



CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ S.A.

Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniovym

Raport II – stan na 31 grudnia 2020 roku

Gdańsk, 31.03.2021 r.

**Raport stanowi przedmiot umowy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
(obecnie z Ministerstwem Infrastruktury)**

Nr BBF.III.320.U.49.2020/503 z dnia 7 sierpnia 2020.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Spis treści

Wprowadzenie.....	5
1. Rynek okrętowy na świecie	7
2. Sytuacja przemysłu okrętowego w Polsce	13
2.1 Wybrane dane finansowe polskiego sektora stoczniowego.....	14
2.2 Przegląd polskich stoczni morskich.....	17
2.2.1 Alkor Sp. z o.o.	17
2.2.2 Crist S.A.....	18
2.2.3 Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	18
2.2.4 Grupa Stoczni Gdańsk/Grupa Przemysłowa Baltic Sp. z o.o.	19
2.2.5 Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	19
2.2.6 Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	20
2.2.7 Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.....	20
2.2.8 Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.....	21
2.2.9 Nauta-Hull Sp. z o.o.....	21
2.2.10 Partner Stocznia Sp. z o.o.....	22
2.2.11 PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.....	22
2.2.12 Remontowa Shipbuilding S.A.	23
2.2.13 Safe Co. Ltd Sp. z o.o.	24
2.2.14 Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji.....	24
2.2.15 Stocznia Szczecińska Sp. z o.o./Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o.....	25
2.2.16 Stocznia Wisła Sp. z o.o.....	25
2.3 Stocznie jachtowe.....	26
2.3.1 Alu International Shipyard Sp. z o.o.....	27
2.3.2 Conrad S.A.	27
2.3.3 Damen Shipyards Gdynia S.A.....	27
2.3.4 Galeon Sp. z o.o. Sp. k.....	28
2.3.5 Sunreef Yachts (Sunreef Venture S.A.).....	28
2.3.6 Stocznia Jachtowa Delphia Sp. z o.o.	29
3. Działalność polskich stoczni w 2020 roku.....	30
3.1 Produkcja statków.....	31
3.2 Portfel zamówień na statki	33

3.3	Nowe zamówienia na statki.....	35
3.4	Produkcja, nowe zamówienia i portfel zamówień kadłubów	35
3.5	Remonty statków	36
4.	Przykłady statków morskich i kadłubów budowanych w polskich stoczniach w 2020 roku	38
4.1	Crist S.A.....	38
4.2	Finomar Sp. z o.o.	39
4.3	Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	40
4.4	Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	41
4.5	Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. K.	42
4.6	Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.	42
4.7	Nauta-Hull Sp. z o.o.	43
4.8	Remontowa Shipbuilding S.A.....	43
4.9	Safe Co. Ltd Sp. z o.o.....	46
5.	System zbierania danych na temat przemysłu stoczniowego w Polsce oraz „Księga Budów”	48

Wprowadzenie

Niniejszy raport powstał w ramach Umowy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (obecnie z Ministerstwem Infrastruktury) nr BBF.III.320.U.49.2020/503 z dnia 7 sierpnia 2020 roku, której przedmiotem są „Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym”, określone symbolem 1.50.02(173) w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 11 października 2019 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2020 (Dz.U. z 2019 r. poz. 2366, z późn. zm.). Opracowanie to, przedstawiające dane za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku, jest kontynuacją i rozszerzeniem Raportu I za pierwsze półrocze 2020 roku.

Głównym celem niniejszego Raportu jest przedstawienie najbardziej aktualnych i kompleksowych danych dotyczących polskiego przemysłu okrętowego.

W rozdziale pierwszym raportu syntetycznie omówiono sytuację przemysłu stoczniowego na świecie w całym 2020 roku, w tym wielkość nowych zamówień, portfela zamówień oraz produkcję i złomowanie. Zostały też przedstawione ogólne tendencje w cenach nowych statków na świecie.

Rozdział drugi został poświęcony sytuacji w polskim przemyśle okrętowym. Na początku przedstawiono wybrane dane finansowe przedsiębiorstw działających w tym sektorze, w tym np. przychody i zyski oraz wskaźniki rentowności i wydajności. Następnie krótko zaprezentowano 16 polskich stoczní produkujących i remontujących jednostki morskie, ze szczególnym uwzględnieniem ich profilu produkcji, zatrudnienia i wyników finansowych. Na końcu rozdziału, aby uwypuklić różnorodność produkcji stoczniowej w Polsce, zaakcentowano sektor budowy jachtów oraz przedstawiono kilka wybranych firm zajmujących się tego rodzaju działalnością.

Kolejny, trzeci rozdział, poświęcono działalności stoczní morskich w Polsce w 2020 roku. Został on opracowany na podstawie badań ankietowych polskich podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność stoczniową,

wyszczególnionych na stronie 30 niniejszego Raportu. W rozdziale omówiono syntetycznie produkcję, nowe zamówienia i portfel zamówień na statki oraz kadłuby, a także portfel zamówień na remonty statków i sprawozdanie z ich wykonania.

W rozdziale czwartym, dla pełniejszego obrazu, przedstawiono różne przykłady działalności polskich stoczni w omawianym roku, również takie, które wykraczają poza założenia statystyczne przyjęte przez GUS.

Na końcu, w rozdziale piątym, omówiono Księgę Budów prowadzoną przez Centrum Techniki Okrętowej S.A. oraz jej potencjał pozwalający uzyskać pełny obraz polskiego przemysłu okrętowego.

1. Rynek okrętowy na świecie

Działalność gospodarki światowej w 2020 roku podporządkowana była ograniczeniom związanym z występowaniem koronawirusa Covid-19. Pandemia wywołała ogólnoświatowy kryzys ekonomiczny. Wiele krajowych gospodarek zostało zamkniętych na wiele tygodni, a globalny łańcuch dostaw, którego kluczowym elementem są Chiny, szczególnie w pierwszej połowie 2020 roku, został poważnie zakłócony i spowodował problemy z zaopatrzeniem w różnego rodzaju komponenty i towary na całym świecie. Zachwiania w łańcuchach dostaw spowodowały również ograniczenie transportu morskiego, a ogólna niepewna sytuacja na świecie wpłynęła na decyzje inwestycyjne armatorów.

Pandemia w pierwszej kolejności dotknęła sektor rejsów wycieczkowców. Na początku pandemii wielkie cruisery stały się skupiskami zakażeń, objętymi kwarantanną, których wiele krajów nie chciało wpuścić na swoje terytorium. Potem ich działalność prawie zupełnie ustała. Latem i jesienią nieliczni armatorzy uruchomili rejsy na niektórych trasach, aby zapobiec dalszym stratom, jednak kilku zdecydowało się na zezłomowanie swoich jednostek. Większość wycieczkowców stoi jednak beczynnie w portach. Powszechne w tej branży są masowe zwolnienia pracowników.

Kryzys, panujący od kilku lat w przemyśle stoczniowym, w 2020 roku został pogłębiony przez pandemię. Na początku roku stocznie borykały się zarówno z zaopatrzeniem w materiały i urządzenia do montażu, jak i polityką *lockdownu* wpływającą na organizację pracy. Niektóre stocznie na świecie zawiesiły swoją działalność nawet na kilka tygodni. Dodatkowo część zamówień na nowe statki została wstrzymana, przesunięta na później lub zupełnie odwołana. Jednak w drugiej połowie roku sytuacja nieco się unormowała i większość prac była wykonywana zgodnie z planem.

Covid-19 szczególnie mocno uderzył w stocznie europejskie, które wyspecjalizowały się w produkcji skomplikowanych, wysoko zaawansowanych technicznie jednostek, takich jak wycieczkowce, promy, czy jednostki offshore.

A właśnie w te branże pandemia uderzyła najbardziej. Kryzys nie ominął również polskich producentów, które są podwykonawcami kadłubów, bloków czy sekcji dla większych stoczní europejskich.

Negatywne skutki pandemii nie ominęły również rynku remontów statków, który w pierwszej połowie 2020 roku skurczył się o około 20% w stosunku do ostatniego kwartału 2019 roku. Jednak podobnie jak w przypadku produkcji stoczniowej, druga połowa roku przyniosła większą stabilizację.

Trzeba również zwrócić uwagę na załamanie cen ropy naftowej w pierwszej połowie 2020 roku, wynikające m.in. z nadpodaży oraz ograniczonego popytu podczas zamkniętych gospodarek. W związku z tym prognozuje się ograniczenie nakładów na inwestycje w sektorze ropy i gazu o prawie 30% w skali roku. Ta sytuacja już teraz doprowadziła do kryzysu na rynku budowy nowych statków offshore¹.

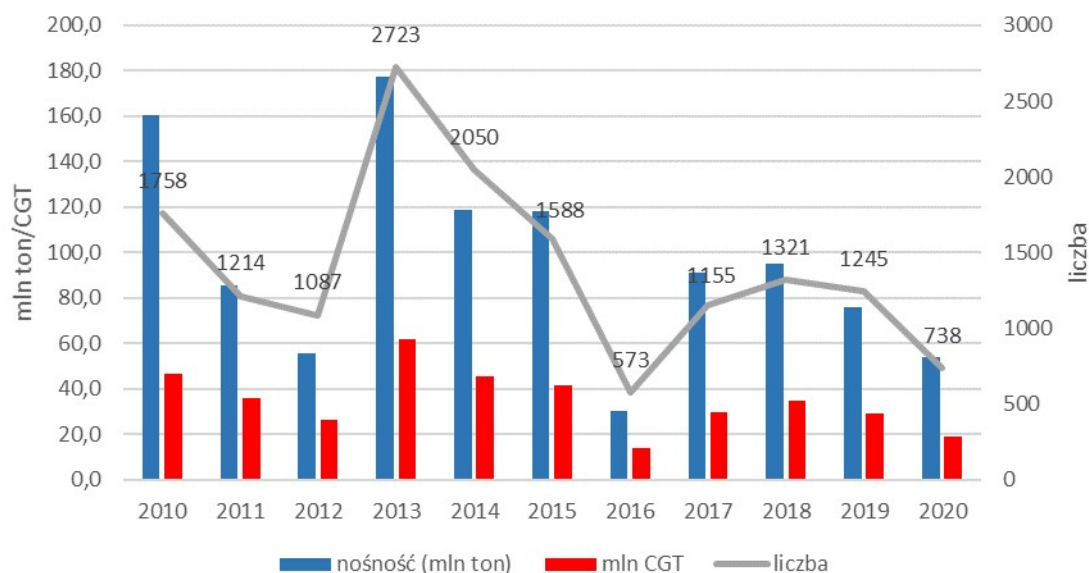
Wpływ pandemii na rynek stoczniowy w 2020 roku najbardziej było widać w sektorze nowych zamówień, w którym według Clarksons Research² spadki w stosunku do poprzedniego roku sięgały około 30-40%. W rezultacie w 2020 roku na całym świecie zamówiono jedynie 738 statków o łącznej nośności 53,9 mln ton i 19,2 mln CGT (rys. 1). W ostatnich dziesięciu latach gorszy wynik uzyskano jedynie w 2016 roku. Duża część nowych zamówień została złożona w ostatnim kwartale, a w szczególności w grudniu 2020 roku.

Ze wszystkich nowych zleceń tylko 62 (8,4%) ulokowano w Europie, z czego najwięcej – 19 nowych kontraktów zdobyły stocznie holenderskie, a 6 stocznie tureckie. Największą grupą statków zamówionych w 2020 roku w stoczních europejskich stanowiły gazowce LNG – aż 89%, następnie wycieczkowce – 3%, statki typu offshore – 2%, promy pasażerskie – 1%, a pozostałe 5% stanowiły inne typy statków (według GT).

¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/perspektywy-ryнку-remontow-i-konserwacji-statkow-w-dobie-pandemii-covid-19-51826> [dostęp: 2020.09.15]

² Clarksons Research „World Shipyard Monitor” January 2021

Interesującą informacją jest również fakt, że 16% wszystkich nowych zamówień na świecie stanowią statki z napędem na alternatywne źródła energii, co stanowi 11% wzrost w stosunku do 2019 roku.



