



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Raport roczny 2006

## **Spis treści**

### ■ **Prezentacja**

Firma  
Zarząd i dyrekcja  
Rada Nadzorcza

### ■ **Wprowadzenie**

Charakterystyka  
Prywatyzacja  
Zatrudnienie  
Wydarzenia  
Integracja z Unią Europejską  
Inwestycje  
Ochrona środowiska

### ■ **Analityka**

Statystyka przeładunkowa  
Analiza finansowa



Prezentacja

## Firma

### ■ Nazwa

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

### ■ Siedziba

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polska

### ■ Telefon

Tel. +48 (91) 4308220,4308222

### ■ Faks

Fax +48 (91) 4624842, 4623412

### ■ Internet

www.port.szczecin.pl  
info@port.szczecin.pl

### ■ Forma prawna

Spółka akcyjna

### ■ Kapitał zakładowy wpłacony

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

Janusz Catewicz

### ■ Członek Zarządu – Dyrektor ds. Finansowych

Anna Grabowska-Pieśła

### ■ Członek Zarządu – Dyrektor ds. Rozwoju Portów

Władysław Lisewski

### ■ Członek Zarządu – Dyrektor ds. Marketingu

Piotr Jania

### ■ Członek Zarządu – Dyrektor ds. Ochrony Środowiska i Bezpieczeństwa Portów

Kazimierz Drzazga

### ■ 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

## Zmiany kadrowe

W okresie sprawozdawczym od 1 stycznia 2006 do 31 grudnia 2006 skład Zarządu Spółki był kilkakrotnie zmieniany.

- w związku z wygaśnięciem mandatu, z dniem 07 stycznia 2006, z powodu śmierci Członka Zarządu – Romana Pomianowskiego, Rada Nadzorcza Spółki 20 stycznia 2006 powołała Władysława Lisewskiego na stanowisko i funkcję Członka Zarządu,
- 10 marca 2006 został odwołany Członek Zarządu – Paweł Sikorski, natomiast Rada Nadzorcza powołała na stanowisko i funkcję Członka Zarządu – Mieczysława Szczęść,
- 2 sierpnia 2006 odwołano Dariusza Rutkowskiego ze stanowiska i funkcji Prezesa Zarządu oraz Dariusza Bernackiego ze stanowiska i funkcji Członka Zarządu,
- Rada Nadzorcza natomiast powołała na okres wspólnej kadencji Janusza Catewicza na stanowisko i funkcję Prezesa Zarządu oraz Piotra Janię i Annę Ewę Grabowską-Pieśła na stanowiska i funkcje Członków Zarządu,
- Rada Nadzorcza Spółki w dniu 20 września 2006 odwołła Mieczysława Szczęść ze stanowiska i funkcji Członka Zarządu i powołała Kazimierza Drzazgę na stanowisko i funkcję Członka Zarządu.

Od 20 września 2006 Zarząd Spółki funkcjonuje w następującym składzie:

- Janusz Catewicz – Prezes Zarządu - Dyrektor Naczelny
- Piotr Jania – Członek Zarządu – Dyrektor ds. Marketingu i Ochrony Portów, od 27.09.2006 Dyrektor ds. Współpracy z Unią Europejską, od 01.12.2006 Dyrektor ds. Marketingu

- Anna Grabowska-Pieśla – Członek Zarządu – Dyrektor ds. Finansowych,
- Kazimierz Drzazga – Członek Zarządu – Dyrektor ds. Ochrony Środowiska i Bezpieczeństwa Portów,
- Władysław Lisewski – Członek Zarządu – Dyrektor ds. Rozwoju Portów

## **Rada Nadzorcza**

### **Przewodniczący Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Gminy Świnoujście**

Elżbieta Bogdanowicz

### **Z-ca Przewodniczącej Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Skarbu Państwa**

Kazimierz Winnicki

### **Sekretarz Rady Nadzorczej, Przedstawiciel Skarbu Państwa**

Elżbieta Dudarewicz

### **Przedstawiciele Skarbu Państwa:**

Adrian Markiewicz  
Piotr Skobel  
Włodzimierz Zasadzki

### **Przedstawiciele Gminy Szczecin**

Piotr Krzystek  
Stanisław Lipiński

### **Przedstawiciel Gminy Świnoujście**

Janusz Żmurkiewicz

## **Zmiany kadrowe**

W roku obrotowym 2006 funkcje nadzorcze i kontrolne nad działalnością Spółki „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA” wykonywała Rada Nadzorcza I i II wspólnej kadencji.

I wspólna kadencja Rady Nadzorczej zakończyła się w dniu 24 stycznia 2006r. Członkowie Rady Nadzorczej I wspólnej kadencji sprawowali mandaty do dnia odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy, tj. do dnia 29 czerwca 2006r.

Skład Rady Nadzorczej pełniącej **funkcję nadzorcze i kontrolne** nad Spółką do 29 czerwca 2006:

- przedstawiciele Skarbu Państwa  
Elżbieta Dudarewicz,  
Marek Krawczyk – Sekretarz RN,  
Wojciech Dachowski,  
Teresa Jarmołowicz,  
Justyna Sidor,  
Edward Urbańczyk,
- przedstawiciele Gminy Szczecin:  
Stanisław Lipiński - Przewodniczący RN,  
Piotr Krzystek,
- przedstawiciele Gminy Świnoujście:  
Krzysztof Krzyżaniak – Z-ca Przewodniczącego RN,  
Janusz Żmurkiewicz.

Rada Nadzorcza II wspólnej kadencji działała w następującym składzie:

- przedstawiciele Skarbu Państwa:  
Elżbieta Dudarewicz,  
Marek Krawczyk – do 29 czerwca 2006,  
Wojciech Dachowski – do 28 kwietnia 2006,  
Teresa Jarmołowicz – do 29 czerwca 2006,  
Justyna Sidor – do 29 czerwca 2006,  
Edward Urbańczyk – do 29 czerwca 2006,

Janusz Catewicz – od 29 czerwca 2006 do 1 sierpnia 2006,

Adrian Markiewicz – od 29 czerwca 2006,  
Piotr Skobel – od 29 czerwca 2006,  
Kazimierz Winnicki – od 29 czerwca 2006,  
Włodzimierz Zasadzki – od 29 czerwca 2006,

#### ■ przedstawiciele Gminy Szczecin:

Stanisław Lipiński,  
Piotr Krzystek – do 11 lipca 2006,  
Bohdan Roszkowki – od 11 lipca 2006,

#### ■ przedstawiciele Gminy Świnoujście:

Krzysztof Krzyżaniak – do 1 lutego 2006,  
Elżbieta Bogdanowicz – od 1 lutego 2006,  
Janusz Żmurkiewicz.

Funkcje w Radzie Nadzorczej II wspólnej kadencji sprawowali:

- Stanisław Lipiński - Przewodniczący RN do dnia 21 lipca 2006r.,
- Elżbieta Bogdanowicz – Przewodnicząca RN od 21 lipca 2006,
- Krzysztof Krzyżaniak – Z-ca Przewodniczącego RN do 1 lutego 2006,
- Janusz Żmurkiewicz – Z-ca Przewodniczącego RN od 10 marca 2006,
- Kazimierz Winnicki – Z-ca Przewodniczącego RN od 21 lipca 2006,
- Elżbieta Dudarewicz – Sekretarz RN od 21 lipca 2006.



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. 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, podczas gdy w porcie w Świnoujściu łączna długość nabrzeży przeładunkowych wynosi 1,9 km, a postojowych 0,7 km. Oba porty dysponują szerokimi możliwościami składowania ładunków na placach o łącznej powierzchni 568 tys. m<sup>2</sup>, w magazynach o powierzchni 200 tys. m<sup>2</sup> oraz elewatorach zbożowych o pojemności 70 tys. ton.

Port w Świnoujściu może przyjąć statki o zanurzeniu do 13,2 m i nośności do 70 tys. DWT, a więc statki typu panamax. Jest to największe polskie centrum przeładunku towarów masowych, a ponadto jest on przystosowany także 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 65 km, może przyjąć 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. m<sup>3</sup>.

W portach w Szczecinie i Świnoujściu funkcjonują 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 odrzańską magistralę 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 wodnych szlaków 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 i Trelleborga 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 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

Równolegle, porządkując i umacniając sferę zarządzania portami, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA przygotowywał się równolegle 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 rzeczywistej 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 SA 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 2006 roku udział ZMPSiS SA w kapitale zakładowym spółek eksploatacyjnych wynosił od około 4 do 45 %.

Zarząd ZMPSiS S.A., 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 dokonanych zmian własnościowych i majątkowych w sferze eksploatacji.

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

- całkowite wyzbycie się przez ZMPSiS SA udziałów w spółkach eksploatacyjnych, a przez to całkowite

rozdzielenie własnościowej sfery zarządzania portem od sfery eksploatacji,

- sprzedaż suprastruktury – majątku bezpośrednio produkcyjnego – wykonawcom usług eksploatacyjnych, a przez to majątkowe rozdzielenie sfery zarządzania portem od sfery eksploatacji,
- weryfikacja 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: „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 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 2006 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. Działania te doprowadziły do zbycia udziałów posiadanych przez ZMPSiŚ S.A. w następujących spółkach eksploatacyjnych:

- Zakład Usług Żeglugowych Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa Sp. z o.o. (umowa sprzedaży zawarta została w 2006 roku, a przeniesienie własności udziałów na początku 2007 roku),
- Fast Terminals Sp. z o.o.,
- Doker Port Sp. z o.o.,
- Portowe Centralne Warsztaty Mechaniczne Sp. z o.o. (umowa sprzedaży zawarta została w 2006 roku, a przeniesienie własności udziałów na początku 2007 roku).

W spółkach tych (poza spółką Portowe Centralne Warsztaty Mechaniczne Sp. z o.o.) nastąpiła zgodnie z założeniami, równoległa sprzedaż majątku ruchomego, dzierżawionego przez spółki oraz weryfikacja umów dzierżawy.

Na 2007 rok planuje się dalsze rozdzielanie sfery zarządzania od sfery eksploatacji portów. Proces ten będzie kontynuowany w zakresie trzech największych spółek:

- Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.,
- Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.,
- Drobnica – Port Szczecin Sp. z o.o.

## Zatrudnienie

Zatrudnienie na 31.12.2006 r. – w osobach

Pion Dyrektora Naczelnego 27

Pion Finansowy 37

Pion Rozwoju Portów 33

Pion Ochrony Środowiska i Bezpieczeństwa Portów  
148

Pion Marketingu 7

Pion Pracowniczy i Administracyjny 51

Pion Handlowy 32

Pion Nadzoru Majątkowego 38

Ogółem stan zatrudnienia na koniec roku obrachun-  
kowego 373

## Zmiany organizacyjne

### Z dniem 23 stycznia 2006

- zmianie uległa nazwa Pionu Inwestycyjnego na Pion Techniczny z jednoczesnym przeniesieniem Biura ds. Inwestycji z tego Pionu do Pionu Integracji Portów z Unią Europejską,

### Z dniem 13 marca 2006

- zmianie uległa nazwa Pionu Technicznego na Pion Inwestycyjny
- z jednoczesnym przeniesieniem Biura ds. Inwestycji do tego Pionu,
- Dział Informatyki przeniesiono z Pionu Inwestycyjnego do Pionu ds. Integracji Portów z Unią Europejską,

### Z dniem 7 sierpnia 2006

- zlikwidowano Pion Inwestycyjny,
- utworzono Pion Marketingu i Ochrony Portów, w skład którego wszedł Dział Marketingu i Analiz, Portowa Służba Ratownicza i Ochrony, Zespół ds. Ochrony Obiektów Portowych,
- zmianie uległa nazwa Pionu Integracji Portów z Unią Europejską na Pion Współpracy z Unią Europejską z jednoczesnym przeniesieniem do tego Pionu Działu Ochrony Środowiska i BHP oraz utworzeniem w Pionie Biura ds. Współpracy z Unią Europejską i Bankiem Światowym z połączonych Biur: ds. Integracji portów z UE i ds. Zamówień Publicznych i Procedur Banku Światowego,
- przeniesiono ze zlikwidowanego Pionu Inwestycyjnego: Biuro ds. Inwestycji do Pionu Rozwoju Portów, Biuro ds. Nieruchomości do Pionu Nadzoru Majątkowego,

### Z dniem 27 września 2006

- zmianie uległa nazwa Pionu Marketingu i Ochrony Portów na Pion Ochrony Środowiska i Bezpieczeństwa Portów z jednoczesnym przeniesieniem do tego Pionu Działu Ochrony Środowiska i BHP i Działu Informatyki z Pionu Współpracy z Unią Europejską,
- przeniesieniu do Pionu Współpracy z Unią Europejską Działu Marketingu i Analiz,

### Z dniem 1 grudnia 2006

- zmianie uległa nazwa Pionu Współpracy z Unią na Pion Marketingu z jednoczesnym przeniesieniem do Pionu Rozwoju Portów Biura ds. Współpracy z Unią Europejską i Bankiem Światowym, które zmieniło nazwę na Biuro ds. Wdrażania Projektów.

