



# **CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ S.A.**

---

GRUDZIEŃ 2017

---

## **RAPORT**

### **Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym**

Prognoza na 31.12.2017 roku

Autorzy:

dr inż. Anna Jędrzejewska

mgr inż. Katarzyna Wasiniewska-Krupa

**RAPORT**  
**SPECJALISTYCZNE BADANIA**  
**STATYSTYCZNE W PRZEMYŚLE**  
**STOCZNIOWYM**

**Prognoza na 31.12.2017 roku**

**Raport stanowi uzupełnienie do umowy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej Nr BDG.U.320.U.71.2017 z dn. 25 lipca 2017 r.**

**Wszelkie prawa zastrzeżone**

## Spis treści

Ogólne tendencje w światowym przemyśle okrętowym w 2017 roku .....	5
<i>Światowy portfel zamówień na statki</i> .....	5
<i>Nowe zamówienia na statki</i> .....	7
<i>Produkcja statków</i> .....	10
<i>Złomowanie statków</i> .....	12
Ceny podstawowych typów statków towarowych na świecie – prognoza na koniec 2017 roku .....	18
Przemysł okrętowy w regionach świata – prognoza na koniec 2017 roku .....	21
<i>Europa</i> .....	21
<i>Azja</i> .....	24
Działalność polskich stoczni - prognoza na koniec 2017 roku .....	25
<i>Produkcja statków</i> .....	25
<i>Portfel zamówień</i> .....	28
<i>Nowe zamówienia</i> .....	29
<i>Produkcja i portfel zamówień kadłubów</i> .....	29
<i>Remonty statków</i> .....	30
<i>Produkcja jachtów i łodzi motorowych</i> .....	31
Podsumowanie i wnioski .....	33
<i>Załączniki - formularze</i>	

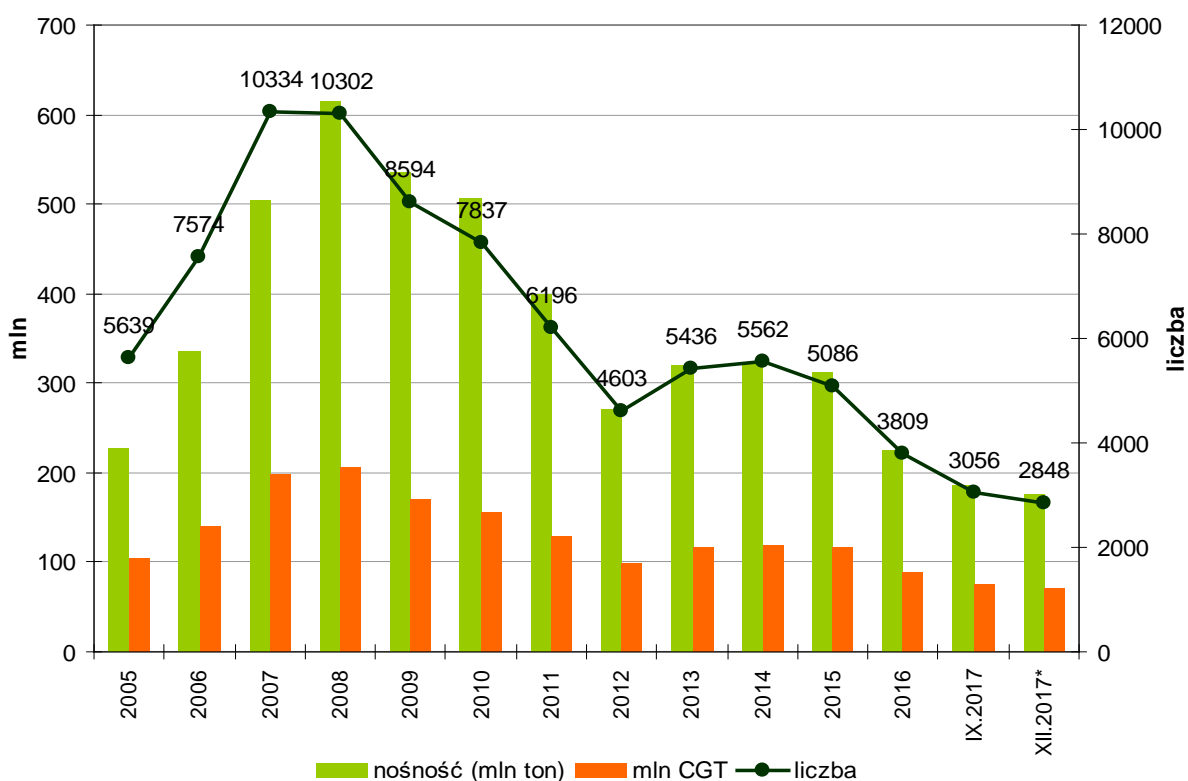
## Ogólne tendencje w światowym przemyśle okrętowym w 2017 roku

### Światowy portfel zamówień na statki

Światowy portfel zamówień na koniec września 2017 roku<sup>1</sup> obejmował 3056 statków o łącznej nośności 185,5 mln ton i 75,1 mln CGT. Szacuje się, że na koniec 2017 roku w portfelu zamówień znajdzie się 2848 statków o łącznej nośności 175,3 mln ton i 71,6 mln CGT.

Dla porównania, w końcu grudnia 2016 roku w światowym portfelu zamówień znajdowało się 3809 statków o łącznej nośności 225,6 mln ton i 88,3 mln CGT (rys. 1). W 2017 roku nastąpił dalszy spadek wielkości światowego portfela zamówień w stosunku do końca 2016 roku o około 22% pod względem nośności.

Jedynym sektorem, w którym portfel zamówień na koniec 2017 roku jest większy niż rok wcześniej są wycieczkowce.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

Rys. 1. Światowy portfel zamówień. Stan na koniec odpowiedniego okresu

<sup>1</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

Tabela 1

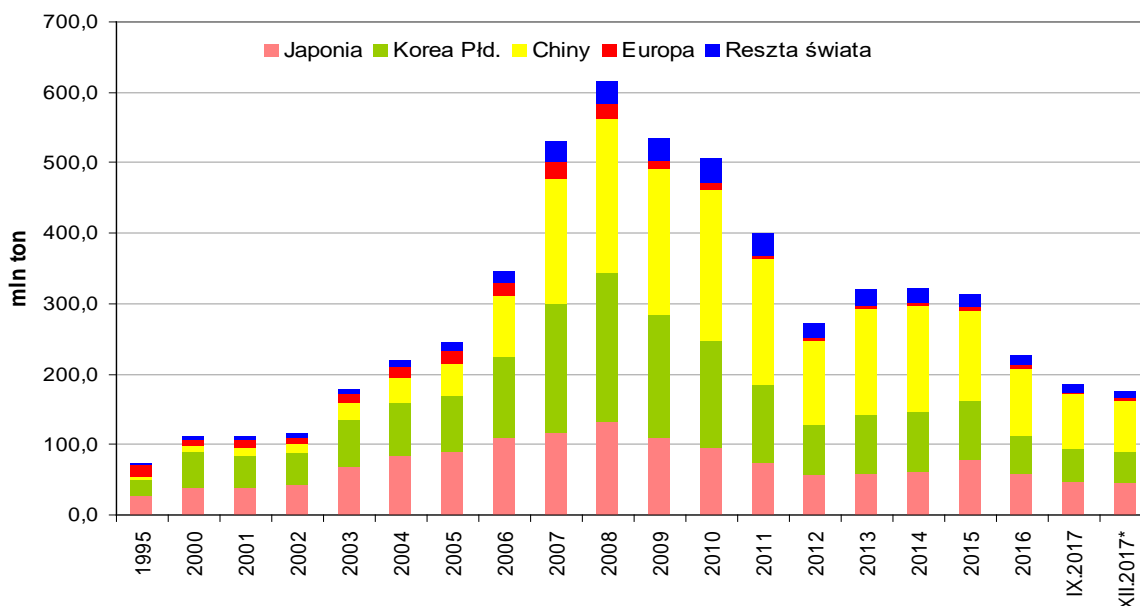
Struktura światowego portfela zamówień na statki

Typy statków	Stan na koniec odpowiedniego okresu									
	Liczba statków			Mln CGT			Nośność w mln ton			
	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	
Zbiornikowce	919	769	725	20,0	17,0	16,1	78,0	68,5	65,6	
Masowce	941	623	539	18,9	13,2	11,7	85,2	64,1	58,5	
Gazowce	LNG	131	123	121	10,8	10,2	10,0	10,7	10,2	10,0
	LPG	119	73	59	2,4	1,4	1,1	3,8	2,3	3,2
Kontenerowce o ładowności	powyżej 8 000 TEU	179	144	133	11,5	9,6	9,0	29,2	24,8	23,3
	3 000 - 8 000 TEU	37	31	29	1,0	0,8	0,8	1,8	1,5	1,4
	poniżej 3 000 TEU	241	196	188	3,7	3,1	2,9	5,8	4,9	4,7
Statki offshore	685	584	551	7,0	6,1	5,9	6,1	5,2	4,9	
Wycieczkowce	71	85	90	6,6	8,4	9,0	0,4	0,4	0,4	
Promy ro-pax	120	108	104	1,6	1,5	1,5	0,2	0,1	0,1	
Inne statki (wielozadaniowe, chłodniowce, ro-ro, samochodowce)	366	320	309	4,9	3,9	3,6	4,4	3,5	3,2	
<b>Ogółem**</b>	<b>3 809</b>	<b>3 056</b>	<b>2 848</b>	<b>88,3</b>	<b>75,1</b>	<b>71,6</b>	<b>225,6</b>	<b>185,5</b>	<b>175,3</b>	

\* prognoza \*\* niedokładności w wierszu „Ogółem” wynikają z zaokrągleń

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

W strukturze światowego portfela zamówień (tabela 1) na koniec września 2017 roku dominowały statki do przewozów masowych płynnych, które stanowią około 25% wszystkich statków znajdujących się w portfelu zamówień wg liczby i 37% wg nośności. Drugą dużą grupę stanowią masowce (20% wg liczby) oraz statki off-shore (19% wg liczby). Bardzo podobna struktura światowego portfela zamówień utrzyma się na koniec 2017 roku, z dominującym udziałem zbiornikowców.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

Rys. 2. Światowy portfel zamówień na statki wg regionów świata  
Stan na koniec odpowiedniego okresu

Na koniec 2016 roku udział stoczni europejskich w światowym portfolio zamówień (wg CGT) wynosił 10,9%, natomiast na koniec września 2017 roku wzrósł do 14,8% i przewiduje się jego lekki spadek (do 14,0%) na koniec grudnia 2017 roku. Udział stoczni azjatyckich na koniec 2016 roku wynosił 86,9% (w tym tylko stoczni chińskich 35,7%) i na koniec września 2017 roku nieznacznie spadł do 83,0%, ale na koniec grudnia 2017 roku przewiduje się jego niewielki wzrost do 83,9% (rys. 2, 3 i tab. 2).

**Tabela 2**

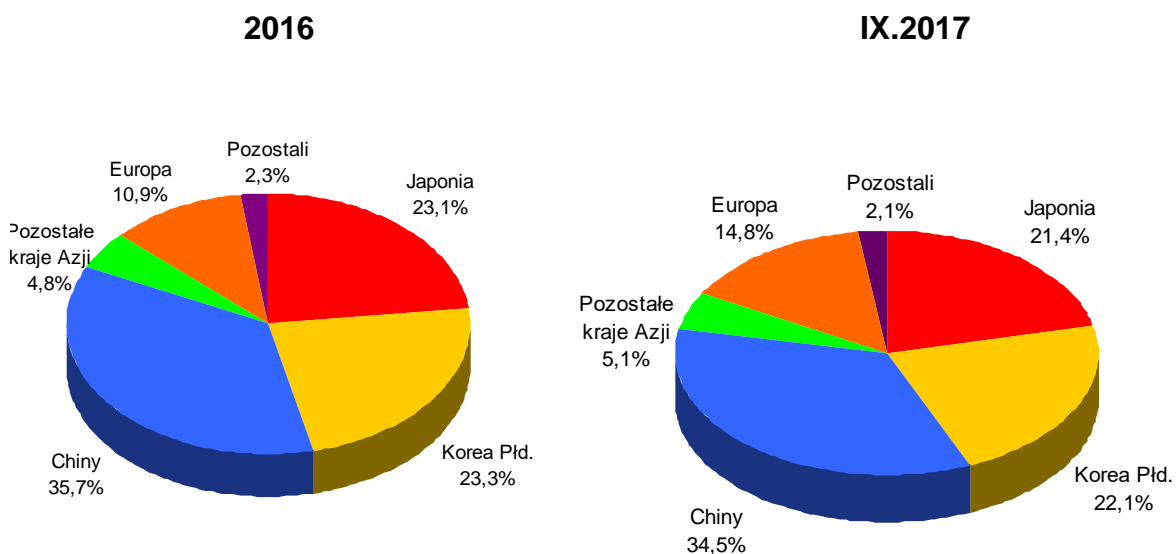
**Podział światowego portfela zamówień wg CGT**

Region	mln CGT			Udział w rynku		
	2016	IX.2017	XII.2017*	2016	IX.2017	XII.2017*
Azja	76,7	62,4	60,1	86,9%	83,0%	83,9%
Europa	9,6	11,1	10,0	10,9%	14,8%	14,0%
Pozostałe regiony świata	2,0	1,7	1,5	2,2%	2,2%	2,1%
<b>Razem**</b>	<b>88,3</b>	<b>75,1</b>	<b>71,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\* prognoza

\*\* niedokładności w wierszu „Razem” wynikają z zaokrągleń

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017



Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 3. Światowy portfel zamówień według CGT  
Stan na koniec odpowiedniego roku**

**Nowe zamówienia na statki**

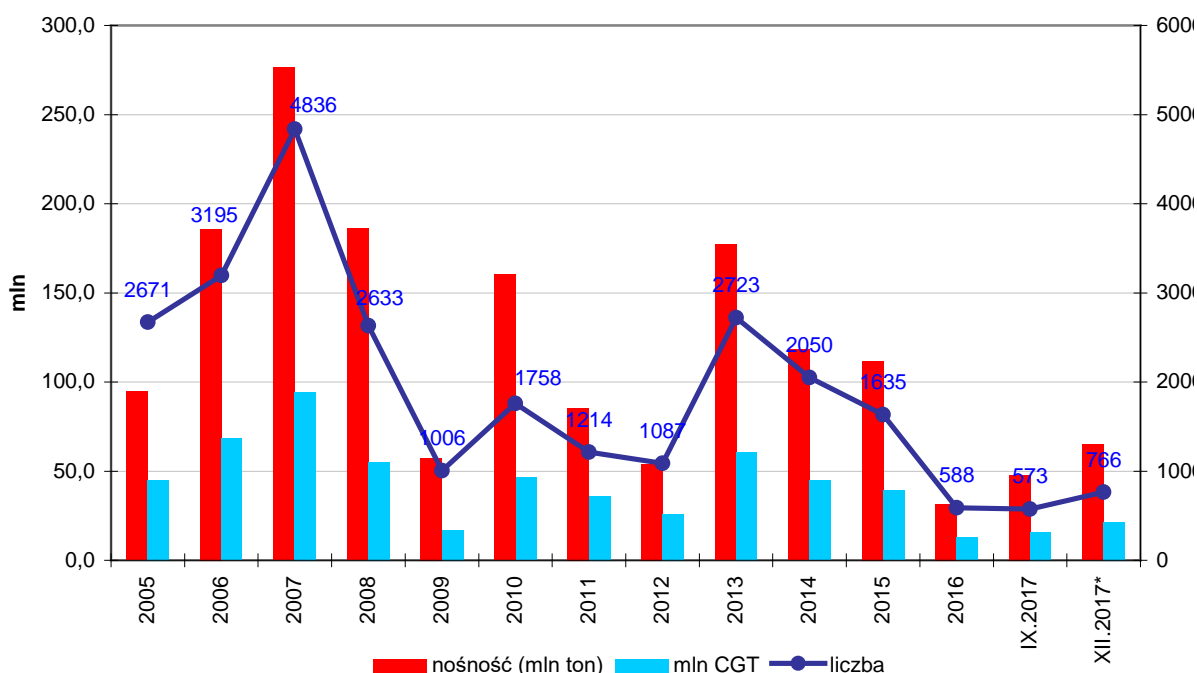
2017 rok, podobnie jak 2016 również będzie dramatycznym rokiem dla stoczni na całym świecie, gdyż poziom nowych zamówień jest nadal bardzo niski. W ciągu

pierwszych dziewięciu miesięcy<sup>2</sup> zawarto tylko 573 kontrakty na nowe statki o łącznej nośności 47,9 mln ton. Przewiduje się, że w całym 2017 roku stocznie zdobędą łącznie 766 nowych zamówień na statki o łącznej nośności 65,0 mln ton. To co prawda o około 30% więcej niż w 2016 roku pod względem liczby i ponad dwukrotnie więcej pod względem nośności, ale to nadal jedne z najniższych wartości od lat 80-tych XX wieku.

