

Czy możliwe jest odbudowanie dużych stoczni?

CZY POZOSTANĄ JEDYNIEM SYMBOLEM PRZEMIAN SPOŁECZNYCH?

Andrzej Buczkowski
Gdynia, 20.06.2023 r.

Przemysł stoczniowy na świecie

- **Rok 2021** był znakomity dla przemysłu stoczniowego z zamówieniami na około **140 mln dwt (2000 statków)** w nowych budowach, co było drugim najwyższym wolumenem zamówień w okresie ostatnich 10 lat.
- **W nieco mniejszym zakresie w roku 2022 kontynuowano ten pozytywny trend** roku poprzedniego, z zamówieniami na około **89 mln dwt (1447 statków)**, co było nieco powyżej realizowanych dostaw statków (78,5 mln dwt).
- **Ostatnie 2 lata pozwoliły jednakże stoczniom na wypełnienie portfeli zamówień do roku 2025**, zapełniając **trzy letnie programy** budowy statków, powyżej których zarówno armatorzy jak i stoczniowcy nie czują się dość komfortowo aby podejmować zobowiązania.
- Jak zatem prezentuje się przemysł stoczniowy w liczbach?

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

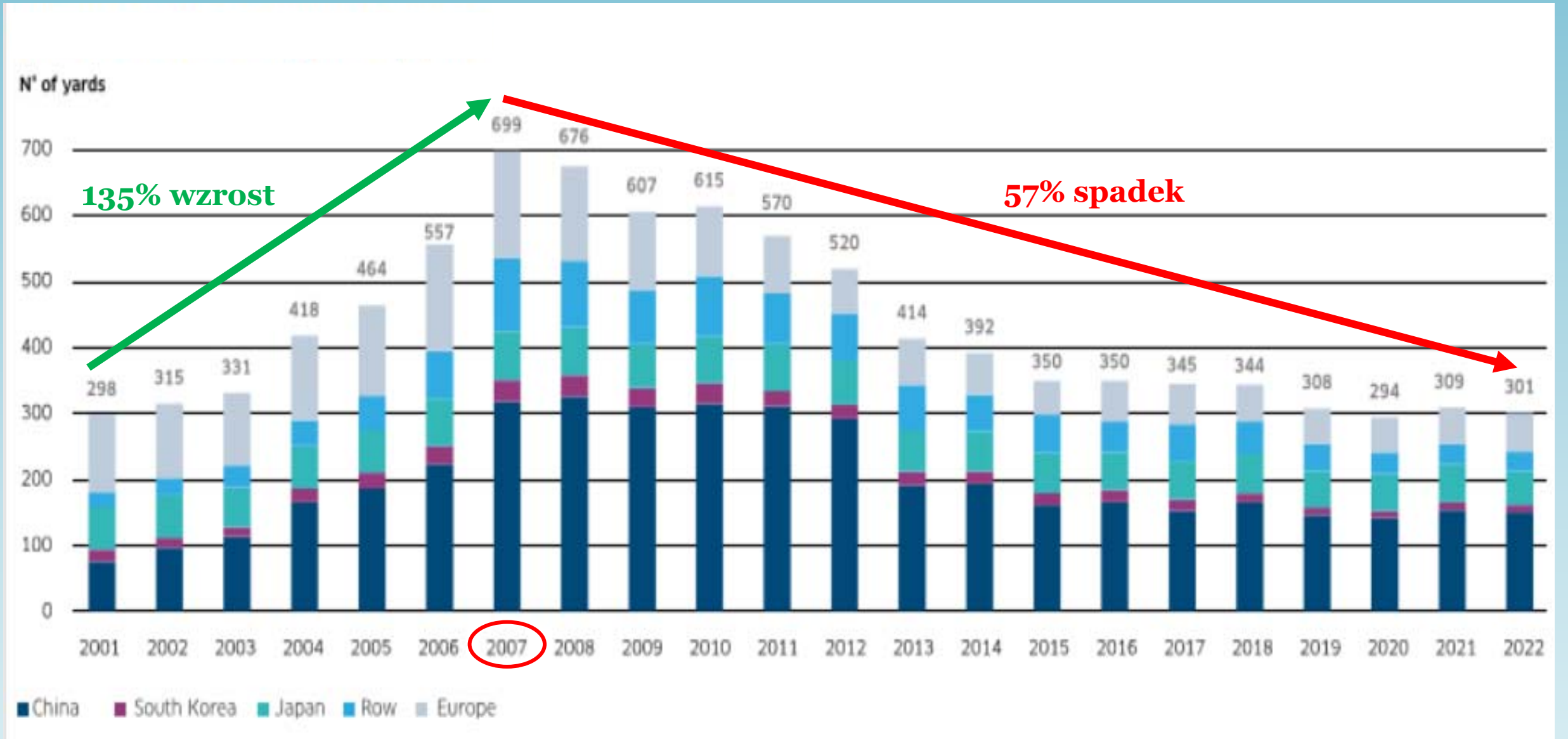
Światowe zestawienie zamówień z podziałem geograficznym