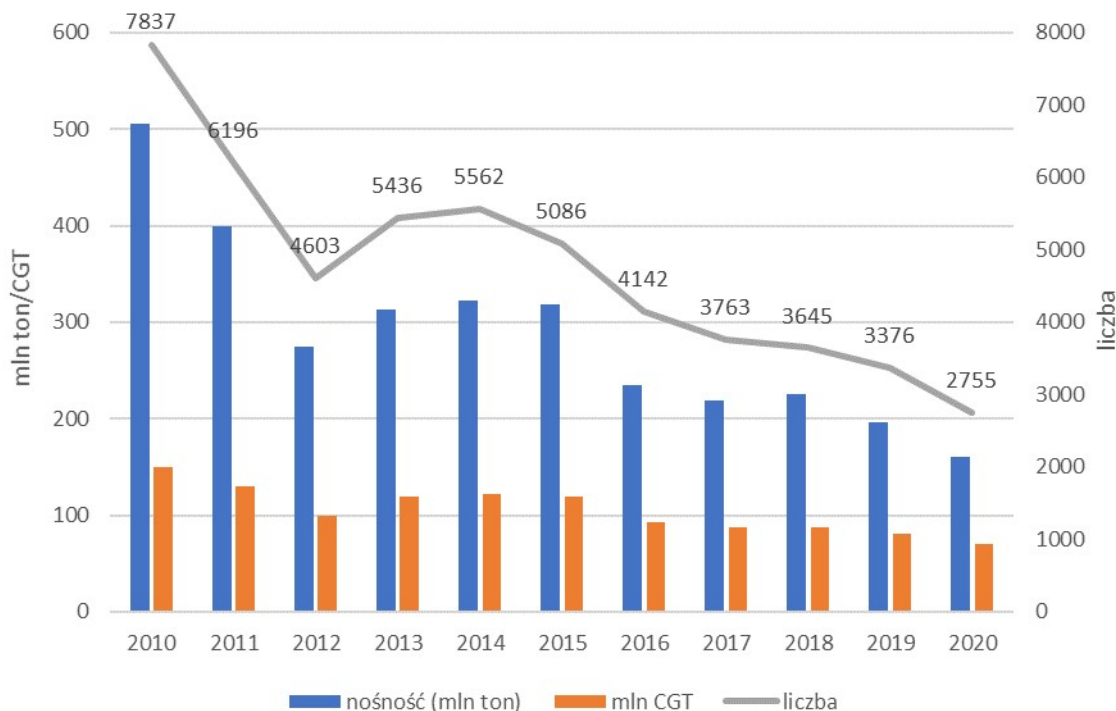
Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2021, Clarksons Research

Rys. 1. Nowe zamówienia na statki na świecie w latach 2010-2020

Tak niski poziom nowych zleceń doprowadził na koniec grudnia 2020 roku do spadku światowego portfela zamówień na nowe statki o ponad 18% w stosunku do końca 2019 roku pod względem liczby i nośności oraz o około 13% pod względem CGT. Tym samym światowy portfel zamówień na koniec 2020 roku obejmował 2755 statków o łącznej nośności 160,5 mln ton i 70,9 mln CGT (rys. 2). Jego wartość wynosiła 219,7 mld USD, z czego 139,8 mld USD należało do stoczni azjatyckich. W Europie największym portfelem zamówień – na 65 jednostek – dysponowały stocznie holenderskie³.

³ *Ibidem*



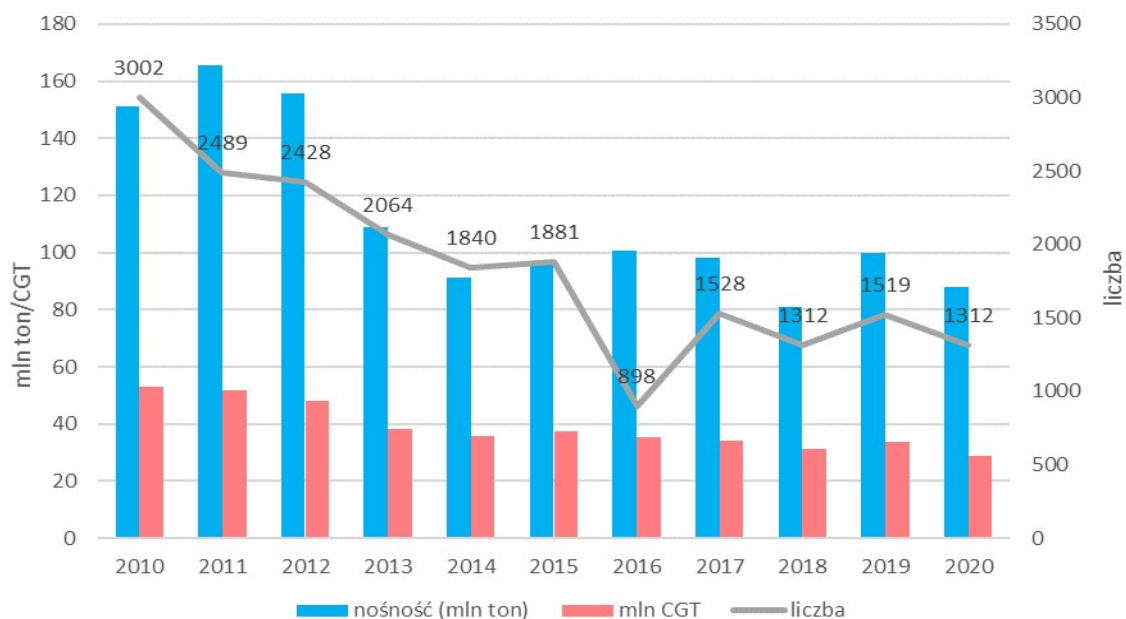
Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2021, Clarksons Research

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

Pandemia koronawirusa wpłynęła również na poziom produkcji stoczniowej. Choć tu spadki nie były tak duże, jak w zamówieniach, sięgały jednak 15% według CGT. Szczególnie ucierpiał sektor statków wycieczkowych, w Europie produkcja tego typu jednostek spadła aż o 82%.

W 2020 roku wszystkie stocznie na świecie zbudowały 1312 statków o łącznej nośności 88,0 mln ton i 28,7 mln CGT (rys. 3). Najwięcej powstało masowców – 482 sztuki. 68% wyprodukowanych w tym czasie statków pochodziło z Japonii i Chin. W Europie największą liczbę jednostek zbudowały stocznie holenderskie – 30 sztuk oraz tureckie – 20 sztuk. Według Clarkson Research europejskie stocznie przewidują na 2021 rok większą produkcję niż w 2020 roku, która ma osiągnąć 2,3 mln CGT.



Opracowanie: CTO S.A.

Źródło danych: „World Shipyard Monitor” January 2021, Clarksons Research

Rys. 3. Produkcja nowych statków na świecie w latach 2010-2020

Na początku 2020 roku część stoczni miała problemy w związku z pandemią Covid-19, w postaci zakłóceń w funkcjonowaniu zakładów, trudności z funkcjonowaniem łańcuchów dostaw, czy problemów finansowych armatorów, szczególnie z sektora wycieczkowców. Niektóre dostawy statków były przesuwane ze względu na ograniczenia w podróżowaniu i brak możliwości odbioru statków przez armatorów. W drugiej połowie roku sytuacja się ustabilizowała i produkcja stoczniowa wróciła do standardowego poziomu. Zarówno stocznie, jak i armatorzy wypracowali nowe zdalne rozwiązania, które umożliwiają działanie nawet w sytuacji braku możliwości bezpośrednich spotkań lub niektórych kontroli.

W 2020 roku zezłomowano 543 jednostki, czyli prawie tyle samo co w poprzednim roku, jednak o ponad 35% większej nośności (23,9 mln ton). Najmłodsze złomowane jednostki to zbiornikowce wielkości Suezmax i Aframax, których średni wiek to odpowiednio 20,4 i 22,5 lat, a także kontenerowce o pojemności 3-8 tys. TEU oraz powyżej 8 tys. TEU, których wiek złomowania

to odpowiednio 20,9 i 22,1 lat. Złomowaniu poddano również 14 wycieczkowców, których średni wiek wynosił 31,9 lat. Tymczasem rok wcześniej ze złomowano tylko dwie takie jednostki, a ich średni wiek wynosił 42,1 lat⁴.

Okres pandemii przyniósł również niewielkie spadki cen na nowe statki – średnio na koniec czerwca 2020 roku spadły one o około 3,0% w stosunku do końca grudnia 2019 roku. Najstabilniejsze pozostały ceny gazowców LNG oraz dużych LPG o pojemności 82 tys. m³, które utrzymały się na poziomie z końca 2019 roku. Najbardziej obniżone zostały ceny na statki wielozadaniowe – o około 13% oraz na kontenerowce o pojemności 1700 TEU – o około 12%. Ceny wzrosły jedynie na nowe pojazdownce ro-ro – o 5%, samochodowce – o około 4% oraz kontenerowce o pojemności 6,6 tys. TEU⁵. Ten wzrost cen mógł zostać spowodowany wzrostem cen stali.

⁴ *Ibidem*

⁵ *Ibidem*

2. Sytuacja przemysłu okrętowego w Polsce

Obraz polskiego przemysłu stoczniowego zmieniał się w ostatnich dekadach, czego odzwierciedleniem jest zmiana profilu produkcji stoczniowej, w której dominuje budowa kadłubów, bloków, sekcji i nadbudówek, częściowo wyposażonych, a następnie przekazywanych do stoczni, głównie europejskich, które kończą proces budowy. Produkowane są również jednostki śródlądowe oraz jachty. Nie brakuje stoczni zajmujących się remontami czy przebudowami. Większość tych prac przeznaczona jest na eksport. Tylko niewielki procent produkcji stoczniowej pozostaje w kraju, choć w 2020 roku mieliśmy kilka takich przykładów. Były to specjalistyczne, niewielkie jednostki dla polskiej administracji morskiej, RZGW oraz marynarki wojennej, tj. statki wielozadaniowe, holowniki oraz lodołamacze.

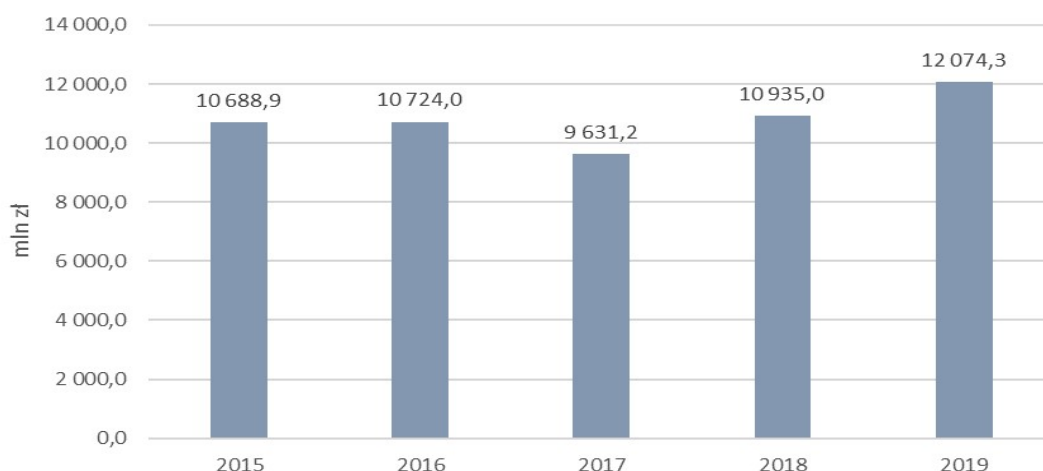
Taki obraz przemysłu stoczniowego bardzo różni się od tego sprzed 30 czy nawet 20 lat, gdy dominowały duże stocznie budujące wielkogabarytowe statki handlowe. W tej chwili przeważającą liczbę stanowią niewielkie, prywatne podmioty, całkiem dobrze odnajdujące się w obecnej rzeczywistości. Nawet pandemia koronawirusa w większości z nich istotnie nie zakłóciła trwających prac, choć istotnie wpłynęła na wielkość nowych zamówień, zarówno w tym roku, jak i prawdopodobnie w kolejnych.

Ze względu na niejednorodność przedsiębiorstw stoczniowych oraz produkcję nastawioną nie tylko na jednostki morskie, ale także śródlądowe, trudno o dogłębną analizę sektora, gdyż wiele jego działań umyka tradycyjnej statystyce, która koncentruje się na produkcji całych statków morskich. Jak podaje „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020” w całej polskiej gospodarce morskiej w 2019 roku funkcjonowało ponad 21 tys. podmiotów, w których pracowało około 161 tys. osób. W samym sektorze stoczniowym działało niecałe 7 tys. jednostek, które zatrudniały około 37 tys. osób (w tym samozatrudnieni)⁶.

