

## KONFERENCJA WYNIKOWA ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.

### WYDARZENIA 2016

#### W porcie:

- Zawinięcie pierwszego w historii portu statku z napędem na gaz (LNG) – m/v „Greenland” (pierwszy na świecie statek z napędem LNG do przewozu cementu oraz innych ładunków proszkowych).
- Ogłoszenie przetargu na przebudowę Obrotnicy nr 2 w ramach projektu: „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap I”.
- Oddanie przez Wojewodę Pomorskiego spółce ZMPG-a S.A. gruntów położonych w granicach administracyjnych portu o łącznej pow. 11,8 tys. m<sup>2</sup> do nieodpłatnego użytkowania.
- Podpisanie umowy dzierżawy nieruchomości gruntowej o pow. 12,5 tys. m<sup>2</sup> położonej w granicach portu z Pomorskim Cementem Sp. z o.o. (pod budowę zakładu przetwórstwa cementu).

#### Ważne dla portu:

- Luty 2016 r. – Komisja Sejmowa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sformułowała Dezyderat nr 1 w sprawie lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni. Zdaniem Komisji szczególnie ważnym i pilnym zadaniem jest połączenie trasy S6 od Obwodowej Trójmiasta do ul. Janka Wiśniewskiego (tzw. droga czerwona), które powinno być zrealizowane jako pierwszy etap Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).
- Sierpień 2016 r. – Komisja Europejska zatwierdziła, w ramach funduszu Connecting Europe Facility (CEF) – Transport, finansowanie projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”.

Celem projektu, prowadzonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jest optymalizacja i modernizacja stacji kolejowej Gdynia Port i implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS). Zakres projektu obejmuje: ok. 133 km torów, dostosowanie stacji do nowych potrzeb, budowę centrum kontroli ruchu. Zaprojektowana

sieć zapewni kolejową obsługę Portu Gdynia, uwzględniając rozwój portu w perspektywie 2045 r. Budżet projektu to 850 mln zł.

- Grudzień 2016 r. – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiła przetarg na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego na odc. linii kolejowych nr 201, 214 i 229” w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz–Trójmiasto. Celem inwestycji jest zwiększenie prędkości i poprawa przepustowości linii na dojazdach do portów morskich na alternatywnej trasie do Trójmiasta, w tym na linii 201. Na wniosek ZMPG SA – PKP PLK przygotowuje koncepcję programowo-przestrzenną dla budowy trzeciego toru na odcinku od Gdańska Osowej do Gdyni Głównej, co jest niezbędne do obsługi kolejowej ładunków masowych.

### **NAGRODY I WYRÓŻNIENIA 2016**

- Kwiecień ZMPG-a S.A. laureatem „Orla” tygodnika „Wprost” – dyplom w kategorii „Firma z największym średnim zyskiem netto w województwie pomorskim w latach 2012–2014”.
- Lipiec ZMPG-a S.A. wśród liderów pomorskiej gospodarki – w rankingu „TOP 100” największych pomorskich firm pod względem przychodów za rok poprzedni. Osiągnięte pozycje:
- 4. miejsce wg rentowności brutto
  - 6. miejsce wg inwestycji
  - 10. miejsce wg zysków netto
  - 13. miejsce wg zysków brutto
- Październik Specjalna Nagroda KIGM za realizację strategii rozwoju portu i modernizację infrastruktury portowej przy wykorzystaniu środków UE.
- Październik 4. miejsce w kategorii „Perły Duże” w rankingu „Perł Polskiej Gospodarki”.

## 1. DANE FINANSOWE ZA 2016 ROK

### Podstawowe dane finansowe ZMPG-a S.A. w latach 2014–2016 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2014	2015	2016*	Zmiana 2016/2015
<b>Przychody z działalności gospodarczej</b>	<b>235 414</b>	<b>182 223</b>	<b>204 750</b>	<b>12,4%</b>
- usługi najmu	76 003	84 554	95 619	13,1%
- opłaty portowe	46 095	45 058	50 243	11,5%
- pozostałe usługi i sprzedaż materiałów	28 591	28 430	28 064	-1,3%
- pozostałe przychody operacyjne	6 493	10 037	14 416	43,6%
- operacje finansowe	78 232	14 144	16 408	16,0%
<b>Koszty działalności gospodarczej</b>	<b>128 478</b>	<b>136 172</b>	<b>144 246</b>	<b>5,9%</b>
Zysk z działalności operacyjnej	28 718	31 906	44 097	38,2%
EBITDA	66 490	75 083	96 713	28,8%
<b>Zysk netto</b>	<b>107 926</b>	<b>45 996</b>	<b>60 422</b>	<b>31,4%</b>

\*dane przed weryfikacją sprawozdania finansowego przez biegłego rewidenta

Według wstępnej wersji sprawozdania finansowego (przed weryfikacją przez biegłego rewidenta) zysk netto Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. za 2016 r. przekroczył 60 mln zł. Uzyskany wynik był o ponad 31% wyższy niż przed rokiem.