Summary		2021	2022
Orders	m dwt	140.5	88.9
	ships	2,014	1,447
Deliveries	m dwt	84.5	78.5
	ships	1,291	1,226
Orderbook	m dwt	231.0	240.9
	ships	3,415	3,622
Active Fleet	m dwt	2,072	2,141
	ships	40,823	41,826
Orderbook/Active Fleet	m dwt	11.1%	11.3%
	ships	8.4%	8.7%

Orderbook		2021	2022
China	Market Share	47.7%	50.3%
	m dwt	110.1	121.3
	ships	1,708	1,794
Korea	Market Share	29.6%	29.0%
	m dwt	68.3	69.8
	ships	626	734
Japan	Market Share	17.6%	15.1%
	m dwt	40,7	36.5
	ships	612	587
Europe	Market Share	2.4%	2.3%
	m dwt	5.5	5.5
	ships	288	319
ROW	Market Share	2.8%	3.3%
	m dwt	6.4	7.9
	ships	180	188

Źródło: BRS Group - Annual review 2023

Liczba aktywnych stoczni produkcyjnych na świecie w latach 2001 - 2022



Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Portfel zamówień stoczni w Korei Południowej

South Korea		2021		2022	
		m dwt	Ships	m dwt	Ships
Orderbook	Market share	29.6%	18.3%	29.0%	20.3%
	Bulk	1.2	5	0.4	3
	Tanker	27.5	192	13.5	102
	Container	22.9	197	30.0	295
	<u>Gas</u>	16.4	222	25.5	<u>318</u> !
	All ships	68.3	626	69.8	734
Orders	Bulk	0.4	2	0.0	1
	Tanker	14.6	106	2.0	23
	Container	17.2	161	10.7	131
	<u>Gas</u>	9.6	<u>135</u>	12.3	<u>143</u>
	All ships	42.0	412	25.2	305
Deliveries	Bulk	1.8	6	0.8	3
	Tanker	11.7	99	16.1	113
	Container	4.8	31	3.6	33
	Gas	5.8	73	3.2	47
	All ships	24.1	212	23.7	197