⁶ „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020” GUS, Warszawa, Szczecin 2020

2.1 WYBRANE DANE FINANSOWE POLSKIEGO SEKTORA STOCZNIOWEGO

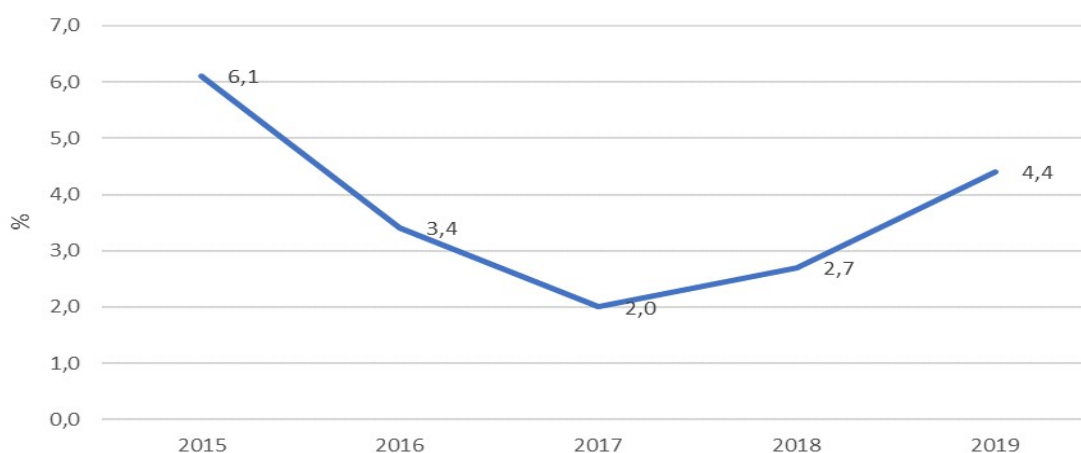
Według GUS w Polsce funkcjonuje około 7 tys. podmiotów działających w branży stoczniowej, z tego około 1,5 tys. jako spółki handlowe i cywilne. Pozostałe to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Krajowy sektor stoczniowy osiągał w latach 2015-2019 przychody z całokształtu działalności na poziomie około 10-12 mld zł (rys. 4), a jego wskaźnik poziomu kosztów wahał się od 93,9 do 98,0%. Wskaźnik rentowności obrotu osiągał wartości od 2,0 do 6,1% (rys. 5).



Opracowanie: CTO S.A.

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

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

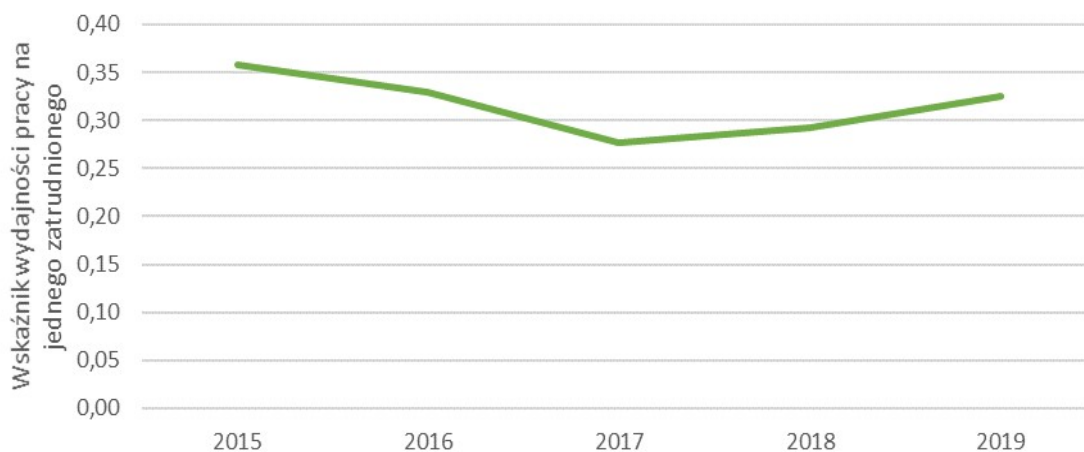


Opracowanie: CTO S.A.

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

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

Zatrudnienie w polskim sektorze stoczniowym w 2019 roku wynosiło około 37 tys. osób, z czego prawie 10 tys. to osoby samozatrudnione. Przy osiągniętych przychodach pozwala to uzyskać wskaźnik wydajności pracy na jednego zatrudnionego na poziomie około 0,3 (rys. 6).



Opracowanie: CTO S.A.

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

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

W tabeli 1 zostały zaprezentowane podstawowe dane finansowe największych polskich podmiotów działających w obszarze przemysłu stoczniowego w Polsce. Wszystkie dane zostały zaczerpnięte z ogólnodostępnych sprawozdań finansowych publikowanych w KRS.

Tabela 1. Wybrane dane finansowe polskich stoczní produkcyjnych i remontowych

Nazwa firmy	Przychody netto ze sprzedaży [tys. zł]		Zysk/strata netto [tys. zł]		Rentowność netto	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Alkor Sp. z o.o.	37 032,7	35 038,7	35,1	1 587,2	0,1%	4,5%
Crist S.A.	477 879,9	437 898,9	6 910,7	8 904,8	1,4%	2,0%
Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.	1 128 069,5	948 213,6	65 190,1	70 153,6	5,8%	7,4%
Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o.	35 046,8	125 941,6	-142,6	-1 029,5	-0,4%	-0,8%
Marine Projects Ltd. Sp. z o.o.	165 233,0	187 569,6	3 877,7	614,2	2,3%	0,3%
Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.	86 991,5	103 270,6	14 060,1	24 437,4	16,2%	23,7%
Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.	155 262,9	167 353,0	1 477,8	-8 875,7	1,0%	-5,3%
Nauta-Hull Sp. z o.o.	32 289,9	28 593,2	689,8	-3 265,9	2,1%	-11,4%
Partner Stocznia Sp. z o.o.	93 832,6	105 011,4	-9 140,2	-2 624,4	-9,7%	-2,5%
PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.	93 503,2	113 468,0	-26 558,9	-64 597,0	-28,4%	-56,9%
Remontowa Shipbuilding S.A.	315 362,2	432 596,5	4 222,4	-180 500,0	1,3%	-41,7%
Safe Co. LTD Sp. z o.o.	66 948,1	75 157,2	166,4	938,3	0,2%	1,2%
Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji/ Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. (do 2018)	470 783,8	342 627,1	-57 905,8	-49 682,2	-12,3%	-14,5%
Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.	39 726,9	60 764,7	1 310,4	2 636,1	3,3%	4,3%
Stocznia Wisła Sp. z o.o.	57 262,9	60 552,7	5 694,8	4 585,9	9,9%	7,6%

Niezaprzeczalnym liderem pod względem wielkości przychodów wśród polskich stoczní jest Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., której przychody wynoszą około 1 mld rocznie. Znacznie mniejsze przychody uzyskują: Remontowa Shipbuilding S.A. oraz Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. Jednak ważniejszym kryterium działalności każdego przedsiębiorstwa jest uzyskiwany zysk oraz wskaźnik osiągniętej rentowności netto. Tu zdecydowanym liderem jest Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k., który w 2019 roku osiągnął rentowność netto ze sprzedaży na poziomie prawie 24%.

Trzeba zauważyć, że rentowność w tym sektorze przemysłu na poziomie około 5% jest wynikiem wysoko zadowalającym, ale tylko trzy stocznie przekroczyły ten próg, tj. wspomniany Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k., a także Stocznia Wisła Sp. z o.o. i Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A.

Niestety, na 15 omawianych podmiotów prawie połowa zanotowała w 2019 roku stratę. Ze względu na pandemię Covid-19, interesujące będzie poznać wyniki finansowe polskich stoczni za 2020 rok, ale raczej nie można się spodziewać, że będą one lepsze.

Aby uzyskać choć częściowy obraz polskiego przemysłu stoczniowego, w dalszej części rozdziału znajduje się krótki przegląd 16 stoczni, pod kątem ich profilu produkcji, własności, zatrudnienia i wyniku finansowego.

2.2 PRZEGLĄD POLSKICH STOCZNI MORSKICH

Poniżej przedstawiono, w kolejności alfabetycznej, przegląd wybranych polskich stoczni produkcyjnych i remontowych. Reprezentują one większość polskiej produkcji i remontów statków i kadłubów, które podlegają badaniom statystycznym.

2.2.1 Alkor Sp. z o.o.

Alkor Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, która działa od 1989 roku, zajmuje się remontami, przebudowami i przedłużaniem statków, a także budową niewielkich w pełni wyposażonych jednostek. Główni kontrahenci pochodzą z Islandii. Spółka posiada własny dok pływający Aldok 1. Od 2015 roku jedynym wspólnikiem stoczni Alkor był Safe Co Ltd Sp. z o.o., który przejął ją na początku 2021 roku.

Stocznia Alkor Sp. z o.o. w 2019 roku uzyskała przychody ze sprzedaży w wysokości 41,6 mln zł, podczas gdy rok wcześniej było to 27,1 mln zł. Około 95%

tych przychodów pochodziło ze sprzedaży eksportowej⁷. Spółka w 2019 roku osiągnęła zysk netto w wysokości prawie 1,6 mln zł, a rok wcześniej w 2018 roku – zaledwie 35,1 tys. zł⁸.

2.2.2 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 Spółki posiada Fundusz Inwestycyjny Mars.

Większość produkcji Spółki jest sprzedawana poza granice Polski. W 2019 roku jedynie 9% sprzedaży nastąpiło dla kontrahentów krajowych. Główni klienci pochodzą z Norwegii i Francji. W 2019 roku Crist S.A. osiągnął przychody ze sprzedaży w wysokości 437,9 mln zł i wygenerował zysk netto na poziomie 8,9 mln zł. To o 2 mln zł więcej niż rok wcześniej⁹. W ten sposób Spółka osiągnęła rentowność netto na poziomie 2%.

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.

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 2019 roku posiadała udziały w dziewięciu innych spółkach, w tym w siedmiu – 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. W tym samym roku przerobiła około 6500 ton stali, natomiast rok wcześniej prawie 9000

⁷ „Sprawozdanie z działalności za rok 2019” Alkor Sp. z o.o.

⁸ Sprawozdanie finansowe Alkor Sp. z o.o. za 2019 rok

⁹ „Sprawozdanie Zarządu z działalności za rok 2019. Crist Spółka Akcyjna”

ton. Najczęściej remontowane typy statków w 2019 roku to chemikaliowce/produktowce (26%) oraz statki pasażerskie/ro-ro (21%). Przebudowy osiągnęły znacznie mniejszą wartość sprzedaży, głównie ze względu na kryzys branży offshore.

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 2019 roku zatrudniała 1743 osoby. Jej przychody ogółem w 2019 roku wyniosły 895,2 mln zł, w tym przychody ze sprzedaży remontów – 614,0 mln zł oraz przebudów – 241,5 mln zł. Koszty ogółem wyniosły 801,7 mln zł, natomiast zysk netto 70,2 mln zł¹⁰. Tym samym rentowność netto ukształtowała się na poziomie 7,8%.

2.2.4 Grupa Stoczni Gdańsk/Grupa Przemysłowa Baltic Sp. z o.o.

Grupa Przemysłowa Baltic Sp. z o.o. to holding mający działać w obszarze morskiej energetyki wiatrowej oraz produkować w pełni wyposażone statki. W 2020 roku Agencja Rozwoju Przemysłu połączyła Grupę Stoczni Gdańsk oraz Energomontaż Północ Gdynia tworząc Grupę Przemysłową Baltic. Grupę Stoczni Gdańsk tworzą obecnie Stocznia Gdańska Sp. z o.o. oraz Baltic Operator Sp. z o.o., gdyż na początku 2021 roku Stocznia Gdańska Sp. z o.o. przejęła Stocznnię Gdańsk S.A.

Zatrudnienie w całej Grupie na koniec 2019 roku wynosiło około 750 osób¹¹.

