maailmanlaajuisilla lauttamarkkinoilla, vaikkakaan ei yhtä vakavia kuin risteilyalalla, ja joitakin elpymisen merkkejä on havaittavissa risteilyalaa aiemmin. EU-28-maiden lipun alla purjehtivat alukset ja maihin sijoittuneet omistajat ovat ylliedustettuina: niiden osuus maailman lauttatonnistosta on noin 50 prosenttia. EU:n lauttatoiminta satamakäynnillä mitattuna laski 19 prosenttia vuoden 2020 aikana, mutta häiriöiden vaikutus oli suurimmillaan -36 prosenttia vuoden toisen neljänneksen aikana, ja tilanne parani -10 prosenttiin neljännen neljänneksen aikana.



Kaavio 9: Käytöstä poistettu risteilykapasiteetti prosentteina aluskannasta<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Lähde: Clarksons Research.

Pandemia vaikutti eniten matkustajia kuljettaviin aluksiin (risteilyalukset, matkustajalukset ja roro-/matkustajalukset). Raportista ilmenee, että risteilyaluksilla olevien henkilöiden määrä alkoi vähitellen laskea vuoden 2020 toisesta neljänneksestä lähtien ja pysyi hyvin alhaisella tasolla: luku muodostui pääasiassa aluksille jääneistä miehistön jäsenistä. Maaliskuun puolivälissä kaikki maailman suurimmat risteilytoiminnan harjoittajat keskeyttivät toiminnan koronavirusepidemian kiihtyessä, ja osa aloitti toiminnan uudelleen pienemmällä alusmäärällä ja alueilla.



Kaavio 10: Maailmanlaajuiset risteilyalusten satamakäynnit 2019–2020, 7 päivän liukuva keskiarvo<sup>13</sup>

Raportti vahvistaa, että covid-19 on vaikuttanut eniten risteilysegmenttiin ja yleensä matkustajaliikenteeseen. Muutkin alat kärsivät, mutta kauppa ei yleisesti ottaen pysähtynyt. Vaikeuksista huolimatta kauppalaivatoiminta, satamat ja muut meriliikenteen alat jatkoivat toimintaansa ja varmistivat siten tavaroiden liikkuvuuden ja osoittivat merikuljetusalan strategisen merkityksen kansalaisille.

## 9. TURVALLISUUS- JA YMPÄRISTÖTARKASTUKSET

Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittaneiden EU:n jäsenvaltioiden ja Tokion yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittaneiden jäsenvaltioiden suorittamat satamavaltiotarkastukset vuosina 2016–2020 osoittavat, että vaikutus vuoden 2020 toisella neljänneksellä tehtyjen tarkastusten määrään oli merkittävä. Kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä EU28-maiden lipun alla purjehtivien alusten tarkastukset palasivat kuitenkin lähes normaalille tasolle. Samalla voidaan todeta, että säilöönottojen määrä ei vähentynyt vuonna 2020, joten säilöönottoon johtaneiden tarkastusten osuus kasvoi. Tämä saattaa johtua siitä, että on havaittu enemmän merenkulkua koskevien kansainvälisten yleissopimusten määräysten rikkomisia ja laiminlyöntejä.

Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaan kuuluvien EU:n jäsenvaltioiden suorittamien pysäyttämisiin johtaneiden tarkastusten määrä on pysynyt melko vakaana viimeisten viiden vuoden aikana, joskin EU-28:n valtioiden lipun alla purjehtivien alusten pitkän aikavälin suuntaus on negatiivinen. Pysäyttämisten osuus on erityisesti kasvanut vuoden 2020 aikana, kun taas vastaavaa kehityssuuntaa ei ole havaittu aluksissa, joiden lippuvaltio tarkastushetkellä on ollut muu kuin EU-28. EU-28:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten tilanne on kuitenkin parempi kuin muiden lippuvaltioiden aluksilla, vaikka tilanne heikkenikin vuonna 2020.