Stale rozbudowywana i unowocześniana oferta powierzchni składowych oraz magazynowych zaowocowała zwiększeniem przychodów z usług najmu, a większa liczba zawinięć wpłynęła na przyrost przychodów z opłat portowych. Do poprawy wyników przyczynił się również wzrost kursu euro i dolara oraz rekordowy

przeładunek paliw, co wiązało się z uszczelnieniem obrotu paliwami w Polsce i zwiększeniem importu oleju napędowego w następstwie wejścia w życie przepisów „pakietu paliwowego”.

Ogółem sprzedaż w 2016 r. wzrosła o 10%, a zysk operacyjny zwiększył się o 38% – do 44 mln zł. Systematycznie rosnący wskaźnik EBITDA – wynoszący w 2016 r. blisko 100 mln zł – świadczy o zdolności ZMPG-a S.A. do generowania środków na inwestycje z podstawowej działalności, które dzięki uzupełnieniu przez fundusze unijne stanowią główne źródło finansowania programu modernizacji i rozwoju Portu Gdynia.

## **2. PRZEŁADUNKI WEDŁUG GRUP TOWAROWYCH W LATACH 2015–2016**

W 2016 r. przeładunki towarów w Porcie Gdynia wzrosły do poziomu 19 536,2 tys. ton (+ 7,4%) w porównaniu do 2015 r. Oznacza to pobicie kolejnego rekordu poziomu przeładunków osiągniętego poprzednio w 2014 r. (19 405,4 tys. ton).

Na przeładunki w 2016 r. składały się: drobnica (58,7%), zboże (20,9%), węgiel i koks (7,6%), ropa i przetwory naftowe (6,8%), drewno stanowiące łącznie 0,4% masy ładunkowej.

Wzrosty odnotowano w większości grup ładunkowych, a największe w grupie ropa i przetwory naftowe, która wzrosła o 922,5 tys. ton (+229,5%). Analizując pozostałe grupy, na kolejnych miejscach znalazły się: zboże (+379,3 tys. ton), drobnica (+ 186,4 tys. ton) oraz węgiel i koks (+ 99,3 tys. ton).

Po dłuższej przerwie, pojawiły się również przeładunki rudy, których wielkość osiągnęła poziom 6,3 tys. ton. Spadki nastąpiły w grupach: tzw. inne masowe (-255,3 tys. ton) oraz drewno (-0,2 tys. ton).

Ponad dwukrotny wzrost przeładunków przetworów naftowych spowodowany jest przede wszystkim zmianami na tym rynku. Do najważniejszych zmian można zaliczyć wzrost popytu na olej napędowy oraz zmiany regulacyjne. Bardzo istotna wydaje się również przebudowa SPPP (m.in. montaż nowego nalewaka) zakończona w 2014 r.

Przeładunki grupy zbóż są silnie skorelowane z sytuacją na globalnym rynku. Korzystne poziomy cen oraz ciągła rozbudowa potencjału do ich przeładunku/składowania zaowocowały w 2016 r. istotnymi wzrostami w tej grupie ładunkowej.

Pomimo wzrostu w grupie drobnicy, nadal nieznacznie spadają przeładunki kontenerów. Spadek tych ładunków wynika głównie z tendencji rynkowej do tworzenia aliansów pomiędzy armatorami kontenerowymi - wskutek czego część ładunków kontenerowych obsługiwanych dotychczas w gdyńskim porcie przekierowana została do Portu Gdańsk. Spadek w obrotach kategorii inne masowe

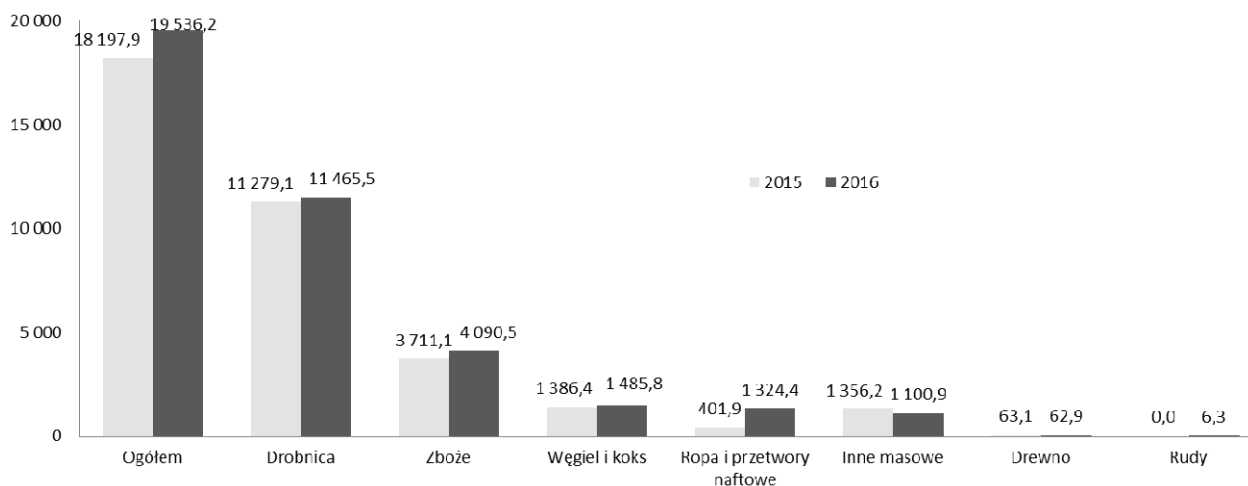
to przede wszystkim skutek zakończenia inwestycji drogowo-kolejowych na zapleczu Portu Gdynia, które miały istotny wpływ na poziom przeładunku kruszyw w porcie gdyńskim.

