



CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ S.A.

Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym

Raport II – stan na 31 grudnia 2021 roku

Gdańsk, 31.03.2022 r.

Spis treści

Wprowadzenie.....	4
1. Rynek okrętowy na świecie	6
2. Sytuacja przemysłu okrętowego w Polsce	11
2.1 Wybrane dane finansowe polskiego sektora stoczniowego	13
2.2 Przegląd polskich stoczni morskich (pod kątem danych finansowych, rentowności i zatrudnienia).....	20
2.2.1 Crist S.A.....	20
2.2.2 Finomar Sp. z o.o.	21
2.2.3 Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	22
2.2.4 Grupa Stoczni Gdańsk	23
2.2.5 Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	23
2.2.6 Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	24
2.2.7 Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.....	24
2.2.8 Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.....	25
2.2.9 Nauta-Hull Sp. z o.o.....	26
2.2.10 Partner Stocznia Sp. z o.o.....	26
2.2.11 PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.....	27
2.2.12 Remontowa Shipbuilding S.A.	27
2.2.13 Safe Co. Ltd Sp. z o.o.	28
2.2.14 Stocznia Remontowa „Nauta” S.A.	29
2.2.15 Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.	30
2.2.16 Stocznia Wisła Sp. z o.o.....	31
3. Działalność polskich stoczni w 2021 roku.....	32
3.1 Produkcja statków.....	33
3.2 Portfel zamówień na statki	34
3.3 Nowe zamówienia na statki.....	37
3.4 Produkcja, nowe zamówienia i portfel zamówień kadłubów	37
3.5 Remonty statków	39

4.	Przykłady statków, kadłubów i konstrukcji budowanych w polskich stoczniach w 2021 roku	40
4.1	Baltic Operator Sp. z o.o.	40
4.2	Crist S.A.....	40
4.3	Euro-Industry Sp. z o.o. („Stocznia Ustka”).....	42
4.4	Finomar Sp. z o.o.	43
4.5	Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	43
4.6	Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	44
4.7	Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	45
4.8	Montex Shipyard Sp. z o.o Sp. k.....	45
4.9	Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.	46
4.10	PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.	46
4.11	Remontowa Shipbuilding S.A.....	47
4.12	Safe Co. Ltd Sp. z o.o.....	50
4.13	Stocznia Remontowa „Nauta” S.A.	51
4.14	Stocznia Szczecińska „Wulkan” SP. Z O.O.	52
4.15	Stocznia Wisła Sp. z o.o.	53
5.	Podsumowanie	54

Wprowadzenie

Niniejszy Raport powstał w ramach Umowy z Ministerstwem Infrastruktury nr DGM-U-86/21-M z dnia 17 sierpnia 2021 roku, której przedmiotem są „Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym”, określone symbolem 1.50.02(163) w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 roku w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2021 (Dz.U.2020.2062 z dnia 23.11.2020 roku ze zm.). Obecne badania statystyczne, obejmujące dane za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku, są kontynuacją badań z lat poprzednich i zapewniają ciągłość dostarczanych informacji.

Najistotniejszym celem Raportu jest zaprezentowanie aktualnych i kompleksowych danych statystycznych dotyczących polskiego przemysłu okrętowego, zebranych w trakcie badań ankietowych polskich stoczni. Ponadto opracowanie zawiera analizy własne, w szczególności sprawozdań finansowych, które zapewniają wiarygodne i bieżące informacje dotyczące kondycji polskich przedsiębiorstw działających w obszarze przemysłu stoczniowego.

W pierwszym rozdziale przedstawiono syntetyczne dane obrazujące sytuację przemysłu stoczniowego na świecie w 2021 roku. Ukazano podstawowe parametry, takie jak wielkość nowych zamówień na statki i ich portfel zamówień, a także wielkość produkcji stoczniowej oraz złomowania. Pokazano również ogólne tendencje cen nowych statków na świecie, które w 2021 roku mocno odbiły w górę.

Rozdział drugi poświęcono sytuacji finansowo-ekonomicznej podmiotów działających w polskim przemyśle okrętowym. Przytoczono dane finansowe wybranych przedsiębiorstw działających w tym sektorze, w tym przychody i zyski oraz wskaźniki rentowności i wydajności. Następnie w skrócie zaprezentowano 16 polskich stoczni produkujących i remontujących jednostki morskie, ze szczególnym uwzględnieniem ich profilu produkcji, zatrudnienia i wyników finansowych.

W kolejnym, trzecim rozdziale, przybliżono działalność produkcyjno-remontową stoczni morskich w Polsce w 2021 roku. Został on opracowany na podstawie wspomnianych wyżej badań ankietowych polskich podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność stoczniową, wyszczególnionych na stronach 32-33 niniejszego Raportu. W tej części omówiono syntetycznie wielkość produkcji, pozyskanych nowych zamówień i portfela zamówień na nowe statki oraz kadłuby, a także wielkość portfela zamówień na remonty statków oraz ich wykonanie.

W rozdziale czwartym, dla pełniejszego obrazu, przedstawiono różnorodne przykłady działalności polskich stoczni w całym 2021 roku, również takie, które wykraczają poza założenia statystyczne przyjęte przez GUS, m.in. produkcję kadłubów, bloków, jednostek rzecznych lub dla marynarki wojennej.

Na końcu, w rozdziale piątym, dokonano krótkiego podsumowania sytuacji polskiego przemysłu okrętowego. Odniesiono się również do aktualnych okoliczności polityczno-gospodarczych na świecie.

1. Rynek okrętowy na świecie

W 2021 roku gospodarka światowa nadal podlegała wpływowi epidemii koronawirusa Covid-19. Pandemia, która wywołała ogólnoswiatowy kryzys ekonomiczny na początku 2020 roku, nadal ma wpływ na decyzje gospodarcze zarówno poszczególnych przedsiębiorstw, jak i całych branż, a nawet krajów. Jednak należy podkreślić, że w 2021 roku skutki tej pandemii nie były już tak dotkliwe, jak rok wcześniej, niemniej powodowały niepewność co do przyszłej koniunktury na świecie.

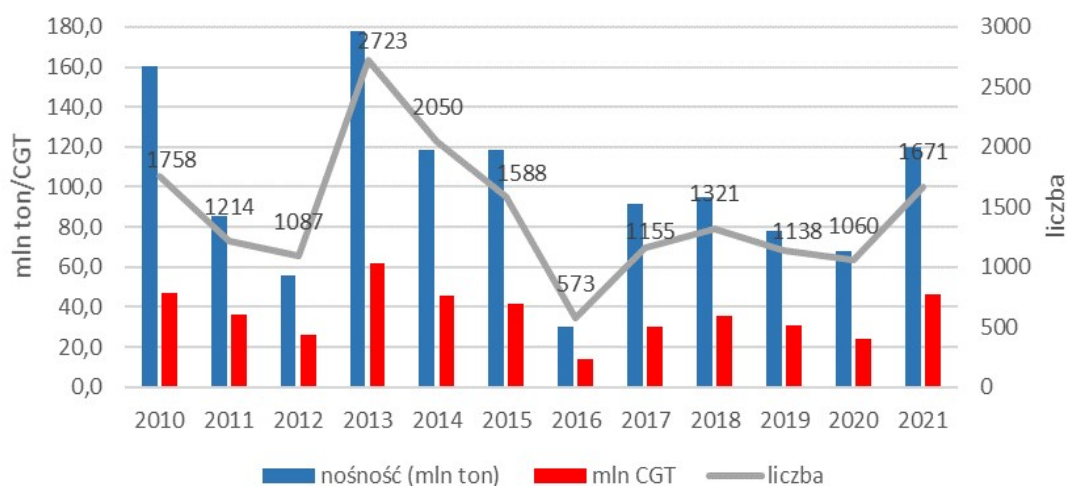
Po kryzysowym, pandemicznym roku 2020, w 2021 roku widać było wyraźne ożywienie gospodarcze, a pod względem ilości nowych zamówień na statki złożonych był to najlepszy okres od 2015 roku dla stoczni, pomimo rekordowego wzrostu cen na nowe jednostki. Według Clarksons Research¹ w 2021 roku na całym świecie zamówiono 1 671 statków o łącznej nośności 119,8 mln ton i 46,6 mln CGT, podczas gdy w całym 2020 roku zakontraktowano 1 060 statków o łącznej nośności 67,7 mln ton i 23,9 mln CGT (rys. 1), co daje ponad 50% wzrost zamówień według ilości statków. Tak dobry wynik osiągnięty został głównie dzięki ekstremalnie dużym kontraktom na kontenerowce – w 2021 roku zamówiono ich 548 sztuk, podczas gdy rok wcześniej zaledwie 119. To rezultat m.in. niespotykanie wysokich stawek frachtowych i po raz pierwszy od wielu lat większego popytu na przewozy kontenerowe niż podaż.

Ze wszystkich nowych zleceń na statki w 2021 roku tylko 78 (4,7%) ulokowano w Europie, z czego najwięcej – 11 nowych kontraktów zdobyły stocznie niemieckie oraz po 9 – stocznie holenderskie i tureckie.

Liczba kontraktów zdobytych przez stocznie na całym świecie w całym 2021 roku przekroczyła liczbę wybudowanych jednostek, więc nastąpił nieznaczny wzrost światowego portfela zamówień, który na koniec grudnia 2021 roku obejmował 3 310 statków (wzrost o 3,1% w stosunku do końca 2020 roku). Zwiększył się on również o prawie 17% pod względem nośności oraz CGT i na koniec grudnia

¹ Clarksons Research „World Shipyard Monitor” January 2022

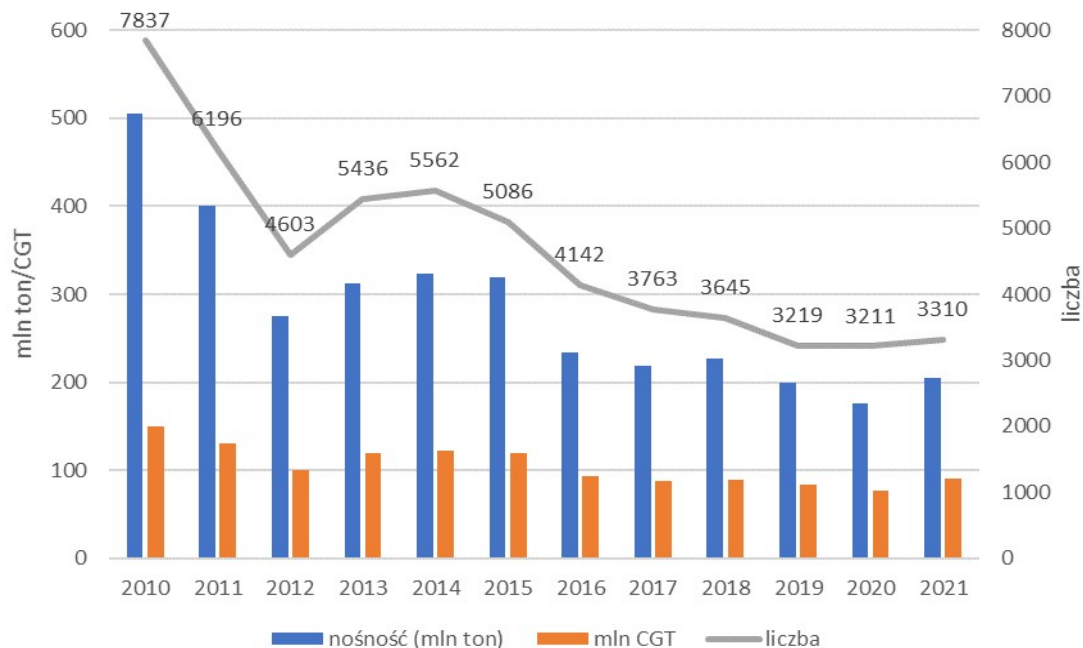
2021 roku wynosił 205,2 mln ton nośności i 90,2 mln CGT (rys. 2). W ciągu ostatniego roku wzrosła także o prawie 15% jego wartość, która na koniec 2021 roku wyniosła 261 mld USD, z czego stocznie azjatyckie posiadały portfel zamówień o wartości 186,7 mld USD, natomiast stocznie europejskie o wartości 69,6 mld USD.



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2022, Clarksons Research

Rys. 1. Nowe zamówienia na statki na świecie w latach 2010-2021



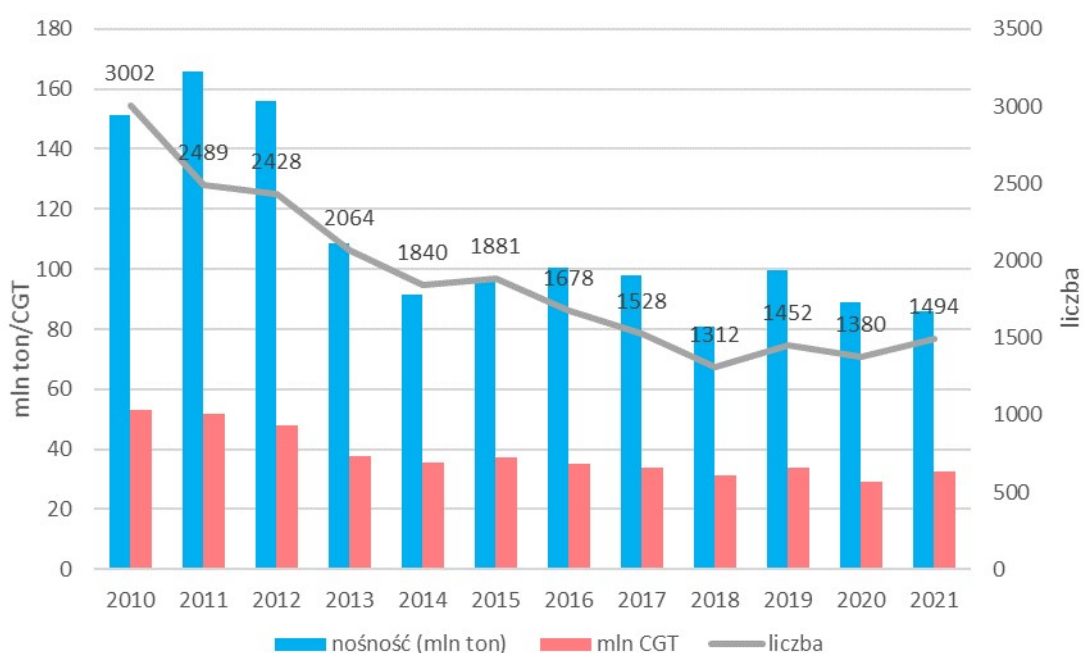
Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2022, Clarksons Research

Rys. 2. Portfel zamówień na świecie; stan na koniec odpowiedniego roku

W dniu 31 grudnia 2021 roku Europa posiadała w swoim portfolio zamówień 308 statków o łącznej nośności 4,0 mln ton i 11,5 mln CGT. Pod względem liczby statków portfel zamówień stoczni europejskich w ciągu roku skurczył się o około 15%. Na koniec grudnia 2021 roku w Europie największy portfel zamówień (według liczby) posiadały stocznie holenderskie – 46 jednostek, a następnie tureckie – 35, niemieckie – 34 oraz włoskie – 31².

Po niższym niż w 2019 roku poziomie produkcji stoczniowej w 2020 roku, w dużej mierze spowodowanym pandemią koronawirusa, rok 2021 był nieco lepszy. W tym okresie wszystkie stocznie na świecie zbudowały 1 494 statki o łącznej nośności 85,9 mln ton i 32,4 mln CGT (rys. 3) oraz wartości 71,3 mld USD, podczas gdy w całym 2020 roku stocznie zbudowały 1 380 statków o łącznej nośności 88,8 mln ton i 29,3 mln CGT oraz wartości 58,9 mld USD. W 2021 roku najwięcej powstało masowców – 432 sztuki. Ponad 83% wyprodukowanych w tym czasie statków pochodziło z Chin, Japonii i Korei Południowej.