Najsilniejsze spadki w stosunku do 2016 roku – o około 75% mniej zamówień pod względem liczby – wystąpiły w sektorze kontenerowców o ładowności 3-8 tys. TEU oraz o około 60% w sektorze kontenerowców o ładowności poniżej 3 tys. TEU. W całym 2017 roku najwięcej kontraktów podpisano na budowę zbiornikowców – przewiduje się 263 nowe jednostki (o ponad 40% więcej niż w roku poprzednim) (rys. 4 i tab. 3).

Interesujący jest fakt, że ponad 3-krotnie wzrosła liczba kontraktów na masowce (w tym najwięcej na Panamaxy 80-100 tys. ton) i prawie 3-krotnie na gazowce LNG.

Najlepiej w pozyskiwaniu nowych kontraktów radziły sobie stocznie południowokoreańskie, zdobywając prawie 45% wszystkich kontraktów pod względem nośności oraz stocznie chińskie, które zdobyły prawie 38% wszystkich kontraktów uwzględniając liczbę statków.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 4. Nowe zamówienia na statki złożone w danym okresie**

<sup>2</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017



Tabela 3

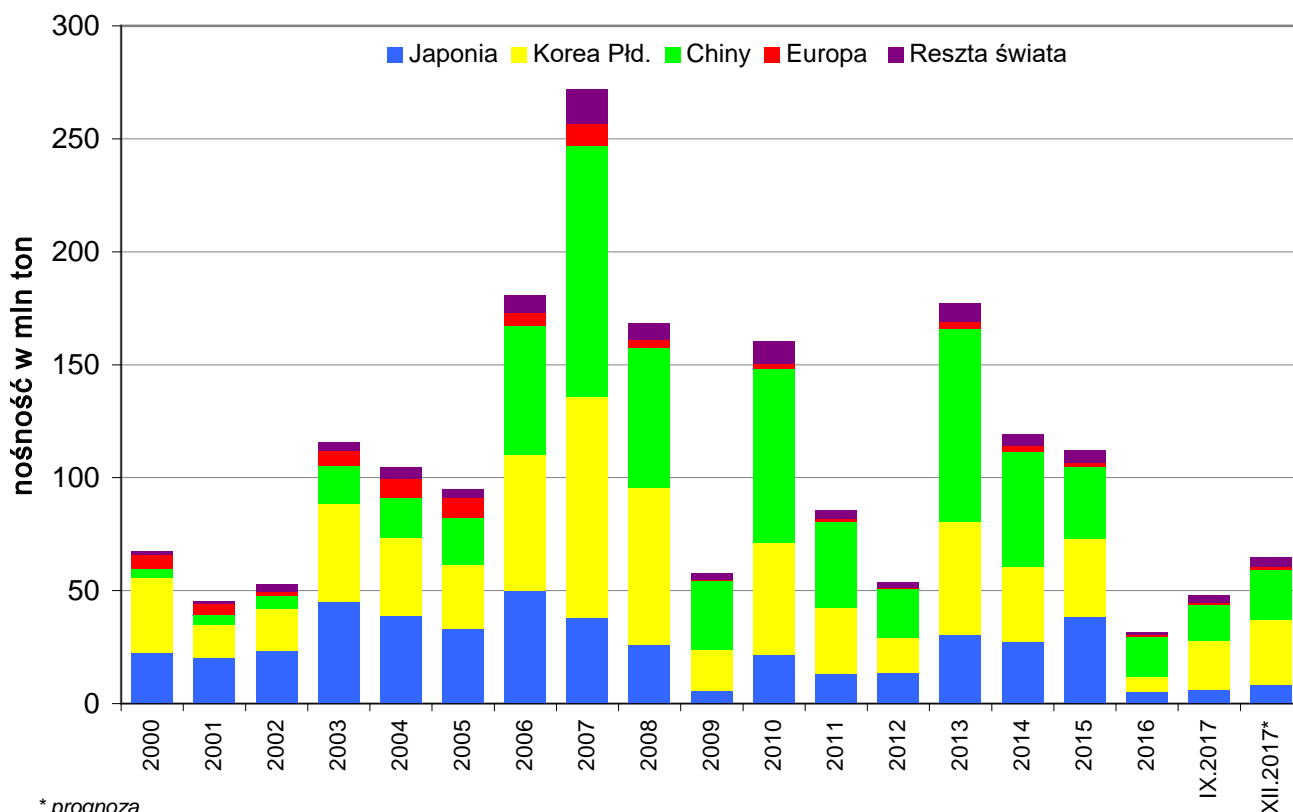
Nowe zamówienia na statki złożone w stoczniach w 2016 i 2017 roku

Typy statków	Stan na koniec odpowiedniego okresu									
	Liczba statków			Mln CGT			Nośność w mln ton			
	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	
Zbiornikowce	188	197	263	3,2	5,1	6,8	11,6	23,5	31,3	
Masowce	55	150	200	1,9	3,4	4,5	14,0	17,1	22,8	
Gazowce	LNG	7	17	23	0,5	1,2	1,6	0,6	1,2	1,6
	LPG	14	17	23	0,2	0,3	0,4	0,3	0,5	2,0
Kontenerowce o ładowności	powyżej 8 000 TEU	9	20	27	0,5	1,5	2,0	1,3	4,0	5,3
	3 000 - 8 000 TEU	8	2	2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1
	poniżej 3 000 TEU	78	26	35	1,2	0,4	0,5	2,0	0,6	0,8
Statki offshore	53	30	40	0,5	0,5	0,7	0,4	0,4	0,5	
Wycieczkowce	34	23	31	2,8	2,7	3,6	0,1	0,1	0,1	
Promy ro-pax	67	29	39	0,9	0,4	0,5	0,1	0,0	0,0	
Inne statki (wielozadaniowe, ro-ro, samochodowce, chłodniowce)	75	62	83	0,8	0,6	0,8	0,7	0,4	0,5	
<b>Ogółem**</b>	<b>588</b>	<b>573</b>	<b>766</b>	<b>12,8</b>	<b>15,9</b>	<b>21,5</b>	<b>31,4</b>	<b>47,9</b>	<b>65,0</b>	

\* prognoza

\*\*nie dokładności w wierszu „Ogółem” wynikają z zaokrągleń

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017



\* prognoza

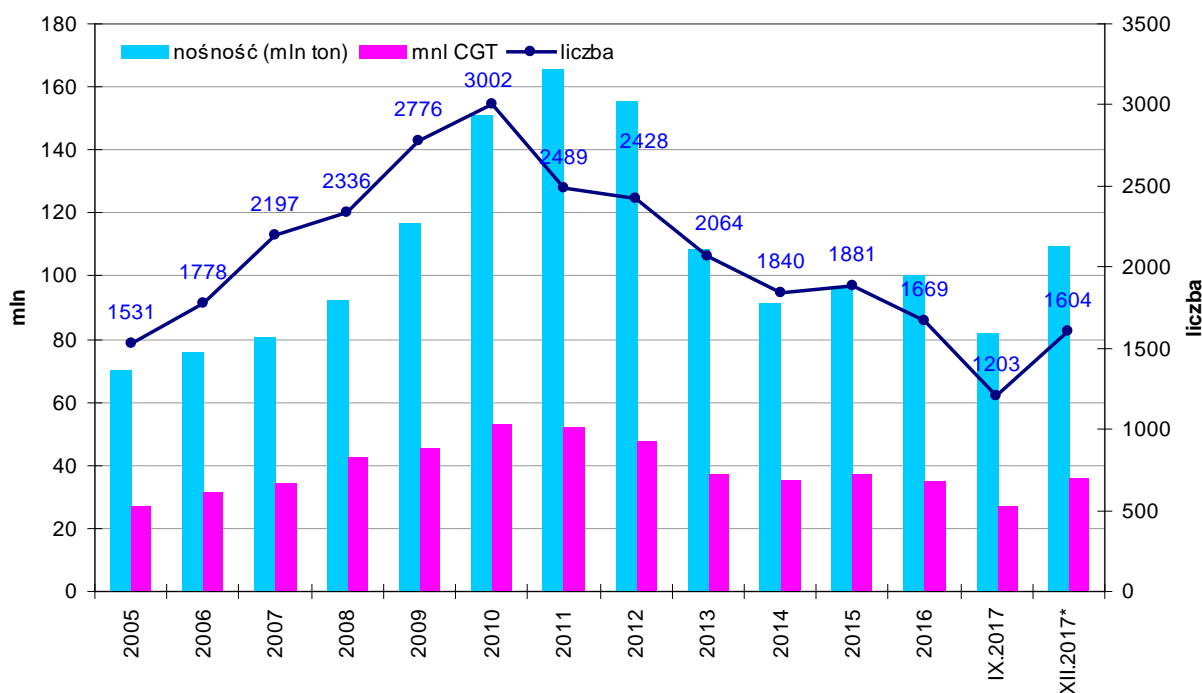
Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

Rys. 5. Nowe zamówienia na świecie wg regionów świata  
Stan na koniec odpowiedniego okresu

## Produkcja statków

W pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 roku<sup>3</sup> w światowych stoczniach zbudowano 1203 statki o łącznej nośności 82,0 mln ton i 27,0 mln CGT, z czego ponad 60% to masowce i zbiornikowce – 731 jednostek o łącznej nośności 66,0 mln ton (rys. 6). Przewiduje się, że w całym 2017 roku zostaną zbudowane 1604 jednostki o łącznej nośności 109,5 mln ton i 36,0 mln CGT. To o 4% mniej pod względem liczby niż rok wcześniej, a prognozy przewidują dalsze zmniejszenie produkcji w następnych kilku latach.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 6. Światowa produkcja statków**

Najwięcej statków w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 2017 roku zbudowały stocznie chińskie - 470 jednostek o łącznej nośności 32,8 mln ton, 9,4 mln CGT i wartości 17,3 mld USD. Stanowiło to prawie 40% światowej produkcji statków pod względem liczby statków, a 90% całej światowej produkcji ulokowane zostało w Azji.

<sup>3</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

Tabela 4

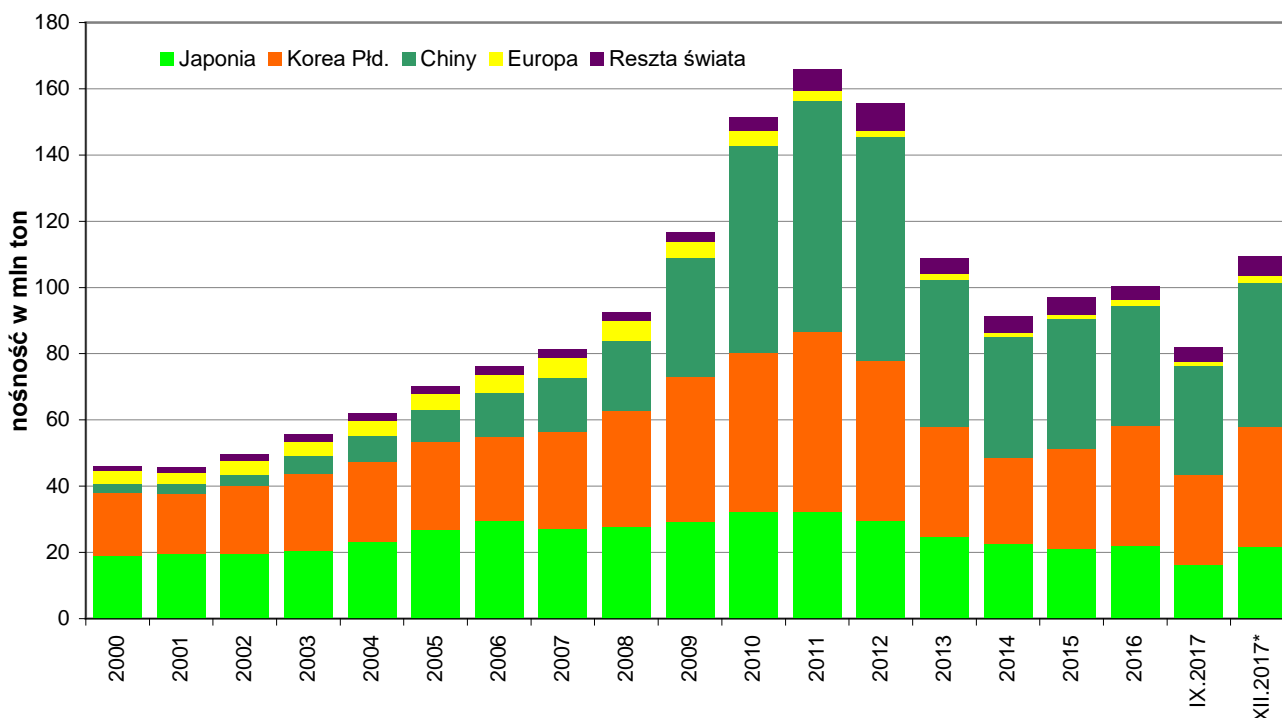
Produkcja statków na świecie w 2016 i 2017 roku

Typy statków	Stan na koniec odpowiedniego okresu									
	Liczba statków			MIn CGT			Nośność w mln ton			
	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	
Zbiornikowce	388	330	440	8,8	7,9	10,5	33,2	32,1	42,8	
Masowce	564	401	535	11,0	7,9	10,5	47,2	34,0	45,3	
Gazowce	LNG	33	25	33	2,8	1,8	2,4	2,7	1,8	2,4
	LPG	92	59	79	2,0	1,2	1,6	3,2	1,8	2,4
Kontenerowce o ładowności	powyżej 8 000 TEU	63	55	73	3,6	3,4	4,5	8,8	8,4	11,2
	3 000 - 8 000 TEU	2	5	7	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,4
	poniżej 3 000 TEU	66	52	69	0,9	0,8	1,1	1,3	1,1	1,5
Statki offshore	273	129	172	2,3	1,3	1,7	2,0	1,3	1,7	
Wycieczkowce	10	9	12	1,2	0,9	1,2	0,1	0,1	0,1	
Promy ro-pax	32	41	55	0,4	0,4	0,5	0,1	0,1	0,1	
Inne statki (wielozadaniowe, chłodniowce, ro-ro, samochodowce)	146	97	129	1,8	1,4	1,9	1,7	1,2	1,6	
<b>Ogółem**</b>	<b>1 669</b>	<b>1 203</b>	<b>1 604</b>	<b>34,8</b>	<b>27,0</b>	<b>36,0</b>	<b>100,4</b>	<b>82,0</b>	<b>109,5</b>	

\* prognoza

\*\* niedokładności w wierszu „Ogółem” wynikają z zaokrągleń

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017



\* prognoza

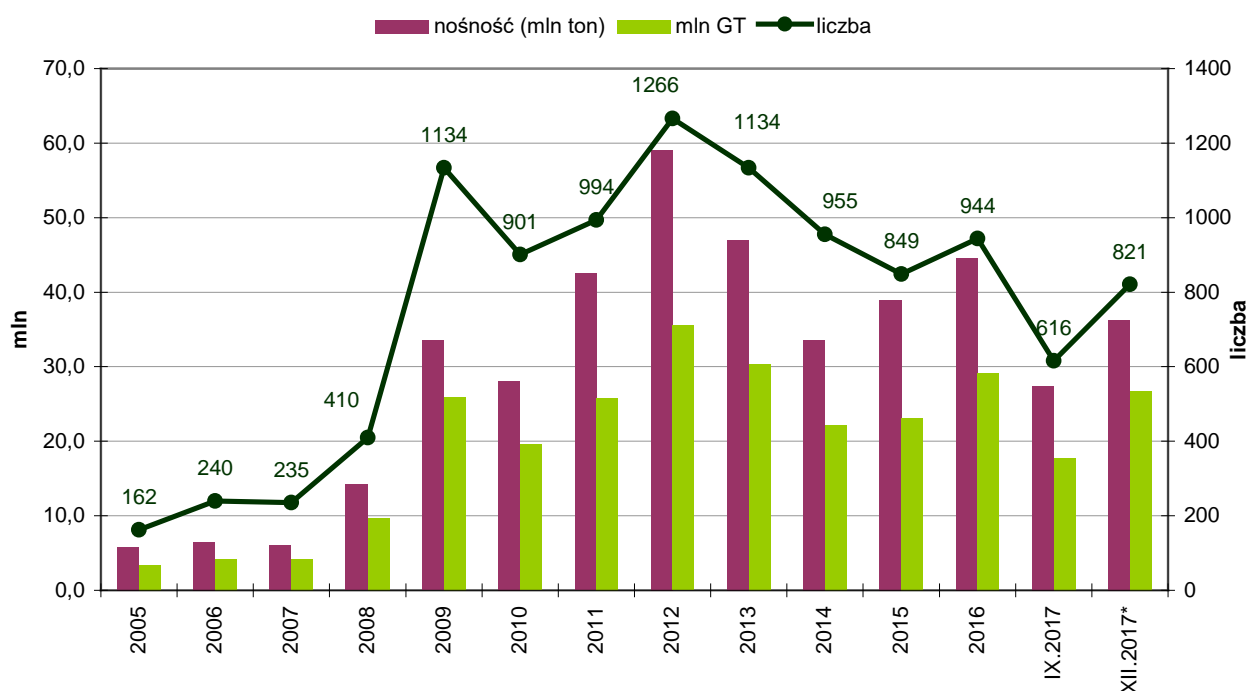
Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

Rys. 7. Produkcja statków na świecie wg regionów świata  
Stan na koniec odpowiedniego okresu

## Złomowanie statków

W pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 roku<sup>4</sup> poddano złomowaniu 616 jednostek o łącznej nośności 27,4 mln ton (rys. 8, tab. 5). Najwięcej złomowanych statków (30%) to masowce (187 jednostek), głównie typu Handymax (40-65 tys. ton) – 60 jednostek i Handysize (10-40 tys. ton) – 59 jednostek. Przewiduje się, że w całym 2017 roku zostanie poddane złomowaniu 821 jednostek o łącznej nośności 36,3 mln ton (rys. 12). Ich średni wiek będzie wynosił około 26,7 lat (w 2016 roku 25,5 lat), przy czym najstarsze złomowane jednostki to wycieczkowce (średnia wieku 40,0 lat) oraz gazowce LNG (średnia wieku 39,1 lat), a najmłodsze to kontenerowce o ładowności 3-8 tys. TEU (średnia wieku 18,4 lat) (rys. 9).