## Wydarzenia

### Umowa na Ostrów Grabowski

Dnia 20.03.2006 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wymieniono uroczyste kontrakty podpisane między ZMPSiŚ SA i firmą Josef Moebius Bau AG – liderem konsorcjum „JV Moebius-Boegl Szczecin II”, na realizację w szczecińskim porcie inwestycji: „Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie”. Do przetargu na inwestycję zgłosiły się 4 podmioty (firmy i konsorcja) krajowe i zagraniczne. Za najkorzystniejszą uznana została oferta firmy Josef Moebius Bau AG z Hamburga. Wybór zgodnie z obowiązującymi procedurami, zaakceptował Bank Światowy.

### ZMPSiŚ SA członkiem Business Centre Club

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA został członkiem prestiżowego Business Centre Club. Obecność w BCC przyczyni się do nawiązania przez ZMPSiŚ SA licznych kontaktów krajowych i zagranicznych oraz pozwoli na wymianę doświadczeń i integrację z członkami Klubu.

Business Centre Club istnieje od 1991 roku i jako instytucja wielopłaszczyznowa ma za zadanie wspierać przedsiębiorczych Polaków. Jest elitarnym klubem przedsiębiorców i największą w kraju organizacją indywidualnych pracodawców.

Misją BCC jest tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości, budowanie w Polsce konkurencyjnej i otwartej na świat gospodarki rynkowej oraz tworzenie warunków sprzyjających inwestowaniu.

### Rozpoczęcie inwestycji na Półwyspie Katowickim

Uroczystym wbiciem symbolicznej pierwszej łopaty i ustawieniem tablicy informacyjnej na placu budowy rozpoczęła się dnia 10 kwietnia 2006 r. inwestycja „Rozbudowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim”. Wykonawcą prac budowlanych jest konsorcjum firm Bilfinger Berger AG i P.B. Calbud Sp. z o.o. To kolejna inwestycja, która rozpoczęła się w szczecińskim porcie – poza Zachodniopomorskim Centrum Logistycznym i terminalem kontenerowym na Ostrowie Grabowskim.

Podstawowym celem inwestycji jest przygotowanie niezbędnej infrastruktury technicznej na nowych terenach portowych, które następnie będzie można postawić do dyspozycji inwestorom. Pierwszy etap o wartości 16.8 mln zł (środki pochodzą z kredytu Banku Światowego) obejmuje m.in. budowę nasypu przeciążającego oraz przebudowę ulicy Cłowej wraz z budową parkingu dla samochodów ciężarowych, których w porcie obsługiwanych jest coraz więcej.

### VI Międzynarodowa Konferencja Porty Morskie 2006

W maju 2006 roku w szczecińskim hotelu Radisson odbyła się kolejna edycja konferencji „Porty Morskie 2006”. W największym na Pomorzu Zachodnim spotkaniu teoretyków i praktyków gospodarki morskiej udział wzięło ponad 100 uczestników z kraju i zagranicy. Honorowy patronat nad konferencją objął minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki. Konferencja odbyła się pod hasłem: „Autostrady morskie szansą aktywizacji potoków ładunkowych w regionie Morza Bałtyckiego i Północnego”.

Podczas konferencji uczestnicy podkreślili konieczność promocji programu autostrad morskich. Przedstawione zostały zmieniające się uwarunkowania ekonomiczne powodujące konieczność przeniesienia przynajmniej części potoków ładunkowych z zatłoczonych dróg na morskie szlaki transportowe w myśl promowanej przez Unię Europejską koncepcji transportowej „from roads to sea”. Rozmawiano także o powiązaniach między rozwojem gospodarczym a rozwojem transportu. Podczas spotkania odbyła się krótka konferencja prasowa, na której zaprezentowano podstawowe założenia projektu Port-Net, którego aktywnym partnerem jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Celem projektu Port-Net jest promocja współpracy międzynarodowej ze szczególnym uwzględnieniem polityki morskiej, zarządzania i finansowania działalności portowej, żeglugi bliskiego zasięgu, autostrad morskich, centrów logistycznych oraz integracji przestrzennej portów i miast. Szczególne zainteresowanie uczestników projektu skierowane jest na porty morskie, które stanowią istotne ogniwo łańcucha transportowego. Podniesienie jakości pracy portów, promocja kosztowo efektywnego i przyjaznego dla środowiska naturalnego transportu intermodalnego, mają na celu wygenerowanie nowych możliwości tworzenia wartości dodanej, zwiększenia zatrudnienia oraz zwiększenia zamożności w regionach lokalizacji portów. Istotnym problemem jest także funkcjonowanie portów w miastach i ich wpływ na aglomeracje miejskie, np. zabezpieczenia przeciwpowodziowe, prace nad zmniejszeniem emisji hałasu lub kompleksowa ochrona środowiska. Podczas dyskusji uczestnicy konferencji przedstawiali poglądy i przemyślenia nie tylko na temat autostrad morskich, ale prezentowali także szerokie spojrzenie na całą gospodarkę morską Polski i regionu zachodniopomorskiego w odniesieniu do aktualnej sytuacji w Europie.

### ■ Ruszyły prace na Ostrowie Grabowskim

17 czerwca 2006 symbolicznym wbiciem łopaty na placu budowy rozpoczęła się w szczecińskim porcie realizacja inwestycji „Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim”. W uroczystości wziął udział Minister Gospodarki Morskiej Rafał Wiechecki, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Zygmunt Meyer, Wiceprezydent Szczecina Zbigniew Zalewski, parlamentarzyści i przedstawiciele największych firm związanych z gospodarką morską. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, realizując strategię rozwoju portów, prowadzi bardzo intensywną politykę inwestycyjną, której celem jest umocnienie pozycji portów w Szczecinie i Świnoujściu na konkurencyjnym rynku usług portowych, a także stworzenie warunków do dalszego rozwoju portów w przyszłości. Jednym z podstawowych elementów przyjętej strategii jest budowa infrastruktury pod terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim o rocznej zdolności przeładunkowej minimum 80 tys. TEU, co jest potwierdzeniem dla obserwowanej od wielu lat wysokiej dynamiki wzrostu obrotów kontenerowych w polskich portach.

Inwestycja, której całkowity koszt netto wynosi 70 595 tys. zł, obejmuje budowę nabrzeża Fińskiego o długości 240 m z szynami poddźwigowymi wraz z rampą ro-ro, niezbędną infrastrukturą drogową i kolejową oraz przygotowanie gruntu pod budowę placów składowych.

Całość inwestycji realizowana jest z funduszy Unii Europejskiej i z kredytu inwestycyjnego, przyznanego Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA przez Bank Światowy.

Inwestycja powinna zostać zakończona w czwartym kwartale 2007 roku.

### ■ Eksperci z Hiszpanii w porcie

W dniach 28 i 29 sierpnia 2006 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA kolejny raz gościli z wizytą informacyjno-szkoleniową hiszpańscy eksperci z branży portowej: Alvaro Mora, Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy Zarządu Portów Hiszpańskich w Madrycie oraz Arturo Giner, Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy z Zarządu Zespołu Portów w Walencji, Sagunto i Gandia. Przez dwa dni pracownicy ZMPSiŚ SA mieli możliwość zapoznania się z nowoczesnym podejściem do zagadnień pozyskiwania funduszy europejskich na realizację inwestycji infrastrukturalnych w portach. Seminarium odbyło się w ramach Programu Twinningowego „Wzmocnienie Zdolności Struktur Zarządzających Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego i Funduszem Spójności w Sektorze Transportu w Polsce”, wdrożonego przez rządy Polski i Hiszpanii, a finansowanego przez Unię Europejską.

### ■ Port zamienia nieruchomości z miastem

Dnia 31.10.2006 podpisano akt notarialny – przedwstępny umowę zamiany nieruchomości, między Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA a Gminą Miasto Szczecin. Przedmiotem zamiany są nieruchomości położone w granicach portu morskiego. ZMPSiŚ SA przekazuje Miastu teren zabudowany przy nabrzeżu Starówka o pow. 51 127 m<sup>2</sup>, natomiast Gmina przekazuje spółce tereny o pow. 94 109 m<sup>2</sup> znajdujące się w różnych rejonach portu, które będą wykorzystane do rozwoju działalności portowej i okołoportowej. Port oddaje Miastu historyczny teren w samym centrum Szczecina na Łasztowni, który w przyszłości ma stać się kulturalnym centrum miasta.

W momencie, w którym dokonana zostanie zamiana, władze miasta będą mogły dokonać zmian w planie zagospodarowania przestrzennego, by w przyszłości zmienić charakter Starówki na mieszkaniowy i komercyjny. Jest to także obszar niezbędny do przygotowania finału regat Tall Ships' Races 2007. Miasto przekazuje portowi m. in. teren, na którym wkrótce powstanie Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne.

### ■ Przedstawiciele Banku Światowego w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Dnia 11.10.2006 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA gościli przedstawiciele Banku Światowego z centrali w Waszyngtonie oraz biura w Warszawie. Urzędnicy z BŚ ocenili wdrażanie projektów związanych z modernizacją portu oraz toru wodnego Szczecin-Świnoujście, a także obejrzyli inwestycje prowadzone na Ostrowie Grabowskim i Półwyspie Katowickim. Realizacja projektu na Ostrowie Grabowskim ma dla Banku Światowego znaczenie priorytetowe, ponieważ jest to pierwszy projekt finansowany wspólnie z funduszy Unii Europejskiej i Banku Światowego (Bank Światowy finansuje 25% wartości inwestycji). Inwestycję na Płw. Katowickim w 100% finansuje Bank Światowy.

### ■ Behala w Szczecinie

12 grudnia 2006 w szczecińskim hotelu Radisson odbyła się prezentacja portów berlińskich, w której uczestniczyli również przedstawiciele ZMPSiŚ SA, firm spedycyjnych przewoźników barkowych, firm transportowych.

Gościem spotkania był Konsul Honorowy Republiki Federalnej Niemiec, Bartłomiej Sochański. W swoim wystąpieniu Konsul B. Sochański zwrócił uwagę na ko-

nieczność rozwijania współpracy polsko-niemieckiej i wykorzystania szansy wynikającej z faktu, że oba kraje są członkami Unii Europejskiej, co znacznie ułatwia prowadzenie wspólnych interesów. Konsul mówił także o historycznych związkach Berlina z portami w Szczecinie i Świnoujściu, które od wieków stanowią dla Berlina i Brandenburgii okno na świat.