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2022, Clarksons Research

Rys. 3. Produkcja nowych statków na świecie w latach 2010-2021

² Ibidem

W 2021 roku w Europie zbudowano 133 jednostki o łącznej nośności 0,6 mln ton i 2,1 mln CGT oraz o wartości 11,3 mld USD. Najwięcej statków zbudowały stocznie holenderskie – 39 sztuk, tureckie – 22 sztuki oraz norweskie – 11 sztuk.

Na całym świecie w 2021 roku zezłomowano 655 jednostek o łącznej nośności 24,2 mln ton i średnim wieku 29,9 lat, podczas gdy rok wcześniej zezłomowano 579 jednostek o łącznej nośności 24,7 mln ton i średnim wieku 28,7 lat. Najmłodsze złomowane statki w 2021 roku to zbiornikowce wielkości Panamax i Aframax, których średni wiek to odpowiednio 20,5 i 21,2 lata. Najwięcej w tym czasie poddano złomowaniu zbiornikowców – 295 sztuk, a także jednostek typu offshore – 132 sztuki³.

O ile początek pandemii przyniósł niewielkie spadki cen na nowe statki – w 2020 roku spadły one średnio o około 3,2% w stosunku do końca grudnia 2019 roku – o tyle w 2021 roku ceny wzrosły średnio o około 22%. Obecny poziom cen jest najwyższy od 2010 roku. Najmniej wzrosły ceny pojazdowców ro-ro – około 10%. Natomiast najbardziej spektakularne wzrosty cen zanotowano na rynku kontenerowców, gdyż w przypadku jednostek o pojemności 10 500 TEU, 13 250 TEU oraz 15 000 TEU sięgały one niemal 50%⁴. Powodów takiego wzrostu cen upatruje się częściowo w zwiększonym popycie na nowe jednostki, w szczególności kontenerowce, ale przede wszystkim w wysokim wzroście cen stali (o ponad 50%) oraz deprecjacji dolara amerykańskiego w stosunku do walut głównych krajów budujących statki.

Jaki wpływ na globalną sytuację przemysłu stoczniowego będzie miała inwazja Rosji na Ukrainę? Dziś jeszcze trudno to stwierdzić, ale wydaje się, że w najbliższych latach, szczególnie w Europie nastąpi wzrost wydatków na wzmocnienie zdolności wojskowych, w tym na marynarki wojenne. Natomiast odwrócenie się od rosyjskiego gazu i ropy oraz znalezienie alternatywnych kierunków dostaw, a jednocześnie podniesienie cen tych surowców może doprowadzić do ożywienia sektora off-shore.

³ *Ibidem*

⁴ *Ibidem*

Niewykluczone, że niektóre rejony świata zwiększą swoje wydobycie surowców energetycznych w celu ich eksportu do Europy. Może to spowodować skok popytu zarówno na statki do poszukiwania i eksploatacji ropy i gazu, jak i statków do ich przewozu w kierunku naszego kontynentu.

Krótkoterminowo, po wprowadzeniu sankcji na Rosję, niektóre stocznie, zarówno produkcyjne, jak i remontowe, doznały problemów z zamówieniami, których zleceniodawcą są spółki rosyjskie. Jednocześnie istnieje duża presja opinii publicznej na bojkot zamówień z tego rynku. Taką decyzję podjęła m.in. holenderska grupa Damen Shipyards⁵, a na naszym rodzimym rynku Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. oraz MSR „Gryfia” S.A.⁶. Dodatkowo Rada UE wydała rozporządzenie nr 2022/427 z dnia 15.03.2022 roku, które zakazuje sprzedaży statków, jachtów i innych jednostek pływających z UE do Rosji.

Dotychczasowe prognozy globalnego wzrostu gospodarczego, w obliczu konfliktu na Ukrainie, odznaczają się wysokim stopniem niepewności i wymagają pilnej korekty. Niemniej, ogólnoswiatowa sytuacja polityczno-gospodarcza jest bardzo dynamiczna i trudno jednoznacznie wskazywać kierunek, w jakim się ona potoczy.

⁵ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/50519-damen-wstrzymuje-rosyjskie-zamowienia> [dostęp: 2022.03.10]

⁶ <https://www.gospodarkamorska.pl/gdanska-stocznia-remontowa-anuluje-kontrakty-z-rosjanami-63086> [dostęp: 2022.03.10]

2. Sytuacja przemysłu okrętowego w Polsce

Struktura przemysłu okrętowego w Polsce znacznie zmieniła się w ciągu ostatnich 20 lat. Obecnie przeważa budowa kadłubów, bloków, sekcji i nadbudówek. Takie kadłuby lub ich fragmenty są często w dużym stopniu wyposażone. Są one przekazywane do stoczni, głównie europejskich, które kończą proces wyposażania i oddają armatorom gotowy statek. Tylko niewielki procent produkcji stoczniowej pozostaje w kraju, choć również w 2021 roku można wskazać kilka takich przykładów. Były to 2 lodołamacze dla Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” oraz Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz 2 holowniki i 1 okręt dla Marynarki Wojennej RP. Jednak żadna z tych jednostek nie jest uwzględniana w liczbowych statystykach budowy statków morskich, gdyż są to jednostki śródlądowe lub produkcji specjalnej. W Polsce w większości dobrze radzą sobie stocznie remontowe, którym zlecenia w dużej mierze zapewniają wymagania dotyczące przepisów klasowych, a także zmieniające się przepisy, m.in. IMO.

Z uwagi na różnorodność przedsiębiorstw stoczniowych oraz produkcję nastawioną nie tylko na jednostki morskie, ale także śródlądowe, trudno o dogłębną analizę sektora. Produkcja stoczniowa często wymyka się tradycyjnej statystyce, koncentrującej się na produkcji całych, w pełni wyposażonych statków morskich. Jak podaje „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2021” w całej polskiej gospodarce morskiej w 2020 roku (ostatnie dostępne dane) funkcjonowało ponad 26 tys. podmiotów (rok wcześniej – 21 tys.), w których pracowało prawie 169 tys. osób (w 2019 roku – 161 tys.). W samym sektorze stoczniowym działało ponad 8 tys. jednostek (w 2019 roku – niecałe 7 tys.), które zatrudniały ponad 37,5 tys. osób, w tym samozatrudnieni (w 2019 roku – 37 tys. osób)⁷. Jednak tylko nieliczne z nich zajmują się produkcją kompletnych, w pełni wyposażonych statków.

Z powyższych danych można by wnioskować, że pomimo pandemii Covid-19, rok 2020 przyniósł w kraju rozwój tego przemysłu. Trzeba być jednak ostrożnym w ich interpretacji. Pandemia, z którą zmagamy się już ponad dwa lata, niewątpliwie

⁷ „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2021” GUS, Warszawa, Szczecin 2021

wpływa na sytuację polskiego przemysłu okrętowego. Stocznie wskazują na szereg zagrożeń związanych z tą trudną sytuacją, które miały wpływ na ich działalność, takich jak:

- ryzyko utraty kontraktów lub przesuwanie terminów ich realizacji,
- trudności w pozyskiwaniu nowych zleceń, w szczególności od nowych klientów,
- utrata płynności finansowej części zleceniodawców,
- wzrost cen stali zagrażający rentowności zleceń,
- przerwanie łańcuchów dostaw, skutkujące ograniczeniem dostępności niektórych niezbędnych materiałów (głównie w pierwszym etapie trwania pandemii),
- dodatkowe koszty, w tym koszty testów na koronawirusa oraz utrudnienia związane z podróżami i kwarantanną w segmencie usług remontowych, szczególnie świadczonych za granicą,
- obniżenie poziomu przychodów.

W celu ograniczania negatywnych skutków pandemii Covid-19, polskie stocznie wprowadzały szereg różnorodnych działań, takich jak:

- zachowanie reżimu sanitarnego, tj. utrzymywanie dystansu społecznego na terenie zakładów pracy, a także wymóg stosowania maseczek, rękawiczek oraz płynów odkażających,
- wprowadzanie organizacji pracy rozdzielającej zespoły pracownicze wykonujące te same zadania i zapobiegającej ich wzajemnym kontaktom, aby możliwa była kontynuacja prac nawet w przypadku kwarantanny jednego z nich,
- wprowadzenie pracy na trzy zmiany w celu maksymalnego rozproszenia zatrudnienia i ograniczenia transmisji wirusa,
- wprowadzenie pracy zdalnej dla części pracowników nieprodukcyjnych,
- akcje edukacyjne dotyczące przestrzegania obostrzeń sanitarnych oraz dezynfekcji miejsc pracy,
- uzyskanie dotacji na utrzymanie miejsc pracy,
- prolongata terminów niektórych dostaw lub usług serwisowych,
- szczególna dyscyplina dotycząca kosztów.

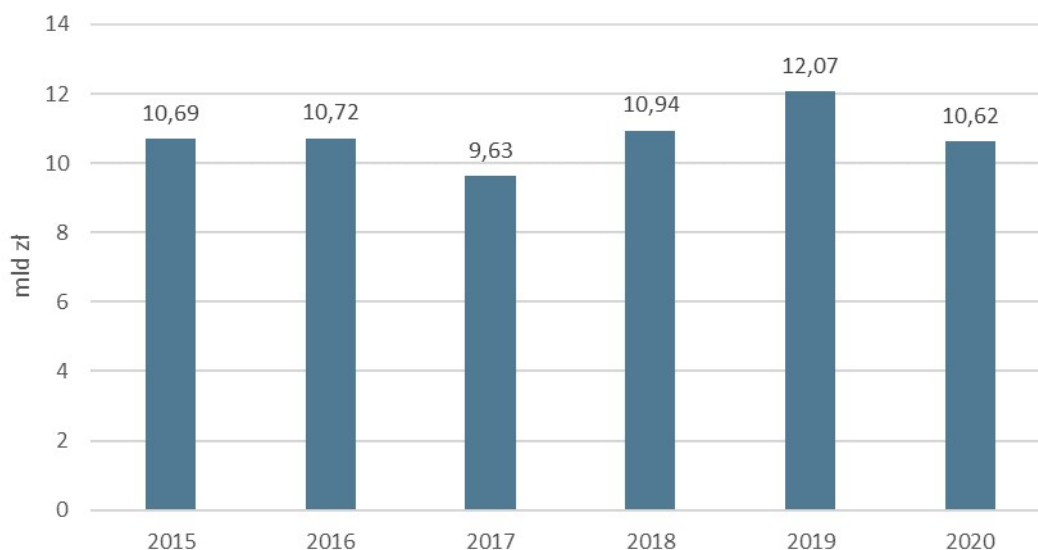
Przykładem szczególnego dbania o kwestie epidemiologiczne jest Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., która jako pierwsze przedsiębiorstwo w Polsce, uzyskała certyfikat *MyCare* wydany przez DNV-GL. Stocznia poddała się ocenie systemu zarządzania ryzykiem infekcji w sześciu strategicznych obszarach funkcjonowania i uzyskała stopień „Readiness”, gwarantujący bezpieczne prowadzenie działalności.

Ogólnie sytuacja pandemiczna nie spowodowała wśród polskich przedsiębiorstw stoczniowych zakłócenia ciągłości świadczenia usług.

2.1 WYBRANE DANE FINANSOWE POLSKIEGO SEKTORA STOCZNIOWEGO

Według GUS w Polsce funkcjonuje około 7-8 tys. podmiotów działających w branży stoczniowej, z których około 1,5 tys. operuje jako spółki handlowe i cywilne. Pozostałe podmioty to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, najczęściej pełniące rolę podwykonawców. Krajowy sektor stoczniowy osiągał w latach 2015-2020 (brak jeszcze danych za 2021 rok) przychody z całokształtu działalności na poziomie około 10-12 mld zł (rys. 4). Natomiast jego wskaźnik poziomu kosztów wahał się od 93,9 do 98,0%, co świadczy o niskim poziomie uzyskiwanej marży. Wskaźnik rentowności obrotu, czyli stosunek wyniku finansowego do osiągniętych przychodów, w latach 2015-2020 przyjmował wartości od 2,0% w najgorszym 2017 roku do 6,1% w najlepszym 2015 roku. W 2020 roku – pierwszym roku pandemii Covid-19 – branża osiągnęła rentowność na poziomie 3,0% (rys. 5).

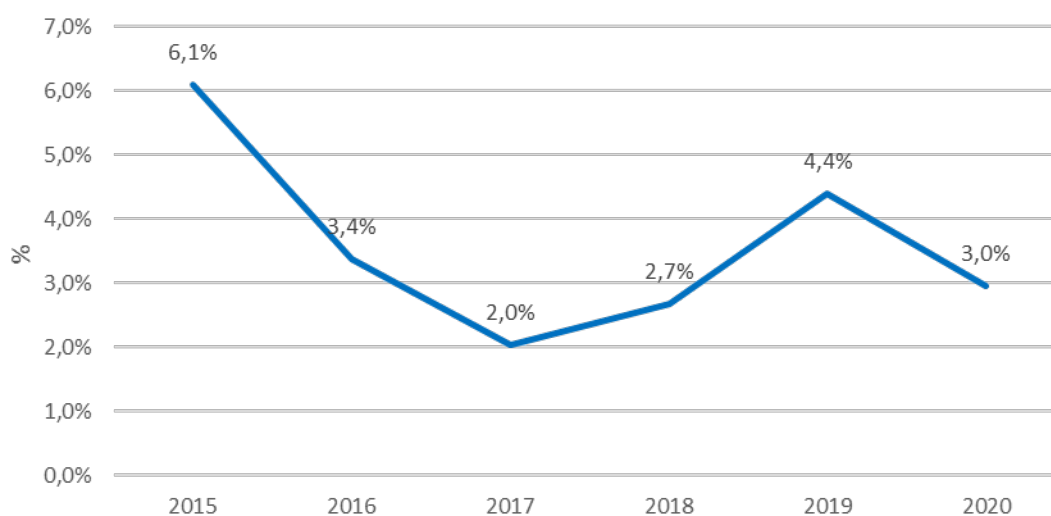
Jak można było podejrzewać, większość najważniejszych wielkości oraz wskaźników finansowych w 2020 roku (w którym rozpoczęła się pandemia) uległa pogorszeniu. Całkowite przychody polskiego sektora produkcji i remontów statków i łodzi wyniosły 10,6 mln zł, czyli zmniejszyły się o około 12% w stosunku do 2019 roku. Wskaźnik rentowności obrotu spadł z 4,4% w 2019 roku do 3,0% w 2020 roku, natomiast wskaźnik wydajności pracy na jednego zatrudnionego również spadł z 0,33 w 2019 roku do 0,28 w 2020 roku. W tym czasie wzrosło jednak zatrudnienie – o około 0,5 mln osób, co także częściowo tłumaczy obniżenie wskaźnika wydajności pracy.