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 8. Wielkość złomowania statków na świecie w danym okresie**

<sup>4</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

Tabela 5

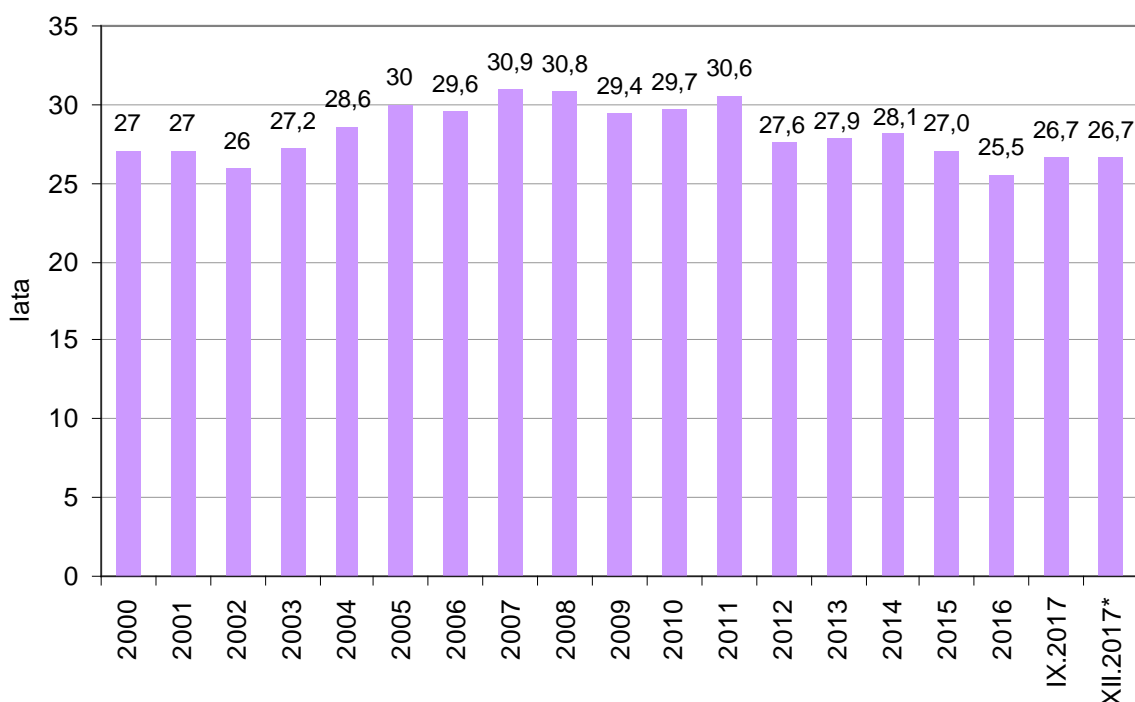
Statki złomowane na świecie w 2016 i 2017 roku

Typy statków	Stan na koniec odpowiedniego okresu									
	Liczba statków			Średni wiek			Nośność w mln ton			
	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	2016	IX. 2017	XII. 2017*	
Zbiornikowce	45	67	89	26,9	24,4	24,5	2,5	7,1	9,5	
Masowce	409	187	249	23,3	24,3	24,2	29,3	12,3	16,4	
Gazowce	LNG	2	2	3	38,6	39,1	39,1	0,1	0,1	0,1
	LPG	20	20	27	30,9	29,7	29,7	0,3	0,2	0,3
Kontenerowce o ładowności	powyżej 8 000 TEU	0	0	0	-	-	-	0,0	0,0	0,0
	3 000 - 8 000 TEU	105	54	72	17,0	18,4	18,3	6,4	3,3	4,4
	poniżej 3 000 TEU	89	69	92	20,5	22,6	22,5	2,3	1,5	2,0
Statki offshore	114	66	88	35,7	34,4	34,5	1,7	1,4	1,9	
Wycieczkowce	0	4	5	-	40,0	40,0	0,0	0,0	0,0	
Promy ro-pax	10	14	19	32,1	35,9	36,0	0,0	0,0	0	
Inne statki (wielozadaniowe, chłodniowce, ro-ro, samochodowce)	150	133	177	31,4	31,3	31,3	1,9	1,3	1,7	
<b>Ogółem*</b>	<b>944</b>	<b>616</b>	<b>821</b>	<b>25,5</b>	<b>26,7</b>	<b>26,7</b>	<b>44,6</b>	<b>27,4</b>	<b>36,3</b>	

\* prognoza

\* niedokładności w wierszu „Ogółem” wynikają z zaokrągleń

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

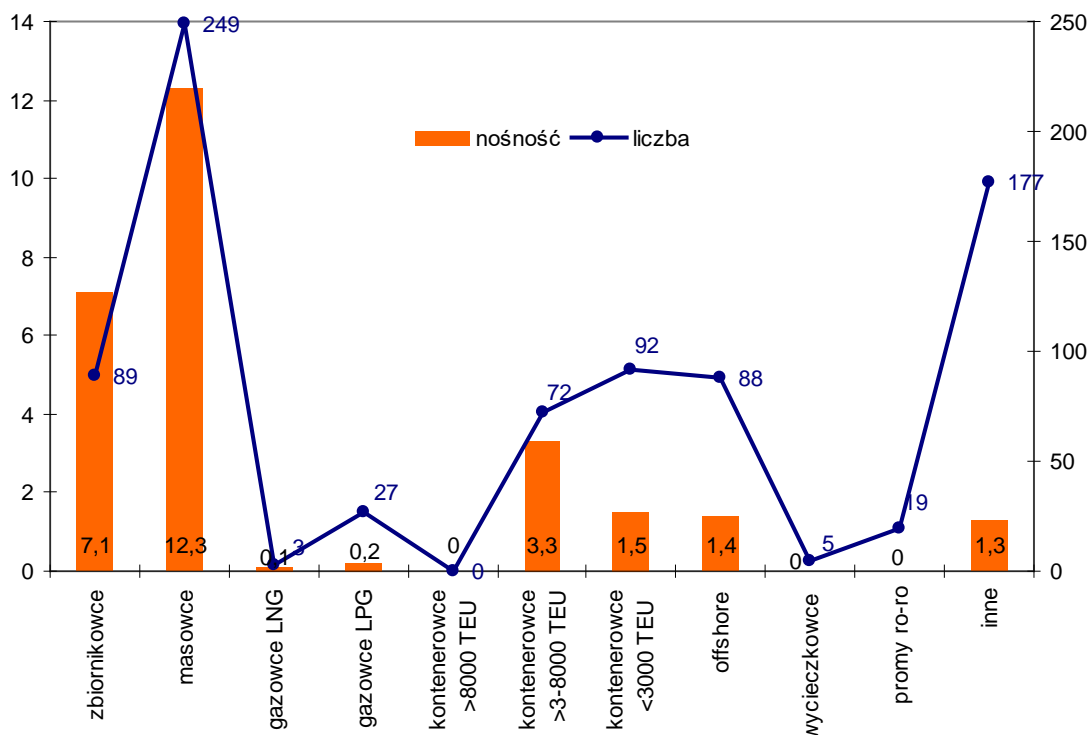


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

Rys. 9. Średni wiek złomowanych statków na świecie w danym okresie



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

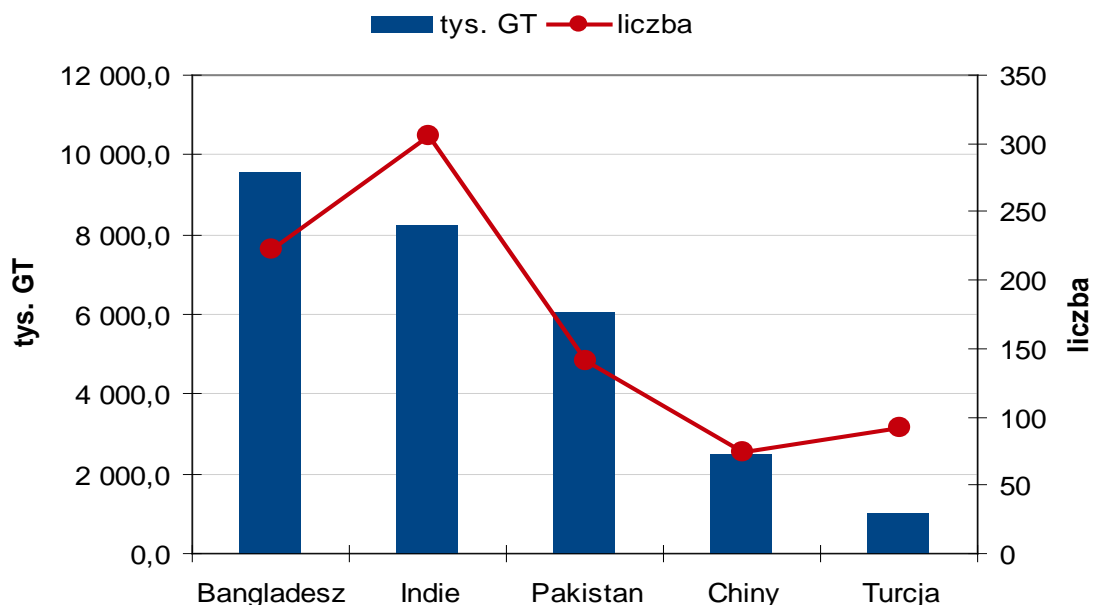
Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 10. Prognoza wielkości złomowania na świecie w 2017 roku wg typów statków**

Na forum UE coraz częściej podejmuje się problem złomowania statków w nieodpowiednich warunkach. Około 77% wszystkich statków jest sprzedawana do złomowania do krajów Południowej Azji, gdzie lądują na plażach, a ich demontaż odbywa się w warunkach zagrażających zarówno ludziom, jak i środowisku. W 2016 roku w ten sposób zezłomowano 668 statków o łącznej pojemności brutto 23,8 mln GT<sup>5</sup> (rys. 11). Według danych NGO Shipbreaking Platform w 2016 roku największe statki były złomowane w Pakistanie i Bangladeszu, średniej wielkości statki trafiały do Indii, a mniejsze jednostki zwykle do Chin i Turcji.

Kraje, które najczęściej sprzedają statki do złomowania to zwykle kraje wysoko rozwinięte takie jak Niemcy, czy Japonia (rys. 12). Najwięcej statków złomuje na plażach Azji Południowej Grecja – w 2016 roku 104 statki oraz Niemcy – 97 statków, z czego 40% wylądowało na plażach Bangladeszu, gdzie występują jedne z najgorszych warunków na świecie. Co ciekawe, wszystkie statki złomowane przez armatorów indyjskich trafiają na plaże, ale w 2016 roku ponad połowa z nich trafiła do Pakistanu i Bangladeszu, a nie na plaże krajowe.

<sup>5</sup> „Annual Report 2016” NGO Shipbreaking Platform



**Rys. 11. Wielkość złomowania na świecie w 2016 roku wg krajów przyjmujących statki do złomowania**

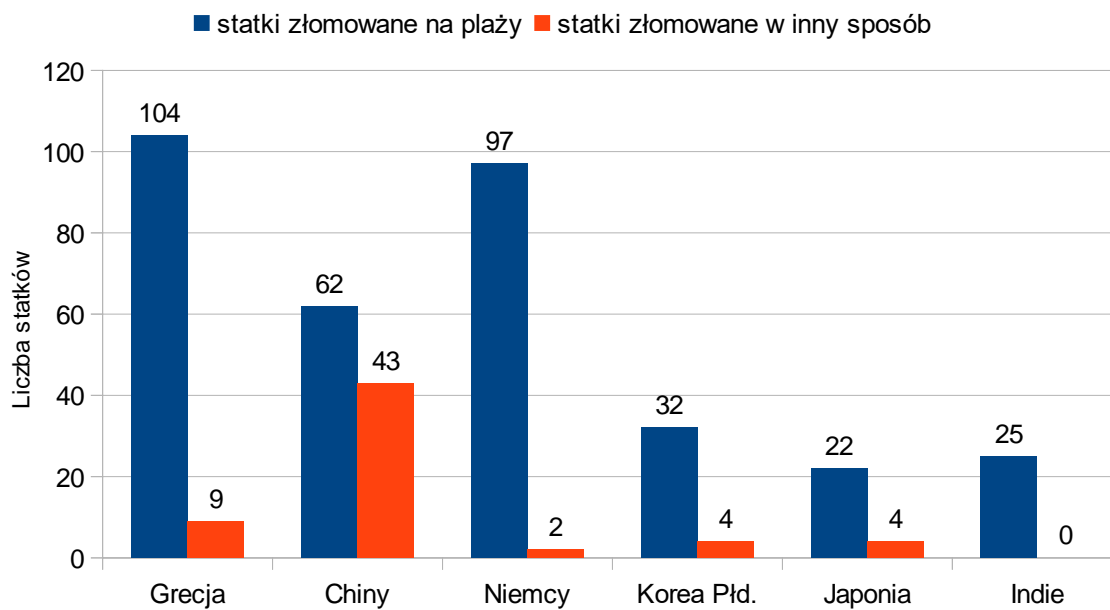
Źródło: „Annual Report 2016” NGO Shipbreaking Platform

Armatorzy europejscy odpowiadają za ponad jedną trzecią wszystkich statków sprzedawanych do złomowania, a pod względem nośności stanowią one nawet ponad 40% wszystkich złomowanych jednostek na świecie. 84% wszystkich złomowanych statków należących do armatorów UE jest sprzedawana do Indii, Pakistanu i Bangladeszu.

Częstą praktyką jest również zmiana flagi tuż przed sprzedażą jednostki do złomowania. Najczęściej przerejestrowuje się statki pod flagę Panamy, St. Kitts i Nevis, Liberii, Komorów, Wysp Marshalla i Palau.

Na wielkość złomowania wpływa wiele czynników, m.in. wysokość frachtów, popyt na przewozy ładunków oraz podaż statków, a dodatkowo również ceny ropy. Przy słabych frachtach, niewystarczającym popycie na przewozy i wysokich cenach paliw żeglugowych rośnie prawdopodobieństwo złomowania coraz młodszych jednostek. Najwyraźniej widać to na rynku kontenerowców, gdzie średnia wieku złomowanych jednostek o wielkości od 3 do 8 tys. TEU w 2016 roku spadła do 17 lat, a w 2017 roku wynosiła niewiele więcej - 18,3 lata.

Przy obecnej nadpodaży floty morskiej poziom złomowania utrzymuje się od kilku lat na wysokim poziomie i przewiduje się, że w najbliższych latach nadal osiągać będzie wysokie wartości.