BEHALA zarządza obecnie trzema portami położonymi w obrębie Berlina. Największy z nich, Port Zachodni – Westhafen, zajmuje obszar ok. 40 ha (wszystkie porty zarządzane przez Behalę dysponują obszarem ok. 85 ha). Porty berlińskie to typowe porty rzeczne, specjalizujące się w obsłudze ładunków masowych, ale coraz bardziej dynamicznie rozwija się także obrót kontenerowy. Terminal kontenerowy obsługuje przede wszystkim ruch z portów w Bremerhaven i Hamburgu. W Westhafen znajduje się także terminal zbożowy.

– Jesteśmy bardzo zainteresowani rozwijaniem współpracy z portami w Szczecinie i Świnoujściu, są one dla nas szczególnie interesujące w kontekście połączeń do Skandynawii, ale chcielibyśmy także pozyskać na nasze usługi nowych klientów z Polski – powiedział w swoim wystąpieniu prezes Behali, Peter Stablein.

Przedstawiciele Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA zwracali uwagę na możliwość intensyfikacji współpracy między portami ujścia Odry, a portami Berlina czy Brandenburgii, a nawet prowadzenia wspólnych działań marketingowych, aby zainteresować gestorów ładunków i spedytorów korzystaniem z usług tych portów. Goście z Niemiec kilkakrotnie sygnalizowali problem narastającego obciążenia głównych portów niemieckich, w których możliwości sprawnej obsługi ładunków są coraz mniejsze, co może być wielką szansą dla polskich portów.

Na dzień dzisiejszy przewozy tranzytowe nie odzwierciedlają potrzeb transportowych Berlina i Brandenburgii.

Zaproponowano, aby następne spotkanie odbyło się na statku rzeczonym płynącym z Berlina do Szczecina, aby pokazać wciąż niewykorzystane możliwości tego szlaku wodnego i korzyści, jakie może on przynieść portom Berlina oraz Szczecina i Świnoujścia.

### ■ Terminal gazowy (LNG)

Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo podjęło decyzję o budowie terminalu gazowego w porcie w Świnoujściu. Decyzja ta, podyktowana koniecznością dywersyfikacji źródeł dostaw gazu ziemnego do Polski, została podjęta na podstawie merytorycznych kryteriów, oraz analiz przeprowadzonych przez konsorcjum firm doradczych oraz ekspertów. Świnoujście jest lokalizacją najbezpieczniejszą dla tego typu terminalu. Gaz będzie transportowany do portu z dala od uczęszczanych szlaków żeglugowych, co wpłynie na bezpieczeństwo żeglugi w tym rejonie Bałtyku. Co więcej, to właśnie w regionie zachodniopomorskim zlokalizowani są wielcy odbiorcy gazu.

Terminal LNG będzie usytuowany w sąsiedztwie obecnego portu handlowego, po jego wschodniej stronie. Część morska terminalu planowana jest jako port zewnętrzny, przy falochronie wschodnim. Koncepcja taka pozwala na obsługę statków bez ograniczeń co do długości i szerokości.

Terminal będzie gotowy do 2011 roku, a jego docelowa zdolność przeładunkowa wynosić będzie do 7,5 mld m<sup>3</sup> gazu.

### ■ Udział w targach ITB w Berlinie i Seatrade Cruise Shipping Convention w Miami

ZMPSiŚ SA uczestniczył w dwóch największych imprezach branży cruisowej, podczas których przedstawiciele portu zaprezentowali ofertę promującą porty w Szczecinie i Świnoujściu dla włączenia ich do stałego rozkładu statków wycieczkowych odbywających rejsy po Bałtyku. Jednym z głównych elementów oferty dla turystów – pasażerów tych statków, są jednodniowe wyjazdy do Berlina, dla którego port w Szczecinie jest najbliższym portem morskim.

O atrakcyjności Szczecina świadczy rosnący z każdym rokiem ruch śródlądowych statków wycieczkowych. Zarówno Szczecin jak i Świnoujście mogą zaoferować wystarczające atrakcje, uzasadniające zainteresowanie operatorów dużych wycieczkowców.

### ■ Ministrowie w porcie

W roku 2006 Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA gościł wielokrotnie przedstawicieli rządu polskiego, w tym: Ministra Gospodarki Morskiej Rafała Wiecheckiego, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Michała Krupińskiego, Wiceministra Gospodarki Pawła Poncylijusza.

Rozmowy dotyczyły m. in. lokalizacji terminalu LNG w porcie w Świnoujściu, możliwości pozyskiwania środków z funduszy UE na rozbudowę infrastruktury portowej, rozbudowę terminalu promowego w Świnoujściu, modernizację infrastruktury związanej z dostępnością do portów (kolejowej i drogowej), rozwiązanie problemów związanych z żeglownością Odry oraz inwestycji na torze wodnym i torze podejściowym do portów.

## Integracja z Unią Europejską

Projekty badawczo-rozwojowe dofinansowane z funduszy UE, w których partnerem jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA – sprawozdanie z działalności w 2006 roku

### ■ [www.balticgateway.se](http://www.balticgateway.se) **BALTIC GATEWAY PLUS – Wrota Bałtyku**

Projekt dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B BSR. Udział w projekcie bierze 30 partnerów z 7 krajów z regionu Morza Bałtyckiego. Czas trwania projektu: 2 lata. Całkowity budżet to ok. 1 mln EUR. W tym budżet ZMPSiŚ SA 26473,87 EUR, z czego dofinansowanie unijne wynosi 75%.

Projekt Baltic Gateway Plus koncentruje się na priorytetowych dla regionu południowego Bałtyku zadaniach inwestycyjnych - przygotowaniu planu ich wdrażania, pozyskaniu finansowania oraz ułatwieniu ich realizacji. Wyboru tych inwestycji dokonali partnerzy pracujący przy wcześniejszym projekcie Baltic Gateway; ich opisy znalazły się w oficjalnym dokumencie „Quick Start Programme”, zaakceptowanym i podpisanym przez zarządy wszystkich zaangażowanych regionów, w tym Zachodniopomorskiego. Zadaniem projektu Baltic Gateway Plus jest zapewnienie priorytetowym inwestycjom wsparcia politycznego, instytucjonalnego i merytorycznego.

Korzyści, jakie wynikną z tego projektu dla całego Regionu, będą jednocześnie korzyściami wszystkich podmiotów prowadzących swoją działalność na jego terenie, podniosą także jakość życia jego mieszkańców.

### **Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006**

- Podpisanie umowy partnerskiej.
- W ramach projektu ZMPSiŚ SA jest szczególnie zaangażowany w analizę możliwości i promocję utworzenia połączenia promowego o statusie „autostrady morskiej” Świnoujście-Kłajpeda, które miałoby przejąć część potoków ładunkowych z i do rejonu Berlina oraz okolicznych landów, w ruchu tranzytowym przez terytorium Polski, do i z Rosji oraz krajów nadbałtyckich. Wraz z partnerami - Zarządem Portu w Kłajpedzie i Uniwersytetem w Kłajpedzie – rozpoczęto przygotowywanie szczegółowego opracowania, mającego być podstawą do wypromowania pomysłu oraz w rezultacie do doprowadzenia do otwarcia linii promowej. Analizowany był ruch towarowy odbywający się drogami kołowymi w tranzycie przez terytorium Polski. Partnerzy odbyli wstępne spotkania z przewoźnikami morskimi oraz drogowymi. Pierwsze raporty z prac partnerzy złożyli podczas spotkań komitetu sterującego projektem.
- W roku 2007 zostaną zakończone prace nad techniczną i ekonomiczną analizą proponowanego połączenia Świnoujście-Kłajpeda. Będą prowadzone akcje promujące.

### ■ [www.interbaltic.net](http://www.interbaltic.net) **INTERBALTIC – Intermodalność i interoperacyjność w regionie Bałtyku**

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. Budżet projektu to 2,85 mln EUR, udział ZMPSiŚ wynosi 20 tys. EUR, z czego dofinansowanie z funduszy INTERREGU III B wynosi 75%.

Głównym celem projektu jest zebranie i analiza wszystkich do tej pory powstałych dzięki funduszom INTERREGU III B dokumentów, dotyczących planowanych, priorytetowych inwestycji w regionie Morza Bałtyckiego i Północnego oraz przygotowanie rekomendacji dla sektora publicznego i prywatnego, dotyczących stworzenia efektywnej infrastruktury dla rozwoju systemu transportu intermodalnego. Owe rekomendacje będą szeroko promowane na poziomie Komisji Europejskiej i będą stanowić materiał wyjściowy dla przygotowywanych nowych perspektyw rozwoju sieci transportowej na następne lata.

Drugim istotnym celem Projektu InterBaltic jest zakup systemu operacyjnego, który będzie służył planowaniu międzynarodowych, intermodalnych łańcuchów transportowych. ZMPSiŚ jest żywotnie zainteresowany pozyskaniem tego systemu operacyjnego, który będzie mógł udostępnić klientom portów i z jego pomocą usprawnić współpracę i obieg dokumentów transportowych. Posiadanie dostępu do powyższego systemu podniesie konkurencyjność naszych portów, a dzięki możliwości udostępnienia systemu klientom portu polepszy nasze z nimi relacje.

### **Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006**

- Udział w konferencji otwierającej projekt, 20 – 21.02.2006 Luleo.
- Udział w Walnym Zgromadzeniu partnerów projektu, 20 – 22.06.2006 Poznań.
- Uczestnictwo w procedurze zakupu przez Instytut Logistyki i Magazynowania z Poznania systemu operacyjnego, służącego planowaniu łańcuchów intermodalnych.
- Praca nad przygotowaniem bazy danych dla powyższego systemu.

### ■ [www.port-net.net](http://www.port-net.net)

PORT-NET to projekt dofinansowany z funduszy Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III C. Bierze w nim udział 20 partnerów z 12 krajów UE oraz Rosji. Czas trwania projektu to 3 lata. Wartość całego projektu 1,7 mln EUR, nasz wkład finansowy: 100 tys. EUR. Dofinansowanie naszego udziału w projekcie ze środków INTERREG-u wynosi 75%.

Celem projektu jest nawiązywanie i zacieśnianie współpracy międzynarodowej poprzez wymianę doświadczeń w zakresie zarządzania i finansowania działalności portowej, żeglugi bliskiego zasięgu, autostrad morskich, centrów logistycznych oraz integracji przestrzennej portów i miast. Szczególne zainteresowanie uczestników projektu skierowane jest na porty morskie, które stanowią istotne ogniwo łańcucha transportowego. Podniesienie jakości pracy portów oraz promocją transportu intermodalnego – jako kosztowo efektywnego i przyjaznego dla środowiska naturalnego – mają na celu poprawę warunków życiowych oraz zwiększenie zamożności w regionach lokalizacji portów.

### Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006

- Udział w warsztatach „EDI i przepływ ładunków” 04 – 07.04.2006 Rawenna.
- Organizacja VI Konferencji Naukowej Porty Morskie 2006 pt. „Program UE Autostrady Morskie szansą aktywizacji potoków ładunkowych w rejonie Morza Bałtyckiego i Północnego”, połączona z warsztatami dla wszystkich partnerów projektu. Termin warsztatów 30.05 - 02.06. 2006, termin konferencji 31.05.2006.
- Przygotowanie przez wyłonioną w drodze przetargu polską firmę Actia Forum opracowania pt. „Ruch ładunków w ramach serwisu

dowozowego, żeglugi bliskiego zasięgu oraz żeglugi promowej w regionie Morza Bałtyckiego oraz Północnego”, które dostępne jest na stronach projektu [www.port-net.net.pl](http://www.port-net.net.pl).