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej” 2019, 2020 i 2021, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie

Rys. 4. Przychody polskiego sektora produkcji i remontów statków i łodzi

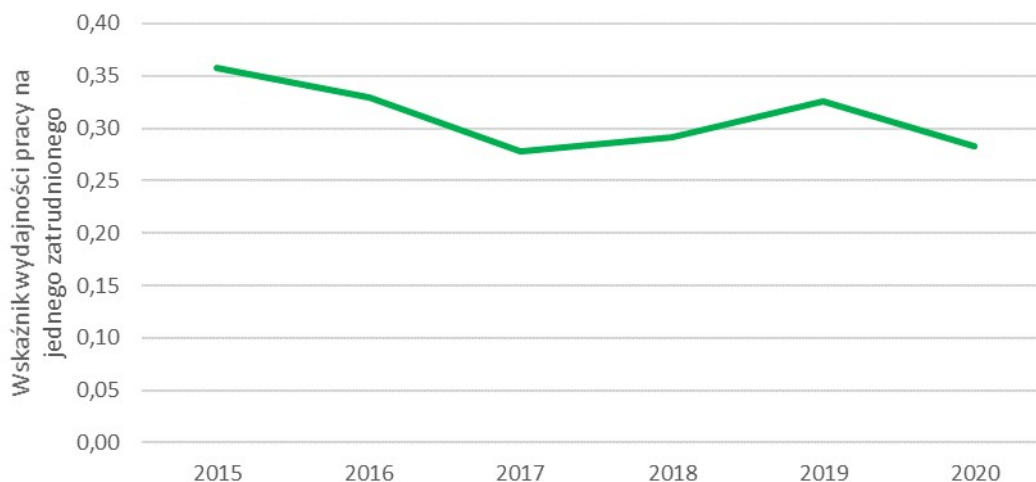


Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej” 2019, 2020 i 2021, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie

Rys. 5. Wskaźnik rentowności obrotu polskiego sektora produkcji i remontów statków i łodzi

Zatrudnienie w polskim sektorze stoczniowym w 2020 roku wynosiło około 37,5 tys. osób, z których 10,6 tys. stanowiły osoby samozatrudnione. Przy osiągniętych przychodach pozwala to uzyskać wskaźnik wydajności pracy na jednego zatrudnionego na poziomie około 0,3, czyli jeden pracownik w branży stoczniowej przyczynia się do uzyskania przychodów w wysokości około 300 tys. zł. Wskaźnik ten spadł z 0,33 w 2019 roku do poziomu 0,28 w 2020 roku (rys. 6).



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej” 2019, 2020 i 2021, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie

Rys. 6. Wskaźnik wydajności pracy na jednego zatrudnionego w polskim sektorze stoczniowym

W celu określenia kondycji polskich przedsiębiorstw produkujących i remontujących statki morskie, kadłuby lub ich elementy, zapoznano się z ich ogólnodostępnymi sprawozdaniami finansowymi, które są publikowane w KRS. W związku z tym w tabeli 1 zostały zaprezentowane podstawowe dane finansowe z lat 2018-2020 (sprawozdania finansowe za 2021 rok nie są jeszcze dostępne) największych polskich podmiotów działających w obszarze przemysłu stoczniowego w Polsce. Natomiast w tabeli 2 oraz na rysunku 7 została przedstawiona rentowność netto analizowanych przedsiębiorstw, liczona jako stosunek zysku lub straty netto do osiągniętych przychodów netto ze sprzedaży. Wszystkie dane zostały zaczerpnięte z ogólnodostępnych sprawozdań finansowych publikowanych w KRS.

Tabela 1. Dane finansowe wybranych polskich stoczní produkcyjnych i remontowych

Nazwa firmy	Przychody netto ze sprzedaży [tys. zł]			Zysk/strata netto [tys. zł]		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Crist S.A.	477 879,9	437 898,9	380 857,6	6 910,7	8 904,8	621,7
Finomar Sp. z o.o.	33 455,3	31 354,1	21 055,6	1 634,0	102,9	462,1
Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	1 128 069,5	948 213,6	898 246,0	65 190,1	70 153,6	55 351,0
Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	35 046,8	125 941,6	185 930,1	-142,6	-1 029,5	-1 508,0
Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	165 233,0	184 733,2	135 376,5	3 877,7	614,2	1 633,9
Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.	86 991,5	103 270,6	71 386,9	14 060,1	24 437,4	9 723,0
Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.	146 638,0	157 858,0	163 772,9	1 477,8	-8 875,7	-23 613,4
Nauta-Hull Sp. z o.o.	33 699,7	28 382,0	17 154,0	689,8	-3 265,9	-88,0
Partner Stocznia Sp. z o.o.	93 832,6	105 011,4	110 306,9	-9 140,2	-2 624,4	1 215,1
PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.	92 426,3	113 316,5	166 352,9	-26 558,9	-64 597,0	-18 667,9
Remontowa Shipbuilding S.A.	315 362,2	432 596,5	868 579,0	4 222,4	-180 500,0	5 663,0
Safe Co. Ltd Sp. z o.o.	45 796,9	78 902,6	64 025,5	166,4	938,3	1 206,6
Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. (wcześniej Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji)	470 783,8	342 627,1	163 235,6	-57 905,8	-49 682,2	-75 477,6
Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. (wcześniej Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.)	34 521,5	62 297,7	42 644,5	1 310,4	2 636,1	-3 447,6
Stocznia Wiśła Sp. z o.o.	57 262,9	66 169,0	41 583,3	5 694,8	4 585,9	2 151,0

Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: Sprawozdania finansowe poszczególnych Spółek, KRS

Tabela 2. Rentowność netto wybranych polskich stoczni produkcyjnych i remontowych

Lp.	Nazwa firmy	Rentowność netto		
		2018	2019	2020
1	Crist S.A.	1,4%	2,0%	0,2%
2	Finomar Sp. z o.o.	4,9%	0,3%	2,2%
3	Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	5,8%	7,4%	6,2%
4	Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	-0,4%	-0,8%	-0,8%
5	Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	2,3%	0,3%	1,2%
6	Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.	16,2%	23,7%	13,6%
7	Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.	1,0%	-5,6%	-14,4%
8	Nauta-Hull Sp. z o.o.	2,0%	-11,5%	-0,5%
9	Partner Stocznia Sp. z o.o.	-9,7%	-2,5%	1,1%
10	PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.	-28,7%	-57,0%	-11,2%
11	Remontowa Shipbuilding S.A.	1,3%	-41,7%	0,7%
12	Safe Co. Ltd Sp. z o.o.	0,4%	1,2%	1,9%
13	Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. (wcześniej Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji)	-12,3%	-14,5%	-46,2%
14	Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. (wcześniej Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.)	3,8%	4,2%	-8,1%
15	Stocznia Wisła Sp. z o.o.	9,9%	6,9%	5,2%

Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: Sprawozdania finansowe poszczególnych Spółek, KRS

Liderem wśród polskich stoczni, pod względem wielkości przychodów, jest Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., której przychody w latach 2018-2020 wynosiły od 898 do 1 128 mln zł rocznie. Na drugim miejscu znajduje się Remontowa Shipbuilding S.A., której przychody w omawianych latach wynosiły od 315 do 868 mln zł rocznie. Warto zauważyć, że w 2020 roku obie stocznie miały bardzo podobną wielkość przychodów. Na kolejnych miejscach, pod względem przychodów, znajdują się: Crist S.A. (380 mln zł), Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. (186 mln zł), PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. (166 mln zł) oraz MSR „Gryfia” S.A. (163 mln zł) i Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji (również 163 mln zł).

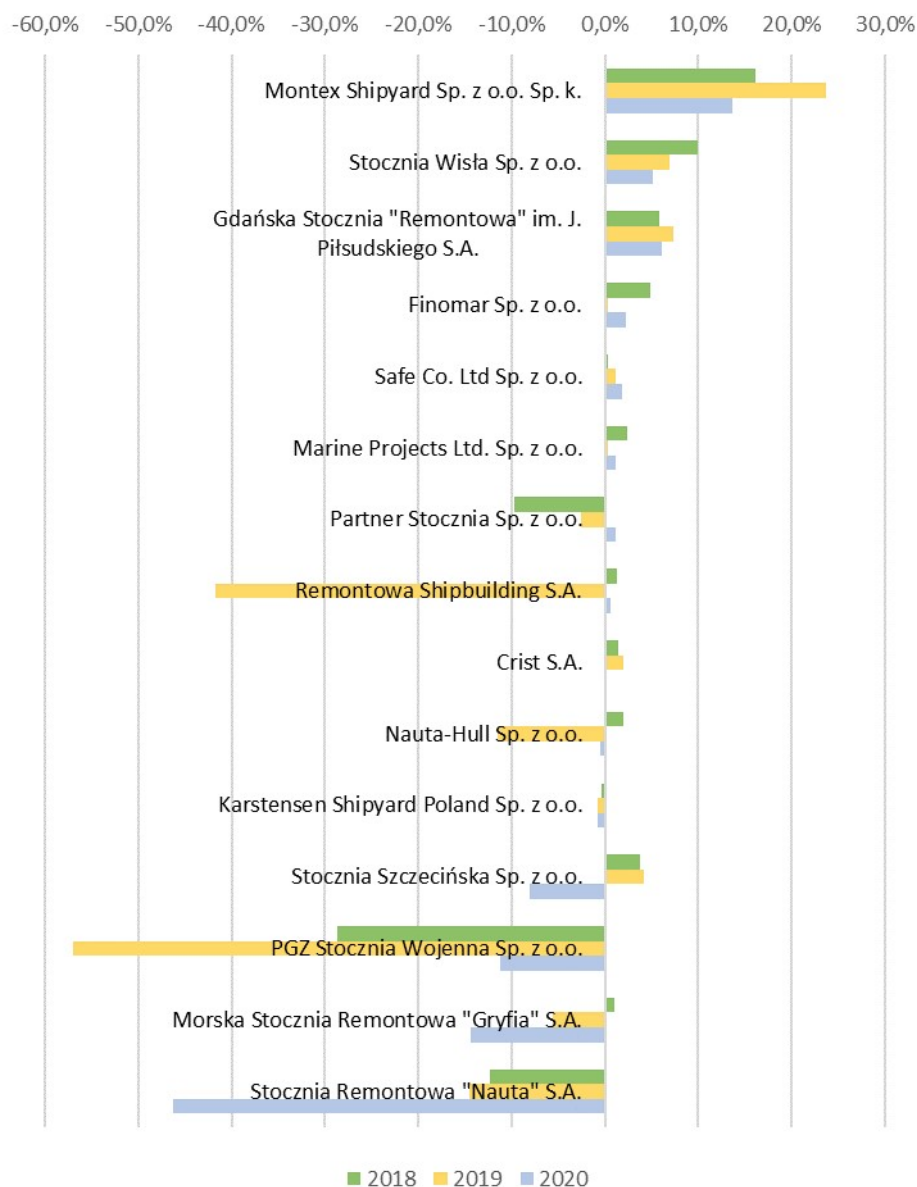
Jednak ważniejszym kryterium działalności każdego przedsiębiorstwa jest uzyskiwany zysk netto. Pod tym względem również przoduje Gdańska Stocznia

„Remontowa” S.A., która w ostatnich trzech latach uzyskiwała zysk netto na poziomie 55-70 mln zł. W 2020 roku bardzo dobre wyniki uzyskiwały również Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. (9,7 mln zł zysku netto), Remontowa Shipbuilding S.A. (5,6 mln zł), Stocznia Wisła Sp. z o.o. (2,2 mln zł), Marine Project Ltd. Sp. z o.o. (1,6 mln zł), Partner Stocznia Sp. z o.o. (1,2 mln zł) oraz Safe Co. Ltd Sp. z o.o. (1,2 mln zł).

Najslabiej pod względem uzyskanego zysku netto w 2020 roku poradziły sobie: Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji (strata 75,5 mln zł), Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. (-23,6 mln zł) i PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. (-18,7 mln zł). Ostatnia z wymienionych wyżej stoczni znacznie zmniejszyła swoją stratę w stosunku do lat poprzednich.

Równie istotny jest wskaźnik osiągniętej rentowności netto, liczony jako stosunek zysku netto do osiągniętych przychodów netto ze sprzedaży. Tu zdecydowanym liderem jest firma Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k., która w 2020 roku osiągnęła rentowność netto ze sprzedaży na poziomie około 13,6%. Trzeba zauważyć, że rentowność w tym sektorze przemysłu na poziomie około 5% jest wynikiem wysoko zadowalającym, ale tylko trzy stocznie w 2020 roku przekroczyły ten próg, tj. wspomniany Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k., Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. (6,2%) oraz Stocznia Wisła Sp. z o.o. (5,2%).

Spośród 15 badanych podmiotów, sześć zanotowało stratę. W trudnym ze względu na pandemię Covid-19 roku 2020, wyniki finansowe polskich stoczni są niejednoznaczne, tj. osiem z nich uzyskało lepszy wynik finansowy niż rok wcześniej, przy czym w dwóch przypadkach „lepszy wynik” oznacza mniejszą stratę niż w poprzednim roku. Niemniej aż sześć przedsiębiorstw poprawiło swoją dodatnią rentowność netto. Są to: Finomar Sp. z o.o., Marine Projects Ltd. Sp. z o.o., Partner Stocznia Sp. z o.o., Remontowa Shipbuilding S.A. oraz Safe Co. Ltd Sp. z o.o.



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło: Sprawozdania finansowe poszczególnych Spółek, KRS

Rys. 7. Wskaźnik rentowności netto polskich stoczní produkcyjnych i remontowych

W celu uzyskania lepszego wglądu w sytuację polskiego przemysłu stoczniowego, w dalszej części rozdziału znajduje się krótki przegląd 16 stoczní, pod kątem ich profilu produkcji, własności, zatrudnienia i wyniku finansowego.

2.2 PRZEGLĄD POLSKICH STOCZNI MORSKICH (POD KĄTEM DANYCH FINANSOWYCH, RENTOWNOŚCI I ZATRUDNIENIA)

Poniżej przedstawiono, w kolejności alfabetycznej, przegląd wszystkich polskich stoczni produkcyjnych i remontowych, które podlegają badaniom statystycznym w zakresie produkcji oraz remontów statków i kadłubów.

Warto zwrócić uwagę, że w całym 2021 roku nastąpiło kilka ważnych zmian wśród przedsiębiorstw krajowego przemysłu stoczniowego, m.in.:

- Alkor Sp. z o.o. została w całości przejęta na początku 2021 roku przez Safe Co. Ltd Sp. z o.o.,
- Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. zmienił nazwę na Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.,
- Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji zakończyła w listopadzie 2021 roku proces restrukturyzacyjny.

Ponadto trzeba pamiętać, że w Polsce produkowane są nie tylko statki morskie o pojemności brutto powyżej 100 GT, które ujmowane są w statystykach, dla których założenia zostały określone przez GUS. Istnieją również zakłady budujące mniejsze jednostki, np. Euro-Industry Sp. z o.o. z Ustki lub jednostki śródlądowe, np. Damen Shipyards Koźle Sp. z o.o. w Kędzierzynie-Koźlu, Partner Stocznia Sp. z o.o. w Policach czy Centromost w Płocku. Budowane są także barki do hodowli ryb (np. przez Stal Complex Sp. z o.o. w Gdyni) oraz morskie i śródlądowe jachty i łodzie motorowe. Jednak zarówno jednostki poniżej 100 GT, jak i jednostki rzeczne oraz jachty, łodzie motorowe, a także okręty wojenne nie podlegają niniejszemu badaniu statystycznemu.

2.2.1 Crist S.A.

Crist S.A. z siedzibą w Gdyni zajmuje się budową zarówno nowych jednostek pływających, jak i konstrukcji offshore oraz innych konstrukcji stalowych. 35% akcji

Spółka posiada Fundusz Inwestycyjny Mars. Crist S.A. posiada również 100% udziałów w Crist Offshore Sp. z o.o., Crist Shipyard Sp. z o.o. oraz Crist Konstrukcje Sp. z o.o.

