



Znak sprawy: BM-1.054.63.2020

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora Sławomira Rybickiego podczas 17. posiedzenia Senatu RP w dniu 28 października 2020 roku, wspólnicy spółki Polski PCS Spółka z o.o. z/s w Warszawie, tj. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przekazali następujące wspólne stanowisko w sprawie zadanych pytań.

Spółka Polski PCS Sp. z o.o. została powołana 14 września 2017 roku jako organizacja typu start-up do zrealizowania projektu informatycznego dla społeczności portowej PCS (Port Community System). Właścicielem udziałów są Zarządy Morskich Portów, natomiast Skarb Państwa nie wykonuje praw udziałowych bezpośrednio. Zadaniem Spółki Polski PCS jest stworzenie cyfrowego systemu wspomagania komunikacji oraz wymiany danych pomiędzy uczestnikami ruchu portowego.

Aktualna struktura akcjonariatu przedstawia się następująco i jest adekwatna do zaangażowania kapitałowego akcjonariuszy związanego z organizacją spółki:

- | | |
|---|------|
| 1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. | 40 % |
| 2. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. | 30 % |
| 3. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. | 30 % |

1. Jakie działania podjęło ministerstwo w celu stworzenia systemu PCS?

Na wstępie warto odnotować, że systemy PCS w portach europejskich powstawały wiele lat, np. Hamburg DAKOSY rozpoczął dostarczać rozwiązania od 1982 roku, a system Portbase portu Rotterdam został założony w roku 2009. Do tej pory w/w systemy są rozbudowywane i dofinansowywane. Byłe MGMIŻŚ jako pierwsze podjęło inicjatywę stworzenia takiego systemu dla portów polskich.

Spółka Polski PCS Sp. z o.o. została założona przez Zarządy Morskich Portów Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście, rolą ministerstwa była, zgodnie z posiadanymi kompetencjami, facylitacja ZMP przy stworzeniu Spółki Polski PCS oraz działania wspierające w zakresie ustawodawczym w sferze *dominium*.

Rola systemu PCS została ujęta w przyjętym uchwałą nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. dokumencie: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Program wskazuje jako priorytet digitalizację portów morskich, rozumianą jako proces polegający na zwiększeniu przez porty nowoczesnych technologii informacyjnych - w szczególności służących inteligentnej wymianie informacji pomiędzy wieloma różnymi uczestnikami obrotu portowo-morskiego.

Wsparto także przyjęcie deklaracji współpracy pomiędzy Polskim PCS a Krajową Administracją Skarbową z dnia 26 marca 2020 r., która mając na uwadze cele i zadania ustawowo realizowane przez Krajową Administrację Skarbową, wskazuje obszary współdziałania w digitalizacji procesów logistycznych, których uczestnikami są interesariusze portów polskich.

Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 maja 2020 r. wprowadzono zmianę do rozporządzenia w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, dopisując w paragrafie 5, punkcie 14, gdzie wskazano jako użytkownika

uprawnionego do dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet podmiot powołany przez zarządzającego portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

2. W 2017 r. powołano spółkę „Polski PCS Sp. z o.o.”, której udziałowcami są zarządy morskich portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. Na jakim etapie są prace prowadzone przez spółkę i jakie są konkretne efekty dotychczasowego, 3 - letniego, funkcjonowania spółki?

Głównym zadaniem PCS jest identyfikacja podstawowych procesów biznesowych w otoczeniu portowym, które mogą podlegać cyfryzacji. System PCS dokonuje przyspieszenia operacji poprzez integrację systemów oraz minimalizowanie zaangażowania zasobów ludzkich w firmach - interesariuszach. Dotychczasowe efekty funkcjonowania Spółki obejmują następujące działania:

- Spółka przeprowadziła prace projektowe, w tym niezbędne rozpoznanie potrzeb interesariuszy otoczenia portowego, dokonała szeregu analiz i uzgodnień z firmami oraz urzędami państwowymi. Prace te obejmują również ustalanie ram prawnych, zawartych m.in. w ustawie o ochronie danych, aktach morskich i dyrektywach, aktach i procedurach celnych, dyrektywach unijnych etc. Efektem w/w prac jest pozyskanie zintegrowanej dla całego wybrzeża wiedzy w zakresie funkcjonowania operacji logistycznych i potrzeb interesariuszy środowiska portowego. Materiały tego etapu są niezbędne do prawidłowego projektowania systemów informatycznych.
- Zaprojektowano i wykonano następujące podsystemy:
 - Moduł sprawozdawczy, zawierający Integracje: NSW, FleetMon,
 - Moduł maklerski - zawinięcia,
 - Moduł importowy, zawierający: Integracje z systemami armatorów, Integrację z systemem AIS Krajowej Administracji Skarbowej, automatyczną e-deklarację, aplikację magazynu czasowego składowania,
 - Moduł komunikacyjny, zawierający: aplikację do Obsługi komunikatów EDI, Integracje z systemami terminali,
 - Moduł inspekcyjny, zawierający aplikację do Kontroli Manifestów.

