



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

RAPORT ROCZNY 2005

Spis treści

■ Prezentacja

Firma	4
Zarząd i dyrekcja	5
Rada Nadzorcza	5

■ Wprowadzenie

Charakterystyka	7
Prywatyzacja	8
Zatrudnienie	9
Wydarzenia	10
Integracja z Unią Europejską	15
Inwestycje	18
Ochrona środowiska	19

■ Analityka

Statystyka przeładunkowa	21
Analiza finansowa	28

Prezentacja



Firma

■ Nazwa

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

■ Siedziba

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polska

■ Telefon

+48 91 4308220, +48 91 4308222

■ Fax

+48 91 4624842, +48 91 4623412

■ Internet

www.port.szczecin.pl

info@port.szczecin.pl

■ Forma prawna

spółka akcyjna

■ Kapitał zakładowy

15 786 490 zł

■ Akcjonariusze

Skarb Państwa – 86,05 %

Indywidualni akcjonariusze – 13,64 %

Gmina Szczecin – 0,155 %

Gmina Świnoujście – 0,155 %

■ Organy Spółki

Walne Zgromadzenie, Rada Nadzorcza, Zarząd



Zarząd i dyrekcja

- **Prezes Zarządu – Dyrektor Naczelny**
Dariusz Rutkowski
- **Członek Zarządu – Dyrektor ds. Finansowych**
Dariusz Bernacki
- **Członek Zarządu – Dyrektor ds. Rozwoju Portów**
Włodzimierz Kotwas
- **Członek Zarządu – Dyrektor ds. Technicznych**
Władysław Lisewski
- **Członek Zarządu – Dyrektor ds. Integracji Portów z Unią Europejską**
Paweł Sikorski
- **Dyrektor ds. Pracowniczych i Administracyjnych, Prokurent**
Ewa Dzikowska
- **Dyrektor ds. Handlowych, Prokurent**
Zygfryd Zelman
- **Dyrektor ds. Nadzoru Majątkowego, Prokurent**
Hubert Binerowski
- **Główny Księgowy, Prokurent**
Krzysztof Kamiński
- **Szef Biura ds. Rozwoju Portów, Prokurent**
Marek Trojnar

Rada Nadzorcza

- **Przewodniczący Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Gminy Szczecin**
Stanisław Lipiński
- **Z-ca Przewodniczącego Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Gminy Świnoujście**
Krzysztof Krzyżaniak
- **Sekretarz Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Skarbu Państwa**
Marek Krawczyk
- **Przedstawiciele Skarbu Państwa**
Wojciech Dachowski
Elżbieta Dudarewicz
Teresa Jarmołowicz
Justyna Sidor
Edward Urbańczyk
- **Przedstawiciel Gminy Szczecin**
Piotr Krzystek
- **Przedstawiciele Gminy Świnoujście**
Elżbieta Bogdanowicz
Janusz Żmurkiewicz



Wprowadzenie



Charakterystyka

Geograficzne usytuowanie Szczecina i Świnoujścia jest ważnym atutem dla portów. Strategiczna lokalizacja portów ujścia Odry na obszarze krzyżujących się szlaków transportowych ze Skandynawii do środkowej i południowej Europy oraz ze Wschodu na Zachód, przyczyniły się do powstania jednego z największych zespołów portowych w regionie Morza Bałtyckiego. Należą do niego dwa porty: port w Szczecinie oraz port w Świnoujściu.

Statki wpływające do portu w Szczecinie mogą być obsługiwane przy nabrzeżach przeładunkowych o łącznej długości 7,7 km i nabrzeżach postojowych o długości 1,1 km. W Świnoujściu łączna długość nabrzeży przeładunkowych wynosi 1,9 km, a postojowych 0,7 km. Długość nabrzeży oraz wyposażenie portów w Szczecinie i Świnoujściu zapewnia im zdolność przeładunkową szacowaną na 30 milionów ton ładunków rocznie. Ich składowanie może odbywać się na placach i w zasobniach o łącznej powierzchni 568 tys. m², magazynach o powierzchni 200 tys. m² oraz elewatorach zbożowych o pojemności 70 tys. ton.

Port w Świnoujściu może przyjmować statki o zanurzeniu do 12,8 m i nośności do 70 tys. DWT, więc statki typu panamax. Jest to największe polskie centrum przeładunku towarów masowych, a także jest on przystosowany do obsługi ładunków drobnicowych, w tym kontenerów. W Świnoujściu znajduje się również jeden z najnowocześniejszych terminali promowych w regionie Morza Bałtyckiego, który obsługuje promy i statki typu ro-ro. Dysponuje on połączeniami promowymi do Szwecji i Danii.

Port w Szczecinie, oddalony od morza o 65 km, może obsługiwać statki o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m. Jest to port uniwersalny, obsługujący towary zarówno masowe jak i drobnicowe, w tym kontenery i towary przeładowywane w systemie ro-ro. Na terenach portu w Szczecinie funkcjonują 4 elewatory, z których największy, elewator zbożowy EWA posiada zdolność składową 73 tys. m³.

W portach w Szczecinie i Świnoujściu działają Wolne Obszary Celne.

Zapleczem portów w Szczecinie i Świnoujściu są obszary zachodniej Polski: Wielkopolska i Śląsk, wschodnie Niemcy, w szczególności rejon Berlina i Brandenburgii, a także Czechy, Słowacja, a także patrząc z perspektywy Skandynawii – obszar Austrii, Węgier, Rumunii i północnych Włoch.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu mają dogodne połączenia drogowe, kolejowe i śródlądowe.

Są one dogodnie skomunikowane autostradą z Berlinem, i dalej z zachodnią Europą, natomiast poprzez kolejową magistralę odrzańską Szczecin i Świnoujście łączą się z przemysłowymi ośrodkami zachodniej i południowej Europy.

Dostęp do europejskiego systemu żeglugi śródlądowej jest głównym atutem portów w Szczecinie i Świnoujściu. Dolna Odra i Kanał Odra – Havela łączy zespół portowy z systemem szlaków wodnych zachodniej Europy. Możliwość wykorzystywania transportu barkowego stawia porty ujścia Odry w pozycji uprzywilejowanej wobec innych portów bałtyckich.

Oba porty razem z terminalem promowym w Świnoujściu są kluczowym elementem korytarza Północ-Południe - poprzez promowe połączenia z portu Ystad do Świnoujścia i dalej w kierunku wschodniej, środkowej i południowej Europy.

Szczecin i Świnoujście, jako najbliższe położone przy szlakach morskich w relacjach europejskich i oceanicznych, stanowią bazę dla linii żeglugowych, oferując regularne połączenia liniowe ze Szczecina do Finlandii, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Niemiec i Afryki Zachodniej. Obecnie funkcjonuje z powodzeniem dowozowa linia kontenerowa do Hamburga i Bremerhaven przewożąca kontenery wysyłane zarówno ze Szczecina jak i ze Świnoujścia w świat.

Prywatyzacja

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w obecnym kształcie powstał w dniu 15 grudnia 1999. Nastąpiło wtedy połączenie powstałego w 1998 roku, w oparciu o zapisy ustawy „O portach i przystaniach morskich” „Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście” SA z powstałym w 1991 roku, po przekształceniu Przedsiębiorstwa Państwowego w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa – „Zarządu Portu Szczecin-Świnoujście” SA. Poprzez połączenie się obu podmiotów majątek spółki „Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście” SA został przeniesiony na spółkę „Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście” SA w zamian za akcje, które w całości objął Skarb Państwa. W dniu 3 stycznia 2000 roku nastąpiła rejestracja połączenia Spółek i od 1 lutego 2000 roku, funkcjonuje jedna firma. Kapitał akcyjny spółki wynosi 15 786 490 zł i dzieli się na 1 578 649 akcji imiennych o nominalnej wartości 10 zł każda. Udział akcjonariuszy w kapitale akcyjnym Spółki przedstawia się następująco (% udział w kapitale akcyjnym):

- Skarb Państwa – 86,05
- Gmina Szczecin – 0,155
- Gmina Świnoujście – 0,155
- indywidualni akcjonariusze – 13,64

Porządkując i umacniając sferę zarządzania portami, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA przygotowywał się do procesu prywatyzacji sfery eksploatacji. Realizując szeroki program inwestycyjny mający na celu modernizację i budowę nowej infrastruktury, potrzebuje silnego partnera w sferze eksploatacji. Tylko połączenie sfery zarządzania z silną sferą eksploatacji stanowi sens rzeczowej prywatyzacji. Z tego właśnie

powodu przyjęto do realizacji „Program zbycia udziałów i suprastruktury Spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA”.

Jednym z pierwszych kroków podjętych w ramach realizacji „Programu zbycia udziałów i suprastruktury...” było wdrożenie „Harmonogramu działań w zakresie zbycia udziałów i suprastruktury Spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA”. Powołano „Stały zespół do spraw sprzedaży suprastruktury i udziałów”, który rozpoczął procedurę wyceny zarówno udziałów jak i majątku. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście posiada udziały w 6 spółkach działających w sferze eksploatacji. W 2003 roku doszło do podniesienia kapitału w dwóch z nich, co doprowadziło do znacznego obniżenia udziału ZMPSiS SA w kapitale zakładowym. Na koniec 2005 roku udział ZMPSiS SA w kapitale zakładowym spółek eksploatacyjnych wyniósł od około 4 do 45 %.

Zarząd ZMPSiS SA kierując się ustawowym obowiązkiem zbycia udziałów w spółkach działających w sferze eksploatacji uznał, że sprzedaż udziałów jest ściśle powiązana ekonomicznie i prawnie ze zbyciem majątku ruchomego (suprastruktury) dzierżawionego przez spółki eksploatacyjne, a także z konieczną i pożądaną weryfikacją umów dzierżawy.

Kompleksowe i współzależne działania w tych trzech dziedzinach pozwolą nie tylko na prawnie skuteczne przeprowadzenie planowanych zmian, ale zapewnią również osiągnięcie przez ZMPSiS SA możliwie największych korzyści ekonomicznych tak na etapie sprzedaży udziałów, jak i przede wszystkim po okresie dokona-

nych zmian własnościowych i majątkowych w sferze eksploatacji.

Realizacja przedsięwzięć obejmująca sprzedaż udziałów, suprastruktury i weryfikację umów dzierżawy pozwala na osiągnięcie następujących celów:

1. Całkowite wyzbycie się przez ZMPSiS SA udziałów w spółkach eksploatacyjnych, a przez to całkowite rozdzielenie własnościowej sfery zarządzania portem od sfery eksploatacji.
2. Sprzedaż suprastruktury – majątku bezpośrednio produkcyjnego – wykonawcom usług eksploatacyjnych, a przez to majątkowe rozdzielenie sfery zarządzania portem od sfery eksploatacji.
3. Weryfikację umów dzierżawy infrastruktury, a przez to stworzenie równych i ekonomicznie uzasadnionych warunków dla funkcjonowania i rozwoju producentów usług eksploatacyjnych.

Przystępując do realizacji zapisu art. 3 ustawy z dnia 18 czerwca 1999 r. „zmiana ustawy o portach i przystaniach morskich” Zarząd Spółki Akcyjnej „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście”, przyjął założenie, że nakaz zbycia „udziałów lub akcji w spółkach działających w sferze eksploatacji” wynika z idei rozdzielenia sfery zarządzania od sfery eksploatacji. Rozwijając tę koncepcję, oprócz działań podejmowanych w celu wywiązania się z ustawowego obowiązku zbycia udziałów w spółkach eksploatacyjnych, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA przystąpił do sprzedaży majątku ruchomego, tak zwanej suprastruktury. Czynności przygotowawcze związane ze sprzedażą majątku ruchomego, wymagały doprecyzowania zakresu kategorii środków

trwałych, zaliczanych do suprastruktury. Pojęcie „suprastruktura portowa” jest pojęciem umownym, więc Zarząd Spółki samodzielnie określił takie pojęcie, opierając się na klasyfikacji rodzajowej środków trwałych, wydanej przez GUS, oraz na Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia infrastruktury portowej.