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

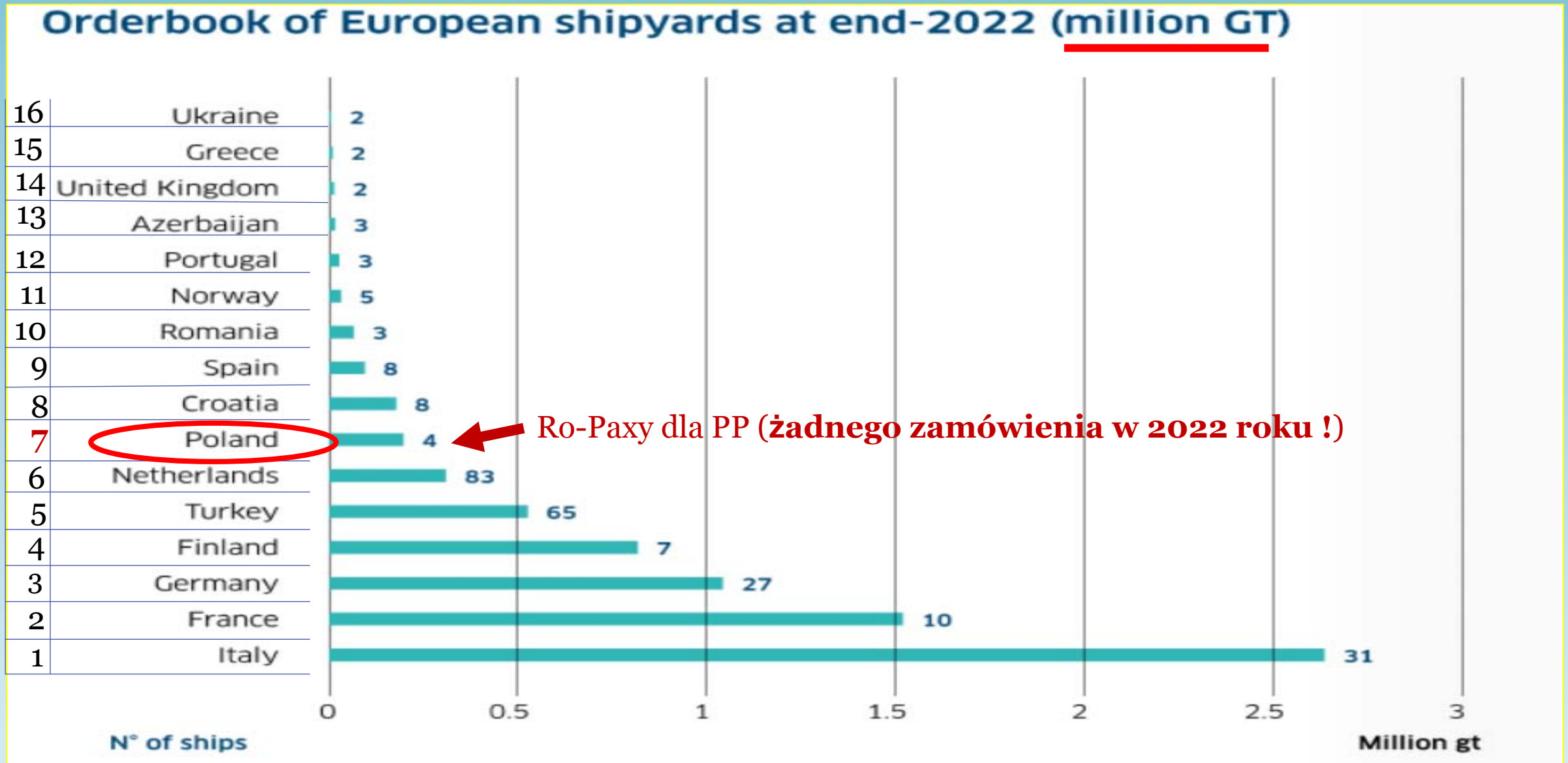
Czas oczekiwania na zbiornikowiec LNG z Korei to 6 lat

Portfel zamówień stoczni europejskich

Europe		2021		2022	
		m gt	Ships	m gt	Ships
Orderbook	Market share	6.7%	8.4%	5.1%	8.8%
	Bulk	0.0	13	0.0	11
	Tanker	1.2	50	1.7	49
	Container	0.0	0	0.2	4
	LNG	1.9	15	1.9	15
	<u>Dry Cargo</u>	0.5	101	0.7	<u>144</u>
	<u>Cruise</u>	7.7	77	6.1	<u>66</u>
	All ships	12.3	288	10.7	319
Orders	Bulk	0.0	12	0.0	2
	Tanker	0.7	28	1.0	26
	Container	0.0	0	0.2	4
	LNG	0.0	0	0.0	0
	<u>Dry Cargo</u>	0.2	38	0.3	<u>62</u>
	<u>Cruise</u>	0.1	<u>2</u>	0.5	<u>10</u>
	All ships	1.1	69	1.1	99
Deliveries	Bulk	0.0	1	0.0	4
	Tanker	0.5	29	0.4	23
	Container	0.0	0	0.0	0
	LNG	0.0	0	0.0	0
	Dry Cargo	0.2	40	0.1	19
	<u>Cruise</u>	1.4	<u>20</u>	1.9	<u>18</u>
	All ships	1.8	83	2.5	65