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. Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. swoją działalność produkcyjną prowadzi

¹⁰ „Sprawozdanie Zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. z działalności Spółki w roku 2019”

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

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 2019 roku uzyskała 125,9 mln zł przychodów netto ze sprzedaży oraz wygenerowała 127,3 mln zł kosztów operacyjnych. Na koniec roku wykazała stratę netto w wysokości 1,0 mln zł¹². W 2018 roku, w pierwszym okresie działalności, Spółka osiągnęła przychody w wysokości 35 mln zł oraz wygenerowała stratę w wysokości niecałych 143 tys. 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 wytworzyła 15,5 tys. ton konstrukcji stalowych i wyposażenia okrętowego. Stocznia zatrudnia ponad 400 pracowników.

W 2018 roku Spółka osiągnęła zysk netto w wysokości 3,8 mln zł, a w 2019 roku – 0,6 mln zł¹³. Przychody firmy kształtują się na poziomie około 200 mln zł rocznie. Rentowność netto w 2019 roku wyniosła 0,3%.

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 uzyskała w 2019 roku zysk netto w wysokości 24,4 mln zł, przy przychodach ze sprzedaży wielkości 103,3 mln zł. Jej rentowność netto wyniosła zatem 23,6%. Rok wcześniej Spółka uzyskała zysk netto na poziomie 14,1 mln zł, przy przychodach 87,0 mln zł¹⁴.

¹² „Sprawozdanie Zarządu z działalności Karstensen Shipyard Poland sp. z o.o. za rok obrotowy kończący się 31.12.2019”

¹³ „Sprawozdanie z działalności Spółki Marine Projects LTD. za 2019 rok”

¹⁴ Sprawozdanie finansowe Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k.

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 przejęła ją na koniec 2018 roku od Funduszu MARS FIZ. Stocznia zajmuje się głównie remontami i przebudowami statków oraz platform i konstrukcji pływających, a także budową nowych jednostek. Stocznia posiada również oddział w Świnoujściu, który ma zostać zlikwidowany.

Stocznia posiada łącznie 6 doków pływających oraz dwa pontony. Wśród nich jest jeden z największych doków pływających w Polsce, który umożliwia dokowanie statków o nośności do 40 tys. DWT. Obecnie stocznia rozpoczęła prace nad budową w Szczecinie nowego doku o długości 236 m, a jednocześnie wyłączyła z eksploatacji dok nr 1 z uwagi na wysokie koszty potencjalnego remontu. Spółka posiada także 2,2 km nabrzeży.

W 2019 roku przedsiębiorstwo zatrudniało średnio 655 osób. W 2019 roku stocznia osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 157,9 mln zł przy obciążających je kosztach wielkości 169,3 mln zł. W związku z tym Spółka zanotowała stratę netto w wysokości 8,9 mln zł. Stratę wyjaśnia m.in. wynikiem z działalności operacyjnej, na który wpływ miały utworzone odpisy aktualizujące wartość należności oraz niewykorzystane moce produkcyjne¹⁵. Rok wcześniej przychody Spółki ze sprzedaży wyniosły 155,3 mln zł, przy 151,3 mln zł kosztów z działalności operacyjnej. W związku z tym w 2018 roku MSR „Gryfia” S.A. odnotowała zysk netto w wysokości 1,5 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.

¹⁵ Sprawozdanie finansowe Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. za 2019 rok

¹⁶ Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. „Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki w roku 2019”

Na koniec grudnia 2019 roku w Nauta-Hull Sp. z o.o. zatrudnionych było 70 pracowników. W 2019 roku Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 27,7 mln zł, jednak odnotowała stratę netto w wysokości 3,3 mln zł. Stratę tłumaczy m.in. zmianą siedziby firmy, która poniosła za sobą duże koszty oraz odpływem pracowników do konkurencyjnej stoczni Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o., co miało wpływ na wydłużenie czasu realizacji prowadzonych kontraktów. W 2018 roku przychody ze sprzedaży wyniosły 33,3 mln zł i zapewniły Spółce osiągnięcie zysku netto w wysokości 0,7 mln zł, co zapewniało rentowność netto na poziomie 2%¹⁷.

W 2019 roku 78% przychodów Spółka uzyskała ze sprzedaży nowych budów, a 12,7% z remontów i przebudów.

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.

Spółka wraz z podwykonawcami zatrudniała w 2019 roku około 300 osób, w tym znaczną ilość pracowników z Wietnamu i Ukrainy.

W 2019 roku przedsiębiorstwo uzyskało przychody netto ze sprzedaży w wysokości 105 mln zł, jednocześnie odnotowując stratę na poziomie 2,6 mln zł¹⁸.

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. W 2019 roku Spółka realizowała również kontrakty na rzecz produkcji

¹⁷ „Sprawozdanie Zarządu „Nauta-Hull” Sp. z o.o. z działalności Spółki za okres 01.01.2019-31.12.2019”

¹⁸ „Sprawozdanie Zarządu Partner Stocznia Sp. z o.o. za rok 2019”

cywilnej, z których uzyskała przychody w wysokości około 19,2 mln zł, co stanowiło 17% ogółu przychodów ze sprzedaży.

Na koniec 2019 roku przedsiębiorstwo zatrudniało 547 pracowników. W 2019 roku Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży w wysokości 113,3 mln zł, odnotowując jednocześnie stratę netto w wysokości 64,6 mln zł. Rok wcześniej PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. osiągnęła przychody netto ze sprzedaży produktów w wysokości 92,4 mln zł, przy kosztach działalności operacyjnej na poziomie 124,1 mln zł. W rezultacie Spółka zanotowała stratę netto, której wysokość wynosiła 26,6 mln zł¹⁹.

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 obecnie buduje 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 buduje także holowniki dla polskiej Marynarki Wojennej oraz statki wielozadaniowe dla Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni.

Stocznia na koniec 2019 roku zatrudniała 500 osób, a drugie tyle pracowało na terenie zakładu w spółkach kooperujących. Przychody netto ze sprzedaży w 2019 roku wyniosły 432,6 mln zł, natomiast koszty z działalności operacyjnej 543,4 mln zł, co przyniosło stratę ze sprzedaży na poziomie 110,8 mln zł. Całkowita strata netto wyniosła 180,5 mln zł. Spółka wyjaśnia stratę za rok 2019 jako wynik działań w zakresie restrukturyzacji aktywów w postaci sprzedaży 4 statków, co do których klienci wypowiedzieli umowy Stoczni w roku 2016. Efektem tego było przeszacowanie wartości aktywów, co skutkowało zanotowaniem straty księgowej²⁰.

¹⁹ „Sprawozdanie Zarządu z działalności PGZ Stoczni Wojennej Sp. z o.o. za rok obrotowy 2019”

²⁰ „Sprawozdanie Zarządu Remontowa Shipbuilding S.A. z działalności Spółki w roku 2019”

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 Niemczech²¹. Na początku 2021 roku spółka przejęła firmę Alkor Sp. z o.o. Wcześniej Safe Co. Ltd Sp. z o.o. posiadało 100% udziałów spółki Alkor.

Spółka Safe w 2019 roku zatrudniała średniorocznie 199 osoby, w tym 174 osoby na stanowiskach robotniczych i 25 na stanowiskach administracyjno-biurowych.

W 2019 roku Spółka uzyskała zysk netto w wysokości 938,3 tys. zł, przy wartości przychodów netto ze sprzedaży 75,2 mln zł, co pozwoliło na osiągnięcie rentowności na poziomie 1,2%. Rok wcześniej Spółka uzyskała zysk netto w wysokości 166,4 tys. zł, przy zrealizowanych przychodach netto ze sprzedaży w wysokości 66,9 mln zł²².

2.2.14 Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji

Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w restrukturyzacji z siedzibą w Gdyni, to podmiot państwowy. Większość akcji Spółki (98,06%) posiada Fundusz Inwestycyjny Mars FIZ.

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.

²¹ „Sprawozdanie Zarządu z działalności „Safe” Co. Ltd Sp. z o.o. za 2019 rok”

²² Sprawozdanie finansowe „Safe” Co. Ltd Sp. z o.o. za 2019 rok

W 2019 roku w stoczni średnioroczne zatrudnione wynosiło 435 osób i było o 6,25% mniejsze niż w 2018 roku.

W 2019 roku 39% przychodów Spółki pochodziło ze sprzedaży produkcji specjalnej, pozostała to produkcja cywilna. Natomiast 67,5% całkowitej produkcji zostało sprzedane na eksport.

W 2019 roku Spółka odnotowała stratę netto w wysokości 49,7 mln zł, przy osiągniętych przychodach netto ze sprzedaży wielkości 342,6 mln zł. Zanotowana strata wynikała m.in. z faktu rozliczenia strat poniesionych na budowie statku B-871 dla Uniwersytetu w Goeteborgu. Rok wcześniej przedsiębiorstwo uzyskało 470,7 mln zł przychodów netto ze sprzedaży, jednak również zanotowało stratę – 57,9 mln zł²³.

2.2.15 [Stocznia Szczecińska Sp. z o.o./Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o.](#)

Stocznia Szczecińska Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, w 2020 roku zmieniła nazwę na Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. W ramach produkcji stoczniowej, zajmuje się obecnie produkcją bloków i sekcji do statków. 100% udziałów Spółki znajduje się w posiadaniu grupy kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek²⁴.

W 2019 roku Spółka osiągnęła przychody netto ze sprzedaży w wysokości 60,8 mln zł oraz uzyskała zysk netto w wysokości 2,6 mln zł. To pozwoliło na uzyskanie rentowności netto na poziomie 4,3%. Rok wcześniej Spółka uzyskała przychody w wysokości 39,7 mln zł oraz zysk netto na poziomie 1,3 mln zł²⁵.

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.

²³ „Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w restrukturyzacji w roku obrotowym 2019”

²⁴ „Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Stocznia Szczecińska sp. z o.o. za rok obrotowy 01.01.2019-31.12.2019”

²⁵ Sprawozdanie finansowe Stoczni Szczecińska sp. z o.o. za 2019 rok

W 2019 roku Spółka zatrudniała średnio 127 osób, w tym 96 na stanowiskach produkcyjnych i 31 pracowników umysłowych.

W 2019 roku stocznia wyprodukowała 12 modułów jednostek pasażerskich dla niemieckiej stoczni Meyer Werft oraz znacznie wyposażony kadłub jednostki rybackiej dla stoczni norweskiej. Tym samym wyprodukowała 7726 ton konstrukcji²⁶.

Przychody netto ze sprzedaży w 2019 roku wyniosły 60,5 mln zł, natomiast osiągnięty zysk netto to 4,6 mln zł, co pozwoliło osiągnąć rentowność netto sprzedaży na poziomie 7,6%. Rok wcześniej Spółka uzyskała przychody wielkości 57,3 mln zł oraz zysk netto w wysokości 5,7 mln zł²⁷.

W Polsce produkowane są nie tylko statki morskie, czy ich kadłuby. Istnieją również zakłady budujące jednostki śródlądowe, np. Damen Shipyards Koźle Sp. z o.o. z siedzibą w Kędzierzynie-Koźlu, czy Partner Stocznia Sp. z o.o. Jednak to w produkcji jachtów Polska jest światową potęgą. I właśnie temu rynkowi poświęcono uwagę w dalszej części rozdziału.

2.3 STOCZNIE JACHTOWE

Polskie stocznie jachtowe produkują średnio ponad 20 tysięcy jachtów rocznie, z czego 95% na eksport. Pod względem wielkości produkcji łodzi motorowych do 9 m, Polska zajmuje pierwsze miejsce w Europie i drugie – po USA – na świecie. Wartość produkcji jachtów w Polsce szacowana jest na ponad miliard złotych²⁸.

Jak podaje GUS, stocznie jachtowe produkują rocznie około 800 jachtów pełnomorskich o łącznej wartości około 500 mln złotych (2019 r.) i około 1000 pełnomorskich motorówek wycieczkowych lub sportowych o łącznej wartości niemal 90 mln złotych²⁹.

²⁶ „Sprawozdanie z działalności Stoczni Wisła Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością za 2019 rok”

²⁷ Sprawozdanie finansowe Stoczni Wisła Sp. z o.o. za 2019 rok

²⁸ <https://zeglarski.info/artykuly/polskie-stocznie-jachtowe-w-obliczu-kryzysu/> [dostęp: 2021.03.26]

²⁹ „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej” 2020, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie

Poniżej umieszczono podstawowe informacje o kilku przykładowych stoczniach jachtowych w Polsce.