- Udział w warsztatach „EDI i przepływ ładunków a wartość dodana usług portowych”, 13 – 16.06.2006 Lubeka.
- Walne Zgromadzenie partnerów projektu, połączone z warsztatami „Finansowanie działalności portowej”, 11 – 14.09.2007 Hamburg.
- Udział w warsztatach „Planowanie przestrzenne miasta i portu i jego uwarunkowania środowiskowe i kulturowe”, 26 – 29.09.2006 Elbląg.
- Udział w warsztatach „Centra Dystrybucji Towarów i obszary powiązane ekonomicznie, ciężące ku Centrom”, 10 – 14.10.2006 Alessandria.
- Udział w podróży studyjnej, połączony z wizytacją terminali kontenerowych znajdujących się w południowo – wschodniej Anglii, a w szczególności portu w Felixstowe i terminala kontenerowego Hutchinsona.
- Udział w warsztatach „Zrównoważony rozwój terenów miejskich i portu”, 13 – 16.11.2006 Malta.

Nabyta w czasie warsztatów wiedza, wymiana doświadczeń oraz otrzymane materiały podnoszą kompetencje zawodowe pracowników ZMPSiŚ SA pozwalając im sprawnie i fachowo podejmować decyzje, dotyczące rozwoju portów. Spotkania z zagranicznymi partnerami pozwoliły nawiązać kontakty biznesowe, które są użyteczne przy poszukiwaniu nowych kontrahentów i ściągnięciu ładunków do naszych portów.

### ■ [www.logvas.com](http://www.logvas.com)

**LOGVAS – Potencjał logistyczny usług stanowiących wartość dodaną w przestrzeni około portowej**

Fundusze na realizację projektu pochodzą z programu Interreg III B BSR. Uczestniczy w nim 25 partnerów z 7 krajów. Budżet całkowity projektu: 1,8 mln EUR, czas trwania: 2,5 roku. W tym budżet ZMPSiŚ S.A. 100 tys. EUR, z czego dofinansowanie unijne wynosi 75%.

Projekt zmierza do wspierania wzrostu ekonomicznego i stałego rozwoju w Regionie Morza Bałtyckiego. Założeniem LogVAS jest określenie potencjału wartości dodanej usług portowych świadczonych w Regionie Morza Bałtyckiego na rzecz aktywizacji obszarów portowych. Poza bezpośrednimi korzyściami dla partnerów projektu (w przypadku ZMPSiŚ SA w kontekście aktualnych inwestycji na ZCL i Ostrowie Grabowskim), rezultaty projektu mają być wykorzystane jako baza dla politycznych i ekonomicznych decyzji odnośnie wielkości inwestycji planowanych w portach, potencjału handlowego otaczającego porty oraz powiązań portów z zapleczem liniami kolejowymi, drogowymi, lotniczymi i żeglugą śródlądową.

Bezpośrednim beneficjentem projektu są porty, pośrednim zaś wszystkie firmy tworzące wartość dodaną dla działalności portowej (tj. składowanie, konfekcjonowanie, itp.) oraz firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne.

### Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006

- Podpisanie umowy partnerskiej.
- W ramach projektu partnerzy zlecili, między innymi, analizę ruchu towarowego odbywającego się przez porty Świnoujście i Ystad. Wyniki wykonanej w roku 2006 analizy były pomocne podczas pracy nad wnioskiem o uznanie połączenia promowego Świnoujście-Ystad za „autostradę morską”. Wniosek taki został złożony

w Ministerstwie Gospodarki Morskiej w Warszawie 07 stycznia 2007.

#### ■ [www.ablandbridge.eu](http://www.ablandbridge.eu) ADRIATIC – BALTIC LANDBRIDGE

Projekt ten w maju 2006 otrzymał dofinansowanie z Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B CADSES. Chęć udziału w projekcie wyraziło 23 partnerów z Europy Środkowej i Wschodniej. Czas trwania projektu to 1,5 roku. Wysokość budżetu: 2,5 mln EUR, nasz udział to 30 tys. EUR, z czego dofinansowanie z funduszy INTERREGU wynosi 75%.

Celem strategicznym projektu jest wykazanie, że multimodalne połączenia lądowe pomiędzy północnym wybrzeżem 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, a szczególnie Skandynawii.

W czasie trwania projektu zostaną zebrane i opracowane dane dotyczące istniejących potoków ładunkowych na osi północ – południe, uruchomiony będzie „projekt pilotowy”: intermodalne połączenie Adriatyk – Bałtyk, umożliwiające przeniesienie części ładunków z dróg na środki transportu bardziej przyjazne środowisku oraz wypracowane zostaną scenariusze rozwoju transportu do roku 2020.

Po zakończeniu projektu jego wyniki zostaną przedstawione krajowym oraz europejskim instytucjom decyzyjnym i służyć będą jako narzędzie planistyczne dla rozwoju transportu, a także dla budowania planów rozwoju regionalnego. Dodatkowo partnerzy projektu z regionu Zachodniopomorskiego, tj. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Urząd

Marszałkowski, promują i wspierają ideę utworzenia CETC – Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, co przyniosłoby wymierne korzyści całemu regionowi, wszystkim jego firmom i mieszkańcom.

#### Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006

- Udział w konferencji otwierającej projekt, 12 – 14.07.2006 Gdańsk.
- Przygotowanie danych dla opracowania „Analiza rozwoju transportu z punktu widzenia portów – partnerów projektu”.
- Przeprowadzenie badania ankietowego klientów portów pod kątem potrzeb i oferowanych usług.
- Przygotowania do przeprowadzenia ankietowego badania przepływu ładunków na osi północ – południe, które odbędzie się przy bramie wjazdowej do Terminala Promowego w Świnoujściu.
- Opracowanie komentarzy do studium „Rynek usług logistycznych w Polsce.
- Przygotowanie założeń do projektów pilotażowych połączeń intermodalnych portów południowego Bałtyku z portami Adriatyckimi; ZMPSiŚ SA przedstawił propozycję projektu połączenia portu w Świnoujściu z Centralną Europą.

#### ■ [www.inmor.ssn.pl](http://www.inmor.ssn.pl) INMOR - Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu.

Program: Europejski Fundusz Społeczny realizowany poprzez 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 (2006–2008). Udział 7 partnerów ze Szczecina: Stocznia Szczecińska Nowa, SSR GRYFIA, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Porta Styl oraz

szczecińskie uczelnie: Politechnika Szczecińska, Akademia Morska oraz Uniwersytet Szczeciński.

W ramach projektu InMor zostanie zbudowany system komunikacji i współpracy przedsiębiorstw gospodarki morskiej i sfery badawczo-rozwojowej oraz stworzone warunki ułatwiające wdrażanie rozwiązań innowacyjnych w gospodarce morskiej (organizacja giełd kooperacyjnych będących odpowiedzialnością na określone w drodze badań ankietowych zapotrzebowanie sektora MŚP oraz dużych firm – partnerów projektu na rozwiązania innowacyjne i współpracę). Działania te doprowadzić mają do podniesienia konkurencyjności regionu zachodniopomorskiego poprzez wsparcie funkcjonowania i rozwoju jego firm. Projekt zakłada również zapoczątkowanie istnienia Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

#### Działania ZMPSiŚ SA w ramach projektu w roku 2006

- Współorganizacja Konferencji otwierającej projekt, która odbyła się 30.03.2006 w Szczecinie.
- Zakończenie badań aktualnego stanu i postulowanych obszarów innowacyjności i współpracy dużych przedsiębiorstw – partnerów Projektu, recenzja i przygotowanie raportu z badań.
- Rozpoczęcie badań zapotrzebowania na innowacyjne rozwiązania i współpracę w tym zakresie małych i średnich przedsiębiorstw.
- W grudniu 2006 podjęto decyzję o przeprowadzeniu dodatkowych 6 spotkań partnerów z przedstawicielami sektora gospodarki morskiej, poświęconych tematyce powołania w regionie Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.



## Inwestycje

Na działalność inwestycyjną Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wydatkował w 2006 roku 71,3 mln zł.

## Inwestycje kontynuowane

Znaczną część środków wydatkowano na inwestycje kontynuowane, w tym m. in.:

### ■ Budowa infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim

Inwestycja finansowana w 75% ze środków EFRR, a dopełnieniem finansowania jest kredyt z Banku Światowego. W I kwartale 2006 podpisano kontrakt na realizację inwestycji w terminie 18 miesięcy. W II półroczu rozpoczęto prace związane z budową nb. Fińskiego, nb. Przejściowego, rampy ro-ro oraz placu manipulacyjnego. Nadzór nad realizacją inwestycji pełni Inżynier Kontraktu.

### ■ Budowa infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecinie

Inwestycja finansowana jest w 75% ze środków EFRR. Planowane zakończenie inwestycji w II półroczu 2007. Do końca 2006 roku zakończono prace związane z wyburzeniami i rozbiórkami, budową nasypów przeciążających oraz robotami kolejowymi. Wykonawca przyśpieszył realizację robót związanych z budową układu torowego, dróg, sieci kanalizacji deszczowej, sanitarnej i teletechnicznej. Roboty elektroenergetyczne planowane do wykonania w roku 2007 zrealizowano w ponad 80%. Nadzór nad realizacją inwestycji pełni Inżynier Kontraktu.

### ■ Budowa infrastruktury portowej na płw. Katowickim

Inwestycja finansowana jest z kredytu Banku Światowego. Podpisany w I kwartale 2006r. Kontrakt zakłada realizację inwestycji o czasie 12 miesięcy. W grudniu 2006r zakończono i przekazano do eksploatacji przebudowaną ulicę Cłową. Prace związane z budową nasypów przeciążających zostaną zakończone w kwietniu 2007r.

### ■ Przebudowa nb. Górników w porcie w Świnoujściu

W 2006 roku zakończono jedną z największych inwestycji o wartości kosztorysowej 69,5 mln zł, sfinansowaną ze środków własnych ZMPSiŚ SA. Przebudowane nabrzeże uzyskało uniwersalny charakter o długości 330 m i głębokości technicznej 14,0 m.

## Nowe inwestycje

W roku 2006 podjęto realizację nowych inwestycji, m. in.:

### ■ Budowa magazynu drobnicy dla PHŚ

W porcie w Świnoujściu wykonano i przekazano do eksploatacji magazyn do składowania drobnicy o pow. 806 m<sup>2</sup> wraz z linią kablową zasilającą halę.

### ■ Działka gruntu 14/23 przy ul. Hryniewieckiego

Nieruchomość nabyta w drodze pierwokupu w związku z sąsiedztwem z budowanym Zachodniopomorskim Centrum Logistycznym.

### ■ Wymiana instalacji oświetleniowej w budynku Elewatora Ewa

Zakres inwestycji obejmuje wykonanie rozdzielni oświetleniowej wraz z zasilaniem oraz montaż nowego oświetlenia wraz z instalacją na piętrach I-X. Inwestycja będzie zakończona w I kwartale 2007r.

## Podsumowanie

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. W wyniku zrealizowanych inwestycji do eksploatacji w roku 2006 przekazano środki trwałe o wartości 35,3 mln zł

## Ochrona środowiska

Działalność Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA prowadzona jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadanymi pozwoleniami z zakresu ochrony środowiska tj.:

- pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji fumigacji towarów roślinnych w magazynie nr 7 w porcie w Szczecinie – 1 szt,
- zgłoszenie instalacji nie wymagających pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza – 1 szt,
- decyzja na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych – 1 szt,
- informacje o wytwarzanych odpadach innych, niż niebezpieczne oraz o sposobach gospodarowania nimi – 2 szt,
- pozwolenie na wytwarzanie odpadów oraz zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie unieszkodliwiania lub odzysku odpadów na terenie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu – 1 szt,
- pozwolenie w zakresie odzysku i zbierania odpadów w porcie w Szczecinie (żużel, odpady betonu, gruz) – 1 szt,
- pozwolenia wodnoprawne na odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych w Szczecinie – 18 szt,
- pozwolenia wodnoprawne na odprowadzanie oczyszczonych ścieków ogólnospławnych w Szczecinie – 7 szt,
- pozwolenia wodnoprawne na odprowadzanie oczyszczonych ścieków przemysłowych w Szczecinie – 1 szt,
- pozwolenia wodnoprawne na odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych i oczyszczonych ścieków sanitarnych w Świnoujściu – 7 szt.