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

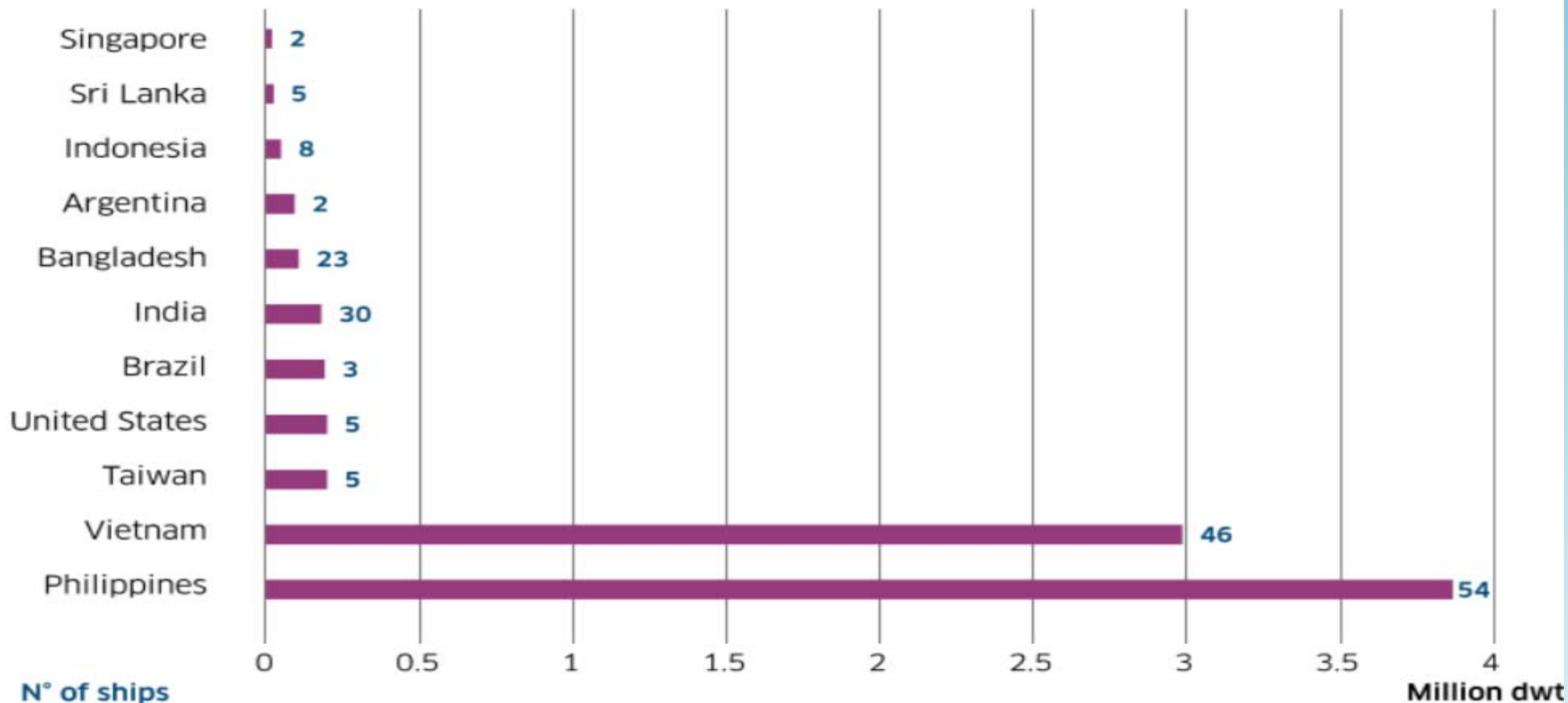
Portfel zamówień stoczni europejskich w podziale na kraje



Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Portfel zamówień reszty świata w podziale na kraje

Orderbook in Rest of the World at end-2022 (million dwt)



Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Zamówienia na statki specjalistyczne