Przez cały 2005 rok trwały intensywne działania w zakresie realizacji wszystkich trzech celów opisanych powyżej, czyli zbycia udziałów posiadanych w spółkach eksploatacyjnych, sprzedaży majątku ruchomego, dzierżawionego obecnie przez te spółki oraz weryfikacji umów dzierżawy. Biorąc pod uwagę znaczne zaawansowanie tych procesów należy sądzić, że w pierwszej połowie 2006 roku nastąpi całkowite rozdzielenie sfery zarządzania portami morskimi od sfery eksploatacji.

■ Zatrudnienie (na dzień 31.12.2005)

Pion Dyrektora Naczelnego	21
Pion Rozwoju Portów	29
Pion Integracji Portów z UE	5
Pion Pracowniczy i Administracyjny	54
Pion Nadzoru Majątkowego	33
w tym Laboratorium Badań Środowiska Pracy	7
Pion Handlowy	31
Pion Finansowy	38
Pion Inwestycyjny	156
w tym Portowa Służba Ratownicza i Ochrony	119
Ogółem zatrudnienie	367

Wydarzenia

■ Konsultacje społeczne projektu dyrektywy w sprawie dostępu do rynku usług portowych

Dnia 20.01.2005 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA odbyły się konsultacje społeczne projektu unijnej dyrektywy w sprawie swobodnego dostępu do rynku usług portowych. Gospodarzem spotkania był prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Dariusz Rutkowski, zaś organizatorem odpowiedzialnym za merytoryczną część spotkania był Departament Transportu Morskiego Ministerstwa Infrastruktury reprezentowany przez wicedyrektora Tadeusza Góreckiego. W konsultacjach udział wzięli przedstawiciele urzędów morskich, portów Pomorza Zachodniego i Trójmiasta, przedstawiciele firm świadczących usługi portowe, firm żeglugowych oraz organizacji morskich (KIGM, Polska Rada Załadowców, Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich).

W trakcie spotkania prezes ZMPSiS SA zwrócił uwagę na fakt, że wiele przepisów obowiązujących w różnych branżach nie przystaje do zmieniającej się rzeczywistości i często pracownicy tych sektorów są zaskakiwani przez regulacje prawne, w myśl których muszą działać, a które nie zawsze właściwie uwzględniają potrzeby sektora.

Zdaniem przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury było to pierwsze tak duże spotkanie w sprawie projektu wspomnianej dyrektywy.

Konsultacje stały się ciekawym forum wymiany poglądów środowiska portowców dla wspólnego przedyskutowania projektu uregulowań prawnych, które zamierza wprowadzić Unia Europejska.

■ Konferencja „Rozwój korytarza transportowego północ-południe w ramach projektu twinningowego portów Świnoujście i Ystad”

W ramach projektu twinningowego portów Świnoujście i Ystad w dniach 31.03-1.04.2005 na promie m/f „Polonia” odbyła się konferencja pt. „Rozwój korytarza transportowego północ-południe”. Organizatorami spotkania byli: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz port w Ystad. W spotkaniu uczestniczyli: Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski, Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego w Ministerstwie Infrastruktury Janina Mentrak, Poseł na Sejm RP Wacław Klukowski, Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego Henryk Rupnik, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego Szymon Pacyniak, Wicewojewoda Zachodniopomorski Jan Sylwestrzak, Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz, dyrektor Departamentu Gospodarki Województwa Lubuskiego Piotr Tykwiński, zarządy armatorów, przedsiębiorstw kolejowych, spedycyjnych i logistycznych. Stronę szwedzką reprezentowali m. in.: przedstawiciele regionu Skania, dyrektor portu w Ystad, przedstawiciele szwedzkich kolei, administracji drogowej oraz osoby pracujące przy projekcie Baltic Gateway.

Podczas konferencji przedstawiciele ZMPSiS SA podkreślali wagę, jaką strona polska przywiązuje do projektu związanego z rozwojem środkowoeuropejskiego korytarza transportowego, zwracając uwagę na szanse, jakie daje realizacja tego projektu państwu położonym po obu stronach Bałtyku oraz regionom Pomorza Zachodniego i Skanii.

Właśnie przez porty w Szczecinie i Świnoujściu wiedzie najkrótsza droga ze Skandynawii na południe Europy, a ponadto oba porty są najbliższymi portami dla obszaru wschodnich Niemiec i Berlina.

Dyrektor portu w Ystad, Lars Borjesson przedstawił perspektywę rozwoju transportu na Morzu Bałtyckim w ciągu najbliższych kilku lat, co związane będzie ze wzrostem konkurencyjności wśród przewoźników i uruchamianiem nowych połączeń. Konferencja była niepodważalnym dowodem, że regiony chcą odgrywać aktywną rolę w rozwoju spójnego systemu transportowego.

Szczegóły dotyczące całego projektu Baltic Gateway przedstawił Bengt Gustafsson. Projekt obejmuje 48 partnerów z 7 krajów. Jednym z jego podstawowych celów jest stworzenie dobrego systemu transportowego wspierającego zrównoważony rozwój obszaru południowego Bałtyku. Zadaniem projektu jest stworzenie silnego, zintegrowanego regionu zdolnego do sprostanienia konkurencji w skali globalnej. Aby to osiągnąć potrzeba dobrych rozwiązań systemu transportowego.

W podsumowaniu spotkania uczestnicy stwierdzili, że konferencja zarysowała optymistyczną wizję przyszłości dotyczącą wzajemnych połączeń między Polską i Skandynawią. Za dobry prognostyk przyjęto prezentacje portów oraz plany armatorów i operatorów promów związane z planowanym zwiększeniem roli żeglugi promowej na Bałtyku. Projekt Baltic Gateway daje możliwość stworzenia silnego regionu bałtyckiego i pełniejszego wykorzystania szans, jakie niesie ze sobą przyszłość.

■ Spotkanie z Bogusławem Liberadzkim, posłem do Parlamentu Europejskiego

22.04.2005 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA odbyło się spotkanie z posłem do Parlamentu Europejskiego Bogusławem Liberadzkim. Głównym tematem spotkania był Projekt Dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie swobodnego dostępu do rynku usług portowych.

Poseł zwrócił uwagę, że o randze gospodarki morskiej świadczy fakt, że w strukturach europejskich istnieje stanowisko Komisarza ds. Gospodarki Morskiej, którym jest obecnie Joe Borg z Malty. Problematyka portowa w UE dotyczy 769 portów morskich w 20 państwach.

Odnosząc się do projektu Dyrektywy portowej Bogusław Liberadzki stwierdził, że wiele zapisów nie jest jasnych: „Portom europejskim w tym także portom polskim potrzebne są inwestycje, ale żeby inwestorzy przyszli do portów muszą mieć pewność trwałości i przejrzystości zasad obowiązujących w portach. Obecny projekt Dyrektywy takich gwarancji nie zapewnia i w większości europejskich środowisk portowych został odrzucony” – powiedział Bogusław Liberadzki.

Zwrócono uwagę na specyfikę sytuacji w polskich portach po przystąpieniu naszego kraju do UE: mówiono o niedoinwestowaniu naszych portów w kontekście nie tylko braku środków finansowych, ale także w odniesieniu do obowiązujących przepisów prawnych, np. nie wyjaśnionej do końca kwestii własności niektórych gruntów na terenach portowych, co niekorzystnie wpływa na zainteresowanie potencjalnych inwestorów naszymi portami i terenami położonymi wokół nich.

W trakcie spotkania wskazano na potrzebę skutecznego lobbingu na rzecz polskiej gospodarki morskiej i tworzenia w Europie pozytywnego klimatu dla narodowych dążeń. Ważne jest także współdziałanie państw rejonu Morza Bałtyckiego, aby porty nie tylko ze sobą konkurowały, ale także starały się możliwie jak najczęściej ze sobą współpracować, gdyż jest to jedna z podstawowych przesłanek rozwoju całego regionu położonego wokół Bałtyku.

■ V Międzynarodowa Konferencja Porty Morskie 2005

Okolo sto sześćdziesiąt osób uczestniczyło w V Międzynarodowej Konferencji Porty Morskie 2005, która odbyła się 16 maja 2005 w szczecińskim hotelu Radisson.

Organizatorami konferencji byli: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Akademia Morska w Szczecinie i Uniwersytet Szczeciński. Honorowy patronat nad konferencją objął Minister Gospodarki i Pracy Jacek Piechota. Honorowymi gośćmi byli: Senator Czesława Christowa, Poseł na Sejm RP Elżbieta Piela-Mielczarek, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Zygmunt Meyer i Wojewoda Zachodniopomorski Stanisław Wziątek.

Tematem przewodnim tegorocznego spotkania był wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia. Obrady prowadzone były w trzech panelach dyskusyjnych: „Znaczenie portów morskich dla funkcjonowania i rozwoju otoczenia”, „Zewnętrzne efekty oraz koszty funkcjonowania i rozwoju portów morskich”, „Współzależności w funkcjonowaniu i rozwoju portów

morskich i otoczenia”. Konferencja była okazją do przypomnienia o niezwykle ważnym dla rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu wydarzeniu, jakim było podpisanie umów z ministrem infrastruktury na realizację inwestycji portowych na Ostrowie Grabowskim i budowę infrastruktury pod Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne.

W trakcie konferencji podkreślano rolę, jaką pełnił będzie Narodowy Plan Rozwoju (NPR) dla gospodarki morskiej i portów, wskazano na konieczność utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (tzw. Korytarza Odrzańskiego) istotnego dla rozwoju regionu ujścia Odry jak i państw usytuowanych w rejonie planowanego korytarza. Wysoko oceniono też inicjatywę zbudowania regionalnej strategii rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim. Uczestnicy konferencji poruszyli także ważny temat koegzystencji portu i miasta oraz wpływu, jaki port wywiera na bliższe i dalsze otoczenie.

■ Targi Transport Logistic w Monachium

Już po raz czwarty Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA uczestniczył w Międzynarodowych Targach Transportu i Logistyki „Transport & Logistic” w Monachium. Targi te są jedną z największych i najbardziej znaczących cyklicznych imprez wystawienniczych tej branży w Europie. Dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA jest to jedna z najistotniejszych imprez promocyjnych, podczas której prowadzone są liczne rozmowy z obecnymi i przyszłymi kontrahentami i kooperantami portów.

W tegorocznej edycji Transport&Logistic partnerami w rozmowach były m. in. porty niemieckie w Hamburgu, Lubece, BEHALA oraz porty szwedzkie i norweskie. Portowe stoisko, którego gospodarzami byli członkowie zarządu spółki, odwiedzili reprezentanci wielu firm spedycyjnych, transportowych, logistycznych i armatorskich. W czasie rozmów dyskutowano o możliwościach obsługi rosnącego handlu na linii wschód–zachód oraz wykorzystaniu przez gestorów ładunków portów w Szczecinie i Świnoujściu, jako węzła logistycznego w przepływie ładunków na tym kierunku.

Rozmowy były istotne także z punktu widzenia realizowanych inwestycji portowych: terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim i Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. Ilustracją rozmów była przejrzysta wizualizacja przyszłych inwestycji przygotowana na potrzeby tych targów, co spotkało się z dużym zainteresowaniem innych wystawców i odwiedzających stoisko ZMPSiŚ SA. Dyskutowano też o możliwościach i nowych projektach uruchomienia kolejnych połączeń żeglugowych w ramach unijnej koncepcji short sea shipping, a także multimodalnych połączeń kolejowych do portów w Szczecinie i Świnoujściu. Targi odbyły się w dniach 31 maja – 3 czerwca, udział w nich wzięło około 1300 wystawców z 52 krajów.

■ Portowy jubileusz

27 czerwca br. w Zamku Książąt Pomorskich uroczystości obchodzono jubileusz 55-lecia polskiego zarządu w portach w Szczecinie i Świnoujściu. W uroczystości oprócz portowców, dla których to święto miało szcze-

gólny wymiar, udział wzięli przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, parlamentarzyści, zaproszeni goście, dziennikarze.

W swoim wystąpieniu prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Dariusz Rutkowski podkreślił, że jest spokojny o przyszłość portów w Szczecinie i Świnoujściu, ponieważ nadszedł czas na realizację przyjętych programów inwestycyjnych, które przyczynią się do tego, że oba porty będą mogły skutecznie konkurować na rynku usług transportowych i logistycznych. Prezes zwrócił także uwagę na fakt, że rozwój portów ujścia Odry jest wielką szansą rozwoju miast i całego regionu zachodniopomorskiego i szansę tę należy jak najpełniej wykorzystać.

Prezentowano referaty prezentujące historię portów w Szczecinie i Świnoujściu, przeobrażenia, jakie przechodziły w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, a także wystąpienia traktujące o aktualnej sytuacji naszych portów i ich szansach na rozwój na coraz bardziej konkurencyjnym rynku.

Duże zainteresowanie wzbudziła wystawa fotografii prezentowana w zamkowych salach oraz specjalny okolicznościowy album, który otrzymywali uczestnicy obchodów, w którym zaprezentowane zostały historyczne zdjęcia portu.

Jubileusz stał się okazją do wręczenia długoletnim pracownikom odznaczeń państwowych, resortowych i firmowych.

■ Wiceminister w porcie

24.08.br. z wizytą w Szczecinie przebywał podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Ryszard Krystek. Gość spotkał się z władzami regionu oraz odwiedził szczeciński port. Rozmowy w porcie dotyczyły przede wszystkim bezpieczeństwa transportu, ewentualnych zagrożeń wynikających z zaostrzenia sytuacji międzynarodowej oraz konieczności przestrzegania procedur zawartych w dokumentach traktujących o bezpieczeństwie m.in. w Kodeksie ISPS.

■ Wizyta ekspertów z Hiszpanii w porcie w Szczecinie

29.08.2005 wizytę w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA złożyli Karol Wiśniewski z Departamentu Transportu Morskiego Ministerstwa Infrastruktury, Julio de la Cueva Aleu z Centralnego Zarządu Portów w Hiszpanii i Ignacio Garcia de los Huertos Vidal- ekspert unijnego projektu „Wzmocnienie zdolności struktur zarządzających EFRR i Funduszem Spójności w sektorze transportu”. Podstawowym celem przedsięwzięcia jest wdrożenie oraz realizacja projektów współfinansowanych przez Unię Europejską. Dla osiągnięcia tego celu hiszpański zespół doradców zaprezentował, na przykładzie doświadczeń swojego kraju, w jaki sposób można najbardziej efektywnie wykorzystać środki z funduszy UE na rozwój infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju portów.

■ Podpisanie umowy na inwestycje w szczecińskim porcie

Dnia 12.09.2005 r. w obecności ministrów Skarbu Państwa Jacka Sochy oraz Gospodarki i Pracy Jacka Piechoty, parlamentarzystów, przedstawicieli władz miasta i regionu zachodniopomorskiego oraz pracowników portu, w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA uroczystie podpisano umowę pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA i konsorcjum firm: PB „CALBUD” Sp. z o.o. ze Szczecina i Interbud-West Sp. z o.o. z Gorzowa Wielkopolskiego na budowę infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ZCL) w porcie w Szczecinie.

Umowę podpisali: prezes ZMPSiŚ SA Dariusz Rutkowski i wiceprezes Roman Pomianowski oraz reprezentujący wykonawców prezes Przedsiębiorstwa Budowlanego Calbud Edward Osina i wiceprezes Jan Gackowski.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne to jedna z dwóch inwestycji finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego ERDF (drugą jest budowa infrastruktury dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim), której realizacja rozpocznie się w najbliższym czasie. Wartość obu inwestycji wyniesie ok. 100 mln PLN. W przypadku ZCL kwota dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniesie 21 600 000 PLN. Pozostałe pieniądze potrzebne do sfinansowania inwestycji pochodzą będą ze środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Realizacja tego projektu stwarza możliwości pełnienia przez port funkcji nowoczesnego centrum logi-

stycznego i pozwoli na udostępnienie potencjalnym partnerom w pełni uzbrojonych dużych powierzchni pod budowę nowoczesnych magazynów i placów składowych. Inwestycja przyczyni się również do włączenia portu w Szczecinie do europejskiej sieci centrów logistycznych, co z pewnością podniesie atrakcyjność gospodarczą regionu zachodniopomorskiego.

Prace budowlane rozpoczęły się 22 września i powinny zakończyć się w lipcu 2007 roku. Do tego czasu konieczne będzie zintensyfikowanie działań marketingowych na rzecz pozyskania inwestorów, którzy chcieliby prowadzić działalność na terenie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego.

■ Parlamentarzyści w porcie

Dnia 24.10.2005 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA złożyli wizytę zachodniopomorscy parlamentarzyści. Zarząd przedstawił aktualną sytuację we wszystkich aspektach działalności Spółki.

W trakcie spotkania poruszano takie zagadnienia istotne dla funkcjonowania naszych portów na międzynarodowym rynku usług portowych jak: sytuacja finansowa spółki ZMPSiŚ SA, zakończenie trudnych negocjacji z Bankiem Światowym na temat finansowania inwestycji portowych (ZCL, infrastruktura bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim), pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej na przedsięwzięcia zmierzające do poprawy konkurencyjności obu portów, wzrost konkurencyjności portów w Szczecinie i Świnoujściu w aspekcie konieczności stałego zwiększania nakładów na inwestycje, poprawa dostępności

do portów, program poprawy żeglowności Odry, projekt Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, który mimo lobbingu prowadzonego m. in. przez partnerów ze Szwecji wciąż nie znalazł się w oficjalnych dokumentach UE.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wyraził nadzieję, że sytuacja portów w Szczecinie i Świnoujściu, ich przyszłość i możliwości rozwoju oraz związana z tym możliwość rozwoju całego regionu zachodniopomorskiego będą stanowić ważny punkt działalności parlamentarzystów w Sejmie.

Dyskutowano także o możliwości budowy terminalu gazowego (LNG) w porcie w Świnoujściu. Przedstawiciele ZMPSiŚ SA jednoznacznie stwierdzili, że port jest przygotowany do przyjęcia takiej inwestycji i gotowy jest udzielić wszelkiego wsparcia potencjalnemu inwestorowi.

W imieniu parlamentarzystów poseł Stanisław Wziątek zaproponował stworzenie zespołu parlamentarnego zrzeszającego posłów z naszego regionu w celu skutecznego przedstawiania naszych spraw na forum parlamentu i w komisjach sejmowych.

W drugiej części spotkania parlamentarzyści wraz z członkami zarządu portu i prezesami spółek eksploatacyjnych wizytowali port w Szczecinie

■ Porty w Szczecinie i Świnoujściu nowym członkiem Cruise Europe

Porty w Szczecinie i Świnoujściu zostały nowym członkiem organizacji Cruise Europe z siedzibą w Helsinkach. Głównym celem Cruise Europe jest promocja portów,

Wydarzenia

które są członkami tej organizacji, wśród międzynarodowej branży turystyki morskiej zajmującej się organizacją rejsów pasażerskimi statkami wycieczkowymi.

Stowarzyszenie zrzesza ponad 85 portów i geograficznie swoim zasięgiem obejmuje obszar Bałtyku i wybrzeże Atlantyku od Lizbony po Hammerfest na północy oraz po Islandię na zachodzie. Cruise Europe, jako organizacja o charakterze marketingowym, wspiera działania portów zainteresowanych przyciągnięciem linii pasażerskich i armatorów statków pasażerskich oraz rozwojem tej dziedziny turystyki morskiej na swoim obszarze, jak również stanowi dla nich wspólną platformę dla wymiany informacji. Każdy z jej członków jest prezentowany na stronie internetowej Cruise Europe.

Przynależność do tej organizacji pozwoli na promocję portów w Szczecinie i Świnoujściu, aby znalazły się one w stałym rozkładzie statków wycieczkowych zawijających do portów ujścia Odry. Jednym z podstawowych elementów przyciągających turystów – pasażerów tych statków, mogłyby być proponowane wyjazdy do Berlina, dla którego Szczecin jest najbliższym portem. W ramach prowadzonych działań marketingowych na rzecz rozwoju tego rodzaju turystyki, przedstawiciele ZMPSiŚ SA uczestniczyli w targach Seatrade Europe w Hamburgu. Podjęto również rozmowy z głównymi tour-operatorami i armatorami dla przedstawienia oferty obu portów.

Integracja z Unią Europejską

Projekty prowadzone przez Biuro ds. Integracji portów z UE, dofinansowane z funduszy UE, w których jest zaangażowany Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Projekty w realizacji

■ PORT-NET

Dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III C. Bierze w nim udział 20 partnerów z 12 krajów UE oraz Rosji. Czas trwania projektu: 3 lata (2005-2007). Wartość całego projektu 1,7 mln EUR, nasz wkład finansowy 100 tys. EUR. Nasze dofinansowanie udziału w projekcie ze środków INNTERREG-u wynosi 75%.

Projekt zajmuje się promocją międzynarodowej współpracy oraz multimodalnych struktur transportu pomiędzy europejskimi portami, polegającej na wymianie doświadczeń, najlepszych praktyk i know-how. Szczególny nacisk położony został na:

- politykę morską UE, zarządzanie i finansowanie działalności portowej,
- porty i multimodalną strukturę transportu, żeglugę bliskiego zasięgu, autostrady morskie, centra logistyczne,
- integrację przestrzenną portu i miasta.

■ BALTIC GATEWAY PLUS

Projekt dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B BSR. Udziału w projekcie bierze 30 partnerów z 7 krajów z regionu Morza Bałtyckiego. Czas trwania projektu 2 lata (2006-2007). Całkowity bu-

dżet projektu ok. 980 tys. EUR. Nasz udział finansowy w projekcie wynosi 30 tys. EUR. Dofinansowanie z funduszu INTERREG ma wynieść 75%.

Projekt Baltic Gateway Plus jest kontynuacją projektu Baltic Gateway (opis poniżej). Ma koncentrować się na przygotowaniu planu wdrażania, pozyskaniu finansowania oraz ułatwieniu realizacji priorytetowych zadań inwestycyjnych, określonych podczas prac przy projekcie Baltic Gateway, które znalazły się w oficjalnym dokumencie „Quick Start Programme”, podpisanym przez zarządy wszystkich zainteresowanych regionów w tym zachodniopomorskiego. Ma spowodować wzmocnienie polityczne, instytucjonalne i merytoryczne wszystkich podmiotów zaangażowanych w promocję transportu intermodalnego w Regionie Południowego Bałtyku.

■ INTERBALTIC

„Intermodality and Interoperability around the Baltic Sea”. Projekt otrzymał dofinansowanie z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B BSR. Bierze w nim udział 43 partnerów z 8 państw z regionu Morza Bałtyckiego oraz Norwegii. Czas trwania projektu 2 lata (2006-2007). Planowany budżet projektu to 2,85 mln EUR. Budżet ZMPSiŚ wynosi 20 tys. EUR, dofinansowanie z funduszy INTERREGU III B – 75%.