Przeładunki drewna w Porcie Gdynia kształtują się na stabilnym poziomie, a wynik w 2016 r. był zbliżony do roku poprzedniego.

### Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2015/2016 (w tys. ton)

Grupa towarowa	2015	2016	wskaźnik dynamiki	zmiana (tys. ton)
Węgiel i koks	1 386,4	1 485,8	107,2%	99,3
Rudy	0,0	6,3	100,0%	6,3
Inne masowe	1 356,2	1 100,9	81,2%	- 255,3
Zboże	3 711,1	4 090,5	110,2%	379,3
Drewno	63,1	62,9	99,6%	- 0,2
Drobnica	11 279,1	11 465,5	101,7%	186,4
Ropa i przetwory naftowe	401,9	1 324,4	329,5%	922,5
Ogółem	18 197,9	19 536,2	107,4%	1 338,4

### Grupy towarowe w przeładunkach Portu Gdynia w 2015 oraz 2016 r.



### Liczba zawinięć statków w latach 2014–2016

	2014	2015	2016
Liczba zawinięć ogółem	3 436	3 284	3 462

### 3. NAKŁADY INWESTYCYJNO-REMONTOWE W ROKU 2016

Wysokość poniesionych w 2016 r. nakładów inwestycyjnych wyniosła:

na roboty budowlane i projektowe w zakresie infrastruktury	17,32 mln zł
na roboty budowlane i projektowe w zakresie suprastruktury	25,45 mln zł
na zakupy inwestycyjne	0,80 mln zł

---

Realizacja inwestycji ogółem	43,57 mln zł
------------------------------	--------------

Ponadto: remonty i konserwacje, eksploatacja oraz przeglądy – wyniosły łącznie 24,19 mln zł.

### 4. PLANOWANE NAKŁADY INWESTYCYJNO-REMONTOWE W LATACH 2017–2019

Wysokość planowanych nakładów inwestycyjnych w planie trzyletnim wynosi:

- w roku 2017: 91,05 mln zł
- w roku 2018: 285,27 mln zł
- w roku 2019: 257,27 mln zł

---

Łącznie w latach 2017–2019 planowane nakłady wynoszą 633,59 mln zł, w tym nakłady na:

- infrastrukturę portową: łącznie 561,54 mln zł
- suprastrukturę: łącznie 67,59 mln zł
- zakupy środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych: łącznie 4,46 mln zł.

Ponadto, planowane nakłady na: remonty i konserwacje, eksploatacja oraz przeglądy – łącznie wynoszą 81,32 mln zł.

## **PODSUMOWANIE**

Rok 2016 był dla gdyńskiego portu rekordowym pod względem przeładunków. Istotnym czynnikiem wspierającym osiągnięcie bardzo dobrych rezultatów w latach przyszłych będzie dalsza aktywna działalność inwestycyjna Zarządu Portu w ramach realizowanej strategii rozwoju. Głównym źródłem finansowania tych inwestycji będą środki własne, które zostaną uzupełnione przez fundusze unijne. Kluczową w najbliższych latach dla gdyńskiego portu inwestycją jest „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I–III”. Ma ona zasadnicze znaczenie dla zachowania konkurencyjności Portu Gdynia w przeładunkach kontenerów. Realizacja tego przedsięwzięcia pozwoli na zniwelowanie ograniczeń nawigacyjnych w gdyńskim porcie. W bieżącym roku rozpoczną się roboty budowlane w ramach I etapu, zmierzające do powiększenia średnicy obrotnicy nr 2 do 480 m w celu umożliwienia obsługi kontenerowców o długości do 400 m. Zakończenie tego etapu planowane jest przed końcem 2018 r. Kontynuowane będą również prace dotyczące pogłębienia akwenów portowych do maksymalnej głębokości (-) 16 m. Realizacja robót budowlanych w ramach tego zadania jest planowana w latach 2018–2020.