Orders for specialised vessels

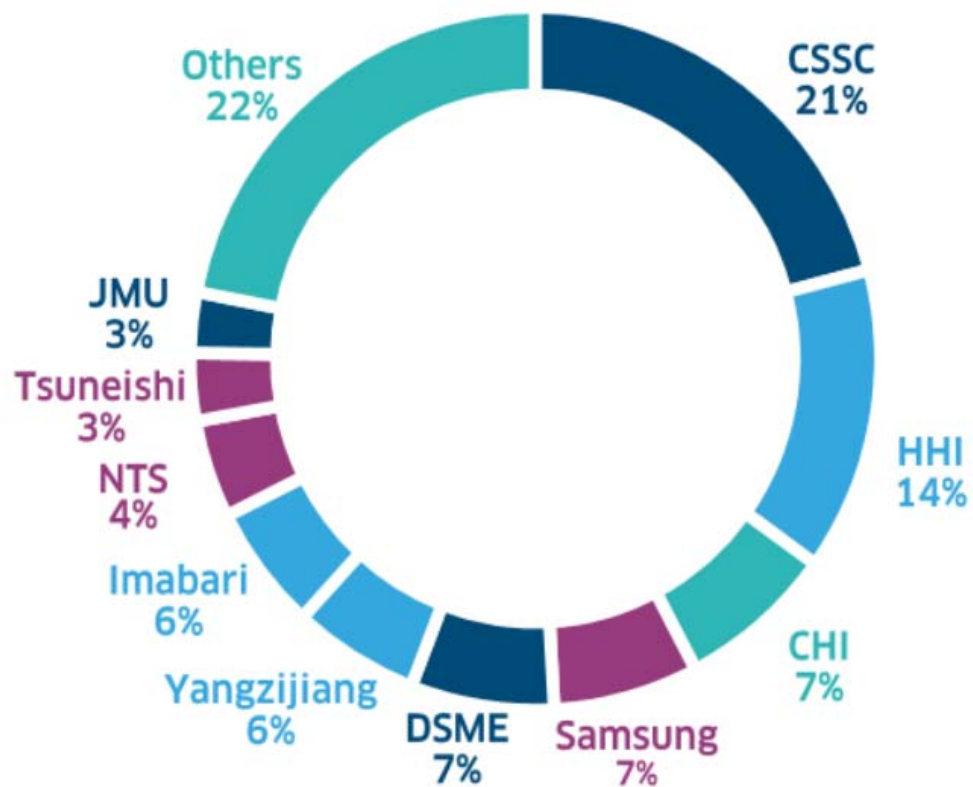
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	N° of Ships	2020	2021	2022
LNG (cbm)	3,145,678	10,815,889	8,886,069	8,126,733	13,498,448	31,215,645	LNG	50	88	<u>189*</u>
LPG (cbm)	1,252,298	2,025,601	2,507,769	2,600,895	6,462,814	2,762,024	LPG	7	11	14
Ferries & Ro-pax(gt)	504,373	926,099	888,010	126,989	604,582	358,730	Ferries & Ro-pax	11	19	21
Cruise (gt)	3,067,681	2,369,233	1,631,722	81,371	138,533	467,952	Cruise	7	3	<u>10</u>
SST Chemical (dwt)	445,900	304,649	404,536	547,469	851,676	644,086	SST Chemical	33	44	31
Car carriers (cars)	38,310	20,830	34,715	21,150	339,490	663,650	Car carriers	3	47	<u>88</u>
Ro-Ro (lm)	46,138	124,727	30,426	8,263	41,060	34,744	Ro-Ro	5	14	8

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

*** W tym Korea Płd – 143 statki**

Portfele zamówień największych grup stoczniowych w roku 2022

Top shipyard groups based on orderbook 2022 (in dwt)



Top Shipyards		% Orderbook in dwt
China	CSSC	42%
	CHI	15%
	Yangzijiang	12%
	Others	31%
South Korea	HHI	45%
	Samsung	24%
	DSME (HANWHA)	23%
	Others	8%
Japan	Imabari	38%
	JMU	18%
	Oshima Saikal	14%
	Others	29%

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Światowy przemysł stoczniowy - komentarz

- **Budowa statków nie jest przemysłem dochodowym**, czego najlepszym dowodem są wyniki stoczni giełdowych takich jak Samsung H.I. oraz DSME, dwóch spośród najlepszych stoczni na świecie.
- **Przemysł budowy statków jest przemysłem strategicznym**, dostarczając również okręty wojenne, a kto panuje na morzu, ten rządzi światem, jak twierdzą Brytyjczycy.
- **Przemysł stoczniowy charakteryzuje się nieadekwatnymi cenami**, gdzie cena sprzedaży rzadko przewyższa koszty budowy.
- **Zamknięcia stoczni** są bieżącym procesem, gdyż liczba stoczni na świecie spadła z **700 w 2007 roku** do **300 w 2022**, co spowodowało spadek możliwości kontraktowych w liczbie statków z **2000 sztuk** rocznie w latach 2005 – 2010, do **1200 – 1300 sztuk** rocznie w obecnych czasach.
- **Znaczące konsolidacje**, które nastąpiły, spowodowały, że **75% stoczniowych mocy produkcyjnych jest w rękach 9 grup stoczniowych**. Ponadto, **69%, 92% i 71% mocy** odpowiednio w Chinach, Korei Południowej i Japonii, pozostaje w rękach jedynie trzech (3) grup stoczniowych.
- **Dalsza konsolidacja w przemyśle stoczniowym jest sposobem na kwestię poprawy zyskowności** (vide niżej).