**Rys. 12. Kraje sprzedające najwięcej statków do złomowania w 2016 roku**

Źródło: „Annual Report 2016” NGO Shipbreaking Platform



Tabela 6

## Zestawienie wielkości portfela zamówień, nowych zamówień, produkcji i złomowania statków

Stan na koniec poszczególnych okresów	Stan portfela zamówień	Wielkość nowych zamówień	Wielkość produkcji	Wielkość złomowania
	mln ton nośności			
2000	113,3	67,7	46,1	22,2
2001	112,5	45,3	46,3	28,3
2002	115,7	52,9	50,0	28,9
2003	176,0	115,5	55,4	27,3
2004	218,0	104,4	61,9	10,0
2005	244,1	94,6	70,3	5,8
2006	537,9	185,9	76,5	6,5
2007	621,1	272,6	81,2	6,0
2008	615,9	186,1	92,4	14,2
2009	534,1	57,5	116,6	33,4
2010	506,0	160,4	151,4	28,1
2011	399,2	85,4	165,7	42,5
2012	270,0	54,0	155,8	59,1
2013	317,6	178,1	108,8	47,0
2014	322,4	118,4	91,3	33,6
2015	313,3	111,6	97,1	39,0
2016	225,6	31,4	100,4	44,6
IX.2017	185,5	47,9	82,0	27,4
XII.2017*	175,3	65,0	109,5	36,3

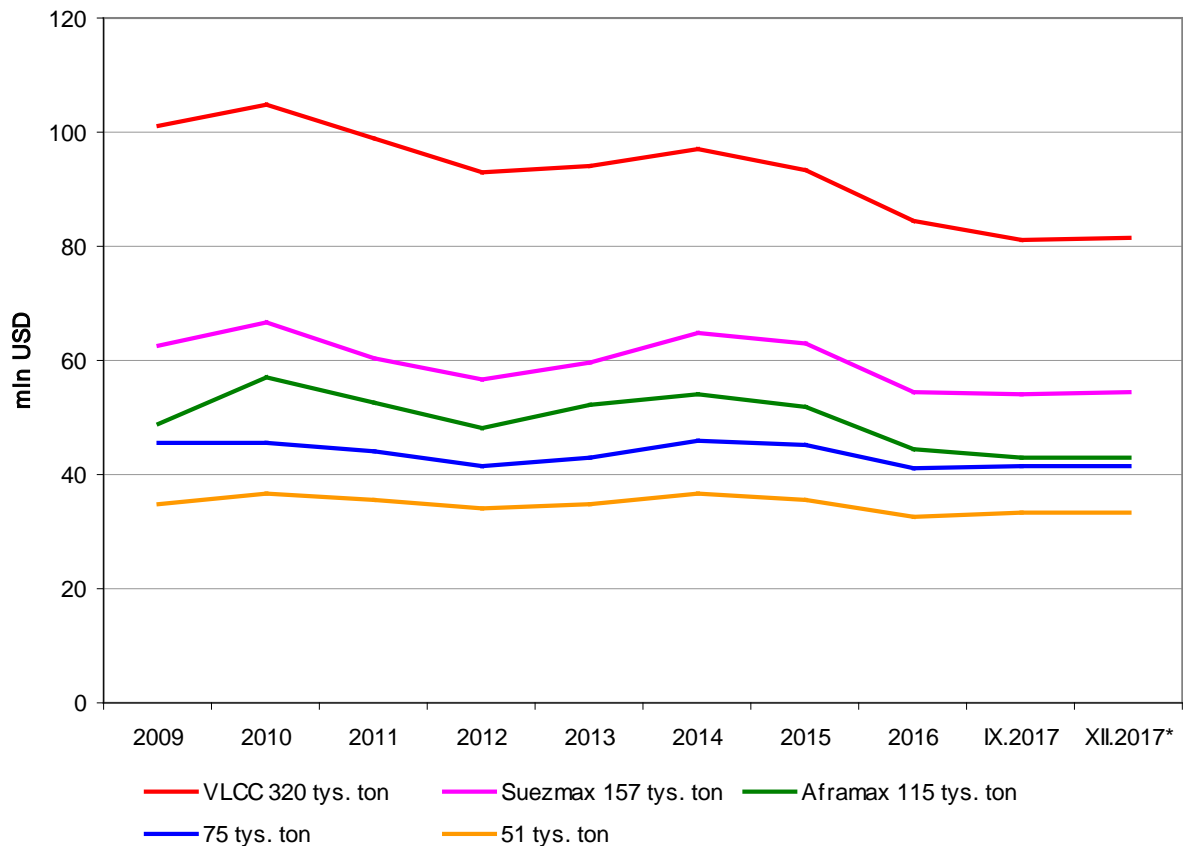
\* prognoza

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017 i numery wcześniejsze

## Ceny podstawowych typów statków towarowych na świecie – prognoza na koniec 2017 roku

Kształtowanie się cen na podstawowe typy statków towarowych od 2009 roku do 2016 roku oraz prognoza na koniec 2017 roku przedstawiono na wykresach (rys. 13-17)<sup>6</sup>.

W 2017 roku ceny na większość typów nowych statków pozostały na podobnym poziomie jak na koniec 2016 roku. Najwięcej spadły jednak ceny gazowców LNG – o około 7,6%, a wzrosły ceny pojazdowców ro-ro (o długości tras parkowania 3,5-4 tys. m) - o około 11,3%.



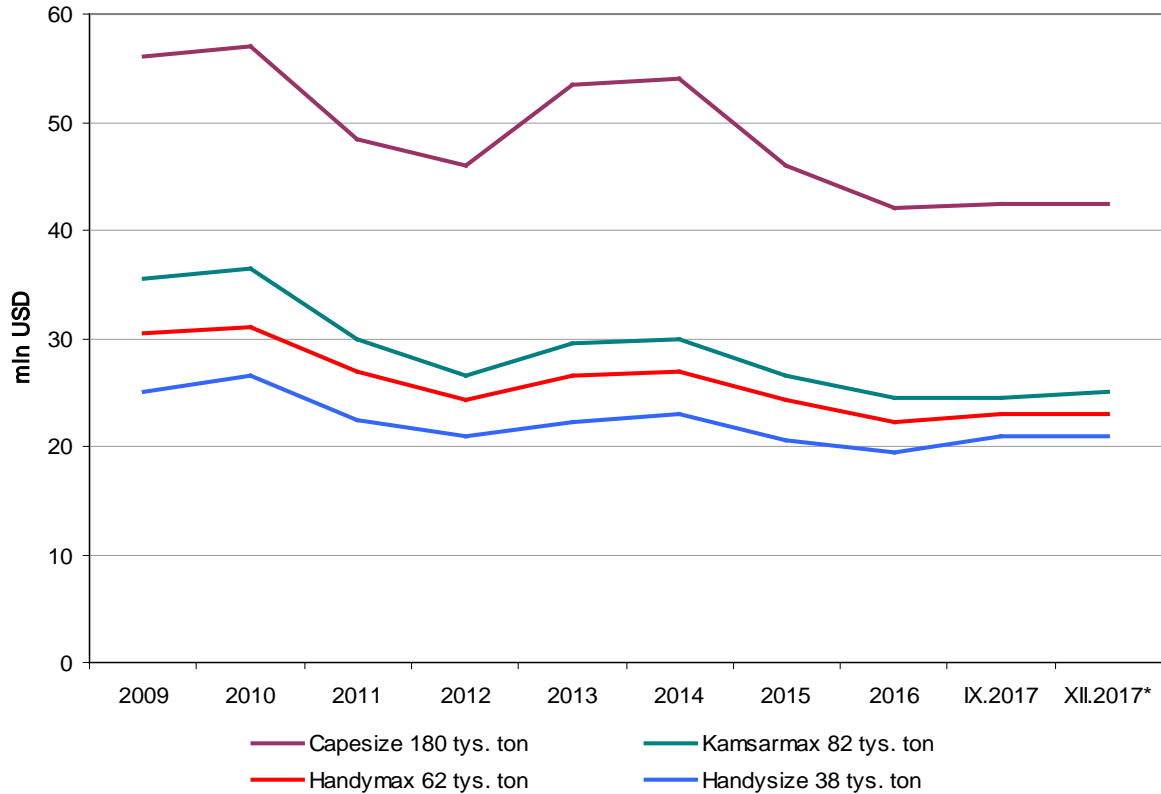
\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 13. Ceny nowych zbiornikowców. Stan na koniec odpowiedniego okresu**

<sup>6</sup> Na podst. „World Shipyard Monitor”, Clarkson Research Services, October 2017 i numery wcześniejsze

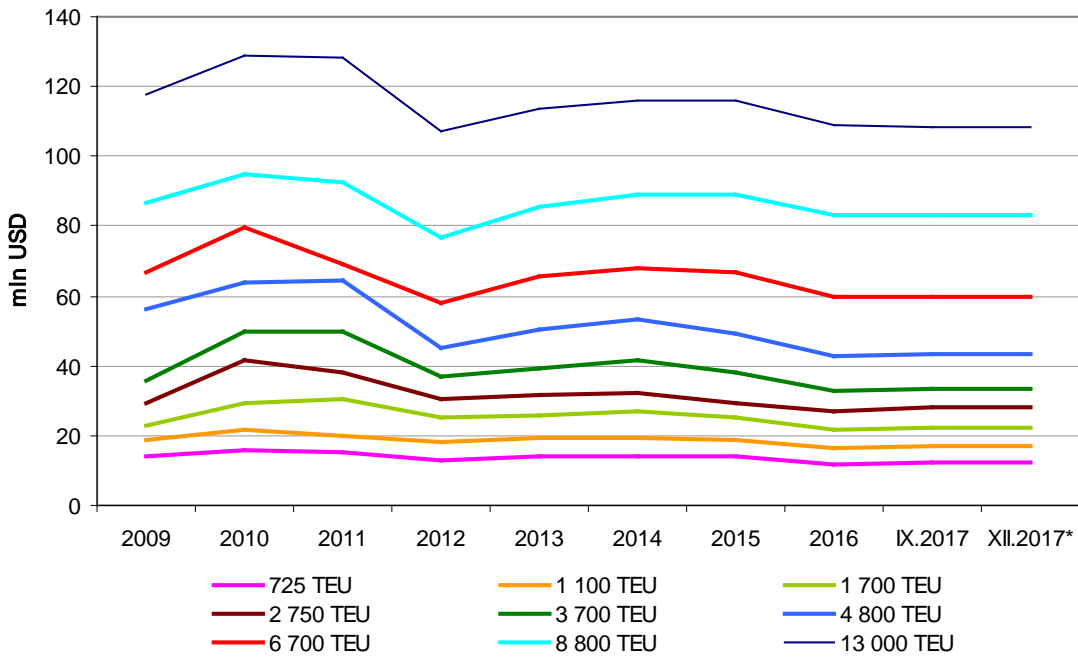


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 14. Ceny nowych masowców. Stan na koniec odpowiedniego okresu**

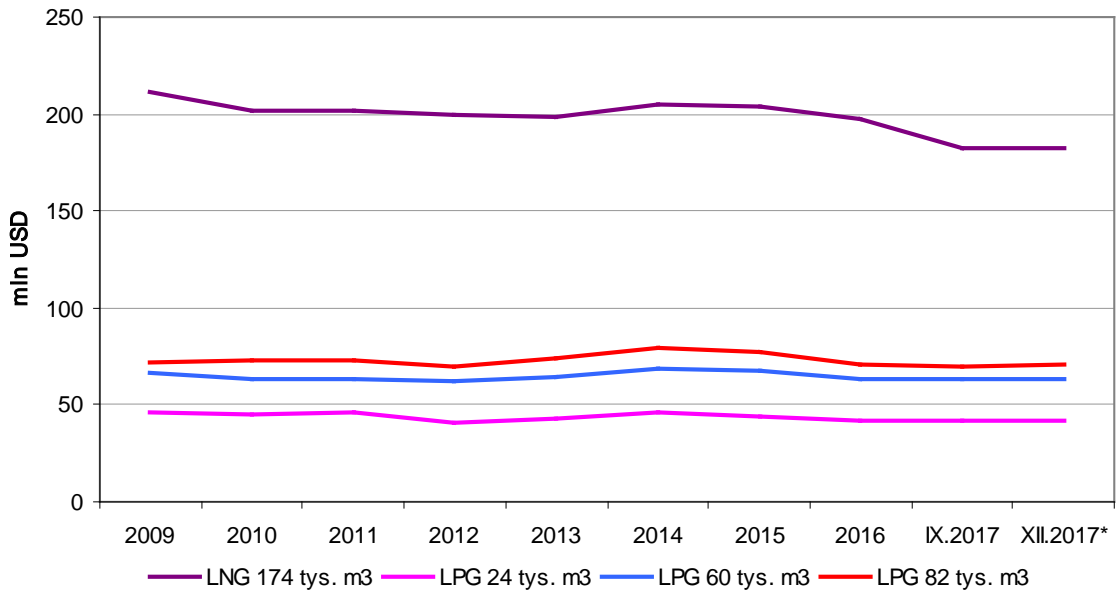


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 15. Ceny nowych kontenerowców. Stan na koniec odpowiedniego okresu**

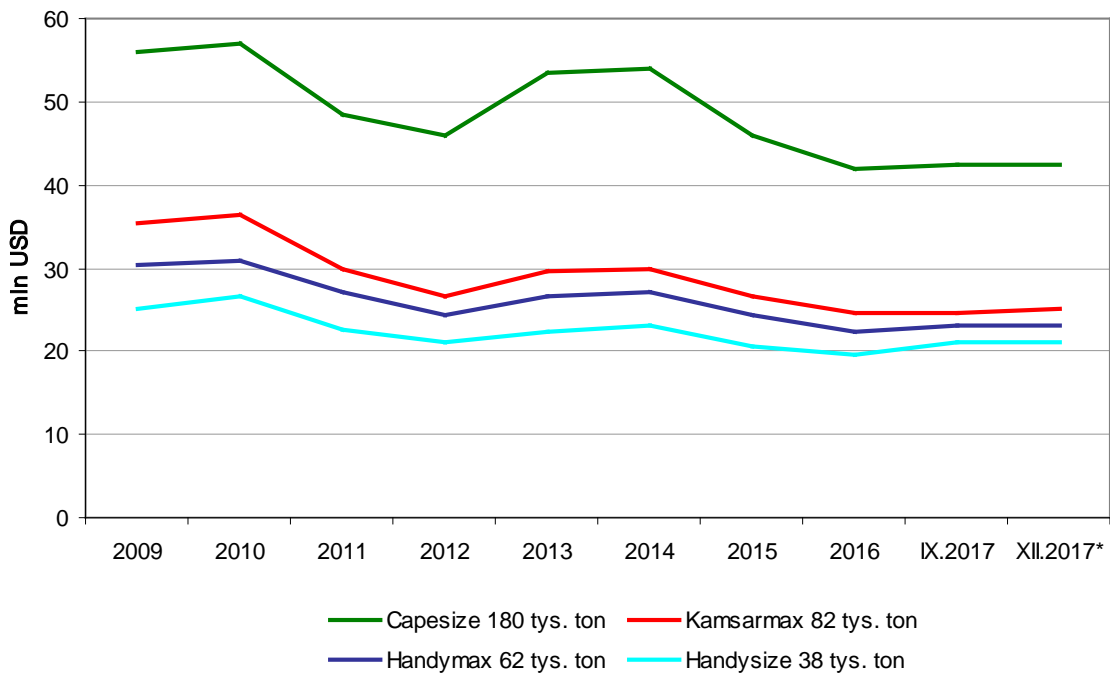


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 16. Ceny nowych gazowców. Stan na koniec odpowiedniego okresu**



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

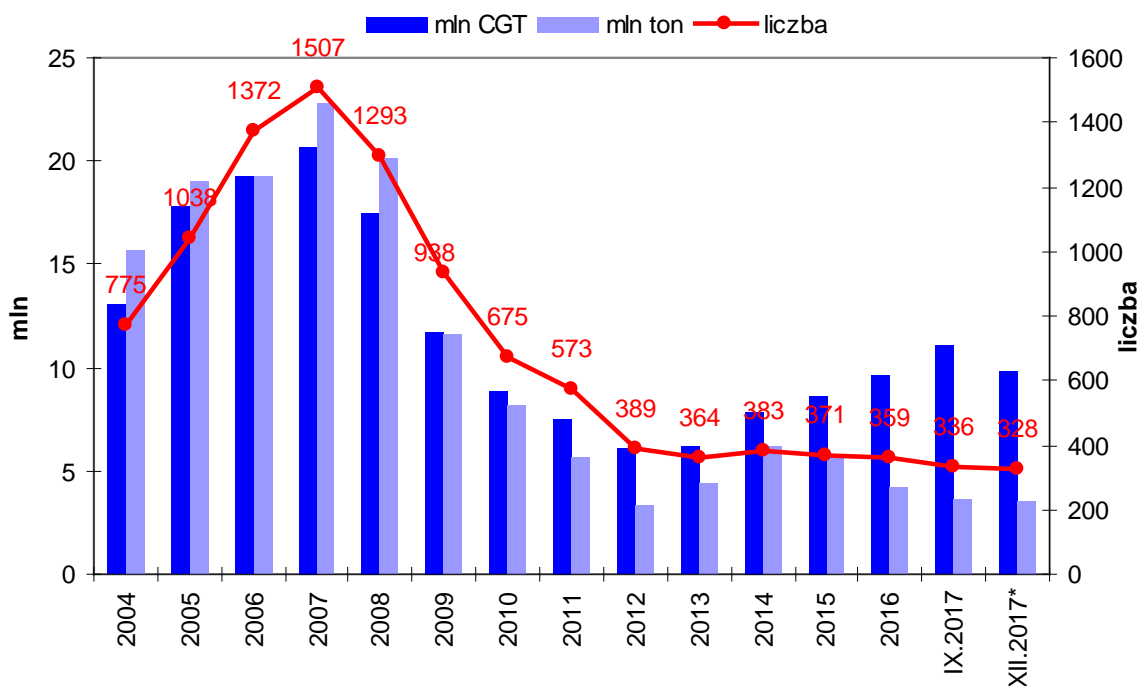
**Rys. 17. Ceny nowych pojazdowców ro-ro. Stan na koniec odpowiedniego okresu**

## Przemysł okrętowy w regionach świata – prognoza na koniec 2017 roku

### Europa

Portfel zamówień stoczni europejskich na koniec września 2017 roku<sup>7</sup> obejmował 336 statków o łącznej nośności 3,7 mln ton, 11,1 mln CGT i wartości 62,7 mld USD. Przewiduje się, że na koniec 2017 roku portfel zamówień stoczni europejskich będzie obejmował 328 statków o łącznej nośności 3,5 mln ton i 9,9 mln CGT. Dla porównania, na koniec grudnia 2016 roku portfel zamówień tych stoczni obejmował 359 statków o łącznej nośności 4,2 mln ton, 9,6 mln CGT i wartości 52,6 mld USD (rys. 18).