Większość produkcji Spółki jest sprzedawana poza granice Polski. W 2020 roku jedynie 7% sprzedaży nastąpiło dla kontrahentów krajowych. Główni klienci pochodzą z Francji, Norwegii i Niemiec oraz z Finlandii. W 2020 roku Crist S.A. osiągnął przychody ze sprzedaży w wysokości 380,9 mln zł i wygenerował zysk netto na poziomie 0,6 mln zł, podczas gdy rok wcześniej aż 8,9 mln zł. W ten sposób rentowność netto spadła do poziomu zaledwie 0,2%. Spadek zysku w 2020 roku Spółka tłumaczy m.in. stratą netto z tytułu różnic kursowych⁸. Trzeba wspomnieć, że w grudniu 2019 roku Crist S.A. podjął decyzję o zmianie zasad rachunkowości na MSSF, co było konsekwencją decyzji o przeprowadzeniu emisji obligacji, która ma zapewnić źródła finansowania do dalszego rozwoju Spółki.

Spółka w trakcie realizacji kontraktów szeroko korzysta z podwykonawstwa firm zewnętrznych, w tym osób prowadzących własną działalność gospodarczą, stąd koszty wynagrodzeń stanowią jedynie 2% kosztów Spółki. Największy udział w kosztach mają usługi obce (71% wszystkich kosztów rodzajowych) oraz koszty zużycia materiałów i energii (21%). Udział tych ostatnich spadł w stosunku do roku poprzedniego z uwagi na realizację coraz większej ilości kontraktów z materiałów powierzonych.

2.2.2 [Finomar Sp. z o.o.](#)

Finomar Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie zajmuje się m.in. produkcją konstrukcji spawanych oraz innymi usługami na rzecz przemysłu okrętowego i energetycznego.

W 2020 roku Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 21,1 mln zł i wygenerowała zysk na poziomie 0,5 mln zł, poprawiając tym samym wynik netto z roku poprzedniego, który wyniósł wówczas 0,1 mln zł, jednak przy

⁸ „Sprawozdanie Zarządu z działalności za rok 2020. Crist Spółka Akcyjna”

znacznie większych przychodach sięgających 31,4 mln zł⁹. W 2020 roku Spółka uzyskała rentowność netto 2,2%, podczas gdy rok wcześniej zaledwie 0,3%.

2.2.3 Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.

Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. z siedzibą w Gdańsku należy do grupy kapitałowej Remontowa Holding S.A. Spółka na koniec 2020 roku posiadała udziały w ośmiu innych spółkach, w tym w sześciu – większościowe.

Gdańska Stocznia „Remontowa” specjalizuje się w remontach oraz przebudowach jednostek pływających. Stocznia remontuje średnio 150 jednostek wszystkich typów rocznie, przy czym w 2019 roku wyremontowała 172 statki i przerobiła około 6500 ton stali, a w 2020 roku wyremontowała 157 statków i przerobiła około 4500 ton stali. Mniejszy przerób stali kompensowany był większą ilością prac w obszarze konserwacyjno-malarskim oraz instalacyjno-naprawczym. Remonty w 2020 roku stanowiły około 68% wartości przychodów ogółem Spółki. Najczęściej remontowane typy statków w 2020 roku to drobnicowce/kontenerowce (26%) oraz statki pasażerskie/ro-ro (22%) i chemikaliowce/produktowce (20%). Przychody z przebudów w 2020 roku osiągnęły podobną wartość sprzedaży, jak w roku poprzednim i stanowiły około 27% wartości przychodów ogółem.

Stocznia posiada 6 doków pływających dla statków do 290 m długości i nośności 135 tys. DWT, 24 dźwigi oraz 2 platformy zanurzalne, głównie dla platform pływających. Ponadto Spółka posiada 6 km nabrzeży, które umożliwiają remonty statków do 295 m długości.

GSR na koniec 2020 roku zatrudniała 1791 osób, zwiększając zatrudnienie w stosunku do poprzedniego roku o 48 osób, czyli o 2,75%.

Przychody ze sprzedaży GSR w 2020 roku wyniosły 898,2 mln zł, czyli około 5% mniej niż w roku poprzednim. Najważniejszymi źródłami przychodów Spółki były przychody ze sprzedaży remontów – 596,4 mln zł oraz przebudów – 238,1 mln zł.

⁹ Sprawozdanie finansowe Finomar Sp. z o.o. za 2020 rok

Koszty działalności operacyjnej w 2020 roku osiągnęły wartość 800,2 mln zł (5% mniej niż w 2019 roku), natomiast zysk netto ukształtował się na poziomie 55,4 mln zł (o 21% niższy niż rok wcześniej)¹⁰. Tym samym rentowność netto wyniosła 6,2%, czyli nieco mniej niż w roku poprzednim.

Stocznia w 2020 roku, jako pierwsze przedsiębiorstwo w Polsce, uzyskała certyfikat *MyCare* wydany przez DNV-GL. Certyfikat gwarantuje, że zarządzanie ryzykiem w warunkach pandemicznych pozwala na bezpieczne prowadzenie działalności w Spółce.

2.2.4 Grupa Stoczni Gdańsk

Obecnie Grupę Stoczni Gdańsk tworzą Stocznia Gdańska Sp. z o.o. oraz Baltic Operator Sp. z o.o. Od dnia 4 stycznia 2021 roku Stocznia Gdańska Sp. z o.o. przejęła Stocznnię Gdańsk S.A. Wcześniej, w 2020 roku Agencja Rozwoju Przemysłu połączyła Grupę Stoczni Gdańsk oraz Energomontaż Północ Gdynia tworząc Grupę Przemysłową Baltic. Grupa Przemysłowa Baltic Sp. z o.o. to holding mający działać w obszarze morskiej energetyki wiatrowej oraz produkować w pełni wyposażone statki¹¹.

2.2.5 Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.

Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku powstała w czerwcu 2018 roku. To Spółka zależna duńskiej stoczni Karstensens Gruppen A/S z siedzibą w Skagen. Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. swoją działalność produkcyjną prowadzi w Gdyni na terenach Vistal Offshore. Stocznia zajmuje się budową kadłubów statków dla całej grupy Karstensen oraz budową małych jednostek, głównie statków rybackich.

Spółka w 2020 roku uzyskała 185,9 mln zł przychodów netto, co stanowi prawie 50% wzrost w stosunku do roku poprzedniego. W tym czasie wygenerowała

¹⁰ „Sprawozdanie Zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. z działalności Spółki w roku 2020” oraz Sprawozdanie finansowe Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. za 2020 rok

¹¹ <https://portalstoczniovy.pl/wiadomosci/odbudowa-stoczni-w-gdansk/> [dostęp: 2020.09.16]

175,5 mln zł kosztów sprzedanych produktów, towarów i materiałów, podczas gdy rok wcześniej – 119,3 mln zł. Na koniec 2020 roku stocznia wykazała stratę netto w wysokości 1,5 mln zł, tj. o 0,5 mln zł większą niż w poprzednim roku. Tak duża strata wynika głównie z wysokich kosztów finansowych, na które złożyły się przede wszystkim różnice kursowe¹². W 2019 roku Spółka osiągnęła przychody w wysokości 125,9 mln zł oraz wygenerowała stratę w wysokości 1,0 mln zł.

2.2.6 Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.

Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku wytwarza konstrukcje stalowe, bloki kadłubów, całe kadłuby oraz nadbudówki, głównie na eksport. W 2019 roku przedsiębiorstwo wytworzyło 15,5 tys. ton konstrukcji stalowych i wyposażenia okrętowego, natomiast w 2020 roku o 22% mniej, czyli 12,2 tys. ton. Były to bloki kadłubowe statków wycieczkowych dla stoczni Meyer Werft oraz dwa pełne kadłuby statków typu Life Fish Carrier dla norweskiej stoczni Larsnes.

Stocznia zatrudnia ponad 400 pracowników.

W 2020 roku Spółka osiągnęła zysk netto w wysokości 1,6 mln zł, a rok wcześniej – 0,6 mln zł¹³. Przychody netto ze sprzedaży w 2020 roku wyniosły 135,4 mln zł, a rok wcześniej – 184,7 mln zł. Rentowność netto w 2020 roku poprawiła się i wyniosła 1,2%.

2.2.7 Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.

Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. z siedzibą w Gdańsku zajmuje się budową statków, bloków oraz sekcji jednostek pływających.

Spółka w 2020 roku uzyskała zysk netto w wysokości 9,7 mln zł, tj. o 60% niższy niż rok wcześniej, gdy wyniósł on 24,4 mln zł. W 2020 roku przychody ze sprzedaży spadły o 30% i osiągnęły wartość 71,4 mln zł, podczas gdy rok wcześniej

¹² „Sprawozdanie Zarządu z działalności Karstensen Shipyard Poland sp. z o.o. za rok obrotowy kończący się 31.12.2020”

¹³ „Sprawozdanie z działalności Spółki Marine Projects LTD. za 2020 rok”

– 103,3 mln zł. Rentowność netto Spółki w 2020 roku wyniosła zatem 13,6% w porównaniu z 23,6% w 2019 roku¹⁴.

2.2.8 Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie znajduje się obecnie w grupie kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek, która na koniec 2018 roku przejęła od Funduszu MARS FIZ 92,4% akcji MSR „Gryfia” S.A. Od grudnia 2020 roku produkcja odbywa się wyłącznie w Szczecinie, a oddział stoczni w Świnoujściu został zlikwidowany.

Stocznia zajmuje się głównie remontami i przebudowami statków oraz platform i konstrukcji pływających.

Po zamknięciu oddziału w Świnoujściu, stocznia wykorzystuje obecnie w Szczecinie 2 doki pływające oraz jeden ponton do remontu mniejszych jednostek. Wśród posiadanych doków jest jeden z największych doków pływających w Polsce, który umożliwia dokowanie statków o nośności do 40 tys. DWT. Stocznia rozpoczęła prace nad budową w Szczecinie nowego doku o długości 236 m. Spółka posiada także trzy nabrzeża o długości 2,2 km.

Na koniec 2020 roku stocznia zatrudniała 626 osób. W tej liczbie byli pracownicy znajdujący się w okresie wypowiedzenia. Po zwolnieniach grupowych w oddziale w Świnoujściu, w Spółce pozostało 465 pracowników. W 2019 roku przedsiębiorstwo zatrudniało średnio 655 osób.

W 2020 roku stocznia osiągnęła przychody ze sprzedaży produktów w wysokości 163,8 mln zł, przy obciążających je kosztach wielkości 187,6 mln zł. W związku z tym zanotowała stratę netto w wysokości 23,6 mln zł. Wynik ten Spółka wyjaśnia m.in. stratą w sektorze nowych budów oraz nierentownością zakładu w Świnoujściu¹⁵. Rok wcześniej przychody Spółki ze sprzedaży produktów wyniosły

¹⁴ Sprawozdanie finansowe Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. za 2020 rok

¹⁵ Sprawozdanie finansowe Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. za 2020 rok

157,9 mln zł, przy 169,3 mln zł kosztów z działalności operacyjnej. W związku z tym w 2019 roku MSR „Gryfia” S.A. odnotowała stratę netto w wysokości 8,9 mln zł¹⁶.

2.2.9 Nauta-Hull Sp. z o.o.

Nauta-Hull Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni zajmuje się zarówno budową kadłubów, jak i remontami i przebudowami. 40% udziałów Spółki posiada Stocznia Remontowa „Nauta” S.A.

Na koniec 2020 roku Nauta-Hull Sp. z o.o. zatrudniała 67 pracowników, podczas gdy na koniec grudnia 2019 roku – 70. Ponadto Spółka wspomaga się podwykonawcami, w zależności od bieżącego zapotrzebowania.

W 2020 roku Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 17,2 mln zł, czyli o prawie 40% niższe niż rok wcześniej (27,7 mln zł). Ponad 85% przychodów uzyskanych zostało ze sprzedaży nowych budów, a 5,6% z remontów i przebudów.

W 2020 roku Nauta-Hull Sp. z o.o. po raz kolejny odnotowała stratę netto – w wysokości 88 tys. zł. Spółka tłumaczy ten wynik m.in. epidemią Covid-19, a także ogłoszeniem przez Stocznnię Remontową „Nauta” S.A. postępowania układowego, co miało wpływ na poziom zamówień oraz wycofanie się dwóch kontrahentów ze współpracy¹⁷.

2.2.10 Partner Stocznia Sp. z o.o.

Partner Stocznia Sp. z o.o. z siedzibą w Policach specjalizuje się w budowie kadłubów jednostek śródlądowych, a także konstrukcji pontonów morskich, głównie dla odbiorców holenderskich i niemieckich. Produkuje również kadłuby jednostek morskich.

¹⁶ Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. „Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki w roku 2020”
¹⁷ „Sprawozdanie Zarządu „Nauta-Hull” Sp. z o.o. z działalności Spółki za okres 01.01.2020-31.12.2020”

Spółka wraz z podwykonawcami zatrudniała w 2020 roku, podobnie jak rok wcześniej, około 300 osób, w tym znaczną ilość pracowników z Wietnamu i Ukrainy.

W 2020 roku przedsiębiorstwo uzyskało przychody netto ze sprzedaży produktów w wysokości 110,3 mln zł, tj. o 5% wyższe niż w roku poprzednim. Jednocześnie Spółka w 2020 roku uzyskała zysk w wysokości 1,2 mln zł (w 2019 roku odnotowała stratę na poziomie 2,6 mln zł)¹⁸.

2.2.11 [PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.](#)

PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni jest częścią Polskiej Grupy Zbrojeniowej. W 2018 roku przejęła ona majątek po Stoczni Marynarki Wojennej. Działalność Spółki opiera się na usługach wykonywanych na rzecz bezpieczeństwa państwa. Podmiot ten realizuje również kontrakty na rzecz produkcji cywilnej, z których w 2020 roku uzyskał przychody w wysokości około 12,4 mln zł, co stanowiło 7,5% ogółu przychodów ze sprzedaży (w 2019 roku – 16,9%).

Na koniec 2020 roku przedsiębiorstwo zatrudniało 521 pracowników (w 2019 roku – 547). W 2019 roku Spółka uzyskała przychody netto ze sprzedaży produktów w wysokości 166,4 mln zł (rok wcześniej - 113,3 mln zł), odnotowując jednocześnie stratę netto w wysokości 18,7 mln zł (w 2019 roku strata wyniosła 64,6 mln zł)¹⁹.

2.2.12 [Remontowa Shipbuilding S.A.](#)

Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. z siedzibą w Gdańsku, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding S.A., specjalizuje się w budowie kompletnie wyposażonych statków. To stocznia, która buduje obecnie najwięcej nowych jednostek morskich w Polsce. Spółka produkuje m.in. promy pasażersko-samochodowe, głównie na rynek skandynawski, brytyjski i kanadyjski. Są to zaawansowane technologicznie jednostki o napędzie hybrydowym, elektrycznym lub LNG. Ponadto stocznia produkuje także holowniki dla polskiej

¹⁸ „Sprawozdanie Zarządu Partner Stocznia Sp. z o.o. za rok 2020”

¹⁹ „Sprawozdanie Zarządu z działalności PGZ Stoczni Wojennej Sp. z o.o. za rok obrotowy 2020”

Marynarki Wojennej, statki wielozadaniowe dla Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni oraz lodołamacze na Odrę.

Stocznia na koniec 2020 roku zatrudniała 440 pracowników (w 2019 roku – 500), a średnio 935 osób pracowało na terenie zakładu w spółkach kooperujących.