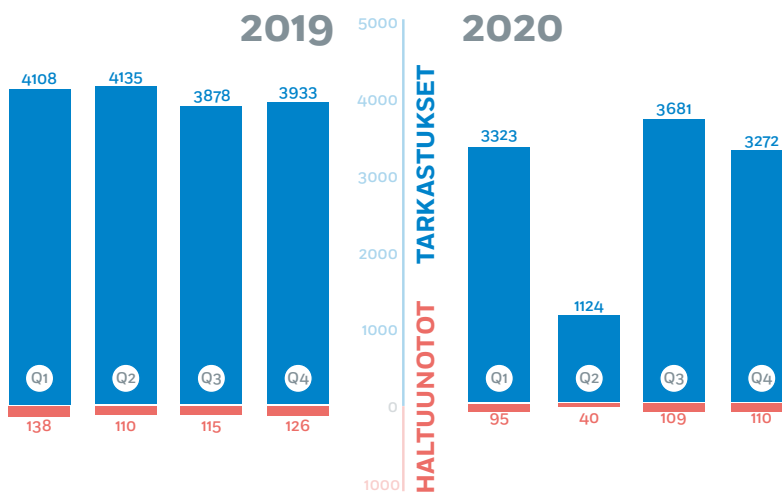
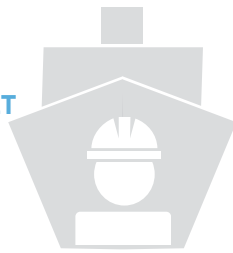
<sup>13</sup> Lähde: Clarksons Research. Satamakäyntien tiedot perustuvat alusten liikkeitä koskeviin tietoihin.

Satamakäyntejä koskevat tiedot perustuvat kaikkiin tapauksiin, joissa alus saapuu tiettyyn satamapaikkaan ja poistuu sieltä, lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen ei ole kirjattu kulkevan alle yhden solmun nopeudella ja joissa yhdistyvät useat peräkkäiset tapaukset samassa satamassa, jossa alus ei ole poistunut satamaa ympäröivältä suoja-alueelta tai liikkeet ovat tapahtuneet saman päivän aikana (tiettyillä alussektoreilla). Satamakäyntien päivämäärä määräytyy satamaan saapumisen päivän mukaan.

Tämän analyysin perusteella on selvää, että pandemia vaikutti myös vakavasti Tokion yhteisymmärryspöytäkirjan alueen merenkulkuviranomaisten mahdollisuuksiin tehdä satamavaltiovalvonnan mukaisia tarkastuksia. On mielenkiintoista huomata, että vaikutukset kohdistuivat tarkastuksiin koko vuoden ajan eivätkä vain vuoden 2020 toisella neljänneksellä, kuten EU:ssa tapahtui.

Lisäksi on huomattava, että toisin kuin EU:ssa tapahtui, EU-28-maiden lipun alla purjehtivien alusten pysäyttämiseen johtaneet tarkastukset vähenivät merkittävästi vuonna 2020. Kaiken kaikkiaan pysäyttämiseen johtaneiden tarkastusten määrä on melko alhainen verrattuna EU:n satamavaltioiden vastaaviin lukuihin (1,5 prosenttia Tokion yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisissa tarkastuksissa ja 3 prosenttia Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisissa EU-valtioiden suorittamissa tarkastuksissa).

## EU:N SATAMAVALTION SUORITTAMAT TARKASTUKSET JA HALTUUNOTOT



Kaavio 11: EU:n satamavaltioiden suorittamat tarkastukset ja pysäyttämiset

EU:n satamavaltioiden tarkastustoimia säännellään satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetussa direktiivissä 2009/16/EU säädetyllä kohtuullisella osuudella tai vuosittaisilla tarkastusvelvoitteilla. Sitoumuksesta sovitaan vuosittain, ja valtiot noudattavat asetettua tavoitetta koko vuoden. Vuoden 2020 toisella neljänneksellä monet kansalliset terveysturvaviranomaiset kielsivät tarkastusten suorittamisen, mikä vähensi niiden määrää huomattavasti. Kolmannella vuosineljänneksellä kiello peruttiin osittain, ja useat jäsenvaltiot aloittivat tarkastukset uudelleen ja jopa ylittivät alun perin sovitut sitoumuksensa. Tämä johti siihen, että toiminta nousi kokonaisuutena tarkasteltuna normaalitasolle mutta tarkastukset jakautuivat epätasaisesti eri jäsenvaltioiden kesken. Neljännellä vuosineljänneksellä tarkastukset aloitettiin uudelleen kaikissa jäsenvaltioissa, ja niissä yllettiin lähes pandemiaa edeltäneelle tasolle. Vaikutus on kuitenkin merkittävä vielä vuoden 2020 lopussakin.





Alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun asetuksen 2009/391 (EU) mukaisesti hyväksytyjen laitosten antamia lakisääteisiä todistuksia ja luokitustodistuksia koskevat tiedot tallennetaan EMSAn sovelluksiin, ja ne on analysoitu. Tiedot osoittavat, että vuonna 2020 uusien luokitustodistusten myöntäminen pysyi vakaana. Luokitustodistukset merkitsevät uusintakatsastusten (erityiskatsastusten) loppuunsaattamista. Tämä viittaa siihen, että pandemia ei vaikuttanut toimintaan kovin paljon. Vuoden 2020 viimeisellä neljänneksellä uuden luokitustodistuksen saaneiden alusten määrä kuitenkin väheni. Tämä voi selittyä pandemian maailmanlaajuisen vaikutuksen voimistumisella tai sillä, että työtä oli tehty jo aiemmin vuoden kuluessa.