2.3.1 ALU INTERNATIONAL SHIPYARD SP. Z O.O.

Spółka z siedzibą w Gdańsku specjalizuje się w konstrukcjach aluminiowych, m.in. nadbudówkach i kadłubach jachtów motorowych i żaglowych – zarówno śródlądowych, jak i pełnomorskich, a także jednostkach specjalnych, katamaranach i promach.

W 2019 roku Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 24,9 mln zł i wygenerowała zysk na poziomie 1,2 mln zł³⁰. Spółka zatrudnia około 150 pracowników.

2.3.2 CONRAD S.A.

Spółka Conrad S.A. z siedzibą w Gdańsku zajmuje się budową, wyposażaniem oraz remontami jednostek morskich. Jej akcjonariuszem jest m.in. Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. i na jej rzecz Conrad S.A. wykonuje część prac.

W 2019 roku Spółka zatrudniała przeciętnie 24 pracowników.

Spółka w 2019 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 21,7 mln zł, z czego 25,4% było sprzedażą eksportową. Spółka osiągnęła zysk netto w wysokości 105,9 tys. zł³¹.

2.3.3 DAMEN SHIPYARDS GDYNIA S.A.

Spółka Damen Shipyards Gdyniu należy do holenderskiej grupy kapitałowej Damen Shipyards Group NV z Holandii. Zajmuje się głównie budową częściowo wyposażonych jachtów motorowych.

³⁰ „Sprawozdanie Zarządu za 2019 rok Alu International Shipyard Spółka z o.o.”

³¹ „Sprawozdanie z działalności Spółki Conrad S.A. za 2019 rok”

Spółka w 2019 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 63,0 mln zł, zatrudniając 112 osób. Wypracowany zysk wynosił 3,8 mln zł. Prawie wszystkie prace Spółka wykonywała na rzecz grupy kapitałowej³².

2.3.4 GALEON SP. Z O.O. SP. K.

Głównym obszarem działalności Spółki Galeon z siedzibą w Straszynie jest produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych do 25 m długości.

W 2019 roku Spółka zatrudniała przeciętnie 680 osób.

Spółka w 2019 roku osiągnęła przychody ogółem w wysokości 434 mln zł, przy 359 mln zł kosztów. W związku z tym wypracowała zysk brutto w wysokości 75 mln zł³³.

2.3.5 SUNREEF YACHTS (SUNREEF VENTURE S.A.)

Spółka Sunreef Venture z siedzibą w Gdańsku zajmuje się produkcją dużych luksusowych jachtów i katamaranów żaglowych i motorowych. W 2019 roku Spółka sprzedała 18 jachtów, w tym 16 żaglowych i 2 motorowe. W portfolio zamówień Spółki na koniec 2019 roku znajdowało się 36 jednostek (w tym 26 żaglowych i 10 motorowych) o łącznej wartości około 150 mln EUR. Klienci Spółki pochodzili z Europy (49%), Ameryki Północnej (18%) oraz Ameryki Środkowej (14%).

Spółka w 2018 roku zatrudniała 516 pracowników, w tym 361 pracowników produkcyjnych i 155 administracyjnych.

W 2019 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie prawie 250,0 mln zł, a zysk w wysokości 5,2 mln zł³⁴.

³² „Damen Shipyards Gdynia S.A. Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za okres od 1 stycznia 2019 do 31 grudnia 2019 roku”

³³ „Sprawozdanie z działalności spółki Galeon Sp. z o.o. Sp. k. w roku 2019”

³⁴ „Sprawozdanie Zarządu z działalności Sunreef Venture Spółka Akcyjna za rok obrotowy 2019 obejmujące okres od 01 stycznia do 31 grudnia 2019 roku”

2.3.6 STOCZNIA JACHTOWA DELPHIA SP. Z O.O.

Stocznia Delphia Yachts Sp. z o.o. z zakładem produkcyjnym w Olecku to jeden z największych producentów jachtów żaglowych o długości od 7 do 12 metrów w Europie. 95 proc. produkcji jest eksportowana – głównie do Niemiec, Holandii i Francji. W roku obrotowym 2018/2019 Spółka sprzedała 712 łodzi motorowych oraz 179 łodzi żaglowych – łącznie 891 jednostek, a w kolejnym 2019/2020 – łącznie 1003 jednostki, w tym 806 łodzi motorowych oraz 197 łodzi żaglowych.

100% udziałów w Spółce posiada Ostróda Yacht Sp. z o.o.

Stocznia w roku obrotowym 2018/2019 zatrudniała przeciętnie 669 osób, a w sezonie 2019/2020 – 682 osoby, jednak na skutek pandemii Covid-19 Spółka pod koniec 2020 roku dokonała zwolnień grupowych.

W roku obrotowym 2018/2019 Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 101,1 mln zł, generując stratę netto w wysokości 16,0 mln zł. W kolejnym roku obrotowym 2019/2020 osiągnęła 160,5 mln przychodów ze sprzedaży i wygenerowała 26,0 mln straty³⁵.

³⁵ „Sprawozdanie Zarządu z działalności gospodarczej Stocznia Jachtowa Delphia Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością za okres od 01 września 2019 r. do 31 sierpnia 2020 r.”

3. Działalność polskich stoczní w 2020 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(173) w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 11 października 2019 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2020 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2366, z późn. zm.), przy uwzględnieniu założeń określonych w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej, wydawanym corocznie przez Główny Urząd Statystyczny.

Podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie podmioty gospodarcze, do których Centrum Techniki Okrętowej S.A. zwróciło się z prośbą o wypełnienie formularzy statystycznych za 2020 rok, udzieliły odpowiedzi. Jest to grupa reprezentatywna dla przemysłu okrętowego w Polsce. W badaniach wzięły udział następujące stocznie, które wymieniono w kolejności alfabetycznej:

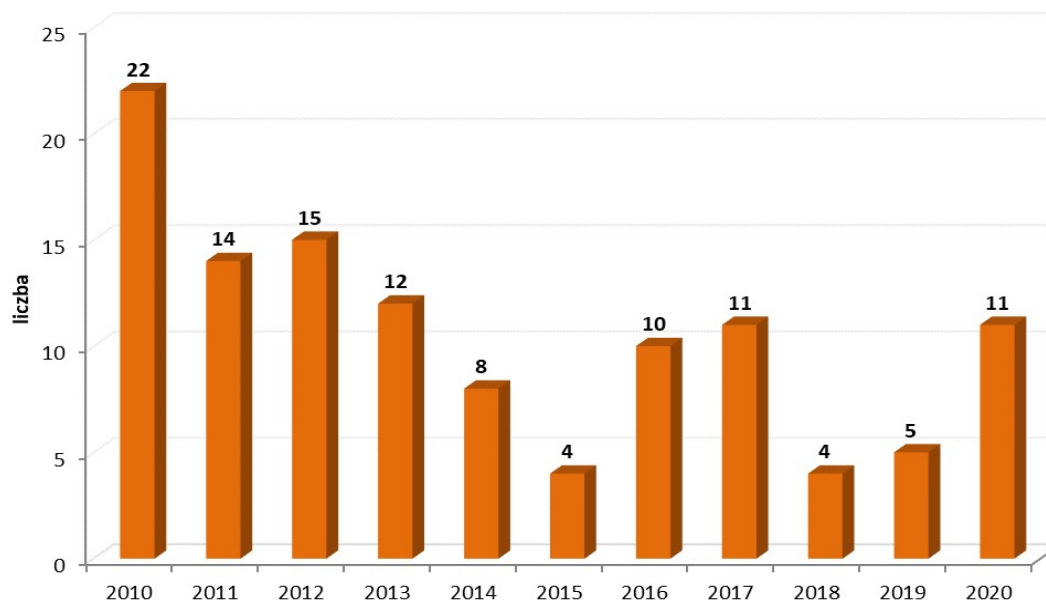
- Alkor Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku;
- Crist S.A. z siedzibą w Gdyni;
- Finomar Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie;
- Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. z siedzibą w Gdańsku;
- Grupa Stoczní Gdańsk: Stocznia Gdańsk S.A., Stocznia Gdańska Sp. z o.o., Baltic Operator Sp. z o.o. z 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;
- 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 restrukturyzacji z siedzibą w Gdyni;
- Stocznia Szczecińska Sp. z o.o./Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie;
- Stocznia Wisła Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

Z kolei dane historyczne zaprezentowane poniżej pochodzą od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych prowadzonych przez CTO S.A. w danym okresie.

3.1 PRODUKCJA STATKÓW

W 2020 roku polskie stocznie przekazały armatorom 11 nowo wybudowanych statków: 3 promy, 1 statek rybacki i 7 innych statków nietowarowych. Jest to nieco ponad dwukrotny wzrost produkcji stoczniowej w stosunku do roku 2019, w którym wyprodukowano tylko 5 jednostek. Łączna skompensowana pojemność brutto zbudowanych w 2020 roku statków wyniosła ponad 23 tys. CGT. Poniższy rysunek przedstawia produkcję statków w polskich stoczních (wg liczby) w latach 2010-2020, natomiast w tabeli – wg CGT.



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2020

Rys. 7. Produkcja statków w polskich stoczních (wg liczby) w danym okresie

Tabela 2. Produkcja statków w polskich stoczniach (wg CGT) w danym okresie

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	3,2
2020	23,0

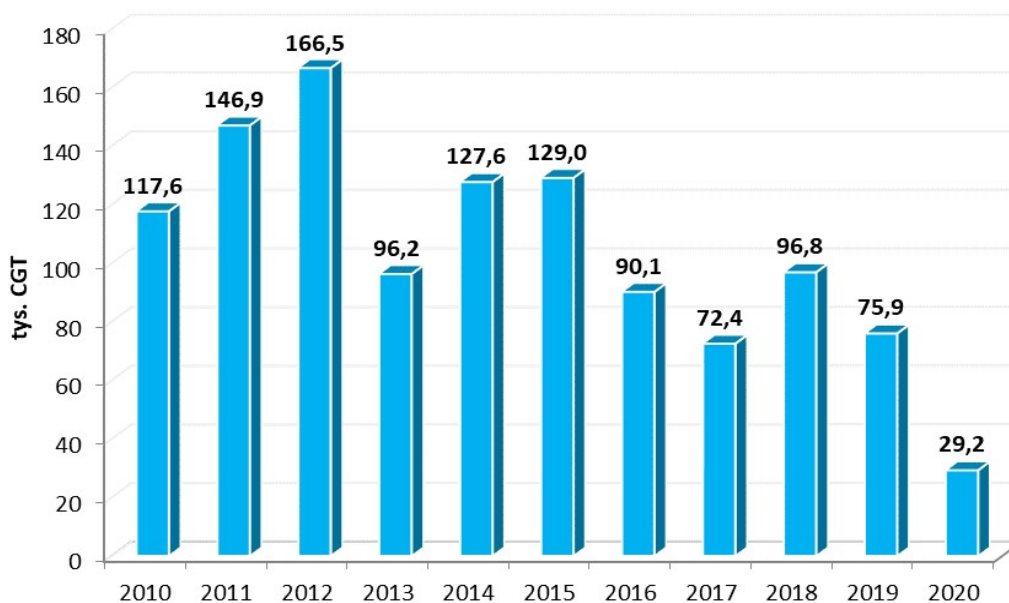
Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2020

W kontekście produkcji statków w Polsce, wzmianki wymaga fakt utworzenia w 2020 roku spółki celowej „Polskie Promy”, która została powołana do pozyskania finansowania, a następnie zamówienia i nadzoru budowy promów morskich typu ro-pax. Zgodnie z informacjami podawanymi przez media, prowadzone są prace nad „Programem Batory”, który ma pobudzić przemysł stoczniowy w Polsce, tj. dynamizować rozwój technologii, projektowania i budowy polskich statków.

3.2 PORTFEL ZAMÓWIEŃ NA STATKI

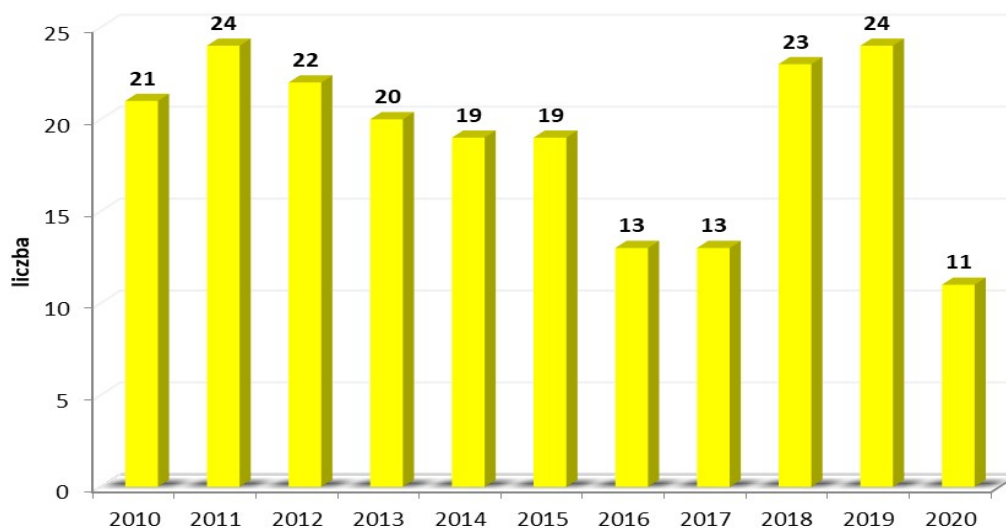
Na dzień 31 grudnia 2020 r. ankietywane polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 11 statków, o łącznej pojemności ponad 21,7 tys. GT oraz ponad 29,2 tys. CGT (rys. 8 i 9), z których na eksport zostanie przekazanych 7 jednostek, o łącznej pojemności ponad 20,7 tys. GT oraz ponad 28,4 tys. CGT. Zgodnie z harmonogramem dostaw statków z portfela zamówień, 8 jednostek powinno trafić do armatorów w 2021 r., a pozostałe 3 – w 2022 r.

W stosunku do danych na koniec 2019 roku, w portfelu zamówień nastąpił spadek o ponad połowę pod względem liczby statków i o 61,53% pod względem CGT.



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2020

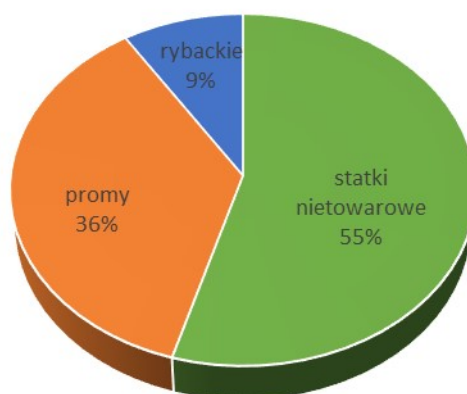
Rys. 8. Portfel zamówień polskich stoczni (wg CGT); stan na koniec odpowiedniego okresu



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczni, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2020

**Rys. 9. Portfel zamówień polskich stoczni na nowe statki (wg liczby);
stan na koniec odpowiedniego okresu**

W portfelu zamówień na koniec 2020 roku, podobnie jak w roku poprzednim, znaczące miejsce zajmują „inne statki nietowarowe” – łącznie 6 jednostek. Stocznie posiadają także kontrakty na 4 promy i 1 statek rybacki (rys. 10).



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

**Rys. 10. Struktura portfela zamówień polskich stoczni wg liczby statków;
stan na 31.12.2020 roku**

3.3 NOWE ZAMÓWIENIA NA STATKI

W 2020 roku ankietowane polskie stocznie pozyskały tylko 1 nowe zamówienie na budowę w pełni wyposażonego statku – będzie to prom na eksport. Zgodnie z harmonogramem dostaw statków z portfela zamówień, jednostka zostanie przekazana armatorowi w roku 2022. Dla porównania, w całym 2019 roku polskie stocznie pozyskały 3 nowe zamówienia.

3.4 PRODUKCJA, NOWE ZAMÓWIENIA I PORTFEL ZAMÓWIEŃ KADŁUBÓW

Polskie stocznie niezmiennie specjalizują się w budowie kadłubów. W ciągu 2020 roku zleceniodawcom przekazano 36 kadłubów: 19 kadłubów statków rybackich, 14 kadłubów jednostek nietowarowych, 2 kadłuby statków pasażerskich i 1 kadłub zbiornikowca do przewozu ropy naftowej. Jest to porównywalna ilość w stosunku do ilości kadłubów przekazanych zleceniodawcom w 2019 roku – było ich wówczas 38.

Stocznie w 2020 roku pozyskały nowe zamówienia na 35 kadłubów, ponadto jedno zamówienie zostało anulowane. Wszystkie kadłuby zostaną przeznaczone na eksport. Typy zamówionych w 2020 roku kadłubów były bardzo różnorodne: 17 kadłubów dla statków rybackich, 10 kadłubów dla statków nietowarowych, 3 kadłuby dla statków ro-ro, 2 kadłuby dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, 2 kadłuby dla statków pasażerskich oraz 1 kadłub dla promu.

Na koniec 2020 roku ankietowane polskie stocznie miały w portfelu zamówień łącznie 33 kadłuby (rys. 11). To o 5 więcej niż w 2019 roku (dane skorygowane).



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2013-2020

Rys. 11. Portfel zamówień polskich stoczní na kadłuby (wg liczby); stan na koniec odpowiedniego okresu

3.5 REMONTY STATKÓW

W 2020 roku ankietowane polskie stocznie wykonały łącznie 444 remonty o wartości blisko 310,8 mln USD, z czego 86,5% stanowiły remonty eksportowe (pod względem liczby).

Według danych na koniec grudnia 2020 roku portfel zamówień na remonty statków obejmował 155 remontów, o łącznej wartości 151,2 mln USD, z czego 88,39% stanowiły remonty na eksport (pod względem liczby).

W stosunku do 2019 roku nastąpił spadek liczby wykonanych remontów (z 504 na 444), natomiast wzrosła ich wartość (z 292,2 mln USD do 310,8 mln USD). Zwiększyła się również wielkość portfela zamówień na remonty statków (ze 119 na 155) i wartość tego portfela (ze 114,1 mln USD na 151,2 mln USD).

Poniższa tabela przedstawia ilość wykonanych remontów w latach 2010-2020.

Tabela 3. 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

Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od ankietowanych polskich stoczní, które wzięły udział w badaniach statystycznych za lata 2010-2020.

4. Przykłady statków morskich i kadłubów budowanych w polskich stoczniach w 2020 roku

Jak przedstawiono w poprzednim rozdziale, w 2020 roku polscy producenci stoczniowi przekazali armatorom 11 w pełni wyposażonych statków morskich. Ponadto na zlecenie innych podmiotów, głównie zagranicznych, wybudowali 36 kadłubów, z których większość była w dużym stopniu wyposażona. Oprócz tego wytwarzano bloki i sekcje, z których najbardziej spektakularnym był 172-metrowy, w pełni wyposażony blok pływający, wyprodukowany w stoczni Crist S.A. W celu pozyskania pełniejszego obrazu polskiego przemysłu okrętowego w tym czasie, poniżej przedstawiono przykłady aktywności polskich stocznii.

Informacje zaprezentowane w tym rozdziale pochodzą z doniesień prasowych oraz stron domowych poszczególnych stocznii lub innych materiałów wskazanych w odnośnikach.

4.1 CRIST S.A.

W pierwszym półroczu 2020 roku stocznia Crist S.A. przekazała 150-metrowy, częściowo wyposażony kadłub (numer budowy NB 314) statku do układania kabli. Jednostka zostanie całkowicie wyposażona w norweskiej stoczni Ulstein dla norweskiego armatora Nexans Subsea Operations AS. Szerokość przekazanej jednostki to 31 m, a jej masa całkowita wynosi 17 tys. ton. Załoga statku będzie liczyć 90 osób³⁶.

Stocznia w drugim półroczu 2020 roku rozpoczęła budowę promu hybrydowego dla fińskiego operatora promowego Finferries. Jednostka (symbol budowy P315) o długości 100,5 m, szerokości 17,4 m i zanurzeniu 3,1 m będzie mogła

³⁶ <http://www.crist.com.pl/nb-314-nexans-aurora-opuscil-crist,206,pl.html> [dostęp: 2020.09.15]

przyjąć na pokład 372 pasażerów oraz 90 samochodów osobowych. Statek będzie obsługiwany przez trzyosobową załogę³⁷.

We wrześniu 2020 roku Crist S.A. przekazał w pełni wyposażony blok pływający, który powstał dla statku pasażerskiego typu Edge i ma otrzymać imię Celebrity Beyond. Cała jednostka zostanie wyprodukowana we francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique dla armatora Celebrity Cruise. Zbudowany przez stocznię blok pływający jest elementem śródkręcia zawierającym także część siłowni i dodatkowe bloki. Ma długość aż 172 m i szerokość 40 m. Cały wycieczkowiec będzie miał długość całkowitą 306 m i zanurzenie 8,23 m³⁸.

4.2 FINOMAR SP. Z O.O.

W 2020 roku w stoczni Finomar Sp. z o.o. trwała budowa częściowo wyposażanego kadłuba dwustronnego promu pasażersko-samochodowego dla duńskiej stoczni Hvide Sande dla armatora Fanolinjen. Statek, który ma otrzymać imię „Grotte” będzie posiadał napęd elektryczny i będzie obsługiwał linię Esbjerg – Fano. Jednostka o wymiarach: długość całkowita 49,9 m, szerokość 13,8 m, zanurzenie 2,4 m, będzie posiadała skompensowaną pojemność brutto 2199 CGT³⁹.

³⁷ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/45643-nowa-hybryda-powstaje-w-stoczni-crist-sa> [dostęp: 2021.03.14]

³⁸ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/46323-kolejny-megablok-wycieczkowca-opuscil-stocznie-crist> [dostęp 14.03.2021]

³⁹ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47267-finomar-zwodowal-czesciowo-wyposazony-maly-prom-dwustronny-dla-stoczni-dunskiej> [dostęp: 2020.09.15]

4.3 KARSTENSEN SHIPYARD POLAND SP. Z O.O.

Rok 2020 w stoczni roku Karstensen Shipyard Poland Sp. z o.o. obfitował w wodowania. Już na początku stycznia stocznia zwodowała kadłub statku rybackiego, który w pełni wyposażony ma zostać przekazany duńskiemu armatorowi Skagen. Jednostka o numerze budowy #454 i nazwie Skagerak ma 28,05 m długości, 8,4 m szerokości oraz 6,4 m do pokładu ochronnego. Jej tonaż to 320 GT⁴⁰.

Z kolei w czerwcu zwodowano kadłub statku rybackiego Vilhelm Thorsteinsson. To największa jednostka zbudowana do tej pory przez Spółkę. Trawler/seiner ma długość 88,2 m, szerokość 16,6 m oraz maksymalne zanurzenie 9,6 m. Kadłub w stoczni będzie wyposażony jeszcze w dwa silniki. Jednostka została zaprojektowana przez duńskie biuro projektowe Karstensen Skibsvearft A/S dla armatora Samherji Island⁴¹.

W tym samym miesiącu zwodowano kolejny kadłub statku rybackiego „Astrid-Marie” dla duńskiego armatora Astrid Fiske AB. Statek został również zaprojektowany przez duńskie biuro projektowe Karstensen Skibsvearft A/S. Jednostka o wymiarach: 63 m długości, 12,8 m szerokości i maksymalnym zanurzeniu 7,8 m będzie posiadała klasę lodową umożliwiającą połowy w zimnych północnych wodach⁴².

Również w czerwcu 2020 roku stocznia zwodowała kadłub statku rybackiego „North Sea” dla duńskiego armatora Thomas Samuelson&Karl-Arne Nielsen. Projekt został wykonany przez to samo biuro, które projektowało poprzednie jednostki. Kadłub posiada długość 32 m i szerokość 10 m⁴³.

⁴⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-kolejne-wodowanie-w-karstensen-shipyard-poland-pelen-portfel-zamowien-na-rok-2020-46739> [dostęp 2020.09.15]

⁴¹ [https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-stocznia-karstensen-shipyard-poland-zwodowala-kolejna-jednostke-\[foto-wideo\]-50162](https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-stocznia-karstensen-shipyard-poland-zwodowala-kolejna-jednostke-[foto-wideo]-50162) [dostęp 2021.03.14]

⁴² <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-kolejne-wodowanie-statku-rybackiego-w-stoczni--50857> [dostęp 2021.03.14]

⁴³ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-hattrick-w-karstensen-shipyard-poland-w-czerwcu-zwodowali-juz-3-statki-50898> [dostęp 2021.03.14]

Z kolei we wrześniu stocznia zwodowała kadłub statku rybackiego „Borkun” dla islandzkiego armatora Sildarvinnslan. Jednostka będzie miała długość 88,2 m, szerokość 16,6 m oraz zanurzenie maksymalne 9,6 m. Projekt został wykonany przez biuro Karstensen Skibsvearft A/S⁴⁴.