Przychody ze sprzedaży w 2020 roku wyniosły 868,6 mln zł (dla porównania w 2019 roku – 432,6 mln zł), natomiast koszty z działalności operacyjnej 838,5 mln zł (w 2019 roku – 543,4 mln zł), co przyniosło zysk ze sprzedaży na poziomie 30,0 mln zł (w 2019 roku – strata 110,8 mln zł). Całkowity zysk netto w 2020 roku wyniósł 5,7 mln zł²⁰.

2.2.13 [Safe Co. Ltd Sp. z o.o.](#)

Safe Co. Ltd Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku zajmuje się budową konstrukcji stalowych, kadłubów statków, a także w pełni wyposażonych statków rybackich. Oprócz tego stocznia oferuje usługi remontowe (w szczególności prace antykorozyjne) oraz przebudowy. Spółka posiada również dwa niesamodzielne zakłady we Francji i Niemczech, zajmujące się usługami w sektorze stoczniowym i energetycznym.

Na początku 2021 roku Spółka oficjalnie przejęła firmę Alkor Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, która działała od 1989 roku. Wcześniej, od 2015 roku, Safe Co. Ltd Sp. z o.o. posiadał 100% udziałów spółki Alkor Sp. z o.o., która zajmowała się remontami, przebudowami i przedłużaniem statków, a także budową niewielkich, w pełni wyposażonych jednostek.

Spółka Safe Co. Ltd Sp. z o.o. w 2020 roku zatrudniała średniorocznie 192 osoby (w 2019 roku – 199 osób), w tym 167 osób na stanowiskach robotniczych i 25 osób na stanowiskach administracyjno-biurowych. Natomiast przeciętne

²⁰ „Sprawozdanie Zarządu Remontowa Shipbuilding S.A. z działalności Spółki w roku 2020”

zatrudnienie łącznie dla Grupy Kapitałowej Safe (w skład której wchodził Alkor Sp. z o.o.) wynosiło w 2020 roku 247 osób²¹.

W 2020 roku Spółka uzyskała zysk netto w wysokości 1,2 mln zł (w 2019 roku – 0,9 mln zł), przy wartości przychodów netto ze sprzedaży produktów 64,0 mln zł (rok wcześniej – 78,9 mln zł), co pozwoliło na osiągnięcie rentowności na poziomie 1,9%. W 2019 roku rentowność wyniosła 1,2%²². Spółka jest jednym z niewielu podmiotów, które poprawiły ten wskaźnik w pandemicznym roku 2020.

2.2.14 Stocznia Remontowa „Nauta” S.A.

Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. z siedzibą w Gdyni, to podmiot państwowy. Większość jej akcji (98,06%) posiada Fundusz Inwestycyjny Mars FIZ. Od kwietnia 2020 roku w Spółce prowadzona była restrukturyzacja i toczyło się przyspieszone postępowanie układowe. Restrukturyzacja zakończyła się w listopadzie 2021 roku. W jej wyniku zobowiązania stoczni zmniejszyły się z 300 mln zł do 105 mln zł.

Efektem restrukturyzacji było również zmniejszenie zatrudnienia. Na koniec sierpnia 2021 roku wynosiło ono 301 osób²³, podczas gdy w 2020 roku w stoczni średnioroczne zatrudnienie wynosiło 396 osób, a w 2019 roku – 435 osób. Część produkcji stoczni opiera się na modelu kooperacji.

Głównym obszarem działalności stoczni są remonty i przebudowy statków, zarówno cywilnych, jak i wojskowych. Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. od 2013 roku podejmowała również próby budowy nowych jednostek, które jednak były nierentowne. W związku z tym, na początku 2020 roku, Spółka zamknęła Zakład Nowych Budów w Gdańsku. Obecnie stocznia dysponuje dwoma suchymi dokami oraz trzema dokami pływającymi, a cała działalność odbywa się w Gdyni.

Spółka w 2020 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 163,2 mln zł, czyli o ponad 50% niższe niż w roku poprzednim, kiedy wyniosły one

²¹ „Sprawozdanie Zarządu z działalności „Safe” Co. Ltd Sp. z o.o. za 2020 rok”

²² Sprawozdanie finansowe „Safe” Co. Ltd Sp. z o.o. za 2020 rok

²³ <https://biznes.trojmiasto.pl/Nauta-zawarla-uklad-z-wierzycielami-n161781.html> [dostęp: 25.02.2022]

342,6 mln zł. W 2020 roku 81% przychodów ze sprzedaży pochodziło z produkcji cywilnej (w 2019 roku – 50%), a 14% ze sprzedaży produkcji specjalnej (rok wcześniej – 39%). Na eksport zostało sprzedane 69,2% całkowitej produkcji (67,5% rok wcześniej). Z kolei 79% sprzedaży pochodziło z remontów, a 18,3% z przebudów.

W 2020 roku Spółka odnotowała stratę netto w wysokości 75,5 mln zł. Wynik ten wiązał się m.in. z niewykonaniem planu sprzedaży oraz wstrzymaniem realizacji kontraktu dla SAAB. Rok wcześniej, pomimo znacznie większych przychodów, przedsiębiorstwo również zanotowało stratę w wysokości 49,7 mln zł²⁴.

2.2.15 Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.

Działająca obecnie Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, w kwietniu 2021 roku zmieniła nazwę, zastępując poprzednią: „Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o.”. 100% udziałów Spółki znajduje się w posiadaniu grupy kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek²⁵. W ramach produkcji stoczniowej, Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. zajmuje się m.in. budową konstrukcji stalowych. Obecnie buduje dok pływający dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.

W 2020 roku stocznia osiągnęła przychody netto ze sprzedaży produktów w wysokości 42,6 mln zł oraz odnotowała stratę netto w wysokości 3,4 mln zł. Rok wcześniej Spółka uzyskała przychody w wysokości 62,3 mln zł oraz zysk netto na poziomie 2,6 mln zł²⁶.

²⁴ „Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w restrukturyzacji w roku obrotowym 2020”

²⁵ „Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o.o. za rok obrotowy 01.01.2020-31.12.2020”

²⁶ Sprawozdanie finansowe Szczecińskiego Parku Technologicznego sp. z o.o. za 2020 rok

2.2.16 Stocznia Wisła Sp. z o.o.

Stocznia Wisła Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku buduje w pełni wyposażone jednostki pływające oraz w wysokim stopniu wyposażone kadłuby, nadbudówki i moduły statków.

W 2020 roku Spółka zatrudniała średnio 131 osób (w 2019 - 127 osób), w tym 101 na stanowiskach produkcyjnych i 30 pracowników umysłowych. Zasoby kadrowe uzupełniają umowy z osobami fizycznymi oraz z firmami obcymi.

Przychody netto ze sprzedaży w 2020 roku wyniosły w Stoczni Wisła Sp. z o.o. 48,3 mln zł, natomiast osiągnięty zysk netto to 2,1 mln zł, co pozwoliło osiągnąć rentowność netto sprzedaży na poziomie 5,2%. Rok wcześniej stocznia uzyskała przychody na poziomie 60,5 mln zł oraz zysk netto w wysokości 4,6 mln zł²⁷.

²⁷ Sprawozdanie finansowe Stoczni Wisła Sp. z o.o. za 2020 rok

3. Działalność polskich stoczní w 2021 roku

Przedstawione w niniejszym rozdziale informacje zostały uzyskane przez Centrum Techniki Okrętowej S.A. w ramach „Specjalistycznych badań statystycznych w przemyśle stoczniowym”, określonych symbolem 1.50.02(163) w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2021 (Dz.U.2020.2062 z dnia 23.11.2020 roku z późn. zm.), przy uwzględnieniu założeń określonych w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej, wydawanym corocznie przez Główny Urząd Statystyczny. Statystyka obejmuje morskie statki handlowe²⁸, tj. statki przeznaczone do przewozu towarów, transportu pasażerów lub specjalnie wyposażone na potrzeby specjalnych zadań handlowych. Ze statystyki wyłącza się okręty wojenne i statki marynarki wojennej, statki śródlądowe oraz bloki i sekcje, które nie stanowią całej jednostki.

Centrum Techniki Okrętowej S.A. zwróciło się z zapytaniem o wypełnienie formularzy statystycznych do podmiotów gospodarczych, które produkują statki i kadłuby jednostek morskich lub remontują jednostki morskie – czyli podlegają niniejszemu badaniu. Wszystkie te jednostki udzieliły odpowiedzi za okres 2021 roku. W badaniach wzięły udział następujące stocznie, które wymieniono w kolejności alfabetycznej:

- Crist S.A. z siedzibą w Gdyni;
- Euro-Industry Sp. z o.o. („Stocznia Ustka”) Oddział w Ustce;
- Finomar Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie;
- Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. z siedzibą w Gdańsku;
- Grupa Stoczní Gdańsk: Stocznia Gdańsk S.A., Stocznia Gdańska Sp. z o.o., Baltic Operator Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku;
- Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku;
- Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku;

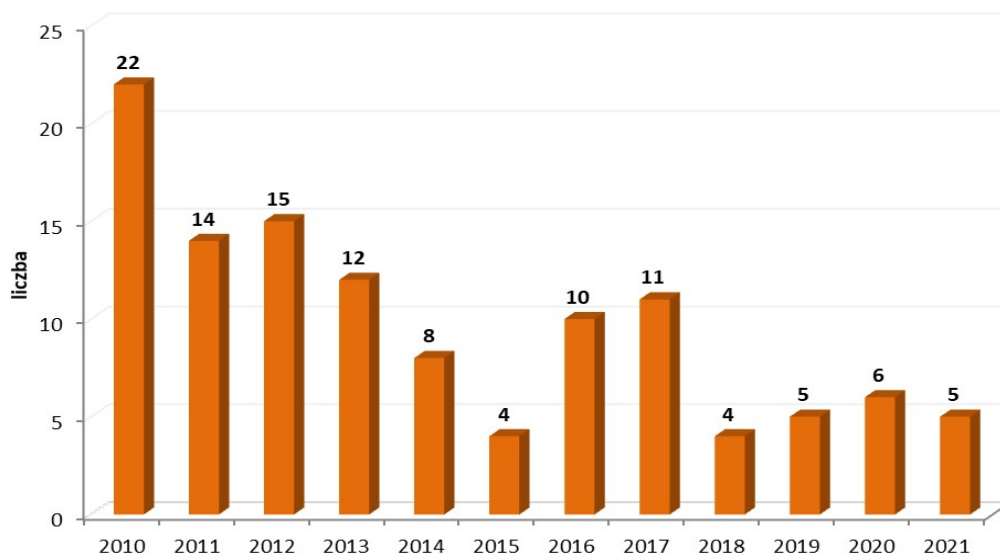
²⁸ Ilustrowany słownik statystyk transportu, wydanie czwarte, Europejska Komisja Gospodarcza, Eurostat, ITF (Międzynarodowe Forum Transportu), str. 119

- MONTEX SHIPYARD Sp. z o.o. Sp. k. z siedzibą w Gdańsku;
- Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie;
- Nauta-Hull Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni;
- Partner Stocznia Sp. z o.o. z siedzibą w Policach;
- PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni;
- Remontowa Shipbuilding S.A. z siedzibą w Gdańsku;
- Safe Co. Ltd Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku;
- Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni;
- Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie;
- Stocznia Wisła Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

Dane historyczne zaprezentowane w niniejszym rozdziale pochodzą od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych prowadzonych przez CTO S.A. w danym okresie.

3.1 PRODUKCJA STATKÓW

W 2021 roku polskie stocznie przekazały armatorom 5 nowo wybudowanych statków: 2 promy, 2 inne statki nietowarowe oraz 1 statek rybacki. Jest to porównywalna wielkość produkcji stoczniowej w stosunku do roku 2020, w którym wyprodukowano 6 jednostek (dane skorygowane). Łączna skompensowana pojemność brutto zbudowanych w 2021 roku statków wyniosła ponad 30 tys. CGT. Poniższy rysunek (8) przedstawia produkcję statków w polskich stoczních wg liczby, natomiast tabela 3 prezentuje produkcję statków wg CGT – w latach 2010-2021.



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2021

Rys. 8. Produkcja statków w polskich stoczních (wg liczby) w danym roku

Tabela 3. Produkcja statków w polskich stoczních (wg CGT) w danym roku

Lata	tys. CGT
2010	87,2
2011	93,9
2012	133,6
2013	68,7
2014	47,1
2015	22,0
2016	68,7
2017	93,9
2018	23,9
2019	19,2*
2020	21,1**
2021	30,2

*dane uzupełnione

**dane skorygowane

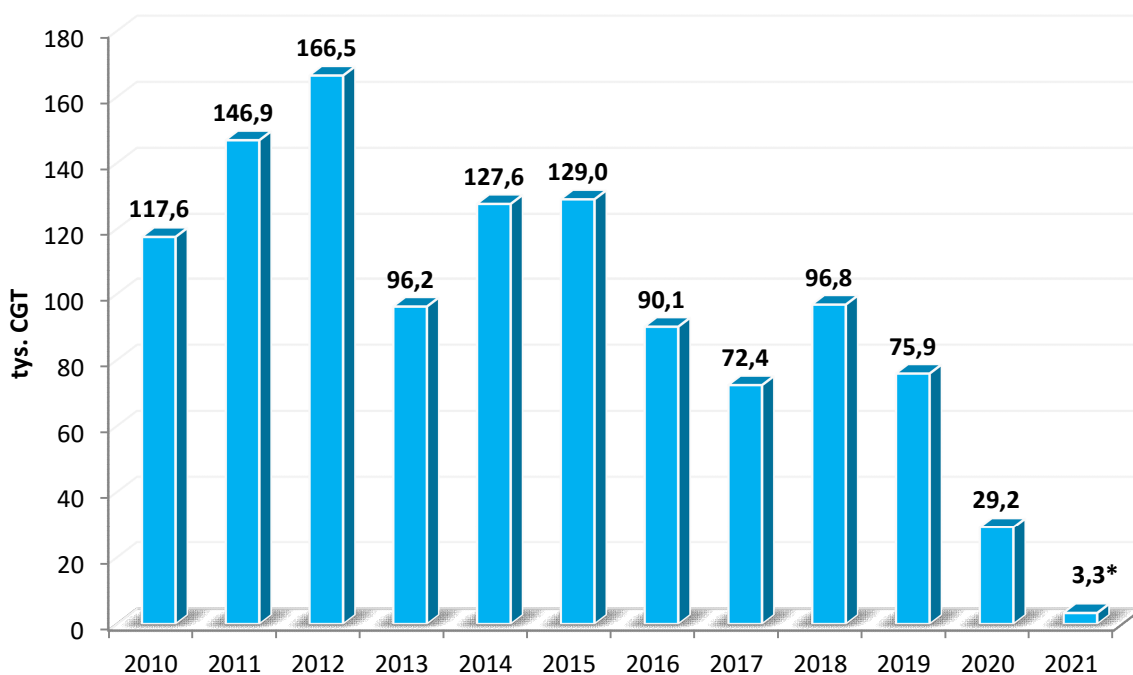
Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2021

3.2 PORTFEL ZAMÓWIEŃ NA STATKI

Na dzień 31 grudnia 2021 roku ankietowane polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 10 statków, o łącznej pojemności znacznie ponad 657 GT

oraz znacznie ponad 3 334 CGT (rys. 9 i 10). Określenie „znacznie” wynika z faktu, że stocznie podały te wartości tylko dla 3 z 10 sprawozdanych zamówień na statki. Na eksport zostaną przekazane 4 jednostki. Zgodnie z harmonogramem dostaw statków z portfela zamówień, 4 jednostki powinny trafić do armatorów w 2022 roku, 3 jednostki – w 2023 roku, 1 jednostka – w 2025 roku, 1 jednostka – w 2026 roku i 1 jednostka – w 2027 roku.