EMSA on myös tarkastellut tilastoja direktiivin 2009/18/EY soveltamisalaan kuuluvista merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista, joista ilmoitettiin EMCIP:lle vuosina 2016–2020. EMCIP:n tiedot osoittavat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden kokonaismäärän laskeneen vuonna 2020 verrattuna vuosien 2016–2019 keskimääräisiin tietoihin. Väheneminen ei jakaudu tasaisesti eri alustyypeille, mikä johtuu todennäköisesti niiden erityyppisistä palveluista ja toiminnasta. Matkustaja-alusten onnettomuudet ovat vähentyneet eniten, mikä voi johtua siitä, että risteilyalusten toiminta on pitkälti pysähtynyt. Rahtialuksilla vähennys on voimakkaampi kolmannen ja neljännen vuosineljänneksen aikana. Kalastusalusten onnettomuudet lisääntyivät jyrkästi kolmannella vuosineljänneksellä. Onnettomuustyypeissä on myös vaihtelevia suuntauksia; yleisesti ottaen merionnettomuuksien määrä väheni kyseisellä ajanjaksolla, kun taas muiden onnettomuuksien määrä lisääntyi vuoden 2020 eri vuosineljänneksillä (esim. hallinnan ja kontaktin menetys 1. neljänneksellä, tulipalo 3. neljänneksellä ja veden tulviminen alukseen / haaksirikot 4. neljänneksellä).



Rikkiä koskevia tarkastustoimia EU:ssa vuosina 2018–2019 (keskimääräinen lukumäärä) verrattiin vuoteen 2020. Tammi- ja helmikuussa 2020 tarkastusten määrä pysyi vertailukelpoisella tasolla vuosien 2018 ja 2019 kanssa. Tarkastusten kokonaismäärä on kuitenkin vähentynyt maaliskuusta 2020. Maaliskuussa 2020 suoritettiin vain 43 prosenttia vuosien 2018–2019 tarkastusmäärästä. Huhtikuussa 2020 tarkastuksista tehtiin vain 10 prosenttia. Kesäkuusta alkaen tapahtui kuitenkin elpymistä, ja syyskuussa 2020 tehtiin 5 prosenttia enemmän tarkastuksia kuin vuosina 2018–2019.

Kun tarkastusten kokonaismäärää tarkastellaan merialueittain, se on vähentynyt (edellisiin vuosiin verrattuna) eniten Pohjanmerellä, sen jälkeen Itämerellä ja vähäisemmässä määrin rikkipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella. Rikkিতarkastuksissa otettujen polttoainenäytteiden analyysin tulokset osoittavat, että vaikka noudattamisen taso on parantunut asteittain vuodesta 2018, kehitys on ollut merkittävämpää vuonna 2020. Alustyyppien osalta havaittiin, että matkustaja-aluksille vuonna 2020 tehtyjen tarkastusten kokonaismäärä väheni merkittävästi edellisvuoteen verrattuna (rikkipitoisuuden osalta luokka vastaa pääasiassa risteilyalusten tarkastuksia). Tämän jälkeen yleisrahtialuksia ja irtolastialuksia on vähennetty. Sitä vastoin covid-19-tilanne on vaikuttanut vähemmän konttialusten ja ropax-alusten tarkastuksiin.



## TIETOA EUROOPAN MERITURVALLISUUSVIRASTOSTA

Euroopan meriturvallisuusvirasto on yksi Euroopan unionin erillisvirastoista. Lissabonissa toimivan viraston tehtävänä on varmistaa merenkulun turvallisuuden korkea taso, alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisy ja torjunta sekä öljyn- ja kaasunporauslaitteistojen aiheuttaman meren pilaantumisen torjunta. Yleisenä tavoitteena on edistää turvallista, puhdasta ja taloudellisesti kannattavaa merenkulkuala EU:ssa.

### Ota yhteyttä saadaksesi lisätietoja

#### **Euroopan meriturvallisuusvirasto**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lisboa  
Portugali

Puh: +351 21 1209 200 / Faksi: +351 21 1209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Euroopan meriturvallisuusvirasto 2021

**Valokuvien oikeudet:** 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 Postovyyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.