3. W jakiej wysokości i na co wydatkowano publiczne środki finansowe przeznaczone na ten cel, w tym środki zarządów portów?

Zarządy Morskich Portów są samodzielnymi podmiotami prawa handlowego, funkcjonującymi w oparciu o Kodeks spółek handlowych. Wprawdzie przedsiębiorstwa tych spółek mają charakter przedsiębiorstw użyteczności publicznej (art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich), niemniej środki, którymi dysponują te podmioty nie stanowią środków publicznych w ścisłym znaczeniu określonym w art. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, tekst jednolity). Można, wszakże stwierdzić, że o ile środki te nie stanowią „środków publicznych” sensu stricto (w rozumieniu wyżej wskazanej ustawy), o tyle Zarządy Morskich Portów dysponują „majątkiem publicznym” sensu largo, w związku z tym, że ich przedsiębiorstwa mają charakter przedsiębiorstw użyteczności publicznej, jak też w rozumieniu jakie temu pojęciu nadaje art. 6 ust. 1 pkt 5 lit d) - e) ustawy z dnia 6 września 2001 roku o dostępie do informacji publicznej. W takim zatem znaczeniu można odnieść się do postawionego pytania.

Zauważyć trzeba, że Porty oprócz działalności użyteczności publicznej (np. ochrona przeciwpożarowa od strony wody zarządzanych obiektów i terenów, ochrona przeciwpożarowa od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury portowej itd.), prowadzą także działalność komercyjną, a środki z tej działalności stanowią podstawowy element finansowania ich działalności gospodarczej i mogą być wydatkowane na dowolne cele wpisujące się w przedmiot działalności zarządów portów opisany w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich. Wśród tych celów znajduje się między innymi koordynacja korzystania z infrastruktury portowej oraz działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie. Powołanie spółki Polski PCS Sp. z o.o. wynikało z potrzeby dostosowania polskich portów

morskich do wymagań nowoczesnych systemów informatycznych stosowanych w innych portach europejskich i światowych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, sprawozdania finansowe spółki od początku jej istnienia są przekazywane i publikowane w KRS i jest do nich zagwarantowany publiczny dostęp. Zatem kompleksowa informacja odnośnie działalności ekonomiczno-finansowej Spółki, w tym jej kapitałów, w formie sprawozdań wraz ze sprawozdaniem biegłego/audytora, jest dostępna na stronach ekrs.ms.gov.pl.

4. Czy administracja państwowa w pełni kontroluje wydatki oraz prace nad zasobami przyszłego PCS? Czy rada nadzorcza spółki wypełnia swą rolę w sposób efektywny i zgodnie z obowiązującymi przepisami?

Właścicielami Spółki, tj. jej współnikami są zarządy portów, które są podmiotami z dominującym udziałem Skarbu Państwa. Podmioty te poprzez swoich przedstawicieli w Radzie Nadzorczej sprawują bieżącą kontrolę nad działalnością Spółki oraz postępowaniem prac. Ponadto, w Radzie Nadzorczej Spółki Polski PCS zasiada członek Rady Nadzorczej powoływany i odwoływany wspólnie przez Wspólników, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej. Spółka Polski PCS składa do swoich Wspólników kwartalne raporty z działalności operacyjnej oraz finansowej, które podlegają następnie analizie przez odpowiednie komórki merytoryczne w strukturze Wspólników. Działając na podstawie § 14 ust. 3 pkt. d Umowy Spółki, Rada Nadzorcza dokonuje także wyboru podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia badania sprawozdania finansowego Spółki. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadza biegły rewident. Rada Nadzorcza wypełnia swoją statutową rolę w sposób efektywny i zgodnie z odpowiednimi przepisami. W dotychczasowej działalności Spółki nie odnotowano nieprawidłowości w wydatkowaniu środków finansowych.

5. Kiedy planowane jest pełne wdrożenie w zarządach morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej systemu PCS?

Należy zaznaczyć, że rozwiązania informatyczne PCS - Port Community System to neutralna i otwarta platforma elektroniczna umożliwiająca bezpieczną wymianę informacji między publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami w celu poprawy pozycji konkurencyjnej wspólnot portów morskich. Niemniej jednak na obszarze portów trzeba rozróżnić między sobą systemy do zarządzania portem tzw. Port Management System, Terminal Operating System oraz Port Community System. Tak więc Polski PCS to narzędzie informatyczne dedykowane dla interesariuszy portów polskich.

Wdrożenie pierwszej wersji Polskiego PCS jest planowane na koniec pierwszego kwartału 2021 roku, jednak z uwagi na pandemię Covid19, która dotknęła również pracowników Spółki, jak i osoby współpracujące spośród interesariuszy, termin ten może ulec wydłużeniu.

Obecnie Spółka jest w trakcie realizacji następujących podsystemów:

- Moduł maklerski-zgłoszenia statków,
- Moduł zwolnienia kontenerów po procedurze celnej w imporcie.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu