



## MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Sekretarz Stanu

Marek Gróbarczyk

BM-4.8701.5.2022

Warszawa, dnia 24 maja 2022 r.

### UZASADNIENIE

*oddania głosów za uchwałą w sprawie zmiany uchwały w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń Członków Zarządu Spółki „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.” z siedzibą w Szczecinie w związku z art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 9.06.2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 1907)*

Skarb Państwa analizując zasadność podwyższenia wysokości wynagradzania organu zarządzającego Spółki uwzględnił następujące okoliczności:

#### I. Pozycja i znaczenie Portów i Spółki:

Spółka Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. z/s w Szczecinie (dalej: ZMPSiŚ S.A., Spółka) została powołana przez Skarb Państwa z udziałem Gminy Szczecin i Świnoujście na podstawie ustawy z dnia 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich. Dominującym akcjonariuszem w Spółce jest Skarb Państwa.

ZMPSiŚ S.A. jest podmiotem zarządzającym dwoma portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu, które są portami o charakterze uniwersalnym.

Przedmiot działalności ZMPSiŚ S.A. obejmuje:

- 1) zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- 2) prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portów;
- 3) budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej;
- 4) pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portów;
- 5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, w tym usług telekomunikacyjnych i informatycznych;
- 6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia;
- 7) koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej;
- 8) działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności.

Zgodnie z ustawą z dnia 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich przedsiębiorstwo spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ma charakter użyteczności publicznej, zaś na podstawie ustawy z dnia 16.12.2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym podmiot zarządzający portem morskim jest spółką realizującą misję publiczną.

Ponadto Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest umieszczony w wykazie przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym.

*niepodległa*

POLSKA  
STULECIE ODEWKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Oba porty mają status portów klasy A i są portami bazowymi europejskiej sieci transportowej TEN-T. Jednocześnie stanowią one integralne ogniwa jednego z bazowych korytarzy transportowych sieci TEN-T, korytarza Bałtyk-Adriatyk. Ponadto dzięki połączeniu „autostradą morską” pomiędzy terminalem promowym w Świnoujściu a szwedzkimi portami Trelleborg i Ystad, sięgają one do północnego odcinka korytarza TEN-T Skandynawia - Morze Śródziemne.

Terminal do odbioru skroplonego gazu ziemnego w porcie w Świnoujściu pełni strategiczną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju. Rozbudowa Terminala LNG w Świnoujściu stwarza realne szanse na objęcie przez port morski w Świnoujściu roli bałtyckiego lidera w przeładunkach LNG.

## II. Skala działalności Spółki:

Porty w Szczecinie i Świnoujściu tworzą jeden z większych w rejonie Morza Bałtyckiego zespół portowy o charakterze uniwersalnym, jego potencjał przeładunkowy wynosi 52,5 mln ton.

Przeładunki w portach morskich w Szczecinie i w Świnoujściu od 2017 r. wzrosły o 30,7%.

W 2021 r. w portach w Szczecinie i w Świnoujściu nastąpił wzrost wielkości przeładunków o 6,6% w stosunku do roku poprzedniego.

W tym okresie nastąpił wzrost przeładunków paliw o 6,2% w stosunku do roku 2020, co jest skorelowane ze wzrostem ilości obsługiwanych statków z gazem skroplonym LNG. Od chwili uruchomienia w Świnoujściu w 2015 r. Terminala do odbioru skroplonego gazu ziemnego drogą morską, przeładunki LNG w obsługującym ten ładunek porcie Świnoujście systematycznie rosną.

Port zajmuje kluczowe miejsce w wymianie handlowej Europy, realizując 13 zawinięć dziennie promów morskich na trasie pd. Skandynawia – Europa kontynentalna.

Informacja o aktywach trwałych ZMPSiŚ S.A. w okresie 2015 -2021 [tys. zł]:

Rok	Aktywa trwałe
2015	1 200 615,7
2016	1 173 659,0
2017	1 181 751 5
2018	1 208 875,9
2019	1 102 699,9
2020	1 523 129,7
2021	1 884 097,7

Skalę działalności Spółki obrazuje poniższa tabela:

	ZMPSiŚ S.A. 2021 r.	GK ZMPSiŚ S.A. 2021 r.
aktywa	459,7 mln EURO	460,6 mln EURO
roczny obrót netto	46,7 mln EURO	47,8 mln EURO
wielkość zatrudnienia	304,11	508,83

Zarówno obrót jak i poziom zatrudnienia nie definiują faktycznego znaczenia Spółki zarówno w kontekście krajowym (m.in. morska linia graniczna i wszystkie tego konsekwencje, w tym także w kontekście bezpieczeństwa i obronności państwa) jak i globalnym (międzynarodowy hub transportowo-biznesowy); w tym kontekście jeszcze istotniejsza wydaje się rola portów w generowaniu optymalnych warunków dla operujących kontrahentów, których działalność z kolei ma bezpośredni wpływ na poziom danin publicznych zasilających budżet państwa.