Szóstą zwodowaną przez stocznnię jednostką w 2020 roku był kadłub statku rybackiego „Vingaskar Styrso” dla szwedzkiego armatora Mats Johansson and Family. Jednostka ma 34 m długości, 10 m szerokości, zanurzenie maksymalne 6,55 m oraz tonaż 475 GT⁴⁵.

Ostatnią, siódmą zwodowaną w 2020 roku w tej stoczni jednostką był statek rybacki „Antarctic” dla irlandzkiego armatora Antarctic Fishing Company. Częściowo wyposażony kadłub jednostki o długości 62,6 m, szerokości 12,8 m, zanurzeniu 7,8 m i tonażu 1375 GT zostanie przekazany duńskiej stoczni Karstensen Skibsverft A/S⁴⁶.

Ponadto stocznia budowała również częściowo wyposażony kadłub trawlera pelagicznego „Ruth” (numer IMO:9899337). Statek o długości całkowitej 89,35 m, szerokości 17 m oraz o tonażu 4200 GT jest budowany pod nadzorem DNV-GL⁴⁷.

4.4 MARINE PROJECTS LTD. SP. Z O.O.

W styczniu 2020 roku Marine Projects Ltd. Sp. z o.o. przekazała norweskiej stoczni Larsnes Mek Verksted AS. częściowo wyposażoną jednostkę do przewozu żywych ryb. Jednostka „Ro Venture” będzie służyć norweskiemu armatorowi Rostein AS. Została ona zaprojektowana w norweskim biurze projektowym Skipskompetanse. Przekazany kadłub ma długość 84,2 m, szerokość 15,5 m oraz zanurzenie 8,0 m.

⁴⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-karstensen-shipyard-poland-w-gdyni-zwodowano-statek-rybacki-dla-islandczykow-foto-wideo-53500> [dostęp 2021.03.14]

⁴⁵ <https://www.gospodarkamorska.pl/kolejne-wodowanie-statku-rybackiego-w-stoczni-karstensen-shipyard-w-gdyni-54664> [dostęp 2021.03.14]

⁴⁶ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-karstensen-shipyard-zwodowala-statek-rybacki-dla-irlandczykow-56250> [dostęp 2021.03.14]

⁴⁷ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47338-trawler-ruth-pierwsze-w-tym-roku-wodowanie-karstensen-shipyard-poland> [dostęp: 2021.03.14]

Gotowa jednostka przeznaczona będzie dla 12 osób załogi. Posiada również 3,5 tys. m³ w dwóch ładowniach do przewozu ryb⁴⁸.

Pod koniec roku Spółka przekazała tej samej norweskiej stoczni kolejny, częściowo wyposażony kadłub transportowca do przewozu żywych ryb. Jednostka, która będzie nosić nazwę „Ro Sailor” ma długość 79,27 m, szerokość 15,00 m oraz wysokość boczną 7,7 m. Statek posiada również 2,8 tys. m³ zbiorników na rybę. Statek będzie posiadał 10 kabin przeznaczonych dla 12 członków załogi⁴⁹.

4.5 MONTEX SHIPYARD SP. Z O.O. SP. K.

W marcu 2020 roku Montex Shipyard Sp. z o.o. Sp. k. ukończyła m.in. częściowo wyposażony kadłub jednostki do stawiania pław i obsługi oznakowania nawigacyjnego. Spółka przekazała go do całkowitego wyposażenia stoczni Fitjar w Norwegii, która wykona je dla norweskiej administracji przybrzeżnej. Jednostka o napędzie hybrydowym otrzymała imię „Hekkingen”. Statek o numerze IMO 9887607 ma 46,6 m długości całkowitej, 12,0 m szerokości, 4,8 m wysokości bocznej oraz 3,35 m zanurzenia. Posiada on nośność 460 ton oraz 3435 CGT skompensowanego tonażu pojemnościowego brutto⁵⁰.

4.6 MORSKA STOCZNIA REMONTOWA „GRYFIA” S.A.

W lutym bieżącego roku w MSR „Gryfia” S.A. zwodowano lodołamacz czołowy LC - Puma, budowany dla Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”. Statek ma operować na Dolnej Wiśle, ale ma też pełnić inne zadania, takie jak zwalczanie pożarów, ratownictwo wodne, holowanie czy prace badawcze. To jedna z czterech jednostek, które mają trafić do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej

⁴⁸ <http://marineprojects.pl/reference-list/complete-vessels/#c> [dostęp: 2020.09.15]

⁴⁹ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/46922-statek-do-przewozu-zywych-ryb-ze-stoczni-marine-projects-ltd> [dostęp: 2021.03.14]

⁵⁰ <https://www.portalmorski.pl/m-stocznie-statki/44747-czesciowo-wyposazony-stawiacz-plaw-dla-norwegii-z-montex-shipyard> [dostęp: 2020.09.15]

w Gdańsku. Ich budowa jest współfinansowana przez UE. Budżet całego projektu wynosi 74 mln zł⁵¹.

Z kolei w maju, w ramach tego samego projektu, został zwodowany pierwszy lodołamacz liniowy, który stanie się prototypem dla dwóch kolejnych. Statek ma długość 28,08 m, szerokość 7,10 m, wysokość 2,40 m oraz zanurzenie maksymalne 1,70 m. Jednostka napędowa osiąga moc 597kW⁵².

Lodołamacze, jako jednostki rzeczne, nie są ujęte w statystyce statków morskich.

4.7 NAUTA-HULL SP. Z O.O.

W kwietniu 2020 roku stocznia Nauta-Hull Sp. z o.o. zwodowała kadłub statku rybackiego, który został następnie przekazany do duńskiej stoczni Vestvaerftet. Ma on 24 m długości i 7,4 m szerokości⁵³.

4.8 REMONTOWA SHIPBUILDING S.A.

W 2020 roku stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. przekazała Marynarce Wojennej RP cztery jednostki z serii sześciu holowników. Holownik H-11, o numerze budowy B-860/1, otrzymał imię „Bolko” i ma służyć w 12. Wolińskim Dywizjonie Trałowców 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. Z kolei holownik H-1 o imieniu „Gniewko” służy w 3. Flotylli Okrętów w Porcie Wojennym w Gdyni. Natomiast trzeci H-2 „Mieszko” rozpoczął służbę w Dywizjonie Wsparcia należącego do 3 Flotylli Okrętów im. kmdr. Bolesława Szymona Romanowskiego⁵⁴. Pod koniec 2020 roku został przekazany 8. Flotylli Obrony Wybrzeża im. Wiceadmirala Kazimierza Porębskiego w Świnoujściu czwarty z serii statek H-12 „Semko”. Z kolei na jednostce

⁵¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-lodolamacz-puma-zwodowany-47546> [dostęp: 2020.09.15]

⁵² <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-wodowanie-lodolamacza-liniowego-dla-rzgw-gdansk-49226> [dostęp: 2020.09.15]

⁵³ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-pierwsze-w-tym-roku-wodowanie-w-nauta-hull-foto-48536> [dostęp: 2020.09.15]

⁵⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/holownik-h-2-mieszko-przekazany-marynarce-wojennej-rp-51630> [dostęp: 2021.03.14]

H-3 „Leszko” odbyły się już próby zdawczo-odbiorcze, natomiast ostatnia jednostka „Przemko” została zwodowana⁵⁵. Zadania holowników to m.in. zabezpieczenie bojowe, wsparcie logistyczne oraz udział w akcjach ratowniczych, neutralizacji zanieczyszczeń, transporcie towarów na otwartym pokładzie do 4,0 ton. Holowniki o wyporności 490 ton posiadają uciąg 35 ton⁵⁶. Będą obsługiwane przez 10-osobową załogę. Jednostki mają długość całkowitą 29,92 m, a szerokość 10,4 m⁵⁷.

Stocznia w 2020 roku zbudowała również trzy z serii czterech promów pasażersko-samochodowych dla norweskiego operatora promowego Norled. Pierwszy dwustronny prom o numerze budowy B-619/1 otrzymał imię „Festoya”, natomiast drugi – „Solavagen”. Jednostki mają długość 114 m i szerokość 17 m. Będą mogły przyjmować na pokład 296 pasażerów i 120 pojazdów osobowych. Statki będą obsługiwać linię Festoya – Solavagen w rejonie norweskich fiordów⁵⁸. Z kolei trzeci statek otrzymał imię „Mannheller”. Będzie on pływał na linii Mannheller – Fodnes⁵⁹. Czwarty z serii promów „Fodnes” został przekazany armatorowi na początku 2021 roku⁶⁰. Jednostki zostały zaprojektowane w biurze projektowym LMG Marin. Posiadają hybrydowy napęd elektryczny zasilany bateryjnie, a zastosowane nowoczesne rozwiązania mają minimalizować zużycie energii.

Stocznia buduje również dwa lodołamacze liniowe dla Wód Polskich. Jednostki – „Ocelot” i „Tarpan” – będą operowały w Szczecinie na Odrze. Ich zanurzenie będzie wynosić nawet 1,4 m, a maksymalnie 1,7 m, z kolei długość całkowita będzie wynosić 28,8 m, szerokość 7,5 m, a wysokość boczna 2,4 m. Powiększą one flotę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Koszt jednostek to ponad 30 mln złotych, które w większości zostanie pokryte

⁵⁵ <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/47112-orp-mewa-i-holownik-przemko-zwodowane-w-stoczni-remontowa-shipbuilding> [dostęp: 2021.03.14]

⁵⁶ <http://www.remontowa-rsb.pl/aktualnosci/holownik-bolko-jest-juz-w-swinoujsciu/> oraz <http://www.remontowa-rsb.pl/aktualnosci/holownik-gniewko-dla-marynarki-wojennej-rp-przekazany/> [dostęp: 2020.09.15]

⁵⁷ <https://www.gospodarkamorska.pl/mon-dokonano-odbioru-holownika-h-3-leszko-ktory-wkrotce-trafi-do-sluzby-57705> [dostęp: 2021.03.14]

⁵⁸ <http://www.remontowa-rsb.pl/aktualnosci/festoya-pierwszy-prom-elektryczny-dla-norled-zostal-przekazany/> [dostęp: 2020.09.15]

⁵⁹ <https://www.gospodarkamorska.pl/remontowa-shipbuilding-sa-przekazala-trzeci-prom-hybrydowy-dla-norled-55429> [dostęp: 2021.03.14]

⁶⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-remontowa-shipbuilding-przekazala-norwegom-prom-elektryczny-fodnes-57277> [dostęp: 2021.03.14]

dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności⁶¹. Również te lodołamacze nie są ujmowane w statystyce statków morskich.

W drugim półroczu 2020 roku stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. oddała do eksploatacji wielozadaniowy statek „Zodiak II” (o numerze budowy B618/1) dla Urzędu Morskiego w Gdyni. Drugą bliźniaczą jednostkę o imieniu „Planeta I” przekazała Urzędowi Morskiemu w Szczecinie. Obie jednostki mają długość 60 m, szerokość prawie 13 m i zanurzenie 3,5 m. Projekt został opracowany przez biuro Remontowa Marine Design & Consulting z grupy Remontowa Holding, a nadzór prowadzi Polski Rejestr Statków S.A.⁶². Statki będą pełniły rolę lodołamaczy, holowników, do wystawiania oznakowania nawigacyjnego, prac hydrograficznych, zwalczania rozlewów olejowych, a także funkcje ratownicze i przeciwpożarowe. Koszt budowy obu jednostek to 213,65 mln zł i jest on dofinansowany z Funduszu Spójności UE. W lutym 2021 roku obie jednostki zostały nagrodzone przez wydawnictwo Baird Maritime jako najlepsze statki wielozadaniowe powstałe w 2020 roku⁶³.