## Opłaty za korzystanie ze środowiska

Z tytułu gospodarczego korzystania ze środowiska ZMPSiS SA wnosi półroczne opłaty. W 2006r. na konto Zachodniopomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, wniesiono opłaty na kwotę 38 668,56 zł., w tym za:

- wprowadzanie wód opadowych i ogólnospławnych do wód portowych,
- wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza.

## Kary

ZMPSiS SA w 2006r. nie naruszył standardów jakości środowiska naturalnego określonych w przepisach oraz posiadanych pozwoleniach, w związku z tym nie nałożono kar za ich naruszanie.

## Oczyszczanie akwenów

ZMPSiS SA systematycznie utrzymuje w czystości akweny portowe w portach w Szczecinie i w Świnoujściu. Wody są oczyszczane z części stałych oraz substancji ropopochodnych. W roku 2006 koszt oczyszczania akwenów portowych w porcie w Szczecinie wyniósł 204 376,23 zł, natomiast w porcie w Świnoujściu 20 160,80 zł.

## Wykonywanie badań

Dwa razy do roku wykonywane są badania czystości wód w akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii zarządzającego drogą, linią ko-

lejową, linią tramwajową, lotniskiem i portem. Badania te wykonywane są przez Laboratorium Badań Środowiska Pracy – ZMPSiS SA.

Prowadzone są również okresowe badania analityczne jakości oczyszczonych ścieków odprowadzanych do wód portowych, zgodnie z posiadanymi pozwoleniami wodno – prawnymi. Badania te wykonywane są przez Laboratorium Badań Środowiska Pracy – ZMPSiS SA.

## Odbiór odpadów ze statków

ZMPSiS SA realizuje działania w zakresie odbioru odpadów ze statków w porcie morskim w Szczecinie i w porcie morskim w Świnoujściu. Jest to zadanie ustawowe realizowane na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. System odbioru odpadów ze statków jest obligatoryjny i obejmuje wszystkie statki korzystające z nabrzeży zlokalizowanych w granicach portów morskich Szczecin i Świnoujście. Realizując to zadanie ZMPSiS SA upoważnił dwa podmioty do odbioru tych odpadów, po jednym w każdym z portów.

Wyznaczone ilości odpadów uzależnione od poprzedniej lokalizacji portu, z którego przybywa statek odbierane są w ramach systemu, tj. statek w ramach wnoszonej opłaty tonażowej ma zapewniony ich odbiór. Za dodatkowe ilości odpadów odbierane ponad wyznaczony normatyw pobierane są opłaty dodatkowe.

W 2006r. odebrano następujące ilości odpadów i poniesiono z tego tytułu następujące koszty:

Szczecin		Świnoujście	
Ilość (m <sup>3</sup> )	Koszt (zł)	Ilość (m <sup>3</sup> )	Koszt (zł)
<b>Odpady olejowe i ich mieszaniny</b>			
4 153,59	159 008,52	3 695,42	123 627,00
<b>Odpady stałe</b>			
1 170,31	77 240,46	8 042,51	413 384,50
<b>Ścieki</b>			
27,80	139,00	430,73	7 753,14
<b>Opłaty specjalne</b>			
	7 907,46		1 606,94
<b>Razem</b>			
5 351,70	244 295,44	12 168,66	546 371,28

Łączny koszt odbioru odpadów ze statków poniesiony przez ZMPSiŚ SA w obu portach w 2006r. wyniósł 790 666,72 zł, w tym koszt odbioru i dalszego zagospodarowania odpadów odebranych w limicie w ramach poniesionej przez statki opłaty tonażowej wyniósł 342 045,23 zł.

ZMPSiŚ SA w 2006r. z tytułu opłat dodatkowych uzyskał 773 682,35 zł, a z tytułu opłat specjalnych – 9 514,40 zł.

Odpady płynne olejowe odbierane w ramach systemu dostarczane są do portowych urządzeń odbiorczych. Instalacja do oczyszczania wód zaolejonych na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu oczyszczała w 2006r. w ramach systemu odbioru odpadów ze statków ok. 2,0 tys. m<sup>3</sup> wód zaolejonych. Natomiast oczyszczalnia ścieków „Ostrów Grabowski” w Szczecinie

przyjęła do oczyszczenia w ramach systemu odbioru odpadów ze statków ok. 4,0 tys. m<sup>3</sup> płynnych odpadów olejowych.

ZMPSiŚ SA, w ramach systemu odbioru odpadów ze statków, zapewnia odbiór dodatkowego rodzaju odpadu z załącznika VI Konwencji Marpol – pozostałości z oczyszczania spalin. Obowiązek ten wynika z nowelizacji ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. Jednakże w 2006 r. statki nie deklarowały do zdania tego rodzaju odpadu.

ZMPSiŚ SA opracował nowe Plany gospodarowania odpadami ze statków oraz pozostałościami ładunkowymi dla portu morskiego w Szczecinie i Świnoujściu, które zostały zatwierdzone decyzjami wydanymi przez Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki.

### Gospodarka odpadami pozostałymi

W wyniku działalności ZMPSiŚ SA w 2006r. wytworzono 0,05 Mg odpadów niebezpiecznych i 281 Mg odpadów innych niż niebezpieczne, które przekazano do unieszkodliwienia firmom specjalistycznym.

Dzierżawcy/najemcy terenów portowych realizują gospodarkę odpadami we własnym zakresie, zgodnie z nałożonymi obowiązkami w zawartych z ZMPSiŚ SA umowach dzierżawy/najmu.

### Nakłady inwestycyjne z zakresu ochrony środowiska

Nakłady inwestycyjne poniesione przez ZMPSiŚ SA w 2006 r. wyniosły około 6 mln zł i dotyczyły budowy

infrastruktury wodno-kanalizacyjnej na terenie Półwyspu Katowickiego i Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie oraz przebudowy Nabrzeża Górników w porcie w Świnoujściu.



Analityka

## Statystyki przeładunkowe

### Udział przeładunków portów w Szczecinie i w Świnoujściu w obrotach polskich portów morskich w 2006 roku

Grupa towarowa	ZMP Gdańsk SA		ZMP Gdynia SA		ZMP SiS SA		Razem
	tys. ton	% udział	tys. ton	% udział	tys. ton	% udział	
Węgiel	4 138,3	40,4	1 022,2	10,0	5 087,6	49,6	10 248,1
Ruda	23,6	1,7	0,0	0,0	1 349,0	98,3	1 372,6
Inne masowe	3 212,4	39,8	2 177,5	27,0	2 676,4	33,2	8 066,3
Zboże	443,1	12,0	1 425,4	38,7	1 812,6	49,3	3 681,1
Drewno	0,0	0,0	42,4	50,2	42,1	49,8	84,5
Drobnica	2 217,2	11,9	8 876,2	47,6	7 541,2	40,5	18 634,6
Ropa i przetwory	14 172,5*	91,4	639,0	4,1	697,9	4,5	15 509,4
<b>Razem</b>	<b>24 207,1</b>	<b>42,0</b>	<b>14 182,7</b>	<b>24,6</b>	<b>19 206,8</b>	<b>33,4</b>	<b>57 596,6</b>

\* łącznie z przeładunkami paliw w Spółce z o.o. „Naftoport”

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie (drobnica promowa jest wykazana łącznie z ciężarem środka transportu, na którym jest przemieszczana)

### Struktura przeładunków w obrocie morskim wg przeładowców

Przeładowca	2005		2006		% wsk. dynam
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Przeładunki na nab. ZMP SiS SA*	16 080,4	75,3	14 894,5	73,9	92,6
Przeładunki na pozostałych nabrzeżach w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu	2 618,1	12,3	2 777,5	13,8	106,1
Przeładunki w porcie w Policach	2 619,3	12,3	2 445,5	12,1	93,4
Przeładunki w porcie w Stepnicy	30,8	0,1	27,1	0,1	88,0
<b>Ogółem przeładunki</b>	<b>21 348,6</b>	<b>100,0</b>	<b>20 144,6</b>	<b>100,0</b>	<b>94,4</b>

\* 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 grupy towarowej

Grupa towarowa	2005		2006		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Węgiel	6 404,5	39,8	5 005,9	33,6	78,2
Ruda	1 631,3	10,1	1 306,2	8,8	80,1
Inne masowe	1 352,7	8,4	1 540,8	10,3	113,9
Zboże	1 348,8	8,4	1 359,6	9,1	100,8
Drewno	40,6	0,3	42,1	0,3	103,7
Drobnica*	5 302,5	33,0	5 639,9	37,9	106,4
Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Ogółem</b>	<b>16 080,4</b>	<b>100,0</b>	<b>14 894,5</b>	<b>100,0</b>	<b>92,6</b>

\* 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 przeładowców

Przeładowca	2005		2006		% wsk. dynam
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Drobnica-Port Szczecin	1 521,9	9,5	1 658,3	11,1	109,0
Elewator-Ewa	983,9	6,1	946,0	6,4	96,1
Bulk Cargo-Port Szczecin	5 208,9	32,4	5 110,1	34,3	98,1
Port Handlowy Świnoujście	5 662,7	35,2	4 108,2	27,6	72,5
Zakład Usług Żeglugowych	0,8	0,0	0,4	0,0	50,0
Fast Terminals	277,4	1,7	214,8	1,4	77,4
Terminal Promowy Świnoujście*	2 424,8	15,1	2 856,7	19,2	117,8
<b>Ogółem</b>	<b>16 080,4</b>	<b>100,0</b>	<b>14 894,5</b>	<b>100,0</b>	<b>92,6</b>

\* 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 źródła obrotów

Źródło obrotu	2005		2006		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
PHZ*	13054,8	81,2	11 842,9	79,5	90,7
Tranzyt	3025,6	18,8	3051,6	20,5	100,9
<b>Ogółem</b>	<b>16 080,4</b>	<b>100,0</b>	<b>14 894,5</b>	<b>100,0</b>	<b>92,6</b>

\* 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	2005		2006		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Czechy	1 116,9	36,9	1 062,9	34,8	95,2
Słowacja	553,5	18,3	670,5	22,0	121,1
Niemcy	860,5	28,4	809,1	26,5	94,0
Węgry	158,9	5,3	163,4	5,4	102,8
Inne kraje	335,8	11,1	345,7	11,3	102,9
<b>Ogółem</b>	<b>3 025,6</b>	<b>100,0</b>	<b>3 051,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,9</b>

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

Kierunek obrotu	2005		2006		% wsk. dynam.
	tys. ton	% wsk. str.	tys. ton	% wsk. str.	
Import	5 061,3	31,5	5 547,9	37,2	109,6
Eksport	11 019,1	68,5	9 346,6	62,8	84,8
<b>Ogółem</b>	<b>16 080,4</b>	<b>100,0</b>	<b>14 894,5</b>	<b>100,0</b>	<b>92,6</b>

**Obroty portów ujścia Odry za lata 2005-2006 (tys.ton)**

Grupa towarowa	Lata	Szczecin			Swinoujście			Razem obroty w Szczecinie i w Swinoujściu			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	2005	2 647,7	60,3	2 708,0	3 756,8	0,0	3 756,8	6 404,5	60,3	6 464,8	4,8	0,0	6 469,6
	2006	2 358,7	81,7	2 440,4	2 647,2	0,0	2 647,2	5 005,9	81,7	5 087,6	10,2	0,0	5 097,8
Ruda	2005	259,6	62,9	322,5	1 371,7	0,0	1 371,7	1 631,3	62,9	1 694,2	75,2	0,0	1 769,4
	2006	457,6	42,8	500,4	848,6	0,0	848,6	1 306,2	42,8	1 349,0	71,7	0,0	1 420,7
Inne masowe	2005	1 202,9	1 083,3	2 286,2	149,8	83,0	232,8	1 352,7	1 166,3	2 519,0	2 539,3	0,0	5 058,3
	2006	1 353,1	1 059,0	2 412,1	187,7	76,6	264,3	1 540,8	1 135,6	2 676,4	2 363,6	8,2	5 048,2
Zboże	2005	1 236,4	520,9	1 757,3	112,4	0,0	112,4	1 348,8	520,9	1 869,7	0,0	16,2	1 885,9
	2006	1 239,0	453,0	1 692,0	120,6	0,0	120,6	1 359,6	453,0	1 812,6	0,0	16,8	1 829,4
Drewno	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
	2006	42,1	0,0	42,1	0,0	0,0	0,0	42,1	0,0	42,1	0,0	0,0	42,1
Drobnica*	2005	2 605,7	73,9	2 679,6	2 696,8	250,0	2 946,8	5 302,5	323,9	5 626,4	0,0	0,0	5 626,4
	2006	2 479,1	101,5	2 580,6	3 160,8	265,0	3 425,8	5 639,9	366,5	6 006,4	0,0	2,1	6 008,5
Ropa i przetwory	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
	2006	0,0	297,7	297,7	0,0	400,2	400,2	0,0	697,9	697,9	0,0	0,0	697,9
<b>Razem</b>	<b>2005</b>	<b>7 992,9</b>	<b>2 008,7</b>	<b>10 001,6</b>	<b>8 087,5</b>	<b>609,4</b>	<b>8 696,9</b>	<b>16 080,4</b>	<b>2 618,1</b>	<b>18 698,5</b>	<b>2 619,3</b>	<b>30,8</b>	<b>21 348,6</b>
	<b>2006</b>	<b>7 929,6</b>	<b>2 035,7</b>	<b>9 965,3</b>	<b>6 964,9</b>	<b>741,8</b>	<b>7 706,7</b>	<b>14 894,5</b>	<b>2 777,5</b>	<b>17 672,0</b>	<b>2 445,5</b>	<b>27,1</b>	<b>20 144,6</b>

\* 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 przeładowców i grupy towarowej**

Przeładowca	Rok	Grupa towarowa														Razem	
		Węgiel		Ruda		Inne masowe		Zboże		Drewno		Drobnica		Ropa i przetwory		tys. ton	% wsk. strukt.
		tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.	tys. ton	% wsk. strukt.
Drobnica – Port Szczecin	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
	2006	51,2	1,0	2,9	0,2	63,5	4,1			21,5	51,1	1 519,2	26,9			1 658,3	11,1
	% dynam.	262,6	x	67,4	x	116,5	x			0,0	x	105,4	x			109,0	x
Elewator Ewa	2005							983,9	73,0							983,9	6,1
	2006							946,0	69,6							946,0	6,4
	% dynam.							96,1	x							96,1	x
Bulk Cargo – Port Szczecin	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
	2006	2 307,5	46,1	454,7	34,8	1 289,6	83,7	286,9	21,1	0,5	1,2	770,9	13,7			5 110,1	34,3
	% dynam.	87,8	x	178,1	x	112,3	x	113,6	x	3,3	x	84,8	x			98,1	x
Port Handlowy Świnoujście	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
	2006	2 647,2	52,9	848,6	65,0	187,7	12,2	120,6	8,9			304,1	5,4			4 108,2	27,6
	% dynam.	70,5	x	61,9	x	125,3	x	107,3	x			111,8	x			72,5	x
Zakład Usług Żeglugowych	2005											0,8	0,0			0,8	0,0
	2006											0,4	0,0			0,4	0,0
	% dynam.											50,0	x			50,0	x
Fast Terminals	2005									22,9	56,4	254,5	4,8			277,4	1,7
	2006							6,1	0,4	20,1	47,7	188,6	3,3			214,8	1,4
	% dynam.							x	x	87,8	x	74,1	x			77,4	x
Terminal Promowy Świnoujście*	2005											2 424,8	45,7			2 424,8	15,1
	2006											2 856,7	50,7			2 856,7	19,2
	% dynam.											117,8	x			117,8	x
<b>Ogółem</b>	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	100,0	
	2006	5 005,9	100,0	1 306,2	100,0	1 540,8	100,0	1 359,6	100,0	42,1	100,0	5 639,9	100,0	0,0	0,0	100,0	
	% dynam.	78,2	x	80,1	x	113,9	x	100,8	x	103,7	x	106,4	x	x	x	92,6	x

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

### Struktura przeładunków zrealizowanych na nabrzeżach portów w Szczecinie i w Świnoujściu wg źródła i kierunku obrotu oraz grupy towarowej (tys.ton)

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2005 r.			Wykonanie 2006 r.			% wskaźnik dynamiki		
		import	eksport	razem	import	eksport	razem	import	eksport	razem
<b>A</b>	<b>Przeładunki ZMPSiŚ SA ogółem</b>	<b>5 061,3</b>	<b>11 019,1</b>	<b>16 080,4</b>	<b>5 547,9</b>	<b>9 346,6</b>	<b>14 894,5</b>	<b>109,6</b>	<b>84,8</b>	<b>92,6</b>
<b>I</b>	<b>Przeładunki phz</b>	<b>3 813,6</b>	<b>9 211,8</b>	<b>13 025,4</b>	<b>4 156,2</b>	<b>7 606,0</b>	<b>11 762,2</b>	<b>109,0</b>	<b>82,6</b>	<b>90,3</b>
	Węgiel	130,8	6 141,3	6 272,1	184,4	4 533,0	4 717,4	141,0	73,8	75,2
	Ruda	1 099,8	21,5	1 121,3	839,1	58,2	897,3	76,3	270,7	80,0
	Inne masowe	711,6	407,8	1 119,4	814,3	435,7	1 250,0	114,4	106,8	111,7
	Zboże	451,4	772,1	1 223,5	618,6	552,1	1 170,7	137,0	71,5	95,7
	Drewno	5,9	26,1	32,0	6,4	30,0	36,4	108,5	114,9	113,8
	Drobnica	1 414,1	1 843,0	3 257,1	1 693,4	1 997,0	3 690,4	119,8	108,4	113,3
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>II</b>	<b>Przeładunki tranzytowe</b>	<b>1 245,6</b>	<b>1 780,0</b>	<b>3 025,6</b>	<b>1 362,2</b>	<b>1 689,4</b>	<b>3 051,6</b>	<b>109,4</b>	<b>94,9</b>	<b>100,9</b>
	Węgiel	49,6	69,1	118,7	195,8	92,3	288,1	394,8	133,6	242,7
	Ruda	510,0	0,0	510,0	407,9	1,0	408,9	80,0	0,0	80,2
	Inne masowe	155,9	63,9	219,8	163,1	113,3	276,4	104,6	177,3	125,8
	Zboże	0,0	125,2	125,2	0,0	124,8	124,8	0,0	0,0	0,0
	Drewno	0,0	8,6	8,6	0,0	5,7	5,7	0,0	66,3	66,3
	Drobnica	530,1	1 513,2	2 043,3	595,4	1 352,3	1 947,7	112,3	89,4	95,3
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>III</b>	<b>Przeładunki wewnątrz krajowe</b>	<b>2,1</b>	<b>27,3</b>	<b>29,4</b>	<b>29,5</b>	<b>51,2</b>	<b>80,7</b>	<b>1 404,8</b>	<b>187,5</b>	<b>274,5</b>
	Węgiel	0,0	13,7	13,7	0,0	0,4	0,4	0,0	2,9	2,9
	Ruda	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Inne masowe	0,9	12,6	13,5	6,6	7,8	14,4	733,3	61,9	106,7
	Zboże	0,0	0,1	0,1	22,0	42,1	64,1	0,0	0,0	0,0
	Drewno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Drobnica	1,2	0,9	2,1	0,9	0,9	1,8	75,0	100,0	85,7
	Ropa i przetwory	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>B</b>	<b>Przeładunki firm obcych bez Polic i Stepnicy</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>2 618,1</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>2 777,5</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>106,1</b>
<b>C</b>	<b>Ogółem przeładunki ( A + B )</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>18 698,5</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>17 672,0</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>94,5</b>

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

**Struktura przeładunków tranzytowych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wg państwa tranzytującego i grupy towarowej (tys. ton)**

Wyszczególnienie	Rok	Grupa towarowa					Razem	
		Węgiel	Ruda	Inne masowe	Zboże	Drewno		Drobnica
Czechy	2005	69,1	348,0	50,5	-	8,6	640,7	1 116,9
	2006	89,3	203,3	42,4	-	5,7	722,2	1 062,9
Słowacja	2005	-	156,6	2,8	-	-	394,1	553,5
	2006	100,7	195,0	-	-	-	374,8	670,5
Niemcy	2005	49,6	2,2	144,3	125,2	-	539,2	860,5
	2006	95,1	1,8	234,0	117,9	-	360,3	809,1
Austria	2005	-	-	-	-	-	94,5	94,5
	2006	-	-	-	-	-	114,7	114,7
Węgry	2005	-	1,6	6,6	-	-	150,7	158,9
	2006	-	1,8	-	-	-	161,6	163,4
Rumunia	2005	-	-	-	-	-	42,4	42,4
	2006	-	-	-	-	-	51,2	51,2
Bosnia i Hercegowina	2005	-	-	-	-	-	16,5	16,5
	2006	-	-	-	-	-	15,6	15,6
Łotwa	2005	-	-	1,5	-	-	-	1,5
	2006	-	-	-	-	-	-	0,0
Finlandia	2005	-	-	-	-	-	1,2	1,2
	2006	-	-	-	-	-	-	0,0
Inne kraje	2005	-	1,6	-	-	-	125,2	126,8
	2006	3,0	4,9	-	6,9	-	115,4	130,2
Tranzyt morski	2005	-	-	14,1	-	-	38,8	52,9
	2006	-	2,1	-	-	-	31,9	34,0
<b>Ogółem</b>	<b>2005</b>	<b>118,7</b>	<b>510,0</b>	<b>219,8</b>	<b>125,2</b>	<b>8,6</b>	<b>2 043,3</b>	<b>3 025,6</b>
	<b>2006</b>	<b>288,1</b>	<b>408,9</b>	<b>276,4</b>	<b>124,8</b>	<b>5,7</b>	<b>1 947,7</b>	<b>3 051,6</b>

## Analiza finansowa

### Bilans 31 grudnia 2006 roku – aktywa

Wyszczególnienie	Stan na	
	31.12.2005	31.12.2006
<b>A. Aktywa trwałe</b>	<b>737 282 790,35</b>	<b>770 775 598,35</b>
I. Wartości niematerialne i prawne	187 018,91	219 470,16
3. Inne wartości niematerialne i prawne	187 018,91	219 470,16
<b>II. Rzeczowe Aktywa Trwałe</b>	<b>730 320 316,05</b>	<b>765 358 466,47</b>
1. Środki trwałe	656 051 304,84	663 169 448,47
a) grunty	236 905 521,46	237 600 015,46
b) budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	377 905 226,75	395 926 153,33
c) urządzenia techniczne i maszyny	33 905 100,09	26 011 458,25
d) środki transportu	6 946 114,57	3 326 090,72
e) pozostałe środki trwałe	389 341,97	305 730,71
2. Środki trwałe w budowie	74 269 011,21	102 189 018,00
<b>III. Należności długoterminowe</b>	<b>0,00</b>	<b>109 626,72</b>
1. Od jednostek powiązanych	0,00	109 626,72
<b>IV. Inwestycje długoterminowe</b>	<b>6 775 455,39</b>	<b>5 088 035,00</b>
3. Długoterminowe aktywa finansowe	6 775 455,39	5 088 035,00
a) w jednostkach powiązanych	6 772 025,00	5 087 525,00
– udziały lub akcje	6 772 025,00	5 087 525,00
b) w pozostałych jednostkach	3 430,39	510,00
– udziały lub akcje	3 430,39	510,00
<b>B. Aktywa obrotowe</b>	<b>30 783 253,30</b>	<b>49 795 152,32</b>
<b>I. Zapasy</b>	<b>30 497,78</b>	<b>32 298,95</b>
1. Materiały	30 497,78	32 298,95
<b>II. Należności krótkoterminowe</b>	<b>16 417 954,31</b>	<b>41 202 841,92</b>
1. Należności od jednostek powiązanych	10 048 135,19	11 435 061,97
a) z tyt. dostaw i usług o okresie spłaty:	10 048 135,19	11 106 182,21

– do 12 miesięcy	10 048 135,19	11 106 182,21
b) Inne	0,00	328 879,76
2. Należności od pozostałych jednostek	6 369 819,12	29 767 779,95
a) z tyt. dostaw i usług o okresie spłaty:	4 394 736,80	5 059 686,41
– do 12 miesięcy	4 394 736,80	5 059 686,41
b) z tyt. podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń	721 214,00	8 674 177,29
c) Inne	1 253 868,32	16 033 916,25
<b>III. Inwestycje krótkoterminowe</b>	<b>12 814 396,89</b>	<b>7 932 049,89</b>
1. Krótkoterminowe aktywa finansowe	12 814 396,89	7 932 049,89
a) w jednostkach powiązanych	878 568,96	0,00
– udzielone pożyczki	878 568,96	0,00
c) środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	11 935 827,93	7 932 049,89
– środki pieniężne w kasie i na rachunkach	3 872 521,52	6 931 025,19
– inne środki pieniężne	8 060 000,00	1 000 000,00
– inne aktywa pieniężne (odsetki od lokaty)	3 306,41	1 024,70
<b>IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe</b>	<b>1 520 404,32</b>	<b>627 961,56</b>
1. Czynne rozliczenia międzyokresowe	93 967,41	40 130,54
2. Inne rozliczenia międzyokresowe	1 426 436,91	587 831,02
<b>Suma aktywów</b>	<b>768 066 043,65</b>	<b>820 570 750,67</b>

### Struktura aktywów

Aktywa	31.12.2005		31.12.2006	
	zł	%	zł	%
Aktywa trwałe	737 282 790,35	95,99	770 775 598,35	93,93
Aktywa obrotowe	30 783 253,30	4,01	49 795 152,32	6,07
<b>Aktywa razem</b>	<b>768 066 043,65</b>	<b>100,00</b>	<b>820 570 750,67</b>	<b>100,00</b>

**Bilans 31 grudnia 2006 roku – pasywa**

Wyszczególnienie	Stan na	
	31.12.2005	31.12.2006
<b>A. Kapitał (fundusz) własny</b>	610 222 662,87	621 600 869,93
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	15 786 490,00	15 786 490,00
IV. Kapitał (fundusz) zapasowy	232 431 661,44	254 672 991,08
1. Tworzony zgodnie ze statutem lub umową	223 657 485,81	339 763 181,79
V. Kapitał (fundusz) rezerwowy z aktualizacji wyceny	351 965 423,28	339 763 181,79
VII. Zysk (strata) z lat ubiegłych	(-)315 554,95	0,00
a) straty z lat ubiegłych	315 554,95	0,00
VIII. Zysk (strata) netto	(+) 10 354 643,10	(+)11 378 207,06
1. Zysk netto	(+) 10 354 643,10	(+)11 378 207,06
<b>B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	157 843 380,78	198 969 880,74
I. Rezerwy na zobowiązania	5 596 789,09	4 606 775,00
2. Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne	4 558 115,00	4 606 775,00
a) długoterminowe	4 094 585,00	4 046 730,00
b) krótkoterminowe	463 530,00	560 045,00
3. Pozostałe rezerwy	1 038 674,09	0,00
b) krótkoterminowe	1 038 674,09	0,00
<b>II. Zobowiązania długoterminowe</b>	117 219 516,46	119 461 133,53
1. Wobec jednostek powiązanych	10 557,84	36 180,72
2. Wobec pozostałych jednostek	117 208 958,62	119 424 952,81
a) kredyty i pożyczki	115 179 488,49	117 397 999,82
d) inne	2 029 470,13	2 026 952,99
<b>III. Zobowiązania krótkoterminowe</b>	28 739 690,85	42 504 138,81
1. Wobec jednostek powiązanych	2 576 201,54	3 787 506,67
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	2 175 806,89	3 485 102,36
– do 12 miesięcy	2 175 806,89	3 485 102,36
b) inne	400 394,65	302 404,31
2. Wobec pozostałych jednostek	25 141 486,37	37 790 987,45
a) kredyty i pożyczki	12 234 700,70	13 919 961,16

d) z tytułu dostaw i usług , o okresie wymagalności :	4 058 160,10	4 154 772,90
– do 12 miesięcy	4 058 160,10	4 154 772,90
g) z tyt. podatków, cel, ubezpieczeń i innych świadczeń	1 547 434,75	2 561 910,40
h) z tytułu wynagrodzeń	694 605,65	1 067 581,03
i) inne	6 606 585,17	16 086 761,96
3. Fundusze specjalne	1 022 002,94	925 644,69
<b>IV. Rozliczenia międzyokresowe</b>	<b>6 287 384,38</b>	<b>32 397 833,40</b>
2. Inne rozliczenia międzyokresowe	6 287 384,38	32 397 833,40
a) długoterminowe	5 973 089,88	31 906 922,14
b) krótkoterminowe	314 294,50	490 911,26
<b>Suma pasywów</b>	<b>768 066 043,65</b>	<b>820 570 750,67</b>

**Struktura Pasywów**

Pasywa	31.12.2005		31.12.2006	
	zł	%	zł	%
Kapitał (fundusz) własny	610 222 662,87	79,45	621 600 869,93	75,75
Zobowiązania i rezerwy, w tym:	157 843 380,78	20,55	198 969 880,74	24,25
Zobowiązania długoterminowe	117 219 516,46	15,26	119 461 133,53	19,22
Zobowiązania krótkoterminowe	28 739 690,85	3,61	42 504 138,81	5,18
<b>Suma pasywów</b>	<b>768 066 043,65</b>	<b>100,00</b>	<b>820 570 750,67</b>	<b>100,00</b>

**Rachunek zysków i strat (wariant kalkulacyjny) za rok 2006**

Wyszczególnienie	Za okres	
	01.01-31.12.2005	01.01-31.12.2006
A. Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	108 121 839,09	105 925 897,33
– od jednostek powiązanych	44 879 946,99	41 185 574,16
I. Przychody ze sprzedaży produktów	108 121 839,09	105 925 897,33
II. Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	0,00	0,00
B. Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	90 469 459,68	90 169 677,41
– jednostkom powiązanim	37 553 872,71	35 059 320,05
II. Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	90 469 459,68	90 169 677,41
III. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00
C. Zysk/strata brutto ze sprzedaży (A-B)	17 652 379,41	15 756 219,92
D. Koszty sprzedaży	1 989 380,61	1 896 568,35
E. Koszty ogólnego zarządu	11 432 042,07	12 568 990,20
F. Zysk/strata ze sprzedaży (C-D-E)	4 230 956,73	1 290 661,37
G. Pozostałe przychody operacyjne	4 922 156,49	14 990 910,00
I. Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	3 256 657,33	13 463 062,91
II. Dotacje	0,00	52 036,94
III. Inne przychody operacyjne	1 665 499,16	1 475 810,15
H. Pozostałe koszty operacyjne	2 376 837,58	1 364 454,79
I. Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00
II. Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	406 233,46	620 960,24
III. Inne koszty operacyjne	1 970 604,12	743 494,55
I. Zysk/strata na działalności operacyjnej (C+D-E)	6 776 275,64	14 917 116,58
J. Przychody finansowe	7 974 507,04	3 365 670,09
I. Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:	260 807,00	1 263 418,93
– od jednostek powiązanych	260 807,00	1 263 418,93
II. Odsetki, w tym:	728 645,01	1 235 718,08
– od jednostek powiązanych	288 843,39	287 915,40

III. Zyski ze zbycia inwestycji	0,00	855 229,61
IV. Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
V. Inne	6 985 055,03	11 303,47
<b>K. Koszty finansowe</b>	<b>4 291 663,58</b>	<b>6 746 189,53</b>
I. Odsetki, w tym:	4 276 663,58	6 736 189,53
– od jednostek powiązanych	828,28	475,00
II. Strata ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
III. Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
IV. Inne	15 000,00	10 000,00
<b>L. Zysk/strata na działalności gospodarczej (I+J-K)</b>	<b>(+) 10 459 119,10</b>	<b>(+) 11 536 597,14</b>
<b>M. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
I. Zyski nadzwyczajne	0,00	0,00
II. Straty nadzwyczajne	0,00	0,00
<b>N. Zysk/strata brutto</b>	<b>(+) 10 459 119,10</b>	<b>(+) 11 536 597,14</b>
O. Podatek dochodowy	104 476,00	158 390,08
P. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)		
<b>R. Zysk/Strata netto (K-L-M-N)</b>	<b>(+) 10 354 643,10</b>	<b>11 378 207,06</b>

**Przepływy środków pieniężnych za lata 2005 i 2006**

Treść	Za okres	
	01.01-31.12.2005	01.01-31.12.2006
<b>A. Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej</b>		
I. Zysk/strata (netto)	(+) 10 354 643,10	(+) 11 378 207,06
II. Korekty razem, w tym:	(+) 20 682 165,51	(+) 10 828 884,58
1. Amortyzacja	(+) 28 604 506,86	(+) 26 841 869,16
2. Zysk/strata z tytułu różnic kursowych	(-) 7 002 059,34	0,00
3. Odsetki i udziały w zyskach	(+) 3 937 999,95	(+) 5 425 681,33
4. Zmiana stanu rezerw	(+) 1 140 049,58	(-) 990 014,09
5. Zysk/strata z działalności inwestycyjnej	(-) 3 256 657,33	(-) 14 279 602,88
6. Zmiana stanu zapasów	(+) 255,29	(-) 1 801,17
7. Zmiana stanu należności	(-) 230 475,26	(-) 9 474 557,90
8. Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych (z wyjątkiem pożyczek i kredytów)	(-) 2 419 525,54	(+) 2 627 077,09
9. Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	(+) 107 280,13	(+) 680 233,04
10. Inne korekty	(-) 199 208,83	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	(+) 31 036 808,61	(+) 22 207 091,64
<b>B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej</b>		
I. Wpływy	5 183 052,14	27 505 205,84
1. Zbycie wartości niemater.i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	3 614 763,03	18 235 507,27
2. Z aktywów finansowych, w tym:	1 568 289,11	4 714 298,57
a) w jednostkach powiązanych	1 568 289,11	4 711 194,57
b) w pozostałych jednostkach	0,00	3 104,00
– zbycie aktywów finansowych	0,00	3 104,00
– spłata udzielonych pożyczek długoterminowych	0,00	0,00
– odsetki	0,00	0,00
3. Inne wpływy inwestycyjne	0,00	4 555 400,00
II. Wydatki	15 424 074,07	58 826 686,16
1. Nabycie wartości niemater.i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	15 170 061,83	58 693 433,24