Należności celno-podatkowe z tytułu podatku VAT, cła i akcyzy - naliczone w morskich oddziałach granicznych (transport realizowany drogą morską) wyniosły odpowiednio:

- 2018: 27,1 mld zł,
- 2019: 30,8 mld zł,
- 2020: 29,7 mld zł.

### III. Programy inwestycyjne:

ZMPSiŚ S.A. prowadzi szereg działań inwestycyjnych. Podczas VI kadencji Zarządu ZMPSiŚ S.A., trwającej od 07.05.2019 r., łączna wartość realizowanych programów inwestycyjnych wynosi 2.676.285.00 zł co znacząco przekracza poziom aktywów trwałych.

Łączna wartość programów inwestycyjnych realizowanych i planowanych do realizacji przez ZMPSiŚ S.A., w perspektywie do 2026 roku, wynosi ok. 5.841.338.000 zł (bez podatku od towarów i usług).

Programy inwestycyjne realizowane i planowane do realizacji to m.in.: poprawa dostępu do portu w Szczecinie, rozwój i modernizacja infrastruktury technicznej w portach morskich w Szczecinie i w Świnoujściu, przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego, budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, budowa terminala uniwersalnego z możliwością obsługi ładunków typu Projekt Cargo, budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie.

Dodatkowo, ZMPSiŚ S.A. aktywnie uczestniczy w procesie planowania i przygotowania inwestycji polegającej na budowie nowego toru podejściowego do portu zewnętrznego w Świnoujściu, pozwalającego na obsługę statków o zanurzeniu do 15,5 m (co jest niezbędne m.in. ze względu na realizację projektu powstania głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie morskim w Świnoujściu).

### IV. Podstawy formalne:

Co do zasady część stała wynagrodzenia całkowitego członków organu zarządzającego zgodnie z Ustawą z dnia 09.06.2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (dalej: „Ustawa”) zostaje ustalona z uwzględnieniem skali działalności spółki, w szczególności wartości jej aktywów, osiągniętych przychodów, wielkości zatrudnienia, i zawiera się w przedziale określonym w odpowiedniej części art. 4 ust. 2 Ustawy.

ZMPSiŚ S.A. na podstawie przesłanek określonych w art. 4 ust. 2 Ustawy wprost, kwalifikuje się do grupy drugiej (4-8 krotność podstawy wymiaru). Z grupy trzeciej (7-15 krotność) spełnia jedną z trzech przesłanek tj. osiągnięcie wskazanego poziomu aktywów.

Ustawodawca przewidział możliwość podwyższenia części stałej wynagrodzenia członków organu zarządzającego, jeżeli przemawiają za tym wyjątkowe okoliczności dotyczące spółki albo rynku, na którym ona działa, w szczególności jeżeli spółka realizuje program inwestycyjny znacząco przewyższający wartość jej aktywów trwałych.

W odniesieniu do spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., zarówno obrót jak i poziom zatrudnienia nie są czynnikami odzwierciedlającymi faktyczne znaczenie spółki, zarówno w kontekście krajowym - m.in. w aspekcie bezpieczeństwa i obronności państwa jak i regionalnym (międzynarodowy hub transportowo-biznesowy).

Działania nakierowane na rozwój i zwiększenie konkurencyjności portów w Szczecinie i Świnoujściu, których wyrazem są realizowane inwestycje spowodowały, iż w obliczu obecnej sytuacji międzynarodowej, port pełni strategiczną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Ponadto porty w Szczecinie i w Świnoujściu swoją działalnością i rozwojem gwarantują stabilność i ciągłość realizacji strategii transportowej Europy. Port ten zajmuje kluczowe miejsce w wymianie handlowej Europy.

Dodatkowo należy wskazać, że Spółka faktycznie obejmuje dwa odrębne porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (port morski w Szczecinie i port morski w Świnoujściu).

Uwzględniając powyższe argumenty można stwierdzić, iż istnieją szczególne, dodatkowe okoliczności, dotyczące realizowanej przez ZMPSiŚ S.A. działalności oraz rynku, na którym Spółka działa, co wykazano powyżej, które uzasadniają podwyższenie części stałej wynagrodzenia członków organu zarządzającego.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