Ponadto w stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. trwa budowa czwartego już z serii promu typu Salish dla kanadyjskiego armatora BC Ferries. Jednostka o długości 107 m została zwodowana w grudniu 2020 roku. Dwustronny prom pomieści 600 pasażerów oraz 138 pojazdów osobowych⁶⁴.

W 2020 roku w stoczni trwała również budowa statku typu PSV „Coey Viking” (numer budowy B856/3) dla armatora Viking Supply Ships AB. Statek był budowany pod nadzorem DNV-GL. Jednostka została przekazana armatorowi w styczniu 2021 roku⁶⁵.

⁶¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/wodowanie-lodolamacza-w-remontowa-shipbulding-sa-57843> [dostęp 2021.03.14]

⁶² <https://www.gospodarkamorska.pl/planeta-i-juz-w-sluzbie-55017> [dostęp 2021.03.14]

⁶³ <https://www.gospodarkamorska.pl/najlepsza-jednostka-wielozadaniowa-w-2020-roku-powstala-w-polsce-57387> [dostęp 2021.03.14]

⁶⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/tygodniowy-przeglad-promowy-a-w-nim-min-o-nowym-promie-zwodowanym-w-gdansk-dla-kanadyjskiego-giganta-56279> [dostęp 2021.03.14]

⁶⁵ <https://www.portalmorski.pl/m-stocznie-statki/47365-statek-typu-psv-coey-viking-przekazany-armatorowi> [dostęp 2021.03.14]

4.9 SAFE CO. LTD SP. Z O.O.

W pierwszym półroczu stocznia Safe Co. Ltd Sp. z o.o. przekazała w pełni wyposażony statek rybacki norweskiemu armatorowi Granli Fiskeri AS. Jednostka o numerze budowy NB001 otrzymała imię „Slettenberg”. 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 4,1 m, a pojemność jego ładowni wynosi 280 m³. Tonaż pojemnościowy brutto jednostki to 451 GT⁶⁶.

W marcu 2020 roku stocznia Safe Co. Ltd Sp. z o.o. zwodowała kadłub wielofunkcyjnej jednostki typu Multicat 2712 o długości 27,27 m i szerokości 10 m. Statek zostanie wyposażony w holenderskiej stoczni Damen Shipyards Hardinxveld. Jego budowę nadzoruje towarzystwo klasyfikacyjne Bureau Veritas⁶⁷.

Z kolei w maju 2020 roku stocznia zwodowała kadłub wielozadaniowej jednostki typu Shoalbuster 3514, który będzie wyposażony w holenderskiej stoczni Damen. Kadłub jednostki ma długość 35 m, szerokość 14 m i zanurzenie 2,7 m oraz ciężar około 380 ton. Holownik dysponuje ponad 60 T uciążu na palu⁶⁸.

W październiku 2020 roku odbyło się kolejne wodowanie. Był to częściowo wyposażony kadłub statku z serii Damen Utility Vessel 3911 o numerze budowy YN573109. Zostanie od przekazany do stoczni Damen Maaskant i otrzyma nazwę „Jamaica III”. Ma on długość 39,4 m, szerokość 10,8 m oraz nośność 250 ton⁶⁹.

Jeszcze w tym samym miesiącu stocznia zwodowała kadłub statku rybackiego o numerze budowy NB45, który po częściowym wyposażeniu trafi do norweskiej stoczni Stadyard. Statek o długości 45,15 m, szerokości 11 m oraz zanurzeniu

⁶⁶ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-kolejne-wodowanie-w-gdanskiej-stoczni-safe-foto-47943> [dostęp: 2020.09.15]

⁶⁷ <http://www.safe.gdynia.pl/news/17-03-20-2712.html> [dostęp: 2020.09.15]

⁶⁸ <http://www.safe.gdynia.pl/news/20-05-20-yn571798.html> [dostęp: 2020.09.15]

⁶⁹ <https://www.gospodarkamorska.pl/wodowanie-wielozadaniowego-statku-dla-jamajki-w-stoczni-safe-54631> [dostęp 2021.03.14]

do pokładu głównego 4,7 m, otrzyma nazwę „Meloyfjord” i trafi do norweskiego armatora Selfjordbuen AS⁷⁰.

W samej końcówce grudnia 2020 roku stocznia zwodowała częściowo wyposażony kadłub holownika Shaolbuster 2711 o numerze budowy YN571814. Jednostka o długości 27 m i szerokości 10,5 m zostanie ukończona w stoczni Damen Shipyards Hardinxveld⁷¹.

⁷⁰ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-safe-zwodowala-statek-rybacki-dla-norwegow-foto-wideo-54692> [dostęp 2021.03.14]

⁷¹ <https://www.gospodarkamorska.pl/wodowanie-holownika-w-stoczni-safe-56444> [dostęp 2021.03.14]

5. System zbierania danych na temat przemysłu stoczniowego w Polsce oraz „Księga Budów”

Obecny system zbierania danych statystycznych dotyczących przemysłu stoczniowego uregulowany jest w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2020 (Dz.U.2019.2366 z dnia 06.12.2019 r. ze zm.). Centrum Techniki Okrętowej S.A. zbiera dane statystyczne dotyczące działalności przemysłu stoczniowego, określone symbolem badania 1.50.02(173). W jego ramach CTO S.A. ankietuje polskie stocznie.

Badanie statystyczne obejmuje statki morskie o pojemności brutto powyżej 100 GT, natomiast nie obejmuje okrętów wojennych, jednostek rzecznych oraz bloków i sekcji, które nie stanowią całego kadłuba lub jednostki. Ponadto CTO S.A. zbiera dane dotyczące zbudowanych kadłubów, również częściowo wyposażonych oraz remontów.

Centrum Techniki Okrętowej S.A. prowadzi nieodpłatnie „Księgę Budów” dla zainteresowanych podmiotów. Spółka nadaje numery zgłaszanym do rejestru nowo budowanym statkom w Polsce, tj. znak budowy B-XXX. Wszystkie krajowe stocznie były wcześniej zobligowane obowiązującym zarządzeniem, do wystąpienia z wnioskiem (rys. 12) do CTO S.A. o nadanie takiego numeru przy każdej rozpoczynającej się budowie stoczniowej. Spółka do dziś prowadzi rejestr tych numerów w „Księdze Budów”, przypisując numer zgodnie z klasyfikacją według typu statku. Rejestruje się w niej m.in. nazwę stoczni, typ statku, towarzystwo klasyfikacyjne, armatora, charakterystykę techniczną statku. Jednakże niektóre prywatne podmioty stoczniowe, które powstały w ostatnich latach, stosują własne oznaczenia dla nowych budów.

Ze względu na znacznie szerszy niż w badaniach statystycznych zakres informacji zbieranych w tym rejestrze, aby mógł on pełnić rzetelne i kompletne źródło informacji, należy umocować „Księgę Budów”, przy wsparciu organizacji branżowych, w aktach prawnych, tak, aby zobowiązać wszystkie polskie przedsiębiorstwa

zajmujące się produkcją stoczniową, do rejestracji każdej nowej budowy. Pozwoliłoby to uzyskać pełny obraz polskiego przemysłu okrętowego.

.....
(pieczęć Stoczni)

DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO
CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ S.A.
ul. Szczecińska 65
80-392 Gdańsk
e-mail: zt@cto.gda.pl

Znak pisma Data

WNIOSEK O NADANIE NUMERU DOKUMENTACJI I BUDOWY ¹⁾
Dla etapu: PP – PA – PK – PT ¹⁾

Rodzaj – typ statku
Zamawiający:

Lc [m] B [m] T [m] D [t]

Lpp [m] H [m] Vpr Vrb [m³] (RT)

Typ i moc napędu:

Towarzystwo Klasyfikacyjne:

Znak dokumentacji wyjściowej:

Przewidywany termin zakończenia opracowania wnioskowanego etapu:

Podstawa uruchomienia projektu:

Informacje dodatkowe:

.....
Główny Projektant

.....
Kierownik Działu Konstrukcyjnego

CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ S.A.

DECYZJA O NADANIU NUMERU DOKUMENTACJI I BUDOWY ¹⁾

Znak pisma Data

Zawiadamiamy o zarejestrowaniu i nadaniu numeru projektu (znak budowy)

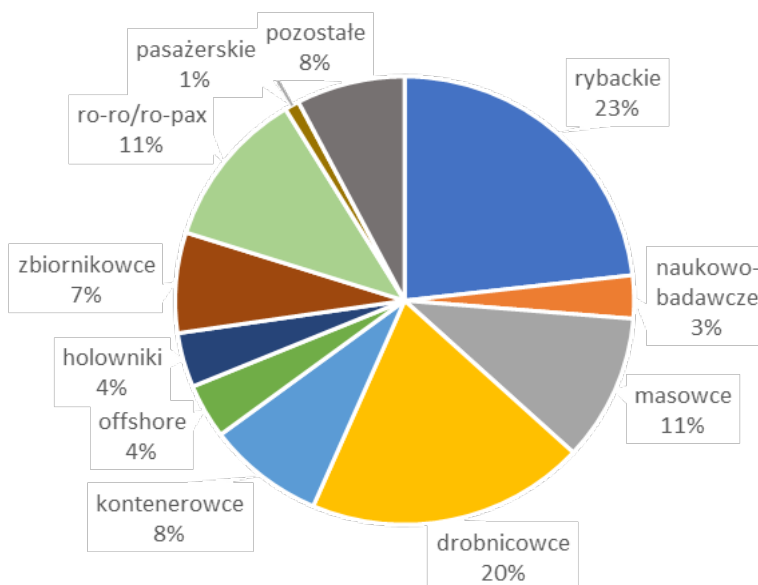
Gdańsk

.....
(podpis i pieczęćka)

Niepotrzebne skreślić
¹⁾ słowne określenie wg ZN-80/101089

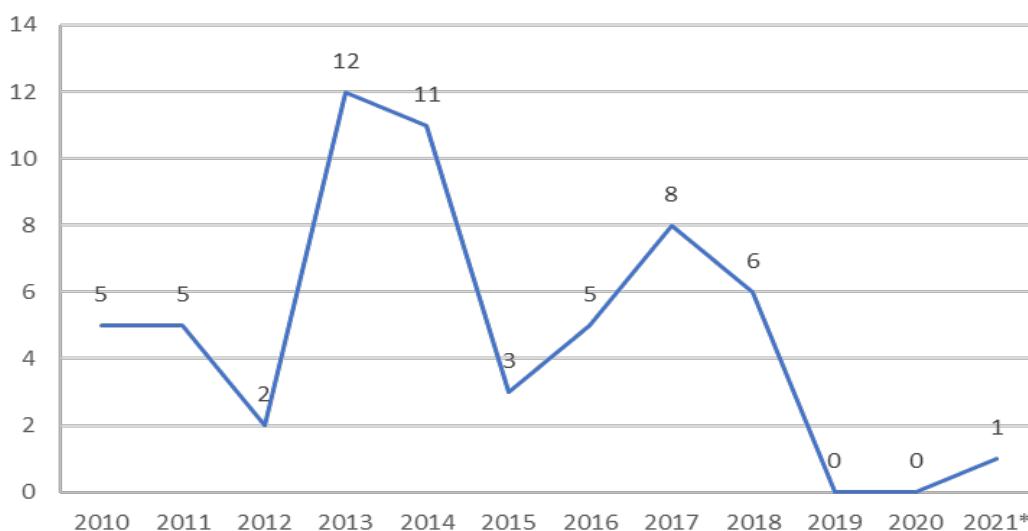
Rys. 12. Wzór wniosku o nadanie numeru dokumentacji i budowy

Do tej pory CTO S.A. zarejestrowało w „Księdze Budów” łącznie 546 numerów dla nowych budów, w tym 483 numery dla statków, 48 dla kadłubów oraz 15 dla konstrukcji stalowych, pontonów i doków pływających. Na rysunku 13 przedstawiono, jakim typom statków nadano numery od początku istnienia „Księgi”, natomiast na rysunku 14 zaprezentowano ilość numerów dla nowych budów zarejestrowanych przez CTO S.A. w od 2010 roku do końca marca 2021 roku.



Opracowanie: CTO S.A.

Rys. 13. Typy statków, którym nadano numer budowy w prowadzonej przez CTO S.A. „Księdze Budów” (wg liczby)



Opracowanie: CTO S.A.

* do 31.03.2021

Rys. 14. Liczba numerów budów zarejestrowanych przez CTO S.A. w „Księdze Budów” w latach 2010-2021