Na koniec września 2017 roku największym portfelem zamówień w Europie wg CGT dysponowały Włochy i Niemcy (po 2,7 mln CGT). Również największa była ich wartość – stoczni włoskich 16,0 mld USD i niemieckich 15,0 mld USD (rys. 19). Procentowy udział państw w europejskim portfelu zamówień wg CGT przedstawiono na wykresie (rys. 21).



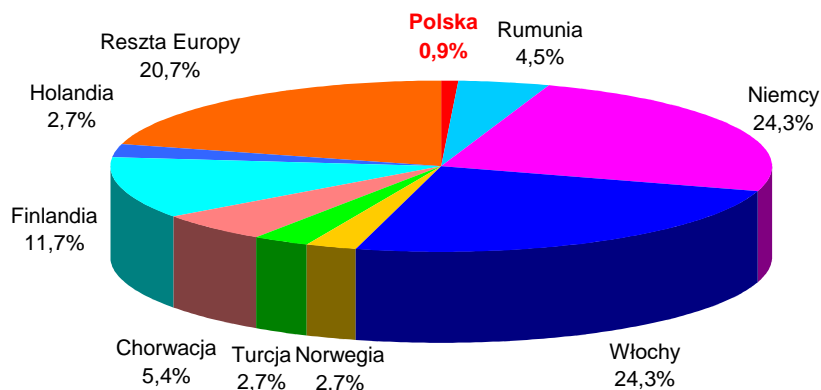
\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 18. Portfel zamówień stoczni europejskich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

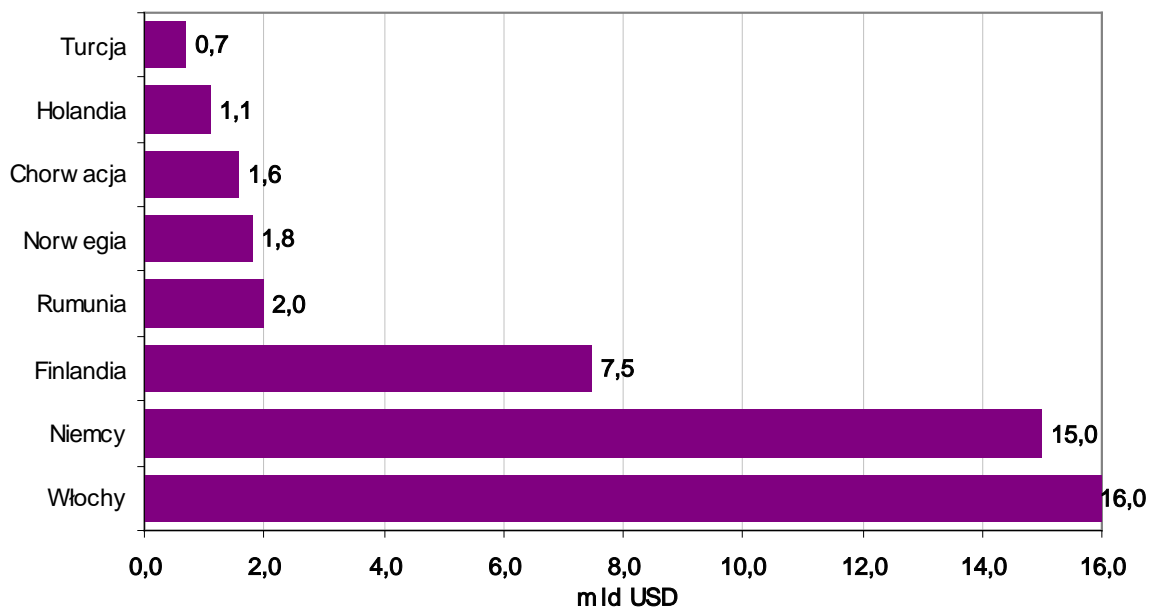
<sup>7</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017



Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 19. Europejski portfel zamówień wg CGT  
Prognoza na koniec 2017 roku**



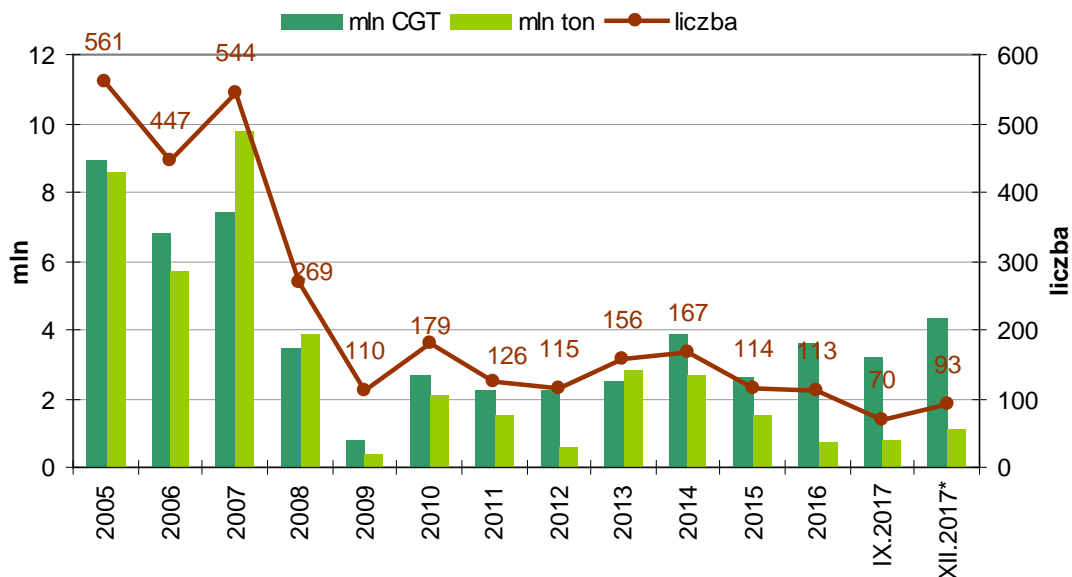
Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys 20. Portfele zamówień o największej wartości w Europie  
Stan na koniec września 2017 roku**

W pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 roku<sup>8</sup> armatorzy zakontraktowali w stoczniach europejskich 70 statków o łącznej nośności 0,8 mln ton, 3,2 mln CGT i wartości 17,6 mld USD (rys. 21). Przewiduje się, że w całym 2017 roku stocznie europejskie zdobędą kontrakty na 93 nowe statki o łącznej nośności 1,1 mln ton i 4,3 mln CGT. To o około 25% mniej (pod względem liczby) niż w 2016 roku, który był już bardzo słabym rokiem pod tym względem. Najwięcej nowych kontraktów zdobyły stocznie norweskie i włoskie (po 9 jednostek).

<sup>8</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017



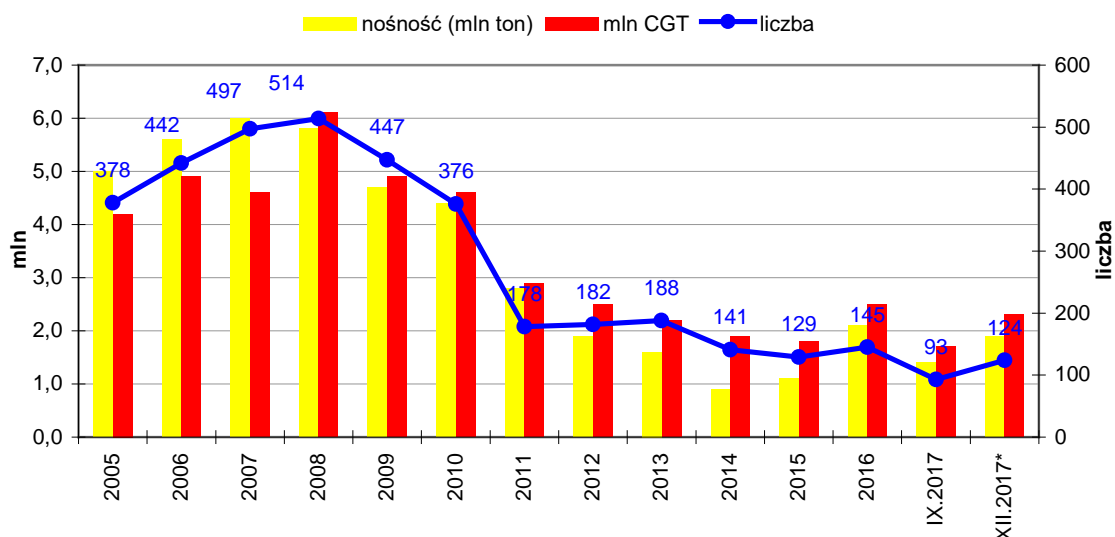
\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 21. Wielkość nowych zamówień stoczni krajów europejskich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 2017 roku<sup>9</sup> w europejskich stocznich zbudowano 93 statki o łącznej nośności 1,4 mln ton, 1,7 mln CGT i wartości 7,5 mld USD (rys. 22). Najwięcej statków w tym czasie zbudowały stocznie holenderskie (18 jednostek). Przewiduje się, że w całym 2017 roku w stocznich europejskich zostaną zbudowane 124 jednostki o łącznej nośności 1,9 mln ton i 2,3 mln CGT.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

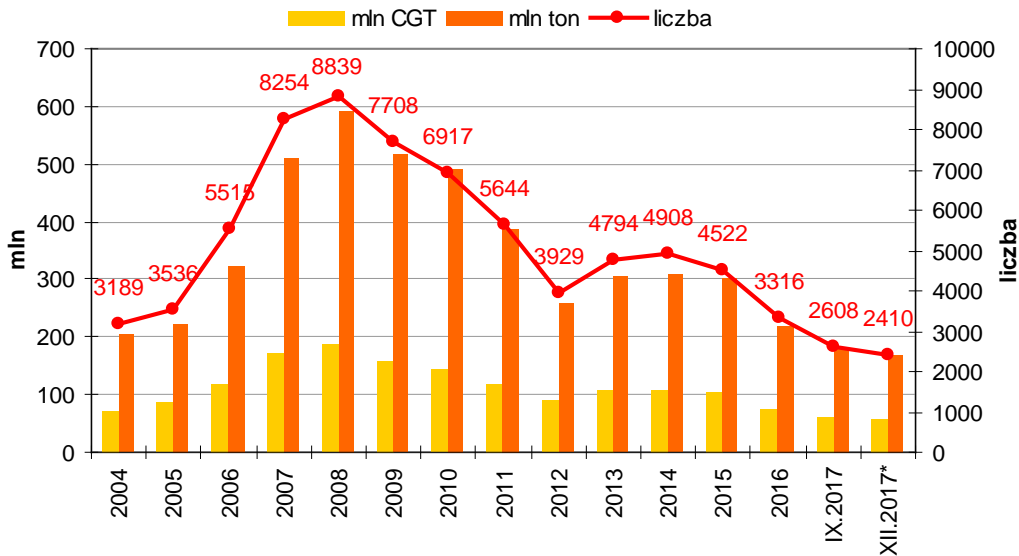
Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 22. Produkcja statków w stocznich europejskich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

<sup>9</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

## Azja

Portfel zamówień stoczni azjatyckich na koniec września 2017 roku<sup>10</sup> obejmował 2608 statków o łącznej nośności 179,9 mln ton, 62,4 mln CGT i wartości 154,6 mld USD. Przewiduje się, że na koniec grudnia 2017 roku w portfelu zamówień stoczni azjatyckich będzie znajdowało się 2410 statków o łącznej nośności 168,9 mln ton i 58,3 mln CGT. Dla porównania, na koniec grudnia 2016 roku portfel zamówień azjatyckich stoczni obejmował 3316 statków o łącznej nośności 218,4 mln ton, 76,7 mln CGT i wartości 185,3 mld USD (rys. 23 i 24).

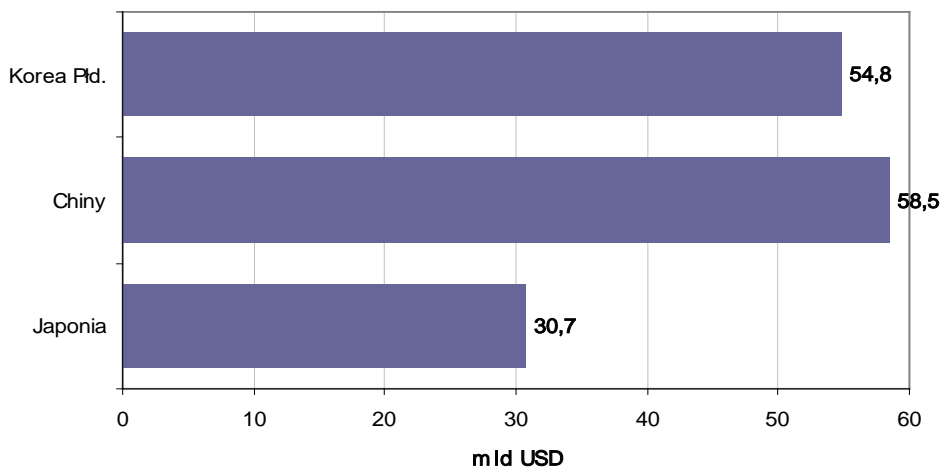


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 23. Portfel zamówień stoczni azjatyckich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**



Opracowano w CTO S.A.

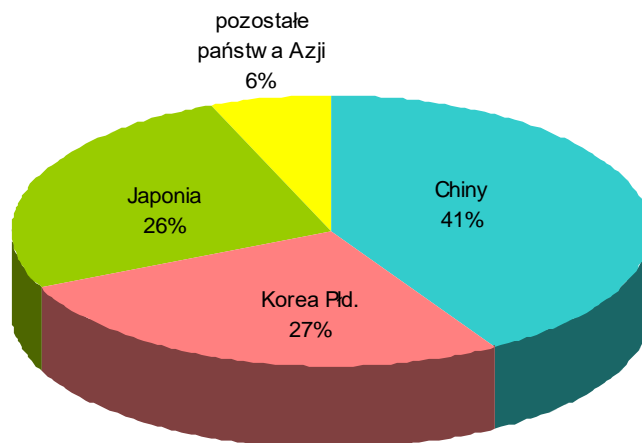
Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys 24. Wartość portfela zamówień stoczni krajów azjatyckich  
Stan na koniec września 2017 roku**

<sup>10</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017



Na koniec września 2017 roku największym portfelem zamówień w Azji według CGT dysponowały Chiny (25,9 mln CGT). Drugie miejsce zajmowała Korea Południowa (16,6 mln CGT), nieznacznie wyprzedzając Japonię (16,1 mln CGT). Prognozę udziału państw w azjatyckim portfelu zamówień na koniec grudnia 2017 roku przedstawiono na rysunku 25.



Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

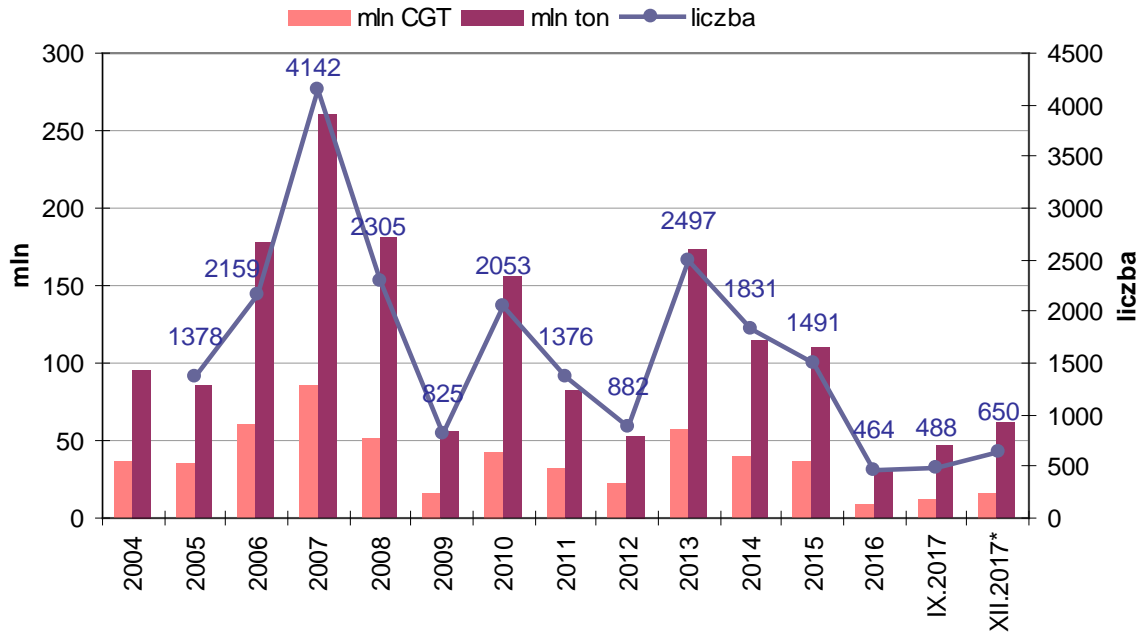
**Rys. 25. Azjatycki portfel zamówień wg CGT  
Prognoza na koniec grudnia 2017 roku**

Od stycznia do września 2017 roku<sup>11</sup> armatorzy zakontraktowali w stocznjach azjatyckich 488 statków o łącznej nośności 46,9 mln ton, 12,5 mln CGT i wartości 26,0 mld USD. Przewiduje się, że w całym 2017 roku w stocznjach azjatyckich zostanie zakontraktowanych 650 statków o łącznej nośności 62,5 mln ton i 16,7 mln CGT. Dla porównania w całym 2016 roku stocznie azjatyckie zdobyły kontrakty na 464 statki o łącznej nośności 30,6 mln ton, 9,0 mln CGT i wartości 17,4 mld USD (rys. 26). Najwięcej kontraktów w pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 roku podpisały stocznie z Chin (na 217 jednostek) oraz Korei Południowej (133 jednostki).

W pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 roku<sup>12</sup> w azjatyckich stocznjach zbudowano 1079 statków o łącznej nośności 79,8 mln ton, 24,9 mln CGT i wartości 53,3 mld USD. Przewiduje się, że w całym 2017 roku zostanie zbudowanych 1439 statków o łącznej nośności 106,4 mln ton i 33,2 CGT. Dla porównania w całym 2016 roku w stocznjach tych zbudowano 1460 statków o łącznej nośności 97,5 mln ton, 31,8 mln CGT i wartości 65,9 mld USD (rys. 27).

<sup>11</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

<sup>12</sup> „World Shipyard Monitor”, October 2017

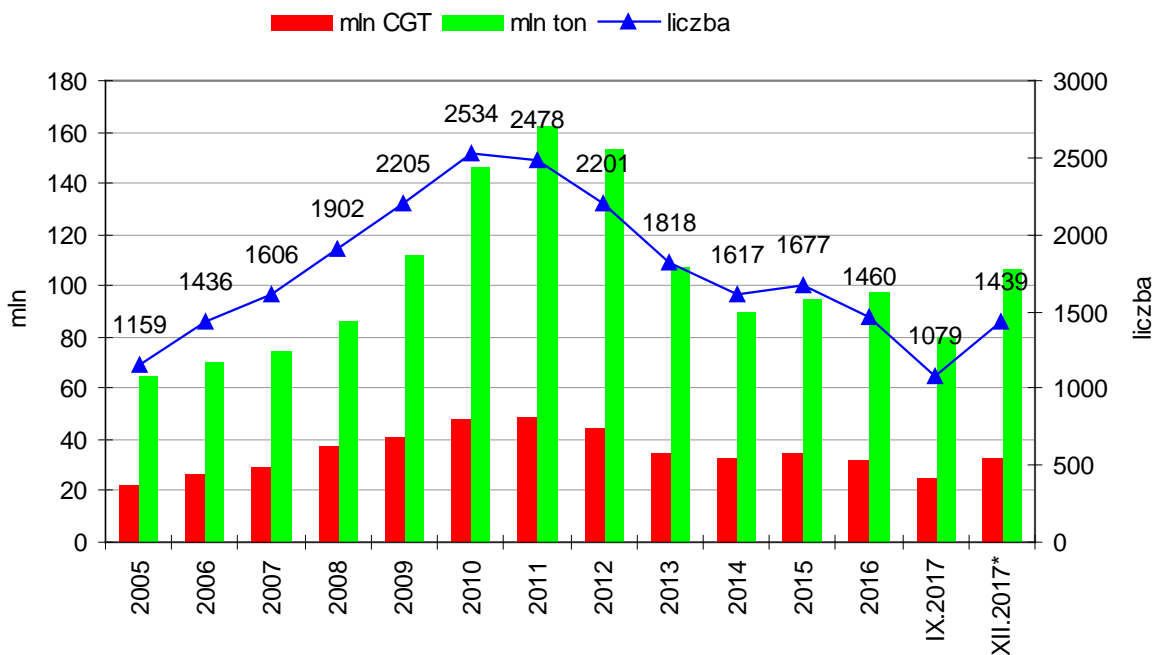


\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 26. Wielkość nowych zamówień stoczni krajów azjatyckich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

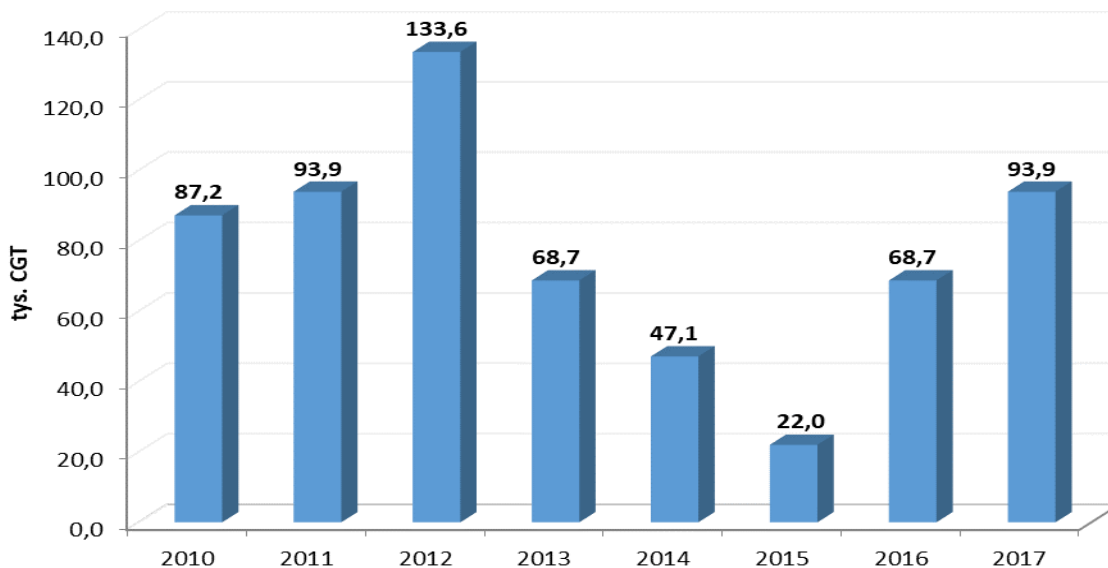
Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 27. Produkcja statków w stoczniach azjatyckich  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

## Działalność polskich stoczní – prognoza na koniec 2017 roku

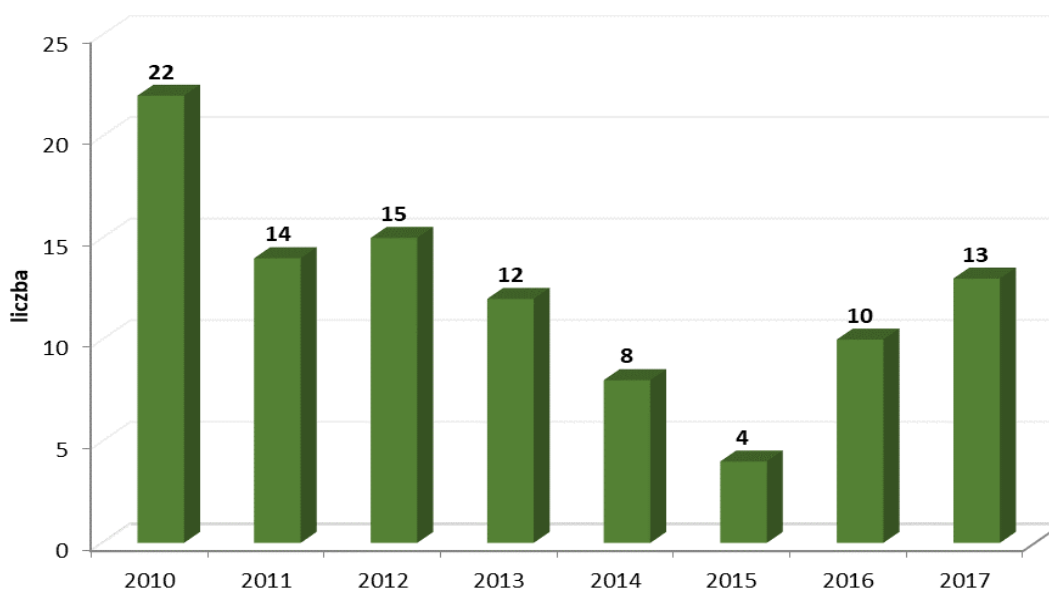
### Produkcja statków

Prognozuje się, że w 2017 roku ankietowane polskie stocznie zbudują 11 statków o łącznej pojemności 57,1 tys. GT i 93,9 tys. CGT (rys. 28 i 29). W tej grupie znajdują się: jeden kontenerowiec, sześć promów, jeden trawler oraz trzy statki nietowarowe. Dla porównania w ciągu 2016 roku zostało zbudowanych 10 statków o łącznej pojemności 45,5 tys. GT i 67,7 tys. CGT.



Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od stoczní

**Rys. 28. Produkcja statków w polskich stoczních (wg CGT) w danym okresie**

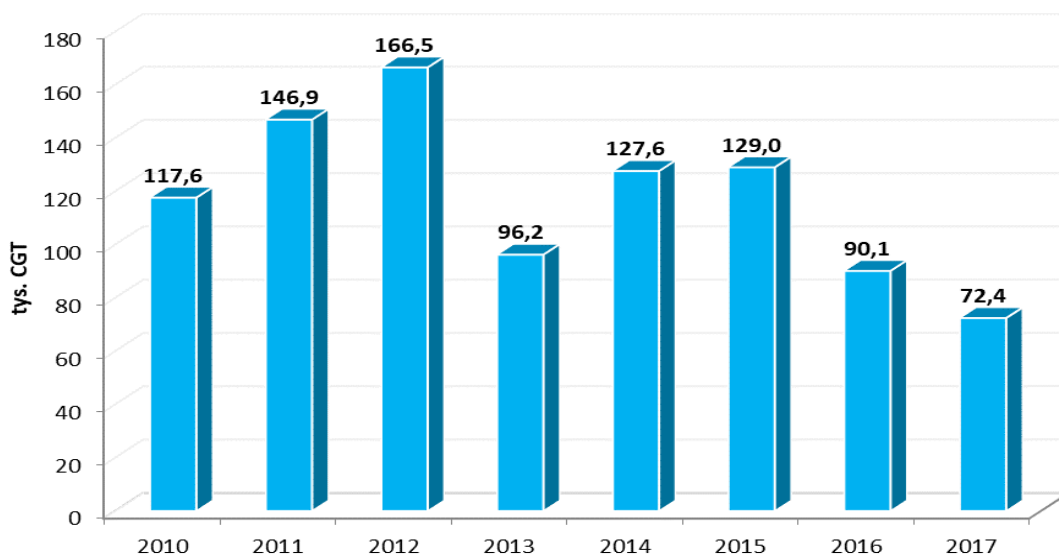


Opracowanie: CTO S.A. na podstawie informacji zebranych od stoczní

**Rys. 29. Produkcja statków w polskich stoczních (wg liczby) w danym okresie**

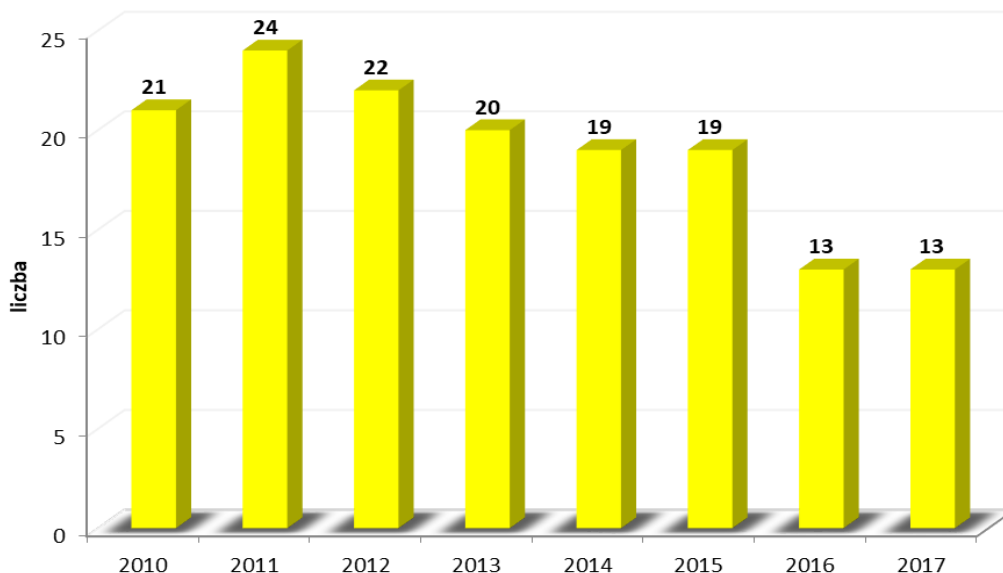
## Portfel zamówień

Prognozuje się, że na koniec 2017 roku ankietowane polskie stocznie będą dysponowały zamówieniami na 13 statków o łącznej pojemności 57,4 tys. GT oraz 72,4 tys. CGT (rys. 30 i 31). Osiem jednostek zostanie przekazanych na eksport. W stosunku do danych na koniec 2016 roku wielkość pod względem liczby statków jest na tym samym poziomie, natomiast nastąpił wzrost pod względem łącznej pojemności – o 9,4 tys. GT oraz spadek o 17,7 tys. pod względem pojemności CGT.



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

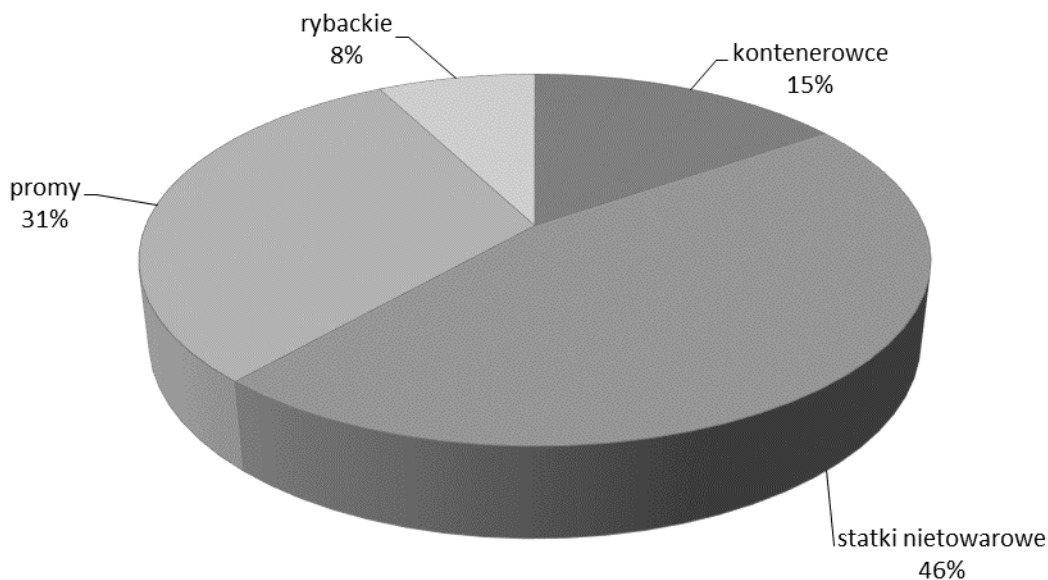
**Rys. 30. Portfel zamówień polskich stoczni (wg CGT).  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**



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

**Rys. 31. Portfel zamówień polskich stoczni na nowe statki (wg liczby).  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

W portfelu zamówień znaczące miejsce zajmują "inne statki nietowarowe" - 6 jednostek (w tym lodołamacze rzeczne oraz jednostki offshorowe) oraz promy - 4 statki (rys. 32). Stocznie posiadają także kontrakty na arktyczne kontenerowce oraz statek rybacki.