Projekt dotyczy stworzenia w pełni zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego w północnej Europie. Udział ZMPSiŚ SA w projekcie ma na celu podkreślenie roli i znaczenia portów w Szczecinie i Świnoujściu w systemie transportowym państw bałty-

ckich, w rozwoju korytarzy transportowych i autostrad morskich.

■ LOGVAS

„Logistic potentials for value added services in port-located areas”. Fundusze z programu Interreg III B BSR. Budżet całkowity projektu: 1,8 mln euro, nasz wkład to 25 tys. euro, dofinansowanie z INTERREGU: 75%. Czas trwania: 2,5 roku (2005-2007). Uczestniczy w nim 25 partnerów z 7 krajów.

Projekt zmierza do promocji wzrostu ekonomicznego i stałego rozwoju w Regionie Morza Bałtyckiego. Założeniem LOGVAS jest określenie potencjału VAS – wartości dodanej usług, świadczonych w Regionie Morza Bałtyckiego na rzecz aktywizacji obszarów portowych. Może on być wykorzystany jako bazowy dla politycznych i ekonomicznych decyzji odnośnie wielkości inwestycji planowanych w portach, potencjału handlowego otaczającego porty oraz ich powiązań z zapleczem drogą kolejową, drogową, lotniczą i żeglugą śródlądową.

■ INMOR

„Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”. Program: Europejski Fundusz Społeczny należący do ZPORR 2004-2006. Budżet całkowity: 1,8 mln PLN, nasz wkład: 83 tys. PLN, dofinansowanie: 100% (75% EFS + 25% budżet państwa). Czas trwania: 2 lata (2005-2007). 7 partnerów ze Szczecina.

W ramach projektu InMor mają być stworzone warunki ułatwiające nawiązywanie kontaktów dla realizacji wspólnych przedsięwzięć. Powstały w ten sposób

Integracja z Unią Europejską

system komunikacji i współpracy stanie się istotnym czynnikiem rozwoju innowacyjności i podniesienia konkurencyjności gospodarki morskiej w regionie zachodniopomorskim.

Celem konferencji jest „zachęcenie małych i średnich przedsiębiorstw do współpracy z dużymi przedsiębiorstwami oraz jednostkami naukowo-badawczymi w celu rozwoju gospodarki morskiej regionu”.

Projekty oczekujące na decyzję o dofinansowaniu z funduszy UE

■ ADRIATIC – BALTIC LANDBRIDGE

Projekt ten aplikuje o fundusze z Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B CADSES. Chęć udziału w projekcie wyraziło 24 partnerów z Europy Środkowej i Wschodniej. Czas trwania projektu to 1,5 roku (2006-2007). Zakładana wysokość budżetu to 2,5 mln EUR, zadeklarowany nasz udział 30 tys. EUR. Dofinansowanie z funduszy INTERREGU dla nas to 75%.

Celem strategicznym projektu jest wykazanie, iż multimodalne połączenia lądowe pomiędzy północnym wybrzeżami Adriatyku a południowym rejonem Bałtyku, z wykorzystaniem portów z tych regionów, są najkrótszą i najbardziej uzasadnioną ekonomicznie drogą dla ładunków zdążających z Bliskiego i Dalekiego Wschodu do Północnej Europy, szczególnie Skandynawii. Odbywać się to będzie poprzez zbieranie i opracowanie danych dotyczących istniejących potoków ładunkowych i prognozowanie możliwych nowych potoków.

■ PRIMARE

„Promoting innovative maritime regions in Europe by establishing a transfer between regional competence groups for inter-modal logistic processes in port”. Projekt ten aplikuje o finansowanie w 100% z VI Programu Ramowego. Czas trwania projektu to 2 lata (2006-2007). Chęć udziału w projekcie wyraziło 20 partnerów z 7 krajów UE. Nasz planowany udział finansowy w projekcie to 30 tys. EUR.

Projekt ma na celu wsparcie wdrażania nowych technologii informatycznych i telemetrycznych w portach morskich Europy. W jego ramach utworzone zostaną grupy eksperckie skupiające specjalistów z obszaru UE. W obszarze zainteresowań projektu znajdują się identyfikacja ładunku i kontrola jego przemieszczania, terminale logistyczne oraz transport intermodalny, obsługa ładunków nieskonteneryzowanych oraz gospodarka odpadami. Grupy eksperckie, złożone z przedstawicieli portów morskich, operatorów logistycznych oraz instytucji badawczych posłużą wymianie opinii i informacji na temat nowych rozwiązań w dziedzinie technologii informatycznych oraz dokonają oceny szans i celowości ich wdrażania.

■ MAGALOG

„MARine GAs fuel LOGistics”, tytuł roboczy „łańcuch dostaw płynnego paliwa gazowego na statki” ubiega się o wsparcie w ramach programu STEER prowadzonego przez Komisję Europejską. Program ten jest częścią programu „Inteligentna energia dla Europy”, który ma na celu promowanie efektywności energetycznej i al-

ternatywnych źródeł energii. STEER wspiera projekty w obszarze „inteligentnego użycia energii w transporcie” (dywersyfikacja paliw, promowanie odnawialnych źródeł energii), a także w obszarze przygotowania uwarunkowań prawnych w tym zakresie i ich stosowania.

Liderem projektu MAGALOG będzie norweski dostawca gazu GasNor A/S, koordynatorem – Niemiecka Agencja „Oszczędzaj Energię” Bałtyckiego Forum Energii. Do projektu zostaliśmy zaproszeni przez partnera projektu Nowa Hanza, w którym uczestniczyliśmy w latach 2003-2005.

Główne działania projektu MAGALOG to przeprowadzenie analiz emisji zanieczyszczeń w wybranych portach, indywidualne studia logistyczne dla LNG (Liquid Natural Gas – naturalny płynny gaz) w wybranych portach, studia rynkowego popytu na statki napędzane LNG, warsztaty, konferencje oraz szerokie rozpowszechnianie informacji i opracowań zebranych w trakcie prowadzenia projektu.

Celem strategicznym będzie ustalenie łańcucha dostaw alternatywnego paliwa – LNG.

Cele szczegółowe:

- redukcja emisji zanieczyszczeń ze statków na liniach żeglugowych, torach wodnych i w miastach portowych,
- ukazanie LNG jako alternatywnego rodzaju napędu dla statków (niekoniecznie kosztownego, niebezpiecznego i trudnego w obsłudze),
- ustalenie łańcucha dostaw LNG (projekt bierze pod uwagę sytuację Polski, która myśli o uniezależnieniu się od gazu rosyjskiego i wskazuje na Świno-

Integracja z Unią Europejską

ujście, gdzie terminal gazowy pasowałby doskonale),

- wskazanie na fakt, że statki napędzane LNG mogą być ekonomiczne i najmniej szkodliwe dla środowiska,

Rezultaty projektu:

- sporządzenie studium n/t emisji zanieczyszczeń ze statków w wybranych miastach portowych,
- indywidualne studia łańcuchów dostaw LNG dla wybranych portów w formie studium wykonalności, zawierającego dostawy LNG, statki zaopatrywane w to paliwo, bezpieczeństwo dostaw, zabezpieczenie terminali i statków, bezpieczeństwo pracy oraz wpływ na środowisko,
- studium dot. zapotrzebowania rynku na statki napędzane LNG,
- określenie potencjalnego wpływu wprowadzenia statków napędzanych LNG na szeroką skalę w okresie długoterminowym.

W przypadku uzyskania przez projekt MAGALOG finansowania nasz udział całkowity wynosić będzie 33,4 tys. euro, z czego 50% pokryje UE, a pozostałe 17 tys. mamy wnieść w postaci pracy własnej. Budżet całkowity projektu wynosi ok. 1 mln euro.

Projekty niedawno z sukcesami zakończone, przy których jeszcze ciągle pracujemy

■ NOWA HANZA

„Zrównoważony Rozwój Miast i Portów Bałtyckich”. Projekt dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólno-

stowej INTERREG III B BSR. Brało w nim udział 18 partnerów z 5 państw UE, położonych w Regionie Morza Bałtyckiego. Czas trwania projektu 2 lata (2004-2005). Budżet projektu 1,5 mln EUR, nasz wkład finansowy w projekcie wyniosł 16,5 tys. EUR, sfinansowany w 80% z funduszy programu pomocowego PHARE 2001.

Celem projektu jest rozwój portów i miast nadmorskich jako nieodłącznej części korytarzy transportowych, zgodnie z zasadami zrównoważonej integracji przestrzennej w Regionie Morza Bałtyckiego. Projekt szczególną uwagę zwraca na wypracowanie i zharmonizowanie polityki najlepszych praktyk związanych z redukcją emisji zanieczyszczeń do powietrza, redukcją poziomu hałasu i wibracji, zarządzaniem ściekami i odpadami stałymi związanymi z pobytem statków w porcie w aspekcie zminimalizowania wpływu działalności portowej na miasta oraz środowisko naturalne. Celem strategicznym było podpisanie jesienią 2005 roku wspólnego dokumentu pod tytułem „Bałtyckie Memorandum w Sprawie Porozumienia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Portów”, zawierającego dobrowolne zobowiązania wszystkich miast i portów z rejonu Bałtyku do wdrażania wypracowanych w ramach projektu postanowień dotyczących zarządzania środowiskowego. Memorandum zostało podpisane przez partnerów projektu 30.09.2005 w Turku podczas Konferencji Generalnej Związku Miast Bałtyckich (Union of the Baltic Cities).

Planowane najbliższe działania w ramach projektu:

- zapoznanie z ideą Nowej Hanzy przedstawicieli rządów miast Szczecin i Świnoujście oraz spowodowanie podpisania przez nich Memorandum,
- promocja Memorandum w polskim środowisku portowym, pozyskanie nowych sygnatariuszy Memorandum.

■ BALTIC GATEWAY

Projekt dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B BSR. Bierze w nim udział 38 partnerów z 7 krajów, położonych w regionie Morza Bałtyckiego. Czas trwania projektu 3 lata (2004-2006). Całkowity budżet projektu 2 mln EUR. Nasz udział w projekcie odbywał się na zasadzie własnego finansowania. Projekt został uroczysto zakończony w czasie konferencji, która odbyła się w Rostoku w dniach 23-24.02.2006. Była to jednocześnie konferencja otwierająca projekt Baltic Gateway Plus.

Celem projektu Baltic Gateway była promocja regionu południowego Bałtyku jako „bramy” między Wschodem a Zachodem i Północą a Południem poprzez rozwój:

- dróg morskich;
- fizycznej infrastruktury transportu;
- usług i zastosowań związanych z tą infrastrukturą;
- ram organizacyjnych i wspieranie kooperacji z zaangażowaniem środowisk akademickich, przedsiębiorstw i administracji publicznej.

Inwestycje

Na działalność inwestycyjną w roku 2005 Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wydatkował z własnych środków finansowych kwotę 30,9 mln zł. Znaczną część środków wydatkowano na inwestycje kontynuowane, w tym m. in.:

■ Przebudowa nb. Górników w porcie Świnoujście

W celu nadania nabrzeżu charakteru uniwersalnego o głębokości technicznej 14,0 m i długości 330 m – inwestycję rozpoczęto pod koniec 2001r. a poniesione nakłady od początku realizacji do końca 2005r. wyniosły 65,5 mln. zł. co stanowi 92% wartości zadania. Planowane zakończenie zasadniczej przebudowy w połowie roku 2006, natomiast w 2007 roku zostanie jeszcze przedłużony tor poddźwigowy dla urządzenia załadowniczego U-1.