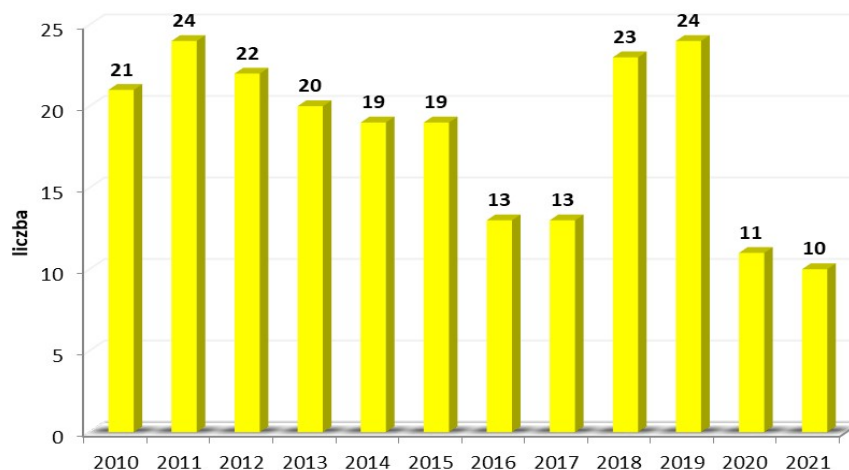
W stosunku do danych na koniec 2020 roku, portfel zamówień pod względem liczby statków nie uległ większym zmianom – na dzień 31 grudnia 2020 roku ankietowane polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 11 statków, więc w roku 2021 portfel zamówień zmniejszył się o jedną jednostkę.



* Znaczna dysproporcja w wartościach CGT w portfolio zamówień wg stanu na dzień 31.12.2021 r. w stosunku do lat poprzednich, jest spowodowana niedysponowaniem przez stocznie tymi danymi dla 7 z 10 sprawozdanych zamówień na statki, na dzień przekazania danych.

Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2021

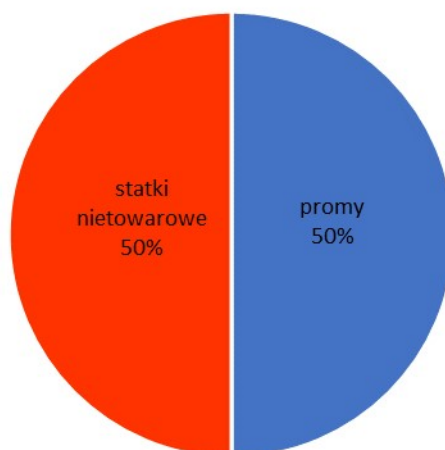
**Rys. 9. Portfel zamówień polskich stoczní (wg CGT);
stan na dzień 31 grudnia odpowiedniego roku**



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2021

Rys. 10. Portfel zamówień polskich stoczni na nowe statki (wg liczby); stan na dzień 31 grudnia odpowiedniego roku

W portfelu zamówień ankietowanych polskich stoczni, na dzień 31 grudnia 2021 roku, znajdowały się: promy (5 jednostek) i inne statki nietowarowe (5 jednostek) – łącznie 10 jednostek (rys. 11).



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni

Rys. 11. Struktura portfela zamówień polskich stoczni wg liczby statków; stan na 31.12.2021 roku

3.3 NOWE ZAMÓWIENIA NA STATKI

W 2021 roku ankietowane polskie stocznie pozyskały 9 nowych zamówień na budowę w pełni wyposażonych jednostek, wśród których znajdują się: 4 promy (3 na rynek krajowy i 1 na eksport), oraz 5 statków nietowarowych, z których 2 zostaną sprzedane na eksport. Zgodnie z harmonogramem dostaw statków z nowych zamówień, 3 jednostki zostaną przekazane armatorom w roku 2022, kolejne 3 jednostki – w roku 2023 oraz po jednej jednostce – w latach: 2025, 2026 i 2027. Dla porównania, w roku 2020 ankietowane polskie stocznie pozyskały tylko 1 nowe zamówienie na statek, na co niewątpliwie miała wpływ pandemia Covid-19.

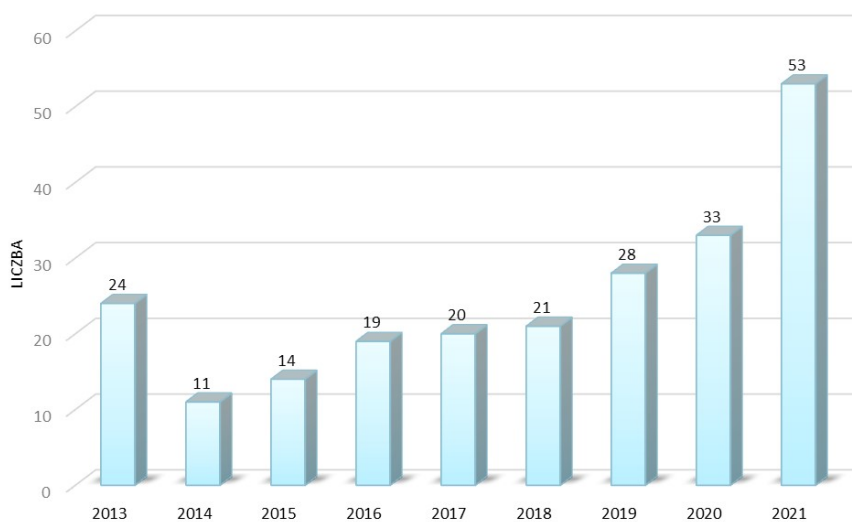
3.4 PRODUKCJA, NOWE ZAMÓWIENIA I PORTFEL ZAMÓWIENÍ KADŁUBÓW

Polskie stocznie wyspecjalizowały się w budowie kadłubów, które produkowane są w znacznie większej liczbie niż w pełni wyposażone statki. W 2021 roku zleceniodawcom przekazano 31 kadłubów: 16 kadłubów statków rybackich, 9 kadłubów jednostek nietowarowych, 3 kadłuby statków pasażerskich, 1 kadłub promu, 1 kadłub statku ro-ro oraz 1 kadłub zbiornikowca do przewozu ropy naftowej. Stanowi to niewielki spadek w stosunku do ilości kadłubów przekazanych zleceniodawcom w 2020 roku – było ich wówczas 36.

Ankietowane polskie stocznie pozyskały w 2021 roku nowe zamówienia na 43 kadłuby (w 2020 roku było ich 35). Prawie wszystkie z tych kadłubów zostaną przeznaczone na eksport (z wyjątkiem jednego). Typy kadłubów zamówionych w okresie sprawozdawczym były następujące: kadłuby statków pasażerskich – 19 (wszystkie na eksport), kadłuby statków nietowarowych – 14 (w tym 13 na eksport) oraz kadłuby statków rybackich – 10 (również wszystkie na eksport).

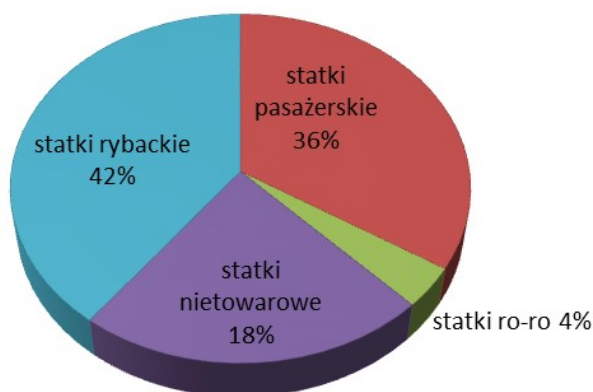
Na dzień 31 grudnia 2021 roku ankietowane polskie stocznie posiadały w portfelu zamówień łącznie 53 kadłuby (rys. 12). Rok wcześniej portfel zamówień zawierał 33 kadłuby. Nastąpiło więc istotne zwiększenie portfela zamówień polskich stoczni na kadłuby, pod względem liczby – o ponad 50%. Przewiduje się, że kadłuby

z portfela zamówień zostaną dostarczone armatorom w 2022 roku (46 sztuk) oraz w 2023 roku (7 sztuk).



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni, które wzięły udział w badaniach statystycznych w latach 2013-2021

Rys. 12. Portfel zamówień polskich stoczni na kadłuby (wg liczby); stan na dzień 31 grudnia odpowiedniego roku



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni

Rys. 13. Struktura portfela zamówień polskich stoczni na kadłuby wg ich liczby; stan na dzień 31 grudnia 2021 roku

3.5 REMONTY STATKÓW

W 2021 roku ankietowane polskie stocznie wykonały łącznie 445 remontów, o wartości blisko 293,9 mln USD, z czego 84,4% stanowiły remonty eksportowe (pod względem liczby).

Według danych na koniec grudnia 2021 roku, portfel zamówień na remonty statków obejmował 137 remontów, o łącznej wartości prawie 110,8 mln USD, z czego 90,5% stanowiły remonty na eksport (pod względem liczby).

W stosunku do danych za 2020 rok (444 remonty), liczba remontów wykonanych w 2021 roku jest prawie identyczna, natomiast nieznacznie spadła ich wartość (z 310,8 mln USD w 2020 roku, do 293,9 mln USD w 2021 roku). Zmniejszyła się także wielkość portfela zamówień na remonty statków (ze 155 remontów w 2020 roku, na 137 remontów w 2021 roku) i wartość tego portfela (ze 151,2 mln USD w 2020 roku, do 110,8 mln USD w 2021 roku).

Poniższa tabela przedstawia ilość wykonanych remontów w latach 2010-2021.

Tabela 4. Remonty statków w polskich stoczniach (wg liczby) w danym okresie

Lata	Liczba remontów
2010	616
2011	624
2012	617
2013	532
2014	599
2015	610
2016	557
2017	540
2018	527
2019	504
2020	444
2021	445

Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stocznii, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2021

4. Przykłady statków, kadłubów i konstrukcji budowanych w polskich stoczniach w 2021 roku

Zaprezentowane w poprzednim rozdziale dane pokazują, że w całym 2021 roku w polskich stoczniach wybudowano i w pełni wyposażono 5 statków. Ponadto na zlecenie innych podmiotów, głównie zagranicznych, w polskich stoczniach wybudowano w 2021 roku 31 kadłubów, z których większość była w znacznym stopniu wyposażona. Oprócz tego wytwarzano bloki i sekcje. W celu pozyskania pełniejszego obrazu polskiego przemysłu okrętowego w tym czasie, poniżej przedstawiono przykłady aktywności polskich stocznii zarówno w zakresie objętym badaniem statystycznym, jak i wykraczające poza nie, np. dotyczące jednostek śródłądowych, okrętów wojennych itp.

Informacje zaprezentowane w tym rozdziale pochodzą z doniesień prasowych, stron domowych poszczególnych jednostek, informacji uzyskanych bezpośrednio od stoczni lub z innych materiałów wskazanych w odnośnikach.

4.1 BALTIC OPERATOR SP. Z O.O.

Baltic Operator Sp. z o.o., wchodząca w skład Grupy Stoczni Gdańsk (umowna nazwa robocza), podpisała umowę na budowę trzech częściowo wyposażonych bloków wycieczkowców klasy Harmony dla francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique. Każdy z nich będzie ważył około 2,5 tys. ton. Armatorem wycieczkowców będzie Royal Caribbean International²⁹.

4.2 CRIST S.A.

Stocznia Crist S.A. w czerwcu 2021 roku rozpoczęła budowę trzeciego promu hybrydowego typu „plug-in” (numer budowy P317) dla fińskiego operatora

²⁹ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48285-baltic-operator-z-nowym-kontraktem> [dostęp 20.02.2022]

promowego Finferries. Cechą charakterystyczną tych promów jest zasilanie z własnych baterii ładowanych z lądu podczas postoju. Jednostka o długości 70 m będzie mogła przyjąć na pokład do 200 pasażerów oraz 52 samochody osobowe. Prom został specjalnie zaprojektowany do obsługi trasy Nauvo-Korppoo w Finlandii na wody o ograniczonym dostępie^{30,31}.

W tym samym miesiącu stocznia rozpoczęła budowę bloków kadłuba statku wycieczkowego o numerze budowy NB518. Przy budowie stocznia współpracuje z gdańskim biurem projektowym Seatech Engineering, odpowiedzialnym za dokumentację roboczą statku. Bloki będą przetransportowane drogą morską do stoczni Helsinki Shipyard, gdzie zostaną połączone w cały kadłub, a następnie wyposażone. Wycieczkowiec powstaje na zlecenie brytyjskiego armatora Swan Hellenic. Ma to być 125-metrowa, luksusowa jednostka o tonażu 12 tys. GT, oferująca 192 gościom zakwaterowanie w 96 apartamentach i kabinach, obsługiwanych przez 140-osobową załogę. Statek będzie posiadać klasę lodową PC6, co umożliwi mu pływanie również w rejonach polarnych³².

Stocznia buduje również megabloki dla francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique. W listopadzie 2021 roku oba mega bloki (V34 o masie 9,5 tys. ton i wymiarach 142 x 43 m oraz M34 o masie około 11 tys. ton i wymiarach 171 x 40 m) zostały zwodowane, a pierwszy z nich (V34) został już przetransportowany drogą morską do francuskiej stoczni. Tam zostanie połączony z pozostałą częścią kadłuba wycieczkowca o nazwie MSC Euribia, który będzie zasilany paliwem lekkim oraz LNG. Statek powstaje dla armatora MSC Mediterranean Shipping. Ma to być ponad 331-metrowa jednostka o tonażu 177 tys. GT i 60,8 CGT. Będzie oferowała zakwaterowanie 6 300 pasażerom w 2 446 kabinach. Drugi mega blok (M34) będzie elementem wycieczkowca typu Edge dla armatora Royal Caribbean Cruises Ltd.

³⁰ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48582-w-stoczni-crist-sa-powstaje-kolejny-prom-hybrydowy>

³¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-crist-powstaje-tu-kolejny-prom-hybrydowy-59421> [dostęp: 2021.09.04]

³² <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48830-stocznia-crist-buduje-bloki-polarnego-wycieczkowca-ekspedycyjnego-dla-stoczni-w-helsinki> [dostęp: 2021.09.04]

Oba mega bloki są wyposażone w standardzie gotowego statku, tzn. posiadają zamontowane kompletne instalacje i urządzenia³³.

Stocznia rozpoczęła także budowę wysoko specjalistycznej, unikatowej jednostki wielozadaniowej wraz ze zdalnie sterowanym zanurzalnym urządzeniem zasypowym (SDT). Będzie ona służyć do budowy 18-kilometrowego tunelu podwodnego w cieśninie Fehmarnbelt pomiędzy Niemcami a Danią. Statek jest budowany na zlecenie międzynarodowej spółki Femern Link Contractors, która jest odpowiedzialna za budowę tunelu. Zadaniem statku budowanego w stoczni Crist S.A. będzie równomierne układanie żwiru na dnie morskim pod elementy zatapialnego tunelu. Oddanie jednostki do eksploatacji planowane jest na marzec 2023 roku. Całkowita długość kadłuba statku to 130,2 m, a wraz z pasami transmisyjnymi 149 m, natomiast szerokość całkowita to 48 m. Statek pomieści 19-osobową załogę. Będzie posiadał również dwie komory, każdą na 7000 ton żwiru. Przy projekcie stocznia będzie współpracowała z gdańskim biurem projektowym StoGda³⁴.