2. Na aktywa finansowe, w tym:	173 450,00	0,00
a) w jednostkach powiązanych	173 450,00	0,00
b) w pozostałych jednostkach	0,00	0,00
– udzielone pożyczki długoterminowe	0,00	0,00
3. Inne wydatki inwestycyjne	80 562,24	133 252,92
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)	(-) 10 241 021,93	(-) 31 321 480,32
<b>C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej</b>		
I. Wpływy		30 286 680,43
1. Wpływy netto z wydania udziałów (emisji akcji) i innych instrumentów kapitałowych oraz dopłat do kapitału		
2. Kredyty i pożyczki		22 361 080,64
3. Emisja dłużnych papierów wartościowych		
4. Inne wpływy finansowe		7 925 599,79
II. Wydatki	19 671 332,58	25 176 069,79
1. Nabycie udziałów/akcji własnych		
2. Spłata kredytów i pożyczek	15 384 770,08	18 436 728,35
3. Odsetki	4 286 562,50	6 739 341,44
5. Inne wydatki finansowe	0,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(-) 19 671 332,58	(+) 5 110 610,64
D. Przepływy pieniężne netto	(+) 1 124 454,10	(-) 4 003 778,04
E. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych	(+) 1 124 454,10	(-) 4 003 778,04
F. Środki pieniężne na początek okresu	10 811 373,83	11 935 827,93
G. Środki pieniężne na koniec okresu, w tym:	11 935 827,93	7 932 049,89
– o ograniczonej możliwości dysponowania	0,00	0,00

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

Wyszczególnienie	2005 rok	2006 rok
Kapitał własny na początek okresu (BO)	602 375 950,60	610 222 662,87
Korekty błędów podstawowych	-315 554,95	0,00
Kapitał własny na początek okresu (BO), po korektach	602 060 395,65	610 222 662,87
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	223 657 485,81	223 431 661,44
Zmiany kapitału zapasowego	8 774 175,63	22 241 329,64
a) zwiększenia	10 063 749,90	22 556 884,59
z podziału zysku	8 824 924,22	10 354 643,10
aktualizacja wyceny sprzedanych i zlikwidowanych środków trwałych	1 238 825,68	12 202 241,49
b) zmniejszenia	1 289 574,27	315 554,95
umorzenie majątku nie podlegającego amortyzowaniu	137 368,88	-
pokrycie straty bilansowej	1 152 205,39	315 554,95
Kapitał zapasowy na koniec okresu	232 431 661,44	254 672 991,08
Kapitał z aktualizacji wyceny na początek okresu, po korektach	355 259 255,96	351 965 423,28
Zmiany kapitału	-3 293 832,68	-12 202 241,49
a) zwiększenia	-	-
b) zmniejszenia	3 293 832,68	12 202 241,49
aktualizacja wyceny sprzedanych lub likwidowanych środków trwałych	1 238 825,68	12 202 241,49
sprzedaż prawa wieczystego użytkowania	2 055 007,00	-

Kapitał z aktualizacji na koniec okresu	351 965 423,28	339 763 181,79
Zysk/strata z lat ubiegłych na początek okresu	7 357 163,88	10 039 088,15
Korekty błędów podstawowych	-	-
Zysk z lat ubiegłych na początek okresu, po korektach	8 824 924,22	10 354 643,10
a) zwiększenie	-	-
b) zmniejszenie	8 824 924,22	10 354 643,10
z tytułu odpisu na kapitał zapasowy	8 824 924,22	10 354 643,10
Zysk z lat ubiegłych na koniec okresu	0,00	0,00
Strata z lat ubiegłych na początek okresu	-1 152 205,39	-315 554,95
– korekta	-315 554,95	-
Strata z lat ubiegłych na początek okresu, po korekcie	-1 467 760,34	-315 554,95
a) zwiększenie, w tym:	0,00	0,00
rozwiązanie aktywowanego podatku dochodowego od wypłaconych świadczeń pracowniczych	0,00	0,00
b) zmniejszenie, w tym:	-1 152 205,39	-315 554,95
rozwiązanie rezerwy na świadczenia pracownicze	0,00	0,00
pokrycie straty z kapitału zapasowego	-1 152 205,39	-315 554,95
Strata z lat ubiegłych na koniec okresu	-315 554,95	0,00
Zysk/strata z lat ubiegłych na koniec okresu	-315 554,95	0,00
Wynik netto	(+) 10 354 643,10	(+) 11 378 207,06
a) zysk	10 354 643,10	11 378 207,06
b) strata	-	-
Kapitał własny na koniec okresu (BZ)	610 222 662,87	621 600 869,93
Kapitał własny, po uwzględnieniu proponowanego podziału zysku	610 222 662,87	621 600 869,93



### 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	Stan na koniec	
		2005 roku	2006 roku
1	Aktywa obrotowe - aktywa bieżące (2+3+4+7), w tym:	30 783	49 795
2	– zapasy	31	32
3	– należności krótkoterminowe	16 418	41 203
4	– inwestycje krótkoterminowe, w tym:	12 814	7 932
5	– krótkoterminowe aktywa finansowe	12 814	7 932
6	– środki pieniężne	11 936	7 932
7	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1 520	628
8	Płynne środki obrotowe (3+4)	29 232	49 135
9	Średni stan zapasów	31	32
10	Średni stan należności	16 389	28 811
11	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania (12+13+14+15), w tym:	156 822	198 044
12	– rezerwy na zobowiązania, w tym:	5 597	4 607
12a	– rezerwy krótkoterminowe	1 502	560
13	– zobowiązania długoterminowe	117 220	119 461
14	– zobowiązania krótkoterminowe bez funduszy specjalnych	27 718	41 578
15	– rozliczenia międzyokresowe, w tym:	6 287	32 398
15a	– rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe	314	491
16	Średni stan zobowiązań krótkoterminowych	29 758	34 648
17	Średni stan zobowiązań i rezerw na zobowiązania	164 289	177 433
18	Koszty ogółem, w tym:	119 838	112 746
19	– amortyzacja (łącznie z amortyzacją nieplanowaną)	28 605	26 842
20	– zrealizowane odsetki od kredytów i pożyczek	4 255	6 714
21	Średniodzinne koszty ogółem	328	309
22	Przychody ogółem	130 297	124 282

23	Średniodzinne przychody ogółem	357	340
24	Zysk brutto	10 459	11 536
25	Zysk netto	10 355	11 378
26	Aktywa ogółem, w tym:	768 066	820 571
27	– aktywa trwałe	737 283	770 776
28	Pasywa ogółem	768 066	820 571
29	Kapitały własne, w tym:	610 223	621 601
30	– kapitał akcyjny	15 786,5	15 786,5
31	Kapitał stały (29+13)	727 443	741 062
32	Wartość kapitału pracującego (1-14)	3 065	8 217
Wskaźniki oceny wyników finansowych			
Wskaźniki płynności finansowej			
33	Wskaźnik bieżącej płynności - (III-go stopnia) (1/12a+14+15a)	1,04	1,17
34	Wskaźnik szybkości - (II-go stopnia) (1-2)/(12a+14+15a)	1,04	1,17
35	Wskaźnik podwyższonej płynności – (I-go stopnia) (4/(12a+14+15a))	0,43	0,19
Wskaźniki sprawności działania			
36	Wskaźnik rotacji majątku obrotowego (22:1)	4,23	2,50
37	Wskaźnik rotacji środków płynnych (22:8)	4,46	2,53
38	Wskaźnik rotacji należności (poz. 10 × liczba dni w okresie) : poz. 22 – dni	46	85
39	Wskaźnik rotacji zobowiązań (poz. 16 × liczba dni w okresie) : poz. 22 – dni	83	102
Wskaźniki rentowności			
40	Rentowność obrotu brutto – marża zysku brutto (24:22) w %	8,03	9,28
41	Rentowność obrotu netto – marża zysku netto (25:22) w %	7,95	9,15
42	Rentowność majątku ogółem (25:26) – ROA w %	1,35	1,39
43	Rentowność kapitałów własnych (25:29) – ROE w %	1,70	1,83
44	Rentowność kapitału akcyjnego (25:30) w %	65,59	72,07
45	Rentowność kapitału obcego (25:(28-29)) w %	6,56	5,72
46	Dźwignia finansowa – skorygowane ROA ((25+20)/26) w %	1,902	2,205
47	Rentowność (24:18) w %	8,73	10,23

48	Rentowność brutto aktywów bieżących (24:1) w %	33,98	23,17
49	Rentowność kapitału pracującego (24:32) w %	341,24	140,39
Wskaźniki zadłużenia			
50	Wskaźnik zadłużenia aktywów ((13+14)/26) w %	18,87	19,63
51	Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych ((13+14)/29) w %	23,75	25,91
Wskaźniki wypłacalności			
52	Wskaźnik obciążenia majątku zobowiązaniami (17:26) w %	21,39	21,62
53	Wskaźnik struktury kapitału (29:(13+14))	4,21	3,86
54	Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałami stałymi (31:27) w %	98,67	96,14
55	Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałami własnymi (29:27) w %	82,77	80,65
56	Wskaźnik pokrycia majątku ogółem kapitałami własnymi (29:26) w %	79,45	75,75
57	Wskaźnik zobowiązań do kapitałów własnych (17:29) w %	26,92	28,54
58	Pokrycie zobowiązań nadwyżką finansową ((25+19):17) w %	23,71	21,54

Za 2006 rok zysk brutto z działalności gospodarczej wyniósł 11 536,6 tys. zł, a zysk netto 11 378,2 tys. zł. Wyniki te były wyższe od uzyskanych w roku poprzednim odpowiednio o +1 077,5 tys. zł i o +1.023,6 tys. zł. Wartość przychodów z całokształtu działalności ZMPSiŚ SA wyniosła 130 751,6 tys. zł i wykazuje wzrost do roku poprzedniego o +454,8 tys. zł, +0,3%. Koszty działalności ogółem wyniosły 119 215,0 tys. zł i były niższe od wielkości z roku poprzedniego o 622,7 tys. zł, -0,5%; dynamika przychodów wyprzedziła dynamikę kosztów.

W 2006 roku wskaźniki charakteryzujące efektywność działalności gospodarczej utrzymały się na poziomie roku poprzedniego.

W porównaniu do roku 2005 wskaźnik rentowności obrotu netto poprawił się o 1,20 pkt. procentowego i wzrósł do 9,15%.

Wskaźniki rentowności majątku i kapitałów własnych (ROA i ROE) wzrosły odpowiednio o 0,04 i 0,13 pkt. procentowego i wyniosły 1,39% i 1,83%.

Wskaźnik charakteryzujący zdolność ZMPSiŚ SA do spłaty zobowiązań wyniósł: wskaźnik płynności I stopnia 0,19, a płynności II stopnia wzrósł o 0,13 pkt. procentowego i wyniósł 1,17.

Wskaźniki zadłużenia aktywów wzrósł o 0,76 pkt. procentowego do poziomu 19,63%, a wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych o 2,18 pkt. procentowego do poziomu 25,91%.

Wydajność pracy mierzona wartością sprzedaży na 1 zatrudnionego wyniosła 359,21 tys. zł.

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 (12 920,2 tys. zł) i stałych obciążeń publicznych ogranicza istotnie możliwości generowania dochodu, warunkującego realizację podstawowego, ustawowego zadania, tj. budowy, rozbudowy i rozwoju infrastruktury portowej.