■ Budowa infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim

Inwestycja finansowana w 75% ze środków EFRR, zgodnie z podpisaną w kwietniu 2005 roku umową o dofinansowanie projektu. Dopełnieniem finansowania będzie kredyt z Banku Światowego. W roku 2005 rozpoczęto procedurę przetargową dotyczącą wyboru wykonawcy oraz Inżyniera Kontraktu. Wyłonienie wykonawcy spodziewane jest w marcu 2006.

■ Budowa infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecin

Inwestycja finansowana w 75% ze środków EFRR. Umowa z wykonawcą została podpisana we wrześniu

2005r., a planowane zakończenie inwestycji nastąpi w lipcu 2007r. W 2005 roku rozpoczęto prace budowlane polegające na rozbiórkach, wycince drzew oraz budowie nasypu przeciążającego dla uzdatniania terenu. W związku z dobrymi możliwościami finansowymi ZMPSiŚ SA wykonawca przyspieszył roboty związane z budową nasypów przeciążających w stosunku do harmonogramu. Nadzór nad realizacją inwestycji pełni Inżynier Kontraktu.

■ Przebudowa toru poddźwigowego na nb. Parnica

Realizacja polegała na wymianie toru i technologii mocowania na długości 231,5 mb. Inwestycja zakończona i przekazana do eksploatacji w 2005r.

W roku 2005 podjęto realizację nowych inwestycji, m. in.:

■ Budowa kanału kablowego pod zasobnią nr 3 na nb. Chorzowskim

Realizacja polegała na wykonaniu nowego zasilania 0,4 kV i 6 kV dla dźwigów stacjonarnych. Inwestycja zakończona i przekazana do eksploatacji w 2005r.

■ Wykonanie nowych linii kablowych zasilających wywrotnicę wagonów w porcie w Świnoujście

Wykonano i przekazano do eksploatacji linie kablowe SN i NN od stacji transformatorowej „Wywrotnica” do GPZ, zasilające wywrotnicę wagonów.

■ Przebudowa nb. Węgierskiego

Wyposażono w system odbojowy i przekazano do eksploatacji południowy odcinek przebudowanego nabrzeża Węgierskiego, który został przystosowany do obsługi statków o nośności 15 000 DWT oraz rozpoczęto realizację zbliżonego zakresu prac w części północnej nabrzeża.

Realizacja dużych przedsięwzięć inwestycyjnych zwiększa zdolności przeładunkowe i rozwojowe portów ale jednocześnie absorbuje większość środków finansowych. W związku z tym, sukcesywne odtwarzanie majątku portowego w ramach małych inwestycji modernizacyjnych realizowane jest w miejscach najbardziej newralgicznych dla sprawnego funkcjonowania infrastruktury portowej.

Ochrona środowiska

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA prowadzi działalność zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadanymi pozwoleńmi z zakresu ochrony środowiska. W 2005 roku na ZMPSiŚ SA nie nałożono kar za naruszanie standardów jakości środowiska naturalnego. Z tytułu gospodarczego korzystania ze środowiska na konto Zachodniopomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, wniesiono opłaty na kwotę ok. 54 tys. zł, w tym za:

- wprowadzanie ścieków opadowych ok. 19 tys. zł,
- wprowadzanie ścieków komunalnych ok. 33,5 tys. zł,
- wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza ok. 1,7 tys. zł.

ZMPSiŚ SA systematycznie oczyszcza akweny portowe z części stałych oraz substancji ropopochodnych. W roku 2005 koszt oczyszczania akwenów portowych w porcie w Szczecinie wyniósł ok. 260 tys. zł.

Nakłady inwestycyjne na ochronę środowiska poniesione przez ZMPSiŚ SA w 2005 r. wyniosły 112,6 tys. zł i związane były z budową kanalizacji deszczowej na nabrzeżu Górników w porcie w Świnoujściu.

W wyniku działania systemu odbioru odpadów ze statków w portach w Szczecinie i w Świnoujściu ode-

brano następujące ilości odpadów i poniesiono z tego tytułu koszty przedstawione w poniższej tabeli.

Łączny koszt odbioru odpadów ze statków poniesiony przez ZMPSiŚ SA w obu portach w 2005 roku wyniósł 631 500,17 zł, w tym koszt odbioru i dalszego zagospodarowania odpadów odebranych w limicie w ramach poniesionej przez statki opłaty tonażowej wyniósł 274 406,93 zł.

Biologiczno–chemiczna oczyszczalnia ścieków na terenie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu oczyściła w 2005 roku ok. 22,7 tys. m³ ścieków sanitarnych oraz ok. 2,8 tys. m³ wód zaolejonych, w tym w ramach systemu odbioru odpadów ze statków 1 458,51 m³ wód zaolejonych. Natomiast oczyszczalnia ścieków „Ostrów Grabowski” przyjęła do oczyszczenia 7 300 m³ płynnych odpadów olejowych, w tym w ramach systemu odbioru odpadów ze statków 5 192,5 m³.

W czerwcu 2005 roku Laboratorium Badań Środowiska Pracy przeszło pomyślnie audyt przedłużający, na okres kolejnych czterech lat, akredytację nadaną przez Polskie Centrum Akredytacji.

Wyszczególnienie rodzajów odpadów odebranych ze statków	Szczecin		Świnoujście	
	Ilość (m ³)	Koszt (zł)	Ilość (m ³)	Koszt (zł)
odpady olejowe i ich mieszaniny	5 222,73	193 241,01	2 766,07	90 719,70
odpady stałe	1 048,71	69 214,86	3 933,30	275 331,00
ścieki	4,00	20,00	165,20	2 973,60
Razem	6 275,44	262 475,87	6 864,57	369 024,30

Analityka



Statystyki przeładunkowe

Udział przeładunków portów w Szczecinie i w Świnoujściu w obrotach polskich portów morskich w 2005 r.

Grupa towarowa	Port morski w Gdańsku		Port morski w Gdyni		Porty morskie w Szczecinie i w Świnoujściu		Razem
	tys. ton	% udział	tys. ton	% udział	tys. ton	% udział	
Węgiel	6 921,7	48,0	1 027,6	7,1	6 464,8	44,9	14 414,1
Ruda	35,8	2,1	0,0	0,0	1 694,2	97,9	1 730,0
Inne masowe	2 900,0	39,6	1 904,7	26,0	2 519,0	34,4	7 323,7
Zboże	339,6	9,6	1 335,7	37,7	1 869,7	52,7	3 545,0
Drewno	8,3	7,3	64,8	57,0	40,6	35,7	113,7
Drobnica	2 060,7	12,4	7 624,3	45,8	6 947,1	41,8	16 632,1
Ropa i przetwory	11 896,5*	93,5	337,1	2,7	483,8	3,8	12 717,4
Razem	24 162,6	42,8	12 294,2	21,8	20 019,2	35,4	56 476,0

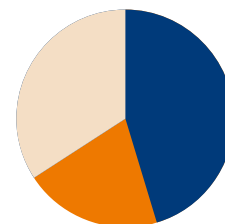
Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie (general cargo transported by ferries including weight of a means of transport)

* łącznie z bazą paliw – Sp. z o.o. „Naftoport”

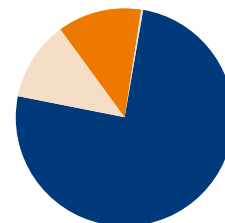
Struktura przeładunków w obrocie morskim wg przeładowcy

Przeładowca	2004		2005		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Przeładunki na nab. ZMPSiS SA*	15 570,6	75,2	16 080,4	75,3	103,3
Przeładunki na pozostałych nabrzeżach w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu	2 504,9	12,1	2 618,1	12,3	104,5
Przeładunki w porcie w Policach	2 610,5	12,6	2 619,3	12,3	100,3
Przeładunki w porcie w Stepnicy	31,1	0,1	30,8	0,1	100
Ogółem przeładunki	20 717,1	100,0	21 348,6	100,0	103,0

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana



- Porty Morskie w Szczecinie i w Świnoujściu
- Port Morski w Gdańsku
- Port Morski w Gdyni



- Przeładunki na nab. ZMPSiS SA
- Pozostali przeładowcy w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu
- Port w Policach
- Port w Stepnicy

Statystyki przeładunkowe

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg grupy towarowej

Grupa towarowa	2004		2005		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Węgiel	6 037,1	38,8	6 404,5	39,8	106,1
Ruda	2 480,0	15,9	1 631,3	10,1	65,8
Inne masowe	1 237,3	8,0	1 352,7	8,4	109,3
Zboże	887,3	5,7	1 348,8	8,4	152,0
Drewno	33,7	0,2	40,6	0,3	120,5
Drobnica*	4 895,2	31,4	5 302,5	33,0	108,3
Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ogółem	15 570,6	100,0	16 080,4	100,0	103,3

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg przeładowcy

Przeładowca	2004		2005		% wsk. dynam
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Drobnica-Port Szczecin	1 623,4	10,4	1 521,9	9,5	93,7
Elewator-Ewa	767,1	4,9	983,9	6,1	128,3
Bulk Cargo-Port Szczecin	4 925,7	31,7	5 208,9	32,4	105,7
Port Handlowy Świnoujście	5 937,9	38,1	5 662,7	35,2	95,4
Zakład Usług Żeglugowych	0,2	0,0	0,8	0,0	400,0
Fast Terminals	265,6	1,7	277,4	1,7	104,4
Terminal Promowy Świnoujście*	2 050,7	13,2	2 424,8	15,1	118,2
Ogółem	15 570,6	100,0	16 080,4	100,0	103,3

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana

Statystyki przeładunkowe

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg źródła obrotów

Źródło obrotu	2004		2005		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Phz*	12 766,6	82,0	13 054,8	81,2	102,3
Tranzyt	2 804,0	18,0	3 025,6	18,8	107,9
Ogółem	15 570,6	100,0	16 080,4	100,0	103,3

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana

Struktura przeładunków tranzytowych zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg kraju tranzytującego

Kraj tranzytujący	2004		2005		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Czechy	1 180,2	42,1	1 116,9	36,9	94,6
Słowacja	603,0	21,5	553,5	18,3	91,8
Niemcy	540,2	19,3	860,5	28,4	159,3
Węgry	169,4	6,0	158,9	5,3	93,8
Inne kraje	311,2	11,1	335,8	11,1	107,9
Ogółem	2 804,0	100,0	3 025,6	100,0	107,9

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg kierunków obrotu

Kierunek obrotu	2004		2005		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Import	5 401,6	34,7	5 061,3	31,5	93,7
Eksport	10 169,0	65,3	11 019,1	68,5	108,4
Ogółem	15 570,6	100,0	16 080,4	100,0	103,3

Statystyki przeładunkowe

Obroty portów ujścia Odry za lata 2004-2005 (tys. ton)