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

**Rys. 32. Struktura portfela zamówień polskich stoczni wg liczby statków.  
Prognoza na 31.12.2017 roku**

### Nowe zamówienia

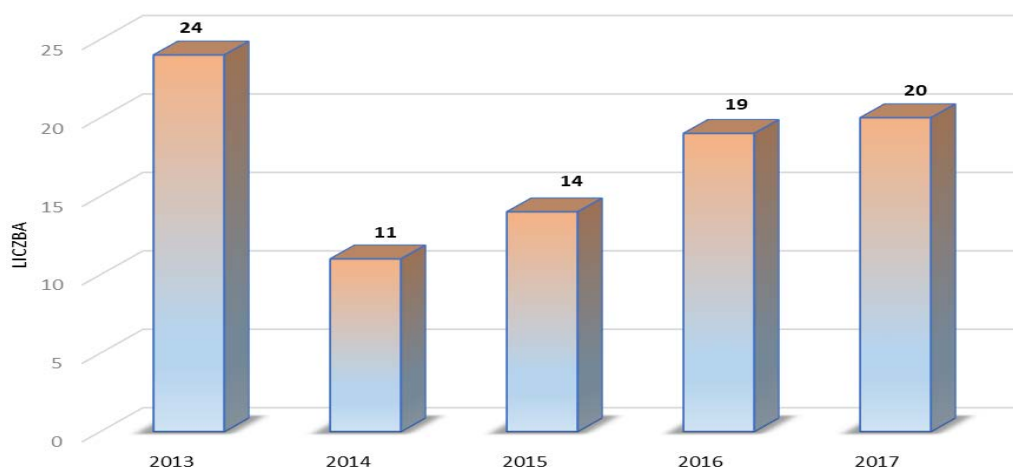
W drugim półroczu 2017 podpisano kontrakt na budowę czterech lodołamaczy rzecznych dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. brytyjskiego. Statki zostaną przekazane armatorowi w latach 2019 – 2021. W pierwszym półroczu 2017 roku podpisano jeden kontrakt na budowę promu pasażersko-samochodowego dla krajowego armatora – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej o pojemności 37 tys. GT i 35 tys. CGT.

Dla porównania w ciągu 2016 roku zostały podpisane trzy nowe kontrakty.

### Portfel zamówień i produkcja kadłubów

Polskie stocznie od wielu lat specjalizują się w budowie kadłubów całkowicie lub częściowo wyposażonych. Jedna ze stoczni realizuje także budowę jednostki „pod klucz” dla drugiej zagranicznej stoczni (Myklebust Verft AS w Norwegii). Kadłuby wykonywane są m.in. na zamówienie stoczni norweskich (np. Kleven Verft, Ulstein Group) oraz francuskich (np. Chantiers Piriou), czy duńskich (np. Karsten's Shipyard A/S). Prognozuje się, że w ciągu 2017 roku, zleceniodawcom zostanie przekazanych 15 kadłubów – jedenaście rybackich, trzy dla jednostek rzecznych oraz jeden dla jednostki nietowarowej (offshore).

Prognozuje się, że na koniec 2017 roku ankietowane polskie stocznie będą dysponowały zamówieniami na 20 kadłubów - dla jednostek rybackich, promów i jednostki wielozadaniowej (rys. 33).



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

**Rys. 33. Portfel zamówień polskich stoczni na kadłuby (wg liczby).  
Stan na koniec odpowiedniego okresu**

## Remonty statków

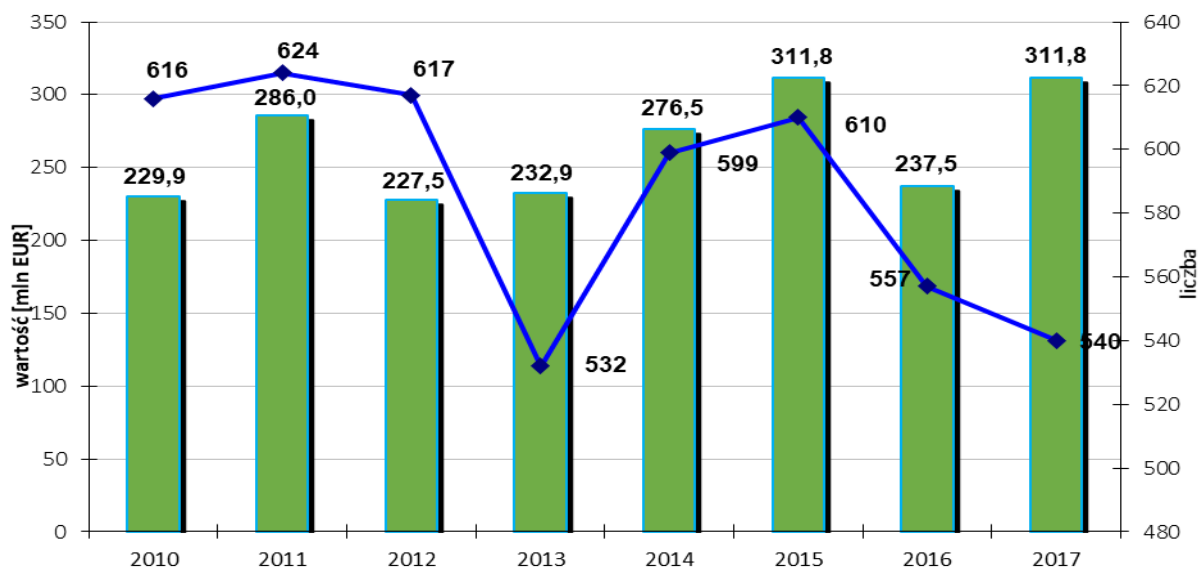
Według ankietowanych polskich stoczni rok 2017 powinien zamknąć się w liczbie 540 wyremontowanych jednostek o łącznym tonażu ponad 4,9 mln ton i wartości 311,8 mln EUR, z czego, pod względem liczby, 82,5% to remonty eksportowe. Główne prace, jakie przeprowadza się na statkach to: przegląd armatury zaburtowej, wymiana uszczelnień, mycie kadłubów i nadbudówek, piaskowanie oraz malowanie, przeróbki systemu olejowego, wymiana skorodowanych włazów, remonty pędników.

Prognozuje się, że na koniec 2017 roku, portfel zamówień remontów statków powinien zawierać 99 statków o łącznym tonażu 987,6 tys. ton i wartości 211,6 mln EUR, z czego, pod względem liczby, blisko 85% stanowią remonty eksportowe.

W stosunku do prognoz na koniec 2016 roku nastąpił spadek liczby wykonanych remontów o 17, ale wzrosła ich wartość wykonania - o 74,3 mln EUR. Odnotowano także wzrost liczby statków w portfelu remontów o 13 jednostek, a wartość prac remontowych jest wyższa o 97,3 mln EUR.

Poniższy rysunek przedstawia trend zmian w ilości i wartości remontów wykonanych w ciągu ostatnich siedmiu lat (rys. 34).

Na koniec grudnia 2016 roku, portfel zamówień remontów statków powinien zawierać 86 statków o łącznym tonażu ponad 1,1 mln BRT i wartości 114,3 mln EUR, z czego, pod względem liczby, 94% stanowią remonty eksportowe.



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

**Rys. 34. Remonty statków w polskich stoczni (wg liczby i wartości).  
Stan na koniec odpowiedniego roku**

Polskie stocznie zajmują się remontami oraz przebudowami jednostek takich jak: kontenerowce, zbiornikowce, masowce, chemikaliowce, chłodniowce, promy.

### Produkcja jachtów i małych jachtów motorowych

Ścisłą czołówkę producentów luksusowych jachtów oraz małych jachtów motorowych w Polsce stanowią: Delphia Yachts KOT (Olecko), Sunreef Yachts (Gdańsk), Balt-Yacht (Żarnowo k/Augustowa), Ostróda Yacht (Ostróda), Galeon (Straszyn), Mazurskie Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Budowlane J.W. Ślepsk (Augustów). Ich udział w polskim rynku wynosi 70%.

Poniższe tabele (nr 7 - 10) zostały opracowane na podstawie danych uzyskanych z pierwszych czterech stoczni oraz Stoczni Ustka, która także prowadzi produkcję łodzi motorowych.

**Tabela 7**

#### Portfel zamówień jachtów wg prognozy na 31.12.2017 r.

liczba	Harmonogram dostaw			Minimalna długość jednostki [m]	Maksymalna długość jednostki [m]	Liczba jednostek na eksport
	I półrocze 2018	II półrocze 2018	I półrocze 2019			
236	149	39	47	5,0	24,0	185

**Tabela 8**

**Produkcja jachtów wg prognozy na 31.12.2017 r.**

liczba	Minimalna długość jednostki [m]	Maksymalna długość jednostki [m]	Liczba jednostek na eksport
366	5,0	26	215

**Tabela 9**

**Portfel zamówień małych jachtów motorowych wg prognozy na 31.12.2017 r.**

liczba	Harmonogram dostaw			Minimalna długość jednostki [m]	Maksymalna długość jednostki [m]	Liczba jednostek na eksport
	I półrocze 2018	II półrocze 2018	I półrocze 2019			
4 336	2 912	677	747	4,5	20,0	2 183

**Tabela 10**

**Produkcja małych jachtów motorowych wg prognozy na 31.12.2017 r.**

liczba	Minimalna długość jednostki [m]	Maksymalna długość jednostki [m]	Liczba jednostek na eksport
5 257	4,7	20,0	3 752

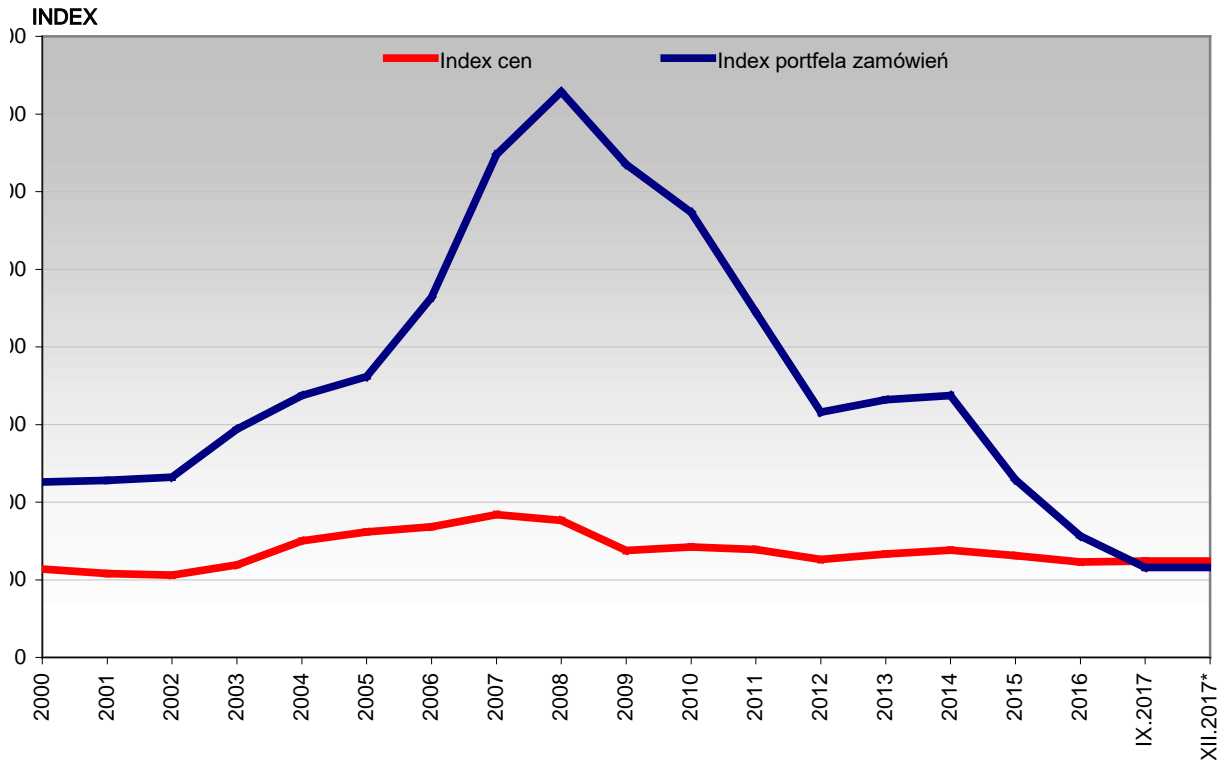
W stosunku do prognozy za 2016 rok, produkcja jachtów powinna wzrosnąć o około 3,4%, natomiast produkcja małych jachtów motorowych spadnie o 23,5%.

Przemysł jachtowy w Polsce przeznaczają blisko 75% całej produkcji na eksport. Główne rynki zbytu w analizowanym okresie to: Polska, USA, Francja, Niemcy, Norwegia, Holandia, Wielka Brytania, Szwecja, Chiny. Atutem polskich przedsiębiorstw nadal są niższe koszty produkcji, wysoka wydajność i znakomita jakość budowanych łodzi, a przede wszystkim personalizacja zamówień (dowolny układ i wyposażenie wnętrza).



## Podsumowanie i wnioski

Światowy rynek stoczniowy w 2017 roku nadal był w kryzysie. Portfel zamówień na nowe statki osiągnął historyczne minimalne wartości, a liczba nowych zamówień nadal jest bardzo niska, choć wyższa niż w roku 2016 (rys. 35). Ceny na nowe statki pozostawały na podobnym poziomie jak rok wcześniej.



\* prognoza

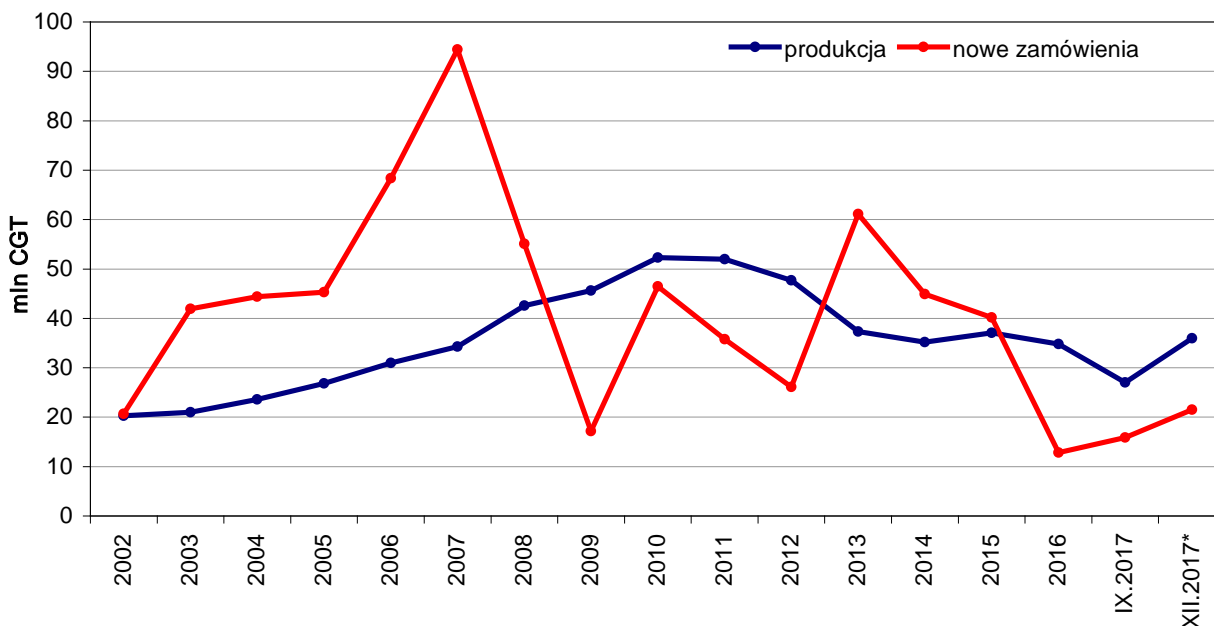
Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

**Rys. 35. Zmiany cen i światowego portfela zamówień na statki towarowe w latach 2000-2017. Stan na koniec odpowiedniego okresu**

Najślabszym punktem światowego rynku okrętowego w 2017 roku jest bardzo niska liczba kontraktów na nowe statki (rys. 36), co w konsekwencji doprowadziło do zmniejszenia światowego portfela zamówień w stosunku do 2016 roku o około 22% pod względem nośności, a pod względem liczby o około 25%.