4.3 EURO-INDUSTRY SP. Z O.O. („STOCZNIA USTKA”)

W Euro-Industry Sp. z o.o. Oddział w Ustce w kwietniu 2021 roku został podpisany kontrakt na budowę dwóch 26-metrowych statków inspekcyjnych dla Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego. Inwestycja o wartości 34,4 mln zł brutto w 70% jest finansowana ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze 2014-2020”. Projekt statków opracowało biuro projektowo-konsultingowe Nelton Sp. z o.o. Statek „Kontroler-31” ma wejść do służby w Ustce w III kwartale 2022 roku, a „Kontroler-35” rozpocznie służbę w Kołobrzegu na koniec 2022 roku³⁵.

³³ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49700-pracowity-dzien-niepodleglosci-w-stoczni-crist-sa-trzy-wydokowania>

³⁴ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49608-crist-sa-ciecie-stali-pod-specjalistyczna-jednostke-do-budowy-zatapianego-tunelu-fehmarnbelt> [dostęp 25.02.2022]

³⁵ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49477-glowny-inspektorat-rybolowstwa-morskiego-otrzyma-nowe-jednostki-inspekcyjne-polskiej-budowy> [dostęp: 2022.02.25]

4.4 FINOMAR SP. Z O.O.

W styczniu 2021 roku stocznia Finomar Sp. z o.o. zwodowała częściowo wyposażony kadłub dwustronnego promu pasażersko-samochodowego. Jednostka została odholowana do duńskiej stoczni Hvide Sande, gdzie zostanie ukończona. Prom będzie pływał dla armatora Fanolinjen. Statek, który otrzymał imię „Grotte” (nr IMO: 9909429), będzie posiadał napęd elektryczny. Prom już latem 2021 roku miał obsługiwać linię Esbjerg-Fano. Jednostka o wymiarach: długość całkowita 49,9 m, szerokość 13,8 m, zanurzenie 2,4 m, posiada skompensowaną pojemność brutto 2 199 CGT³⁶.

4.5 GDAŃSKA STOCZNIA „REMONTOWA” IM. J. PIŁSUDSKIEGO S.A.

W lutym 2021 roku Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. przekazała belgijsko-luksemburskiemu armatorowi Dredging&Maitime Management SA (DMM) pogłębiarkę frezująco-ssącą o nazwie „Willem van Rubroeck” (nr IMO: 9738014). Nieukończona jednostka została przyholowana z chorwackiej stoczni Uljanik, a następnie wyposażona w gdańskiej stoczni. Pogłębiarka o pojemności 10 tys. GT (13,9 tys. CGT) może pracować na głębokości do 45 m³⁷.

W listopadzie 2021 roku GSR podpisała umowę ze spółką Polskie Promy, której udziałowcami są Skarb Państwa i Polska Żegluga Morska na budowę trzech promów ro-pax (z opcją czwartego). Dwa z nich mają pływać dla Unity Line należącej do PŻM, a trzeci dla Polferries, czyli PŻB. Każdy z promów o długości 195,6 m, szerokości 31,6 m i 4 100 m linii ładunkowej ma zabierać na pokład 400 pasażerów i 50 osób załogi. Promy będą zasilane paliwem LNG, a manewrowanie w portach mają ułatwić dwa pędniki azymutalne oraz dwa stery strumieniowe³⁸.

³⁶ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47267-finomar-zwodowal-czesciowo-wyposazony-maly-prom-dwustronny-dla-stoczni-dunskiej> [dostęp: 2021.09.05]

³⁷ <https://www.portalmorski.pl/m-stocznie-statki/47442-polska-stocznia-dokonczyla-budowe-poglebiarki-nieukonczonej-w-chorwacji> [dostęp: 2021.09.04]

³⁸ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49858-nowe-promy-ro-pax-dla-spolki-polskie-promy-remontowa-jest-tu-skazana-na-sukces> [dostęp: 2022.02.25]

4.6 KARSTENSEN SHIPYARD POLAND SP. Z O.O.

Na początku 2021 roku w stoczni Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. odbyło się wodowanie kadłuba statku rybackiego, który w celu pełnego wyposażenia został przekazany do duńskiej stoczni Karstensen Skibsværft. Trawler pelagiczny „Ruth” (numer IMO: 9899337) powstaje dla duńskiego armatora Rederiet Ruth A/S. Statek o długości całkowitej 89,35 m, szerokości 17 m oraz o tonażu 4200 GT jest budowany pod nadzorem DNV-GL³⁹.

Z kolei w czerwcu 2021 roku zwodowano kadłub statku rybackiego dla armatora Kristian Martin Rasmussen&family z Wysp Owczych. Jednostka ma długość 89,35 m, szerokość 17 m oraz maksymalne zanurzenie 9,6 m. Dzięki klasie lodowej, będzie posiadała możliwość pływania na dalekiej północy. Statek został zaprojektowany przez duńskie biuro projektowe Karstensen Skibsværft A/S⁴⁰.

W październiku 2021 roku stocznia zwodowała kolejną dużą jednostkę rybacką o długości prawie 92 m, szerokości 17 m i zanurzeniu maksymalnym 9,3 m. Wyposażenie kadłuba zostanie ukończone w duńskiej stoczni macierzystej Karstensen Skibsværft. Jego przekazanie szwedzkiemu armatorowi Astrid Fiskeri A/S zostało zaplanowane na maj 2022 roku^{41,42}.

Kolejnym zwodowanym kadłubem był „Myggenes” o długości całkowitej 36 m i pojemności 700 GT. Kadłub popłynął do duńskiej stoczni macierzystej do dalszego wyposażenia. Armatorem tego trawlera zostanie Lynge Fiskeri A/S z Danii⁴³.

W grudniu 2021 roku zwodowano częściowo wyposażony kadłub jednostki rybackiej „Monzun Kr. Sand” o długości całkowitej 36 m i szerokości 9,5 m. Statek

³⁹ <https://www.gospodarkamorska.pl/pracowity-pocznatek-roku-w-stoczni-karstensen-shipyard-poland-wodowanie-duzej-jednostki-rybackiej-56889> [dostęp 2021.09.05]

⁴⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-karstensen-shipyard-gdynia-zwodowano-duzy-statek-rybacki-dla-armatora-z-wysp-owczych-59698> [dostęp: 2021.09.05]

⁴¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/ponad-90-metrowy-statek-rybacki-zwodowano-w-stoczni-karstensen-shipyard-gdynia-61159> [dostęp: 2022.02.25]

⁴² https://www.karstensen.dk/news/uk/story/75_-new-order-455-astrid [dostęp: 2022.02.25]

⁴³ <https://www.gospodarkamorska.pl/kolejny-statek-rybacki-zwodowany-w-karstensen-shipyard-poland-wideo-zdjecia> [dostęp: 2022.02.25]

został przeholowany do duńskiej stoczni Skagen, gdzie zostanie ukończony jego wyposażenie. Armatorem jednostki będzie Thor Gunnar Maartinsen&Co z Norwegii⁴⁴.

Kolejnym kadłubem zwodowanym w grudniu 2021 roku w stoczni Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. był trawler pelagiczny o długości 75 m i szerokości 15,6 m. Statek o nazwie „Artemis” budowany jest dla konsorcjum Northbay Fishing Co Ltd i Wiseman Fishing Co Ltd, a jego macierzystym portem będzie Banff w Szkocji⁴⁵.

4.7 MARINE PROJECTS LTD. SP. Z O.O.

W pierwszej połowie 2021 roku Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. pod nadzorem DNV-GL budowała częściowo wyposażony transportowiec żywych ryb (nr IMO: 9930492). Jednostka „Orca Yka” będzie służyć chilijskiemu armatorowi Naviera Orca Chile SA. Została ona zaprojektowana w norweskim biurze projektowym Skipskompetanse AS. Kadłub o długości 79,27 m, szerokości 15,0 m oraz skompensowanej pojemności brutto 8118 CGT został przetransportowany do norweskiej stoczni Larsnes Mek. Verksted AS, gdzie zostanie wykończony. Statek budowany jest pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV. Gotowa jednostka przeznaczona będzie dla 13 osób załogi. Posiada ona zbiorniki o pojemności 2,8 tys. m³ do przewozu ryb⁴⁶. Ponadto Spółka zbudowała w 2021 roku bloki kadłubów okrętowych o łącznej masie 9 564 ton.

4.8 MONTEX SHIPYARD SP. Z O.O SP. K.

Stocznia Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. otrzymała zlecenie na budowę częściowo wyposażonego kadłuba, który zostanie ukończony w norweskiej stoczni Vaagland Båtbyggeri AS. Jednostka o numerze budowy 161 będzie zbudowana dla

⁴⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/monsun-kr-sand-zwodowany-w-stoczni-karstensten-wideo-61936> [dostęp: 2022.02.25]

⁴⁵ <https://www.gospodarkamorska.pl/karstensen-nie-zwalnia-tempa-kolejny-statek-rybacki-poplynie-do-szkocji-wideo-zdjecia-62036> [dostęp: 2022.02.25]

⁴⁶ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49048-kolejny-czesciowo-wyposazony-transportowiec-ryb-ze-stoczni-marine-projects> [dostęp: 2021.09.04]

uniwersytetu UiT The Arctic University of Norway. Jednostka naukowo-badawcza (nr IMO: 9944431) o długości całkowitej 26,4 m oraz szerokości 10 m ma zostać przekazana do eksploatacji jesienią 2022 roku⁴⁷.

4.9 MORSKA STOCZNIA REMONTOWA „GRYFIA” S.A.

W kwietniu 2021 roku w MSR „Gryfia” S.A. zwodowano lodołamacz liniowy „Nerpa”. Na początku lipca tego samego roku jednostka wyruszyła do Gdańska. Została ona zbudowana dla Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”. Jej głównym zadaniem jest rozszerzanie rynny w lodzie wykonanej przez lodołamacze czołowe. Statek ma operować na Dolnej Wiśle. To trzecia z czterech jednostek, które mają trafić do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku w ramach projektu współfinansowanego w 85% przez UE, którego budżet wynosi 74 mln zł. Budowa wszystkich jednostek w ramach tego projektu odbywa się pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków⁴⁸. Z kolei na początku czerwca 2021 roku, w ramach tego samego projektu, został zwodowany ostatni lodołamacz liniowy „Manat”, który we wrześniu 2021 roku opuścił stocznię⁴⁹. 30 listopada 2021 roku przy nabrzeżu Motławy w Gdańsku odbyło się symboliczne nadanie imion wszystkim ww. jednostkom⁵⁰. Lodołamacze, jako jednostki rzeczne, nie są ujęte w statystyce statków morskich.

4.10 PGZ STOCZNIA WOJENNA SP. Z O.O.

W lutym 2021 roku PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o., po niemal dwóch latach, przekazała Marynarce Wojennej RP okręt ORP „Kadm. Xawery Czernicki”, który

⁴⁷ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49124-montex-shipyard-w-gdansk-u-zbuduje-czesciowo-maly-statek-badawczy-rybolowstwa-dla-norwegii> [dostęp: 2022.02.21]

⁴⁸ <https://www.gospodarkamorska.pl/wodowanie-lodolamacza-nerpa-w-msr-gryfia-58361> [dostęp: 2021.09.04]

⁴⁹ <https://www.msrgryfia.pl/aktualnosci,257> [dostęp: 2021.09.04]

⁵⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/puma-narwal-nerpa-i-manat-juz-ochrzczone-wody-polskie-maja-nowe-lodolamacze-wideo-61763> [dostęp: 2022.02.25]

przeszedł w stoczni gruntowny remont. Polegał on na naprawie lub wymianie większości systemów okrętowych, w tym całego okablowania i orurowania⁵¹.

Natomiast w marcu 2021 roku do stoczni został przyholowany okręt-muzeum ORP „Błyskawica”. Okręt przeszedł naprawę dokową o wartości 7,1 mln zł⁵². Z kolei w listopadzie 2021 roku do stoczni na remont wpłynął okręt podwodny ORP „Orzeł”⁵³.

4.11 REMONTOWA SHIPBUILDING S.A.

W lutym i maju 2021 roku stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. przekazała Marynarce Wojennej RP ostatnie dwie jednostki z serii sześciu holowników. Holownik H-3 „Leszko”, o numerze budowy B-860/5, został wcielony do służby w 3. Flotylli Okrętów Wsparcia w Porcie Wojennym w Gdyni. Natomiast holownik H-13 „Przemko”, o numerze budowy B-860/6, w maju 2021 roku został przekazany 8. Flotylli Obrony Wybrzeża im. Wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w Świnoujściu. Zadania holowników to m.in.: zabezpieczenie bojowe, wsparcie logistyczne oraz udział w akcjach ratowniczych, neutralizacji zanieczyszczeń i transporcie towarów na otwartym pokładzie do 4,0 ton. Holowniki o wyporności 490 ton posiadają uciąż 35 ton. Będą obsługiwane przez 10-osobową załogę. Jednostki mają długość całkowitą 29,92 m, a szerokość 10,4 m⁵⁴. Ze względu na przynależność tych holowników do marynarki wojennej, nie są one ujmowane w statystyce GUS dotyczącej wybudowanych statków.

Na początku 2021 roku stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. przekazała norweskiemu operatorowi promowemu Norled ostatni z serii czterech dwustronnych promów pasażersko-samochodowych. Pierwsze trzy zostały oddane w 2020 roku.

⁵¹ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47463-orp-kadm-xawery-czernicki-przekazany-marynarce-wojennej-po-kompleksowej-naprawie-w-pgz-stoczni-wojennej> [dostęp: 2021.09.05]

⁵² <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47749-okret-orp-blyskawica-holowany-na-remont> [dostęp: 2021.09.05]

⁵³ <https://www.gospodarkamorska.pl/orp-orzel-w-pgz-stoczni-wojennej-zdjecia-61439> [dostęp: 2022.02.25]

⁵⁴ <http://www.remontowa-rsb.pl/aktualnosci/h-13-przemko-z-bialo-czerwona-bandera/> [dostęp: 2021.09.04]

Czwarty z serii promów, o numerze budowy B-619/4 (nr IMO:9865398), otrzymał imię „Fodnes”. Wszystkie 4 jednostki mają długość 114 m i szerokość 17 m. Mogą przyjmować na pokład 296 pasażerów i 120 pojazdów osobowych. Posiadają hybrydowy napęd elektryczny zasilany bateryjnie, a zastosowane nowoczesne rozwiązania mają minimalizować zużycie energii. Prom „Fodnes” będzie obsługiwał połączenie Mannheller – Fodnes w rejonie norweskich fiordów. Jednostki zostały zaprojektowane w biurze projektowym LMG Marin, natomiast dokumentacja robocza powstała w Remontowa Marine Design&Consulting (RMDC) z grupy Remontowa Holding⁵⁵.

W marcu 2021 roku stocznia za pomocą dźwigu zwodowała także dwa lodołamacze liniowe dla Wód Polskich. Jednostki „Ocelot” (nr budowy B105/1) i „Tarpan” (B105/2) będą operowały na Odrze w Szczecinie. Ich zanurzenie wynosi nawet 1,4 m, a maksymalnie 1,7 m, z kolei długość całkowita to 28,8 m, szerokość 7,5 m, a wysokość boczna 2,4 m. We wrześniu 2021 roku powiększyły one flotę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie⁵⁶. Koszt jednostek to ponad 30 mln złotych, który w większości zostanie pokryty dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności⁵⁷. Lodołamacze, jako jednostki śródlądowe, nie są ujmowane w statystyce statków morskich.