Grupa towarów	Lata	Szczecin			Świnoujście			Razem obroty w Szczecinie i Świnoujściu			Police	Stepnica	Ogółem obroty portów (11+12+13)
		Nabrzeża ZMPSiS SA	Pozostałe nabrzeża	Ogółem porty	Nabrzeża ZMPSiS SA	Pozostałe nabrzeża	Ogółem porty	Nabrzeża ZMPSiS SA (3+6)	Pozostałe nabrzeża (4+7)	Ogółem porty (9+10)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Węgiel	2004	2622,2	68,0	2690,2	3414,9	0,0	3414,9	6037,1	68,0	6105,1	12,1	0,4	6117,6
	2005	2647,7	60,3	2708,0	3756,8	0,0	3756,8	6404,5	60,3	6464,8	4,8	0,0	6469,6
Ruda	2004	464,4	204,0	668,4	2015,6	0,0	2015,6	2480,0	204,0	2684,0	72,6	0,0	2756,6
	2005	259,6	62,9	322,5	1371,7	0,0	1371,7	1631,3	62,9	1694,2	75,2	0,0	1769,4
Inne masowe	2004	1045,8	954,7	2000,5	191,5	107,9	299,4	1237,3	1062,6	2299,9	2525,8	0,0	4825,7
	2005	1202,9	1083,3	2286,2	149,8	83,0	232,8	1352,7	1166,3	2519,0	2539,3	0,0	5058,3
Zboże	2004	836,0	367,7	1203,7	51,3	0,0	51,3	887,3	367,7	1255,0	0,0	12,3	1267,3
	2005	1236,4	520,9	1757,3	112,4	0,0	112,4	1348,8	520,9	1869,7	0,0	16,2	1885,9
Drewno	2004	33,7	0,0	33,7	0,0	0,0	0,0	33,7	0,0	33,7	0,0	0,0	33,7
	2005	40,6	0,0	40,6	0,0	0,0	0,0	40,6	0,0	40,6	0,0	12,9	53,5
Drobnica*	2004	2579,9	88,9	2668,8	2315,3	271,7	2587,0	4895,2	360,6	5255,8	0,0	18,4	5274,2
	2005	2605,7	73,9	2679,6	2696,8	250,0	2946,8	5302,5	323,9	5626,4	0,0	0,0	5626,4
Ropa i przetwory	2004	0,0	214,9	214,9	0,0	227,1	227,1	0,0	442,0	442,0	0,0	0,0	442,0
	2005	0,0	207,4	207,4	0,0	276,4	276,4	0,0	483,8	483,8	0,0	1,7	485,5
Razem	2004	7582,0	1898,2	9480,2	7988,6	606,7	8595,3	15570,6	2504,9	18075,5	2610,5	31,1	20717,1
	2005	7992,9	2008,7	10001,6	8087,5	609,4	8696,9	16080,4	2618,1	18698,5	2619,3	30,8	21348,6

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środka transportu, w którym jest przemieszczana

Statystyki przeładunkowe

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg przeładowcy i grupy towarowej

Przeładowca	Rok	Grupa towarowa															
		Węgiel		Ruda		Inne masowe		Zboże		Drewno		Drobnica		Ropa i przetwory		Razem	
		tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury	tys. ton	% wskaźnik struktury
Drobnica – Port Szczecin	2004	0,9	0,0	32,8	1,3	52,1	4,2			1,6	4,8	1 536,0	31,4			1 623,4	10,4
	2005	19,5	0,3	4,3	0,3	54,5	4,0			2,5	6,2	1 441,1	27,2			1 521,9	9,5
	% dynam.	2 166,7	x	13,1	x	104,6	x			0,0	x	93,8	x			93,7	x
Elewator Ewa	2004							767,1	86,4							767,1	4,9
	2005							983,9	72,9							983,9	6,1
	% dynam.							128,3	x							128,3	x
Bulk Cargo – Port Szczecin	2004	2 621,3	43,4	431,6	17,4	993,7	80,3	68,9	7,8	6,0	17,8	804,2	16,4			4 925,7	31,6
	2005	2 628,2	41,0	255,3	15,6	1 148,4	84,9	252,5	18,7	15,2	37,4	909,3	17,2			5 208,9	32,4
	% dynam.	100,3	x	59,2	x	115,6	x	366,5	x	253,3	x	113,1	x			105,7	x
Port Handlowy Świnoujście	2004	3 414,9	56,6	2 015,6	81,3	191,5	15,5	51,3	5,8			264,6	5,4			5 937,9	38,2
	2005	3 756,8	58,7	1 371,7	84,1	149,8	11,1	112,4	8,3			272,0	5,1			5 662,7	35,2
	% dynam.	110,0	x	68,1	x	78,2	x	219,1	x			102,8	x			95,4	x
Zakład Usług Żeglugowych	2004											0,2	0,0			0,2	0,0
	2005											0,8	0,0			0,8	0,0
	% dynam.											400,0	x			400,0	x
Fast Terminals	2004									26,1	77,4	239,5	4,9			265,6	1,7
	2005									22,9	56,4	254,5	4,8			277,4	1,7
	% dynam.									87,7	x	106,3	x			104,4	x
Terminal Promowy Świnoujście*	2004											2 050,7	41,9			2 050,7	13,2
	2005											2 424,8	45,7			2 424,8	15,1
	% dynam.											118,2	x			118,2	x
Total	2004	6 037,1	100,0	2 480,0	100,0	1 237,3	100,0	887,3	100,0	33,7	100,0	4 895,2	100,0	0,0	0,0	15 570,6	100,0
	2005	6 404,5	100,0	1 631,3	100,0	1 352,7	100,0	1 348,8	100,0	40,6	100,0	5 302,5	100,0	0,0	0,0	16 080,4	100,0
	% dynam.	106,1	x	65,8	x	109,3	x	152,0	x	120,5	x	108,3	x	x	x	103,3	x

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana

Statystyki przeładunkowe

Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach portów w Szczecinie i w Świnoujściu wg źródła i kierunku obrotu oraz grupy towarowej

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2004			Wykonanie 2005			% wskaźnik dynamiki		
		import	eksport	razem	import	eksport	razem	import	eksport	razem
A	Przeładunki ZMPSiŚ SA ogółem	5 401,6	10 169,0	15 570,6	5 061,3	11 019,1	16 080,4	93,7	108,4	103,3
I	Przeładunki phz	4 105,4	8 600,9	12 706,3	3 813,6	9 211,8	13 025,4	92,9	107,1	102,5
	Węgiel	43,2	5 904,9	5 948,1	130,8	6 141,3	6 272,1	302,8	104,0	105,4
	Ruda	1 787,5	94,0	1 881,5	1 099,8	21,5	1 121,3	61,5	22,9	59,6
	Inne masowe	555,5	411,9	967,4	711,6	407,8	1 119,4	128,1	99,0	115,7
	Zboże	501,0	356,6	857,6	451,4	772,1	1 223,5	90,1	216,5	142,7
	Drewno	1,9	16,7	18,6	5,9	26,1	32,0	310,5	156,3	172,0
	Drobnica	1 216,3	1 816,8	3 033,1	1 414,1	1 843,0	3 257,1	116,3	101,4	107,4
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
II	Przeładunki tranzytowe	1 280,9	1 523,1	2 804,0	1 245,6	1 780,0	3 025,6	97,2	116,9	107,9
	Węgiel	13,3	52,1	65,4	49,6	69,1	118,7	372,9	132,6	181,5
	Ruda	590,5	7,1	597,6	510,0	0,0	510,0	86,4	0,0	85,3
	Inne masowe	171,5	67,1	238,6	155,9	63,9	219,8	90,9	95,2	92,1
	Zboże	0,0	28,0	28,0	0,0	125,2	125,2	0,0	0,0	0,0
	Drewno	0,0	15,1	15,1	0,0	8,6	8,6	0,0	57,0	57,0
	Drobnica	505,6	1 353,7	1 859,3	530,1	1 513,2	2 043,3	104,8	111,8	109,9
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III	Przeładunki wewnątrz krajowe	15,3	45,0	60,3	2,1	27,3	29,4	13,7	60,7	48,8
	Węgiel	0,0	23,6	23,6	0,0	13,7	13,7	0,0	58,1	58,1
	Ruda	0,5	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Inne masowe	14,3	17,0	31,3	0,9	12,6	13,5	6,3	74,1	43,1
	Zboże	0,0	1,7	1,7	0,0	0,1	0,1	0,0	5,9	5,9
	Drewno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Drobnica	0,5	2,3	2,8	1,2	0,9	2,1	240,0	39,1	75,0
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
B	Przeładunki firm obcych bez Polic i Stepnicy	x	x	2 504,9	x	x	2 618,1	x	x	104,5
C	Ogółem przeładunki (A + B)	x	x	18 075,5	x	x	18 698,5	x	x	103,4

* drobnica promowa wykazana jest bez wagi środków transportu, na których jest przemieszczana

Statystyki przeładunkowe

Struktura przeładunków tranzytowych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg państwa tranzytującego i grupy towarowej

Wyszczególnienie	Rok	Grupa towarowa						Razem
		węgiel	ruda	inne masowe	zboże	drewno	drobnica	
Czechy	2004	48,6	406,0	44,9	-	15,1	665,6	1 180,2
	2005	69,1	348,0	50,5	-	8,6	640,7	1 116,9
Słowacja	2004	-	182,1	5,6	-	-	415,3	603,0
	2005	-	156,6	2,8	-	-	394,1	553,5
Niemcy	2004	8,2	0,5	163,0	28,0	-	340,5	540,2
	2005	49,6	2,2	144,3	125,2	-	539,2	860,5
Austria	2004	-	-	-	-	-	77,9	77,9
	2005	-	-	-	-	-	94,5	94,5
Węgry	2004	-	2,6	6,6	-	-	160,2	169,4
	2005	-	1,6	6,6	-	-	150,7	158,9
Rumania	2004	-	-	-	-	-	39,9	39,9
	2005	-	-	-	-	-	42,4	42,4
Bośnia i Hercegowina	2004	-	-	-	-	-	-	0,0
	2005	-	-	-	-	-	16,5	16,5
Łotwa	2004	-	-	-	-	-	-	0,0
	2005	-	-	1,5	-	-	-	1,5
Finlandia	2004	-	-	-	-	-	-	0,0
	2005	-	-	-	-	-	1,2	1,2
Inne kraje	2004	-	0,4	2,1	-	-	116,2	118,7
	2005	-	1,6	-	-	-	125,2	126,8
Tranzyt morski	2004	8,6	6,0	16,4	-	-	43,7	74,7
	2005	-	-	14,1	-	-	38,8	52,9
Ogółem	2004	65,4	597,6	238,6	28,0	15,1	1 859,3	2 804,0
	2005	118,7	510,0	219,8	125,2	8,6	2 043,3	3 025,6

Analiza finansowa

Bilans 31 grudnia 2005 roku – aktywa

Wyszczególnienie	Stan na	
	01.01.2005	31.12.2005
A. Aktywa trwałe	745 141 616,02	737 282 790,35
I. Wartości niematerialne i prawne	413 403,38	187 018,91
3. Inne wartości niematerialne i prawne	413 403,38	187 018,91
II. Rzeczowe Aktywa Trwałe	736 942 480,90	730 320 316,05
1. Środki trwałe	683 529 450,06	656 051 304,84
a) grunty	238 960 528,46	236 905 521,46
b) budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	394 621 717,66	377 905 226,75
c) urządzenia techniczne i maszyny	40 630 725,08	33 905 100,09
d) środki transportu	8 767 670,52	6 946 114,57
e) pozostałe środki trwałe	548 808,34	389 341,97
2. Środki trwałe w budowie	53 413 030,84	74 269 011,21
III. Należności długoterminowe	0,00	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe	7 187 922,79	6 775 455,39
3. Długoterminowe aktywa finansowe	7 187 922,79	6 775 455,39
a) w jednostkach powiązanych	7 184 492,40	6 772 025,00
– udziały lub akcje	6 598 575,00	6 772 025,00
– udzielone pożyczki	585 917,40	0,00
b) w pozostałych jednostkach	3 430,39	3 430,39
– udziały lub akcje	3 430,39	3 430,39
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	597 808,95	0,00
1. Aktywa z tyt. odroczonego podatku dochodowego	597 808,95	0,00
B. Aktywa obrotowe	30 132 803,83	30 783 253,30
I. Zapasy	30 753,07	30 497,78
1. Materiały	30 753,07	30 497,78
II. Należności krótkoterminowe	16 360 009,59	16 417 954,31
1. Należności od jednostek powiązanych	10 560 429,32	10 048 135,19
a) z tyt. dostaw i usług o okresie spłaty:	10 402 998,78	10 048 135,19