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Ceny nowych statków (w milionach USD)

Newbuilding prices (million \$)

		End 2021 China 1 st tier*	End 2021 SK/Japan	End 2022 China 1 st tier*	End 2022 SK/Japan	
Tankers						
VLCC		95	106	115	123	16%
Suezmax		66	74	71	83	12%
Aframax (A) / LR2		55 (A)/57 (LR2)	59 (A)/61.5 (LR2)	56 (A)/59 (LR2)	67 (A)/70 (LR2)	14%
LR1				49	58	
MR2 IMO 3 (12+2)		39	39.5	39	45	14%
Bulkers						
Newcastlemax (205k dwt)		65/67	71/73	63	73	3%
Capesize (180k dwt)		60/61	66/68	60	69	4,5%
Kamsarmax (K)		35/36	38/40	33	38	
Ultramax (U) Handymax (H)		32/32.5 (U) 28.5 (H)	35/36 (U) 30/31 (H)	32 (U)	37 (U)	6%
Containers						
Intermediate	(7k teu)	74/75 (6k)	77/78 (6k)	82	90	17%
Panamax	(5.5k teu)	68/69	70/71	70	77	10%
Superhandy	(2.7k teu)	38	40	40	45	12,5%
Handy	(1.9k teu) (1.1k teu)	28 23	29.5 24	32 24	34 27	12,5%

* Prices at China's 2nd tier yards are an estimated 5% lower

Źródło: BRS Group – Annual review 2023

Przykłady działań rządów celem zabezpieczenia własnych interesów strategicznych

- 1. **Australia**



Nowa stocznia powstała w Adelaide, w roku 2017 jako **rządowa na obszarze pow. 100 ha** (udziałowcy – Ministerstwa Finansów i Obrony), z bardzo nowoczesną infrastrukturą do budowy floty wojennej.

- 2. **Kanada**



Nowe patrolowce dla Kanadyjskiej Marynarki Wojennej będą budowane w **krajowej stoczni Heddle Shipyards, Ontario** w ramach konsorcjum z Fincantieri i in. (skracanie łańcucha dostaw).

- 3. **Niemcy**

Stocznia Rostock Werft znacjonalizowana - budowa okrętów podwodnych.

- 4. **Dania**

Przygotowania do **uruchomienia stoczni Lindo Odense 3.0** (decyzja rządu).

Podsumowanie

- **Odbudowa jednej, dużej stoczni w Polsce jest nie tylko możliwa, ale wręcz konieczna ze względów strategicznych.**
(Rozbudowa Stoczni Wojennej nie zrobi z niej dużej stoczni).
- PGNiG/Orlen wynajmują gazowce LNG od Norwegów i Greków (8 statków), budowane w Korei.
- **Firma CRIST** będąca właścicielem części infrastruktury po upadłej Stoczni Gdynia, **nie wykorzystuje w pełni posiadanego majątku**, gdyż **jest zbyt słaba finansowo** (gwarancje zwrotu zaliczek, ...), portfel zamówień ma egzystencjalny a nie rozwojowy, w stoczni mogącej przerobić **ponad 100 k ton stali rocznie**, przerabiane jest zaledwie kilkanaście tysięcy ton.
- **Logicznym i racjonalnym działaniem będzie zatem powołanie stoczni produkcyjnej na bazie infrastruktury firmy CRIST**, co pozwoli naszemu krajowi na powrót do światowej ligi producentów statków.
- **Programy projektowania oraz organizacji budowy statków** rozwinięte ostatnio **dzięki digitalizacji** (współpraca Dania, Korea, USA), w przypadku ich zastosowania, pozwolą **takej nowej stoczni** na dostawy np.: **20 statków kontenerowych** (7 k TEU) lub **8 fregat rocznie(!)**.
(Chiny nie mają dostępu do tych technologii).

Analiza SWOT

Mocne strony:

Gotowa infrastruktura produkcyjna
Dobre udźwigowienie
Miejsce znane w świecie armatorskim
Możliwości przerobu 100 k+ ton stali rocznie

Słabe strony:

Brak biura projektowo-technologicznego
Brak wykwalifikowanych robotników
Wydziały wyposażeniowe do skompletowania
Brak szkół zawodowych
Małe zainteresowanie uczelni wyższych

Zagrożenia:

Niespójna polityka Rządu w sprawach stoczniowych
Interesy partykularne wbrew dobru ogólnemu

Możliwości:

Powrót kraju do światowej ligi producentów statków
Zabezpieczenie potrzeb krajowych (handl/woj.)
Możliwości produkcji off-setowej
Odbudowa szkolnictwa zawodowego
Poprawa atrakcyjności studiów wyższych (okrętowy)
Odbudowa zaplecza dostawczego
Zatrudnienie na poziomie 3000 + osób
Szansa na pozyskanie „zielonych” technologii



Dziękuję
za
uwagę