Ponadto w stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. trwała budowa czwartego już z serii promu typu Salish dla kanadyjskiego armatora BC Ferries o nazwie „Salish Heron” (nr IMO: 9905746)⁵⁸. Jednostka o długości 107 m została zwodowana w grudniu 2020 roku, a w listopadzie 2021 roku przechodziła próby morskie⁵⁹. W grudniu 2021 roku prom opuścił stocznię i popłynął do Kanady⁶⁰. Dwustronny

⁵⁵ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-remontowa-shipbuilding-przekazala-norwegom-prom-elektryczny-fodnes-57277> [dostęp: 2021.09.04]

⁵⁶ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49420-lodolamacze-ocelot-i-tarpan-gotowe-do-pracy> [dostęp: 2022.02.25]

⁵⁷ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47840-lodolamacz-tarpan-dla-rzgw-w-szczecinie-juz-na-wodzie-video> [dostęp 2021.09.04]

⁵⁸ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47878-bc-ferries-ujawnia-nazwe-czwartego-promu-klasy-salish> [dostęp 2021.09.04]

⁵⁹ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49696-proby-morskie-promu-salish-heron-z-remontowej-shipbuilding> [dostęp: 2022.02.25]

⁶⁰ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49928-prom-salish-heron-ze-stoczni-remonotwa-shipbuilding-plynie-do-kanady> [dostęp: 2022.02.25]

prom o napędzie LNG pomieści 600 pasażerów oraz 138 pojazdów osobowych⁶¹. Projekt statku został wykonany przez Remontowa Marine Design&Consulting Sp. z o.o.

W pierwszym półroczu 2021 roku stocznia oddała również szwedzkiemu armatorowi Viking Supply Ships AB dwa statki typu PSV „Coey Viking” (nr IMO: 9727247) oraz „Cooper Viking” (nr IMO: 9727259). Obie jednostki były budowane pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV-GL i spełniają wysokie normy dotyczące ochrony środowiska. Napędzane są LNG lub lekkim paliwem okrętowym, a dodatkowo posiadają zasilanie bateryjne⁶².

W kwietniu 2021 roku Remontowa Shipbuilding S.A. wygrała przetarg na budowę statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Projekt zakupu jednostki otrzymał 85% dofinansowanie ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020⁶³, a wartość kontraktu wynosi 40,5 mln zł⁶⁴. Statek będzie nosił nazwę „Strażak-28” i prócz funkcji pożarniczych ma pełnić również funkcje holownicze. Podstawowe parametry jednostki to: długość 29,2 m, szerokość 10,47 m, zanurzenie maksymalne 4,15 m oraz pojemność 375 GT. Będzie ona budowana pod nadzorem PRS. Planowany termin oddania zamawiającemu to październik 2022 roku⁶⁵.

Kolejnymi jednostkami, których nie obejmuje statystyka, są budowane w stoczni dwa niszczyciele min typu Kormoran II, dla Marynarki Wojennej RP – ORP

⁶¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/tygodniowy-przeglad-promowy-a-w-nim-min-o-nowym-promie-zwodowanym-w-gdansku-dla-kanadyjskiego-giganta-56279> [dostęp 2021.03.14]

⁶² <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48225-remontowa-shipbuilding-przekazala-hybrydowy-statek-psv> [dostęp 2021.09.04]

⁶³ <https://www.gospodarkamorska.pl/statek-pozarniczny-dla-zmpsis-sa-zbuduje-remontowa-shipbuilding-sa-58438> [dostęp 2021.09.04]

⁶⁴ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48178-podpisano-umowe-na-budowe-statku-pozarniczego-strazak-28-dla-zmpsis-sa> [dostęp 2021.09.04]

⁶⁵ <https://www.gospodarkamorska.pl/prs-bedzie-nadzorowal-budowe-strazaka-28-58803> [dostęp 2021.09.04]

„Albatros” i ORP „Mewa”⁶⁶. Próby morskie na tym pierwszym odbyły się już w czerwcu 2021 roku, a na ORP „Mewa” w grudniu 2021 roku⁶⁷.

Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. rozpoczęła również budowę barki pomocniczej w operacjach układania instalacji kablowych na dnie morskim (numer budowy B-862). Barka przeznaczona jest dla włoskiego armatora Prysmian Powerlink Srl, a certyfikowana będzie przez amerykańskie towarzystwo klasyfikacyjne ABS⁶⁸.

4.12 SAFE CO. LTD SP. Z O.O.

Na początku 2021 roku stocznia Safe Co. Ltd Sp. z o.o. przekazała częściowo wyposażony kadłub holownika z serii Shoalbuster 2711 holenderskiej stoczni Damen Shipyards Hardinxveld. Tam zostanie on kompletnie wyposażony. Kadłub jednostki o numerze budowy YN571814 ma długość 27 m oraz szerokość 10,5 m⁶⁹. Ponadto, w drugiej połowie roku, we współpracy z Damen stocznia rozpoczęła budowę kompletnej jednostki Shoalbuster 2711 ICE, którą będzie wyróżniać spośród podobnych holowników klasa lodowa. Co więcej, statek ten został zamówiony przez polską firmę Fairplay Towage dla prac na farmach wiatrowych na Morzu Bałtyckim i Północnym⁷⁰.

W pierwszym półroczu 2021 roku stocznia przekazała również w pełni wyposażony statek rybacki norweskiemu armatorowi Granli Fiskeri AS. Statek został zwodowany w marcu ubiegłego roku. Jednostka o numerze budowy NB001 otrzymała imię „Slettenberg” (nr IMO: 9880817). Jest przeznaczona na połowy na Morzu Barentsa i na północy Norwegii. Statek został zaprojektowany w biurze projektowym Naval Consult AS. Ma on długość 27,97 m, szerokość 10,00 m i wysokość boczną

⁶⁶ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/48546-orp-albatros-na-probach-morskich> [dostęp 2021.09.04]

⁶⁷ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49901-orp-mewa-na-probach-morskich> [dostęp 2022.02.25]

⁶⁸ Wniosek o nadanie numeru dokumentacji i budowy złożony do CTO S.A. w dniu 26.08.2021

⁶⁹ <https://www.gospodarkamorska.pl/wodowanie-holownika-w-stoczni-safe-56444> [dostęp 2021.09.04]

⁷⁰ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/49058-damen-ma-umowe-z-fairplay-towage-na-dostawe-shoalbuster-2711-z-certyfikatem-imo-tier-iii> [dostęp: 2021.09.05]

4,1 m, a pojemność jego ładowni wynosi 280 m³. Tonaż pojemnościowy brutto jednostki to 451 GT⁷¹.

W kwietniu 2021 roku stocznia zwodowała kadłub statku rybackiego typu Beam Trawler BT3808, o numerze budowy YN 629 i nazwie Z-91 „Franson”⁷², a bliźniaczy kadłub o numerze budowy YN 630 i nazwie Z-21 „Avanti” trafił na wodę w maju 2021 roku. Obie jednostki po częściowym wyposażeniu, m.in. w systemy rurociągów i kompletny układ napędowy, trafią do holenderskiej stoczni Damen Maaskant. Statki o długości 37,95 m oraz szerokości 8,5 m są budowane pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego BV⁷³.

Z kolei w czerwcu 2021 roku stocznia Safe Co. Ltd Sp. z o.o. zwodowała, a następnie przekazała do holenderskiej stoczni Damen Hardinxveld, kolejny kadłub wielofunkcyjnej jednostki typu Multicat 2712 o numerze budowy 571824. Będzie ona miała długość 27,27 m, szerokość 11,5 m oraz zanurzenie 3,9 m. Jej budowę również nadzoruje towarzystwo klasyfikacyjne Bureau Veritas⁷⁴.

4.13 STOCZNIA REMONTOWA „NAUTA” S.A.

W lutym 2021 roku ze Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. został odholowany do Szwecji kadłub okrętu rozpoznania radio-elektronicznego „Artemis” (numer budowy B-104)⁷⁵.

W pierwszej połowie 2021 roku stocznia wykonała także zlecenia dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Były to: remont klasowy wraz z montażem instalacji oczyszczania wód balastowych masowca „Wicko” o długości 190 m oraz remont międzyrejsowy

⁷¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-safe-naszpikowany-technologie-statek-rybacki-gotowy-do-pracy-wideo-59122> [dostęp: 2021.09.05]

⁷² <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-safe-w-gdansk-zwodowano-statek-rybacki-dla-holenderskiego-damena-58591> [dostęp: 2021.09.05]

⁷³ <https://www.gospodarkamorska.pl/kolejne-wodowanie-w-stoczni-safe-dla-damen-maskant-59189> [dostęp 2021.09.05]

⁷⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-safe-zobacz-wodowanie-holownika-dla-damen-hardinxveld-wideo-zdjecia-596021> [dostęp: 2021.09.05]

⁷⁵ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47565-artemis-juz-w-drodze-do-szwecji-druga-jednostka-nauty-odholowana-jako-niedokonczone> [dostęp: 2021.09.05]

masowca „Raba” o długości 150 m⁷⁶. Ponadto remont klasowy wraz z montażem systemu uzdatniania wód balastowych przeszedł masowiec „Rysy” o długości 229 m. Natomiast masowce „Wadowice II” oraz „Puck” przeszły remonty bieżące⁷⁷.

Oprócz prac dla polskiego armatora, stocznia wykonała również remonty m.in. na^{78,79}:

- masowcu kombinowanym „Jaeger Arrow” o długości 141,4 m dla armatora Gearbulk Norway AS;
- dwóch siostrzanych zbiornikowcach o długości 182 m: „MT Arctic Bay” i „MT Arctic Breeze” dla niemieckiego armatora Interorient;
- dwóch statkach wielozadaniowych: „BBC Nile” i „BBC Ruby” dla niemieckiego armatora Briese Schiffahrts;
- zbiornikowcu „Nordic Josephine” o długości prawie 230 m dla niemieckiego armatora V.Ships GmbH;
- 140-metrowym kontenerowcu „Pavo J” oraz 153-metrowym drobnicowcu „BBC Opal” dla niemieckiego armatora Jungerhans Maritime Services .

4.14 STOCZNIA SZCZECIŃSKA „WULKAN” SP. Z O.O.

We wrześniu 2021 roku stocznia rozpoczęła budowę doku pływającego dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Dok będzie miał 235,6 m długości całkowitej, 47,3 m szerokości zewnętrznej i 38 m szerokości wewnętrznej, a jego nośność ma wynosić 27 tys. ton⁸⁰.

⁷⁶ <https://www.gospodarkamorska.pl/intensywny-poczonek-roku-dla-stoczni-nauta-58029> [dostęp: 2021.09.05]

⁷⁷ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-remontowa-nauta-intensywnie-rozpozczyna-sezon-letni-59599> [dostęp: 2021.09.05]

⁷⁸ <https://www.gospodarkamorska.pl/kolejny-miesiac-intensywnych-prac-w-stoczni-remontowej-nauta-58656> [dostęp: 2021.09.05]

⁷⁹ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-remontowa-nauta-intensywnie-rozpozczyna-sezon-letni-59599> [dostęp: 2021.09.05]

⁸⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/ruszyla-budowa-doku-dla-gryfii-60913> [dostęp: 2022.02.25]

4.15 STOCZNIA WISŁA SP. Z O.O.

W 2021 roku stocznia zbudowała jeden częściowo wyposażony kadłub statku rybackiego typu sejner o długości całkowitej 48,3 m i pojemności 1 250 GT. Statek o nazwie „Skär Senior” pływa już dla norweskiego armatora⁸¹. Ponadto stocznia zbudowała 13 bloków kadłubów statków wycieczkowych o łącznej masie 7 560 ton.

⁸¹ www.stoczniawisla.pl [dostęp: 2022.02.25]

5. Podsumowanie

Rok 2021 był kolejnym trudnym okresem dla krajowego rynku stoczniowego, pełnym nadzwyczajnych wydarzeń o charakterze ogólnoświatowym. Nadal trwająca pandemia Covid-19, lockdown występujący globalnie i lokalnie, ograniczenia podróżowania, zakłócenia w łańcuchach dostaw, a w końcu narastający globalny kryzys gospodarczy z wysoką inflacją, nie dawały podstaw do optymizmu. Dodatkowo inwazja Rosji na Ukrainę na początku 2022 roku pogłębiła istniejące problemy i przyniosła kolejne wątpliwości, co do rozwoju sytuacji, zarówno na świecie, jak i w Polsce.

Mimo iż na początku 2021 roku stoczniom nadal doskwierały zakazy dotyczące podróży, które utrudniały inspekcje i odbiory zagranicznym kontrahentom, a w drugiej połowie roku problemem stały się rosnące ceny i ograniczona podaż materiałów do budowy statków, mające duży wpływ na wzrost cen na nowe statki w kolejnych miesiącach, to można było zaobserwować wyraźne ożywienie w przemyśle stoczniowym na całym świecie. Armatorzy znacznie częściej podejmowali decyzje o inwestycjach w nowe statki.

W 2021 roku w Polsce produkcja w pełni wyposażonych statków była jednak podobna jak w poprzednich latach i utrzymała się na poziomie 4-6 jednostek rocznie. Natomiast poziom produkcji kadłubów, w tym o bardzo zaawansowanym stadium wyposażenia, nieznacznie spadł. Z kolei w 2021 roku podpisano kontrakty na produkcję większej ilości kadłubów niż rok wcześniej, co przełożyło się na ponad 50% wzrost portfela zamówień na kadłuby. Z jednej strony widać, że popyt na produkcję kompletnych statków w Polsce jest niewielki, za to utrzymuje się popyt na podwykonawstwo kadłubów.

Analizując ostatnie dostępne wyniki finansowe za 2020 rok wybranych polskich stoczni, można zauważyć, że sytuacja nie jest tak jednoznaczna, jak można się było spodziewać. Pogorszenie sytuacji finansowej polskich przedsiębiorstw przemysłu stoczniowego, rozumianej jako uzyskanie gorszego wyniku finansowego

netto w stosunku do 2019 roku, wystąpiło w ośmiu z piętnastu badanych przypadków, ale w siedmiu nastąpiła poprawa, czasami znaczna. Niestety sześć stoczni zanotowało stratę netto, w tym największą Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. (-75,5 mln zł), Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. (-23,6 mln zł) oraz PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. (-18,7 mln zł).

Niekwestionowanym liderem wśród polskich stoczni, pod względem wielkości przychodów, pozostaje Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., ale w 2020 roku tuż za nią była Remontowa Shipbuilding S.A., której przychody osiągnęły wówczas bardzo podobną wartość jak w Gdańskiej Stoczni „Remontowa” S.A., przekraczając 868,5 mln zł. Również pod względem zysku netto przoduje Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., która w ostatnich trzech latach uzyskiwała go na poziomie 55-70 mln zł, przy czym najniższy jego poziom wypracowała w 2020 roku. Pozytywnym symptomem są również bardzo dobre wyniki uzyskiwane przez inne przedsiębiorstwa przemysłu stoczniowego w Polsce, takie jak: Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. (9,7 mln zł zysku netto), Remontowa Shipbuilding S.A. (5,6 mln zł), Stocznia Wisła Sp. z o.o. (2,2 mln zł), Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. (1,6 mln zł), Partner Stocznia Sp. z o.o. (1,2 mln zł) i Safe Co. Ltd Sp. z o.o. (1,2 mln zł). Niestety inne analizowane przedsiębiorstwa poniosły straty, czasami wielomilionowe.

Na wyniki finansowe stoczni za 2021 rok należy jeszcze poczekać. Dadzą one na pewno pełniejszy obraz sytuacji, w jakiej znajdują się te przedsiębiorstwa po drugim roku trwającej pandemii Covid-19. Niestety 2022 rok znów przyniósł nadzwyczajną sytuację, tym razem w postaci konfliktu zbrojnego w Ukrainie, który z całą pewnością będzie przez następne lata wpływał zarówno na gospodarkę światową, jak i na pojedyncze stocznie w Polsce.