– do 12 miesięcy	10 402 998,78	10 048 135,19
b) Inne	157 430,54	0,00
2. Należności od pozostałych jednostek	5 799 580,27	6 369 819,12
a) z tyt. dostaw i usług o okresie spłaty:	4 318 030,34	4 394 736,80
– do 12 miesięcy	4 318 030,34	4 394 736,80
b) z tyt. podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń	276 341,00	721 214,00
c) Inne	1 205 208,93	1 253 868,32
III. Inwestycje krótkoterminowe	12 323 751,95	12 814 396,89
1. Krótkoterminowe aktywa finansowe	12 323 751,95	12 814 396,89
a) w jednostkach powiązanych	1 512 378,12	878 568,96
– udzielone pożyczki	1 512 378,12	878 568,96
c) środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	10 811 373,83	11 935 827,93
– środki pieniężne w kasie i na rachunkach	7 809 598,47	3 872 521,52
– inne środki pieniężne	3 000 000,00	8 060 000,00
– inne aktywa pieniężne (odsetki od lokaty)	1 775,36	3 306,41
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1 418 289,22	1 520 404,32
1. Czynne rozliczenia międzyokresowe	30 577,96	93 967,41
2. Inne rozliczenia międzyokresowe	1 387 711,26	1 426 436,91
Suma aktywów	775 274 419,85	768 066 043,65

Struktura aktywów

Aktywa	01.01.2005		31.12.2005	
	zł	%	zł	%
Aktywa trwałe	745 141 616,02	96,11	737 282 790,35	95,99
Aktywa obrotowe	30 132 803,83	3,89	30 783 253,30	4,01
Aktywa razem	775 274 419,85	100,00	768 066 043,65	100,00

Analiza finansowa

Bilans 31 grudnia 2005 roku – pasywa

Wyszczególnienie	Stan na	
	01.01.2005	31.12.2005
A. Kapitał (fundusz) własny	602 375 950,60	610 222 662,87
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	15 786 490,00	15 786 490,00
IV. Kapitał (fundusz) zapasowy	223 657 485,81	232 431 661,44
1. Tworzony zgodnie ze statutem lub umową	223 657 485,81	223 657 485,81
V. Kapitał (fundusz) rezerwowy z aktualizacji wyceny	355 259 255,96	351 965 423,28
VII. Zysk (strata) z lat ubiegłych	(-) 1 152 205,39	(-) 315 554,95
a) straty z lat ubiegłych	1 152 205,39	315 554,95
VIII. Zysk (strata) netto	(+) 8 824 924,22	(+) 10 354 643,10
1. Zysk netto	(+) 8 824 924,22	(+) 10 354 643,10
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	172 898 469,25	157 843 380,78
I. Rezerwy na zobowiązania	4 456 739,51	5 596 789,09
1. Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	282 254,00	0,00
2. Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne	3 219 084,54	4 558 115,00
a) długoterminowe	2 965 307,26	4 094 585,00
b) krótkoterminowe	253 777,28	463 530,00
3. Pozostałe rezerwy	955 400,97	1 038 674,09
b) krótkoterminowe	955 400,97	1 038 674,09
II. Zobowiązania długoterminowe	128 824 811,66	117 219 516,46
1. Wobec jednostek powiązanych	0,00	10 557,84
2. Wobec pozostałych jednostek	128 824 811,66	117 208 958,62
a) Kredyty i pożyczki	126 795 341,53	115 179 488,49
d) Inne	2 029 470,13	2 029 470,13
III. Zobowiązania krótkoterminowe	32 941 119,98	28 739 690,85
1. Wobec jednostek powiązanych	3 610 186,21	2 576 201,54
a) z tyt. dostaw i usług, o okresie wymagalności:	3 524 722,21	2 175 806,89
– do 12 miesięcy	3 524 722,21	2 175 806,89
b) inne	85 464,00	400 394,65

2. Wobec pozostałych jednostek	28 186 792,28	25 141 486,37
a) kredyty i pożyczki	16 054 118,98	12 234 700,70
d) z tyt. dostaw i usług, o okresie wymagalności:	5 824 622,91	4 058 160,10
– do 12 miesięcy	5 824 622,91	4 058 160,10
g) z tyt. podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń	1 311 646,86	1 547 434,75
h) z tytułu wynagrodzeń	647 685,03	694 605,65
i) inne	4 348 718,50	6 606 585,17
3. Fundusze specjalne	1 144 141,49	1 022 002,94
IV. Rozliczenia międzyokresowe	6 675 798,10	6 287 384,38
2. Inne rozliczenia międzyokresowe	6 675 798,10	6 287 384,38
a) długoterminowe	6 288 204,03	5 973 089,88
b) krótkoterminowe	387 594,07	314 294,50
Suma pasywów	775 274 419,85	768 066 043,65

Struktura pasywów

Pasywa	01.01.2005		31.12.2005	
	zł	%	zł	%
Kapitał (fundusz) własny	602 375 950,60	77,70	610 222 662,87	79,45
Zobowiązania i rezerwy, w tym:	172 898 469,25	22,30	157 843 380,78	20,55
Zobowiązania długoterminowe	128 824 811,66	16,62	117 219 516,46	15,26
Zobowiązania krótkoterminowe	32 941 119,98	4,25	28 739 690,85	3,61
Suma pasywów	775 274 419,85	100,00	768 066 043,65	100,00

Analiza finansowa

Rachunek zysków i strat (wariant kalkulacyjny) za rok 2005

Wyszczególnienie	Za okres	
	01.01–31.12.2004	01.01–31.12.2005
A. Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	116 366 844,74	108 121 839,09
– w tym: od jednostek powiązanych	46 861 501,30	44 879 946,99
I. Przychody ze sprzedaży produktów	116 368 844,74	108 121 839,09
II. Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	0,00	0,00
B. Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	91 204 110,33	90 469 459,68
– jednostkom powiązanim	36 727 895,23	37 553 872,71
II. Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	91 204 110,33	90 469 459,68
III. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00
C. Zysk/Strata brutto ze sprzedaży (A-B)	25 164 734,41	17 652 379,41
D. Koszty Sprzedaży	2 308 404,99	1 989 380,61
E. Koszty ogólnego zarządu	11 765 486,96	11 432 042,07
F. Zysk/Strata ze sprzedaży (C-D-E)	11 090 842,46	4 230 956,73
G. Pozostałe przychody operacyjne	2 744 277,05	4 922 156,49
I. Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	328 783,76	3 256 657,33
II. Dotacje	57 529,55	0,00
III. Inne przychody operacyjne	2 357 963,74	1 665 499,16
H. Pozostałe koszty operacyjne	3 314 121,05	2 376 837,58
I. Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00
II. Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	2 452 966,07	406 233,46
III. Inne koszty operacyjne	861 154,98	1 970 604,12
I. Zysk/Strata na działalności operacyjnej (C+D-E)	(+) 10 520 998,46	(+) 6 776 275,64
J. Przychody finansowe	3 396 488,99	7 974 507,04
I. Dywidendy i udziały w zyskach	91 051,00	260 807,00
– w tym: od jednostek powiązanych	91 051,00	260 807,00
II. Odsetki	905 910,88	728 645,01
– w tym: od jednostek powiązanych	218 746,96	288 843,39
III. Zyski ze zbycia inwestycji	73 037,50	0,00

IV. Aktualizacja wartości inwestycji	20 000,00	0,00
V. Inne	2 306 489,61	6 985 055,03
K. Koszty finansowe	4 934 265,72	4 291 663,58
I. Odsetki, w tym:	4 878 916,84	4 276 663,58
– od jednostek powiązanych	0,00	828,28
II. Strata ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
III. Aktualizacja wartości inwestycji	3 800,00	0,00
IV. Inne	51 548,88	15 000,00
L. Zysk/Strata na działalności gospodarczej (I+J-K)	(+) 8 983 221,73	(+) 10 459 119,10
M. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	0,00	0,00
I. Zyski nadzwyczajne	0,00	0,00
II. Straty nadzwyczajne	0,00	0,00
N. Zysk/Strata brutto	(+) 8 983 221,73	(+) 10 459 119,10
O. Podatek dochodowy	158 297,51	104 476,00
P. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0,00	0,00
R. Zysk/Strata netto (K-L-M-N)	(+) 8 824 924,22	(+) 10 354 643,10

Analiza finansowa

Przepływy środków pieniężnych za lata 2004 i 2005

Treść	Za okres	
	01.01–31.12.2004	01.01–31.12.2005
A. Przepływy środków pieniężnych działalności operacyjnej		
I. Zysk / strata (netto)	(+) 8 824 924,22	(+) 10 354 643,10
II. Korekty razem, w tym:	(+) 27 057 019,46	(+) 20 682 165,51
1. Amortyzacja	(+) 31 358 142,76	(+) 28 604 506,86
2. Zysk/strata z tytułu różnic kursowych	(-) 2 323 526,65	(-) 7 002 059,34
3. Odsetki i udziały w zyskach	(+) 3 256 971,66	(+) 3 937 999,95
4. Zmiana stanu rezerw	(-) 9 820 117,37	(+) 1 140 049,58
5. Zysk/strata z działalności inwestycyjnej	(-) 426 158,56	(-) 3 256 657,33
6. Zmiana stanu zapasów	(+) 56 902,15	(+) 255,29
7. Zmiana stanu należności	(+) 6 905 173,28	(-) 230 475,26
8. Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych (z wyjątkiem pożyczek i kredytów)	(-) 2 790 470,19	(-) 2 419 525,54
9. Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	(+) 680 596,44	(+) 107 280,13
10. Inne korekty	(+) 159 505,94	(+) 199 208,83
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	(+) 35 881 943,68	(+) 31 036 808,61
B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej		
I. Wpływy	3 765 180,80	5 183 052,14
1. Zbycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	525 038,45	3 614 763,03
2. Z aktywów finansowych, w tym:	2 133 831,34	1 568 289,11
a) w jednostkach powiązanych	2 015 585,28	1 568 289,11
b) w pozostałych jednostkach	118 246,06	0,00
– zbycie aktywów finansowych	108 037,50	0,00
– spłata udzielonych pożyczek długoterminowych	10 140,00	0,00
– odsetki	68,56	0,00
3. Inne wpływy inwestycyjne	1 106 311,01	0,00
II. Wydatki	21 101 983,64	15 424 074,07
1. Nabycie wartości niemater. prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	13 424 605,26	15 170 061,83

2. Na aktywa finansowe, w tym:	79 175,00	173 450,00
a) w jednostkach powiązanych	79 175,00	173 450,00
3. inne wydatki inwestycyjne	7 598 203,38	80 562,24
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)	(-) 17 336 802,84	(-) 10 241 021,93
C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
I. Wpływy	0,00	0,00
1. Kredyty i pożyczki	0,00	0,00
II. Wydatki	21 589 231,46	19 671 332,58
1. Nabycie udziałów /akcji własnych	0,00	0,00
2. Spłata kredytów i pożyczek	18 020 831,36	15 384 770,08
3. Odsetki	3 566 838,18	0,00
5. Inne wydatki finansowe	1 561,92	4 286 562,50
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(-) 21 589 231,46	(-) 19 671 332,58
D. Przepływy pieniężne netto	(-) 3 044 090,62	(+) 1 124 454,10
E. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych	(-) 3 044 090,62	(+) 1 124 454,10
F. Środki pieniężne na początek okresu	13 855 464,45	10 811 373,83
G. Środki pieniężne na koniec okresu	10 811 373,83	11 935 827,93
w tym: o ograniczonej możliwości dysponowania	0,00	0,00