Jedynym pozytywnym aspektem tej trudnej sytuacji na światowym rynku okrętowym, a w szczególności zmniejszania się światowego portfela zamówień, jest zwiększenie w nim udziału (pod względem CGT) stoczni europejskich z 10,9% na koniec 2016 roku do 14,0% na koniec 2017 roku.



\* prognoza

Opracowano w CTO S.A.

Źródło: „World Shipyard Monitor”, October 2017

### Rys. 36. Wielkość światowej produkcji statków i nowych zamówień

W 2017 roku wycofano z eksploatacji i oddano do recyklingu o około 13% mniej jednostek (pod względem liczby) niż w 2016 roku i o 19% mniejszej łącznej nośności. O ponad rok wzrósł średni wiek złomowanych jednostek.

Najważniejszą kwestią, powtarzaną przez wszystkich obserwatorów polskiego rynku okrętowego, jest to, że polskie stocznie poszukują i umiejętnie wykorzystują nisze na rynku budowy statków. Stocznie dynamicznie rozwinęły się głównie dzięki boomowi na jednostki obsługujące rynek offshore oraz zaczęły wykorzystywać szanse, jakie dawało zainteresowanie armatorów napędem LNG. Np. Stocznia Remontowa Shipbuilding wyspecjalizowała się w produkcji jednostek wyposażonych w napęd LNG. W rezultacie tych ekonomicznych decyzji polski przemysł może plasować się na drugiej pozycji w Europie pod względem zastosowania technologii LNG do napędu statków (nowoczesne promy pasażerskie), zaraz obok takich graczy, jak innowacyjne norweskie stocznie. Również inne stocznie polskie wykorzystują dobrą koniunkturę na rynku promów. Stocznia CRIST S.A. współpracuje z francuską stoczną STX-France przy wykonywaniu bloków dla dużego wycieczkowca, a także posiada w portfolio zamówień ro-paxa dla Islandzkiego Urzędu Transportu Drogowego. MSR Gryfia S.A. zbuduje ro-paxa dla krajowego armatora – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Dziś promy ro-pax czy typowe wycieczkowce stanowią główny produkt europejskich stoczní. Stocznie polskie powinny podążać dalej w tym kierunku. Powinny poszukiwać swojego miejsca na rynku budując niestandardowe jednostki, jak np. jack-up, które są specjalistycznymi konstrukcjami zaprojektowanymi do wykonywania określonych prac na morzu.

Należy również czuwać w przypadku rynku offshore, ponieważ eksperci SEA Europe oceniają, że rynek offshore oil&gas prawdopodobnie po roku 2018 ponownie będzie się rozwijał, co oznacza to, że produkowane w Polsce jednostki staną się znów potrzebne.

Rozwiązaniem „na dzisiaj” jest posiłkowanie się produkcją kadłubów o różnym stopniu wyposażenia. Jest to rozwiązanie alternatywne w stosunku do kontraktów na budowę nowych w pełni wyposażonych jednostek.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12									
Jednostki sprawozdawcze: 1. Remontowa Shipbuilding S.A., Gdańsk 2. CRIST S.A., Gdynia 3. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin			<b>MG/NZ</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o nowych zamówieniach</b> na statki pozyskanych w okresie <b>1 stycznia - 31 grudnia 2017 r.</b> <b><u>Prognoza</u></b>				Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk		
TYP (GT 100 i więcej)	Ogółem <sup>(4) (5)</sup>			W tym statki na eksport <sup>(6)</sup>			Zamówienia anulowane <sup>(7)</sup>		
	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)									
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)									
3. Produktowce i chemikaliowce									
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)									
5. Masowce kombinowane									
6. Drobnicowce									
7. Chłodniowce									
8. Kontenerowce i szybkie liniowce									
9. Statki ro-ro									
10. Samochodowce									
11. Gazowce LPG (3)									
12. Gazowce LNG (3)									
13. Promy	1	37000	35031						
14. Statki pasażerskie									
15. Statki rybackie									
16. Inne statki nietowarowe	4*	bd	bd						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>5</b>	<b>37000</b>	<b>35031</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Lodołamacze rzeczne dla RZGW w Gdańsku

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12									
Jednostki sprawozdawcze: 1. Remontowa Shipbuilding S.A., Gdańsk 2. CRIST S.A., Gdynia 3. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin			<b>MG/NZ/D</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o nowych zamówieniach</b> na statki pozyskanych w okresie <b>1 stycznia - 31 grudnia 2017 r.</b> <b><u>Prognoza</u></b>				Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk		
TYP (GT 100 i więcej)	Harmonogram dostaw statków z nowych zamówień <sup>(4)</sup>								
	2017			2018			2019		
	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)									
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)									
3. Produktowce i chemikaliowce									
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)									
5. Masowce kombinowane									
6. Drobnicowce									
7. Chłodniowce									
8. Kontenerowce i szybkie liniowce									
9. Statki ro-ro									
10. Samochodowce									
11. Gazowce LPG (3)									
12. Gazowce LNG (3)									
13. Promy							1	37000	35031
14. Statki pasażerskie									
15. Statki rybackie									
16. Inne statki nietowarowe									
<b>OGÓŁEM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>37000</b>	<b>35031</b>

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12						
Jednostki sprawozdawcze: 1. Remontowa Shipbuilding S.A., Gdańsk 2. CRIST S.A., Gdynia 3. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin		<b>MG/PZ Sprawozdanie dot. portfela zamówień na statki według <u>Prognozy</u> na dzień 31 grudnia 2017 r.</b>			Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk	
TYP (GT 100 i więcej)	Ogółem <sup>(4)</sup>			w tym statki na eksport <sup>(5)</sup>		
	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)						
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)						
3. Produktowce i chemikaliowce						
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)						
5. Masowce kombinowane						
6. Drobnicowce						
7. Chłodniowce						
8. Kontenerowce i szybkie liniowce	2	6 274	9 066	2	6 274	9 066
9. Statki ro-ro						
10. Samochodowce						
11. Gazowce LPG (3)						
12. Gazowce LNG (3)						
13. Promy	4	41 500	45 757	3	4 500	10 726
14. Statki pasażerskie						
15. Statki rybackie	1	bd	bd	1	bd	bd
16. Inne statki nie towarowe	6*	9 600	17 626	2	9 600	17 626
<b>OGÓŁEM</b>	<b>13</b>	<b>57 374</b>	<b>72 449</b>	<b>8</b>	<b>20 374</b>	<b>37 418</b>

\* w tym łodołamacze rzeczne dla RZGW w Gdańsku bez danych GT i CGT.

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12									
Jednostki sprawozdawcze: 1. Remontowa Shipbuilding S.A., Gdańsk 2. CRIST S.A., Gdynia 3. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin			<b>MG/PZ/D Sprawozdanie dot. portfela zamówień na statki według <u>Prognozy</u> na dzień 31 grudnia 2017 r.</b>				Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk		
TYP (GT 100 i więcej)	Harmonogram dostaw statków z portfela zamówień <sup>(4)</sup>								
	2018			2019			2020		
	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)									
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)									
3. Produktowce i chemikaliowce									
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)									
5. Masowce kombinowane									
6. Drobnicowce									
7. Chłodniowce									
8. Kontenerowce i szybkie liniowce	2	6 274	9 066						
9. Statki ro-ro									
10. Samochodowce									
11. Gazowce LPG (3)									
12. Gazowce LNG (3)									
13. Promy	3	4 500	10 726				1	37 000	35 031
14. Statki pasażerskie									
15. Statki rybackie	1	bd	bd						
16. Inne statki nietowarowe	2	9 600	17 626	2*	bd	bd	2*	bd	bd
<b>OGÓŁEM</b>	<b>8</b>	<b>20 374</b>	<b>37 418</b>	<b>2</b>	<b>bd</b>	<b>bd</b>	<b>3</b>	<b>37 000</b>	<b>35 031</b>

\* *Lodolamacze rzeczne dla RZGW w Gdańsku bez danych GT i CGT.*

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12			
1. Remontowa Shipbuilding S.A., Gdańsk 2. CRIST S.A., Gdynia 3. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 4. Stocznia GDAŃSK S.A., Gdańsk	<b>MG/SZ Sprawozdanie dot. ilości (i tonażu) wybudowanych statków w okresie 1 stycznia - 31 grudnia 2017 r. <u>Prognoza</u></b>		Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
TYP (GT 100 i więcej)	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)			
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)			
3. Produktowce i chemikaliowce			
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)			
5. Masowce kombinowane			
6. Drobnicowce			
7. Chłodniowce			
8. Kontenerowce i szybkie liniowce	1	10 537	10 332
9. Statki ro-ro			
10. Samochodowce			
11. Gazowce LPG (3)			
12. Gazowce LNG (3)			
13. Promy	6	37 409	57 735
14. Statki pasażerskie			
15. Statki rybackie	1	4 590	9 552
16. Inne statki nietowarowe	3	4 600	16 301
<b>OGÓŁEM</b>	<b>11</b>	<b>57 136</b>	<b>93 920</b>

Sprawozdanie sporządziła: *Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220*



**Notes to Table I: New Orders:**

- (1) Inclusive of tankers with double bottoms or sides.
- (2) Ships fulfilling IMO requirements for double hulled tankers.
- (3) Volume in cubic meters: LPG: ....., LNG:.....
- (4) Replacement orders registered during the reporting period should be included in all the columns concerning new orders.
- (5) Orders for delivery after 2020 should be included in the column „TOTAL”.
- (6) To be delivered to foreign countries/flags.
- (7) Cancellations registered during the reporting period.

**Notes to Table II: State of the Orderbook:**

- (1) Inclusive of tankers with double bottoms or sides.
- (2) Ships fulfilling IMO requirements for double hulled tankers.
- (3) Volume in cubic meters: LPG: ....., LNG:.....
- (4) Orders for delivery after 2020 should be included in the column „TOTAL”.
- (5) To be delivered to foreign countries/flags.

**Notes to Table III: Ships Completed:**

- (1) Inclusive of tankers with double bottoms or sides.
- (2) Ships fulfilling IMO requirements for double hulled tankers.
- (3) Volume in cubic meters: LPG: ....., LNG:.....

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12						
Jednostki sprawozdawcze: 1. Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., Gdańsk 2. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia* 3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A. w upadłości likwidacyjnej, Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYPFA S.A., Szczecin* 5. ALKOR Sp. z o.o., Gdańsk		<b>MG/PZR</b> <b>Sprawozdanie dot. portfela zamówień na remonty statków (w tym eksport) według prognozy na dzień 31 grudnia 2017 r.</b>			Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk	
	<b>Ogółem</b>			<b>w tym eksport</b>		
	Liczba remontów	Tonaż	Wartość tys. EUR	Liczba remontów	Tonaż	Wartość tys. EUR
<b>OGÓŁEM</b>	99	987 698	211 591,9	84	984 773	90 393,0

\* Stocznia nie podała tonażu

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12						
Jednostki sprawozdawcze: 1. Gdańska Stocznia REMONTOWA S.A., Gdańsk 2. Stocznia Remontowa NAUTA S.A., Gdynia 3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A. w upadłości likwidacyjnej, Gdynia 4. Morska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A., Szczecin* 5. ALKOR Sp. z o.o., Gdańsk		<b>MG/RS</b> <b>Sprawozdanie dot. ilości</b> <b>(tonażu i wartości)</b> <b>wyremontowanych statków</b> <b>w okresie</b> <b>1 stycznia - 31 grudnia 2017 r.</b> <b><u>Prognoza</u></b>			Opracowanie: Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk	
	Ogółem			w tym eksport		
	Liczba remontów	Tonaż	Wartość tys. EUR	Liczba remontów	Tonaż	Wartość tys. EUR
<b>OGÓŁEM</b>	540	4 873 763	311 762,8	446	4 611 590	278 873,2

\* Stocznia nie podała tonażu

Sprawozdanie sporządziła: **Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12			
Jednostki sprawozdawcze: 1. CRIST S.A., Gdynia 2. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J.Piłsudskiego, Gdańsk 3. Marine Projects LTD. Sp. z o.o., Gdańsk 4. Partner Stocznia Sp. z o.o., Police 5. Stocznia Remontowa NAUTA, Gdynia	<b>MG/NZ</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o nowych zamówieniach</b> za okres <b>od 1 stycznia 2017</b> <b>do 31 grudnia 2017</b> <b><u>Prognoza</u></b>		Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
TYP	Ogółem	w tym na eksport	Zamówienia anulowane
	liczba		
6. Drobnicowce *	1	1	
13. Promy	2	2	---
15. Statki rybackie	10	10	---
<b>OGÓŁEM</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>---</b>
* Kadłub do jednostki wielozadaniowej			

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12			
Jednostki sprawozdawcze: 1. CRIST S.A., Gdynia 2. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego, Gdańsk 3. Marine Projects LTD. Sp. z o.o., Gdańsk 4. Partner Stocznia Sp. z o.o., Police 5. Stocznia Remontowa NAUTA, Gdynia	<b>MG/NZ/D</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o nowych zamówieniach</b>		Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
	za okres <b>od 1 stycznia 2017</b> <b>do 31 grudnia 2017</b> <b><u>Prognoza</u></b>		
<b>TYP</b>	<b>Harmonogram dostaw z nowych zamówień</b>		
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>liczba</b>		
6. Drobnicowce *	1	---	
13. Promy	1	1	---
15. Statki rybackie	10	---	---
<b>OGÓŁEM</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>---</b>
* Kadłub do jednostki wielozadaniowej			

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12		
Jednostki sprawozdawcze: 1. CRIST S.A., Gdynia 2. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J.Piłsudskiego, Gdańsk 3. Marine Projects LTD. Sp. z o.o., Gdańsk 4. Partner Stocznia Sp. z o.o., Police 5. Stocznia Remontowa NAUTA, Gdynia	<b>MG/PZ</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o portfelu zamówień</b>	Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
	<b>Prognoza</b> na <b>31 grudnia 2017</b>	
<b>TYP</b>	<b>Ogółem</b>	<b>w tym na eksport</b>
	<b>liczba</b>	
6. Drobnicowce *	1	1
13. Promy	2	2
15. Statki rybackie	17	17
<b>OGÓŁEM</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
* Kadłub do jednostki wielozadaniowej		

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12			
Jednostki sprawozdawcze: 1. CRIST S.A., Gdynia 2. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego, Gdańsk 3. Marine Projects LTD. Sp. z o.o., Gdańsk 4. Partner Stocznia Sp. z o.o., Police 5. Stocznia Remontowa NAUTA, Gdynia	<b>MG/PZ/D</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>o portfelu zamówień</b>		Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
	<b>Prognoza</b> na <b>31 grudnia 2017</b>		
TYP	Harmonogram dostaw z portfela zamówień		
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>liczba</b>		
6. Drobnicowce *	1	---	---
13. Promy	1	1	---
15. Statki rybackie	17	---	---
<b>OGÓŁEM</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>---</b>
* Kadłub do jednostki wielozadaniowej			

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12		
Jednostki sprawozdawcze: 1. CRIST S.A., Gdynia 2. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J.Piłsudskiego, Gdańsk 3. Marine Projects LTD. Sp. z o.o., Gdańsk 4. Partner Stocznia Sp. z o.o., Police 5. Stocznia Remontowa NAUTA, Gdynia	<b>MG/SZ</b> <b>Sprawozdanie</b> <b>z budowy</b>	Centrum Techniki Okrętowej S.A. ul. Szczecińska 65 80-392 Gdańsk
	za okres <b>od 1 stycznia 2017</b> <b>do 31 grudnia 2017</b> <b><u>Prognoza</u></b>	
<b>TYP</b>	<b>liczba</b>	
6. Drobnicowce *	3	
15. Statki rybackie	11	
16. Inne statki nie towarowe	1	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>15</b>	
* Kadłuby do statków rzecznych: tankowca, cementowca, masowca		

Sprawozdanie sporządziła:

**Katarzyna Wasiniewska-Krupa, tel. (58) 51 16 220**