Analiza finansowa

Zestawienie zmian w kapitale własnym za 2005 rok (w zł)

Wyszczególnienie	2004 rok	2005 rok
Kapitał własny na początek okresu (BO)	593 636 332,50	602 375 950,60
Korekty błędów podstawowych	–	– 315 554,95
Kapitał własny na początek okresu (BO), po korektach	593 636 332,50	602 060 395,65
Kapitał podstawowy na początek okresu	15 786 490,00	15 786 490,00
Zmiany kapitału podstawowego	–	–
a) zwiększenie	–	–
b) zmniejszenie	–	–
Kapitał podstawowy na koniec okresu	15 786 490,00	15 786 490,00
Należne wpłaty na kapitał podstawowy na początek okresu	–	–
Należne wpłaty na kapitał podstawowy na koniec okresu	–	–
Akcje własne na początek okresu	–	–
Akcje własne na koniec okresu	–	–
Kapitał zapasowy na początek okresu	229 312 664,93	223 657 485,81
Zmiany kapitału zapasowego	–5 655 179,12	8 774 175,63
a) zwiększenia	310 927,67	10 063 749,90
– z podziału zysku	–	8 824 924,22
– aktualizacja wyceny sprzedanych i zlikwidowanych środków trwałych	310 927,67	1 238 825,68
b) zmniejszenia	5 966 106,79	1 289 574,27
– umorzenie majątku nie podlegającego amortyzowaniu	11 702,06	137 368,88
– pokrycie straty bilansowej	5 954 404,73	1 152 205,39
Kapitał zapasowy na koniec okresu	223 657 485,81	232 431 661,44
Kapitał z aktualizacji wyceny na początek okresu, po korektach	355 803 293,63	355 259 255,96
Zmiany kapitału	–	–
a) zwiększenia	–	–
b) zmniejszenia	544 037,67	3 293 832,68
– aktualizacja wyceny sprzedanych lub likwidowanych środków trwałych	310 927,67	1 238 825,68
– sprzedaż prawa wieczystego użytkowania	233 110,00	2 055 007,00
Kapitał z aktualizacji na koniec okresu	355 259 255,96	351 965 423,28
Zysk/strata z lat ubiegłych na początek okresu	–7 266 116,06	7 357 163,88
Korekty błędów podstawowych	–	–
Zysk z lat ubiegłych na początek okresu, po korektach	–	8 824 924,22
a) zwiększenie	–	8 824 924,22
b) zmniejszenie	–	–
– z tyt. odpisu na kapitał zapasowy	–	8 824 924,22

Zysk z lat ubiegłych na koniec okresu	0,00	0,00
Strata z lat ubiegłych na początek okresu	–7 266 116,06	– 1 152 205,39
– korekta	–	– 315 554,95
Strata z lat ubiegłych na początek okresu , po korekcie	–7 266 116,06	– 1 467 760,34
a) zwiększenie, w tym:	– 62 030,10	0,00
– rozwiązanie aktywowanego podatku dochodowego od wypłaconych świadczeń pracowniczych	– 62 030,10	0,00
b) zmniejszenie, w tym:	– 6 175 940,77	– 1 152 205,39
– rozwiązanie rezerwy na świadczenia pracownicze	– 221 536,04	0,00
– pokrycie straty z kapitału zapasowego	– 5 954 404,73	– 1 152 205,39
Strata z lat ubiegłych na koniec okresu	– 1 152 205,39	– 315 554,95
Zysk/strata z lat ubiegłych na koniec okresu	– 1 152 205,39	–315 554,95
Wynik netto	(+) 8 824 924,22	(+) 10 354 643,10
a) zysk	8 824 924,22	10 354 643,10
b) strata	–	–
Kapitał własny na koniec okresu (BZ)	602 375 950,60	610 222 662,87
Kapitał własny, po uwzględnieniu proponowanego podziału zysku	602 375 950,60	610 222 662,87

Analiza finansowa

Prezentacja wybranych kategorii ekonomicznych

Podstawowe wielkości i kategorie ekonomiczne obrazujące działalność Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna w roku 2005 odniesione do analogicznych wielkości z roku poprzedniego, wraz z metodologią obliczeń.

Lp.	Wyszczególnienie	tys. zł	
		2004	2005
1	Aktywa obrotowe – aktywa bieżące (2+3+4+8), w tym:	30 133	30 783
2	– Zapasy	31	31
3	– Należności krótkoterminowe	16 360	16 418
4	– Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	12 324	12 814
5	– Krótkoterminowe aktywa finansowe, w tym:	12 324	12 814
6	– w jednostkach pozostałych i powiązanych, w tym:	1 512	879
6a	– w jednostkach powiązanych	1 512	879
7	– Środki pieniężne	10 811	11 936
8	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1 418	1 520
9	Płynne środki obrotowe (3+4)	28 684	29 232
10	Średni stan zapasów	60	31
11	Średni stan należności	20 191	16 389
12	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania (13+14+15+16), w tym:	171 755	156 822
13	– Rezerwy na zobowiązania, w tym:	4 457	5 597
13a	– rezerwy krótkoterminowe	1 209	1 502
14	– Zobowiązania długoterminowe	128 825	117 220
15	– Zobowiązania krótkoterminowe bez funduszy specjalnych	31 797	27 718
16	– Rozliczenia międzyokresowe, w tym:	6 676	6 287
16a	– rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe	388	314
17	Średni stan zobowiązań krótkoterminowych	38 678	29 758
18	Średni stan zobowiązań i rezerw na zobowiązania	206 197	164 289
19	Koszty ogółem, w tym:	117 362	119 838
20	– amortyzacja (łącznie z amortyzacją nieplanowaną)	31 358	28 605

21	– zrealizowane odsetki od kredytów i pożyczek	3 557	4 255
22	Średniodzienny koszt sprzedaży	321	328
23	Przychody ogółem	126 345	130 297
24	Średniodzienna sprzedaż	345	357
25	Zysk brutto	8 983	10 459
26	Zysk netto	8 825	10 355
27	Aktywa ogółem, w tym:	775 274	768 066
28	– aktywa trwałe	745 142	737 283
29	Pasywa ogółem	775 274	768 066
30	Kapitały własne, w tym:	602 376	610 223
31	– kapitał akcyjny	15 786,5	15 786,5
32	Kapitał stały (30+14)	731 201	727 443
33	Wartość kapitału pracującego (1-15)	-1 664	3 065
Wskaźniki oceny wyników finansowych			
Wskaźniki płynności finansowej			
34	Wskaźnik bieżącej płynności – (III-go stopnia) (1/13a+15+16a)	0,90	1,04
35	Wskaźnik szybkości – (II-go stopnia) (1-2)/(13a+15+16a)	0,90	1,04
36	Wskaźnik podwyższonej płynności – (I-go stopnia) (4/(13a+15+16a))	0,37	0,43
Wskaźniki sprawności działania			
37	Wskaźnik rotacji majątku obrotowego (23:1)	4,19	4,23
38	Wskaźnik rotacji środków płynnych (23:9)	4,40	4,46
39	Wskaźnik rotacji należności (poz. 11 x liczba dni w okresie) : poz. 23 – dni	58	46
40	Wskaźnik rotacji zobowiązań (poz. 17 x liczba dni w okresie) : poz. 23 – dni	112	83
Wskaźniki rentowności			
41	Rentowność obrotu brutto – marża zysku brutto (25:23) w %	7,11	8,03
42	Rentowność obrotu netto – marża zysku netto (26:23) w %	6,98	7,95
43	Rentowność majątku ogółem (26:27) – ROA w %	1,14	1,35
44	Rentowność kapitałów własnych (26:30) – ROE w %	1,47	1,70
45	Rentowność kapitału akcyjnego (26:31) w %	55,90	65,59

Analiza finansowa

46	Rentowność kapitału obcego (26:(29-30)) w %	5,10	6,56
47	Dźwignia finansowa- skorygowane ROA ((26+21)/27) w %	1,597	1,902
48	Rentowność (25:19) w %	7,65	8,73
49	Rentowność brutto aktywów bieżących (25:1) w %	29,81	33,98
50	Rentowność kapitału pracującego (25:33) w %	x	341,24
Wskaźniki zadłużenia			
51	Wskaźnik zadłużenia aktywów ((14+15)/27) w %	20,72	18,87
52	Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych ((14+15)/30) w %	26,66	23,75
Wskaźniki wypłacalności			
53	Wskaźnik obciążenia majątku zobowiązaniami (18:27) w %	26,60	21,39
54	Wskaźnik struktury kapitału (30:(14+15))	3,75	4,21
55	Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałami stałymi (32:28) w %	98,13	98,67
56	Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałami własnymi (30:28) w %	80,84	82,77
57	Wskaźnik pokrycia majątku ogółem kapitałami własnymi (30:27) w %	77,70	79,45
58	Wskaźnik zobowiązań do kapitałów własnych (18:30) w %	34,23	26,92
59	Pokrycie zobowiązań nadwyżką finansową ((26+20):18) w %	19,49	23,71

Za 2005 rok zysk brutto z działalności gospodarczej wyniósł 10459,1 tys. zł, a zysk netto 10354,6 tys. zł. Wyniki te były wyższe od uzyskanych w roku poprzednim odpowiednio o 1475,9 tys. zł i o 1529,7 tys. zł. Wartość przychodów z całokształtu działalności ZMPSiŚ SA wyniosła 130296,8 tys. zł i wykazuje wzrost do roku poprzedniego o 3952,0 tys. zł, czyli o 3,1%. Koszty działalności ogółem wyniosły 119837,7 tys. zł i były wyższe od wielkości z roku poprzedniego o 2.476,1 tys. zł, czyli o 2,1%; dynamika przychodów wyprzedziła dynamikę kosztów.

W 2005 roku nastąpiła poprawa wszystkich wskaźników charakteryzujących efektywność działalności gospodarczej.

Wskaźniki rentowności majątku i kapitałów własnych (ROA i ROE) wzrosły odpowiednio o 0,21 i 0,23 pkt. procentowego i wyniosły 1,35% i 1,70%.

Poprawiły się także wskaźniki charakteryzujące zdolność ZMPSiŚ SA do spłaty zobowiązań.

Wskaźnik płynności I stopnia wzrósł o 0,06 pkt. do 0,43, a płynność II stopnia zwiększyła się o 0,14 pkt. do 1,04.

Terminowa spłata rat kredytu spowodowała spadek zadłużenia. Wskaźnik zadłużenia aktywów zmniejszył się o 1,85 pkt. procentowego do poziomu 18,87%, a wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych o 2,90 pkt. procentowego do poziomu 23,75%.

Systematycznie wzrasta wydajność pracy mierzona wartością sprzedaży na 1 zatrudnionego z 349,02 tys. zł w roku 2004 do 360,93 tys. zł (3,4%) w roku 2005.

Oceniając wyniki finansowe ZMPSiŚ SA należy zwrócić uwagę na fakt, że Spółka Akcyjna wykonuje również obowiązki o charakterze publicznym w zakresie ochrony obiektów portowych (ISPS), ochrony mienia oraz ochrony przeciwpożarowej portu od strony wody i lądu. Obecność w rachunku Spółki wysokich (12436,2 tys. zł) i stałych obciążeń publicznych ogranicza istotnie możliwości generowania dochodu, warunkującego realizację podstawowego, ustawowego zadania, tj. budowy, rozbudowy i rozwoju infrastruktury portowej.