

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 129)
z dnia 31 lipca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 129)

31 lipca 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- projekt dezyderatu w sprawie różnic w wynagrodzeniach pracowników urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie,
- projekt dezyderatu w sprawie poprawy systemu obsługi kontenerów zawierających produkty żywnościowe w polskich portach o strategicznym znaczeniu dla gospodarki.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Czerniak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Paweł Krężel** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury, **Dorota Bocheńska** główny inspektor jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych wraz ze współpracownikami oraz **Karolina Florek** zastępca głównego lekarza weterynarii.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy dwa punkty: rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie różnic w wynagrodzeniach pracowników urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie oraz rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie poprawy systemu obsługi kontenerów zawierających produkty żywnościowe w polskich portach o strategicznym znaczeniu dla gospodarki.

Sprzeciwu nie słyszę.

Za chwilę w toku dyskusji.

Szanowni państwo, przypomnę, że 29 lipca rozpatrywaliśmy informację na temat sytuacji w Urzędzie Morskim w Gdyni oraz trwającego sporu zbiorowego dotyczącego różnic wynagrodzeń pomiędzy pracownikami Urzędu Morskiego w Gdyni i Urzędu Morskiego w Szczecinie. W toku przeprowadzonej dyskusji zgłosiłem wniosek o przyjęcie dezyderatu w formie, którą państwu teraz przedstawię.

Przeczytam, panie przewodniczący, a drugi może streszczyć, dlatego że drugi jest dłuższy. Pan przewodniczący podpowiada, że z uwagi na obfitość drugiego może zreczniej będzie go streścić.

Szanowni państwo, w każdym razie dezyderat, o którym teraz mówimy w punkcie pierwszym, to dezyderat nr 7 Komisji Gospodarki Morskiej Żeglugi Śródlądowej w sprawie różnic w wynagrodzeniach pracowników urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie do ministra infrastruktury.

„Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na posiedzeniu w dniu 29 lipca zapoznała się z informacjami przedstawionymi przez Ministra Infrastruktury oraz stronę społeczną w sprawie różnic w wynagrodzeniach pracowników Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie. Z przekazanych Komisji informacji wynika, że pracownicy zatrudnieni na stanowiskach o analogicznych zakresach obowiązków, odpowiedzialności oraz wymaganych kwalifikacjach otrzymują wynagrodzenia różniące się średnio o ponad 1000 zł miesięcznie. Rozbieżności te obejmują zarówno wysokość wynagrodzenia zasadniczego, jak i przyznawanych dodatków.

W ocenie Komisji utrzymywanie znaczących różnic płacowych pomiędzy pracownikami wykonującymi porównywalne zadania w urzędach podległych temu samemu ministrowi nie znajduje dostatecznego uzasadnienia merytorycznego. Stan ten może prowadzić do poczucia nierównego traktowania pracowników, utrudniać pozyskiwanie i utrzymywanie wykwalifikowanej kadry oraz negatywnie wpływać na stabilność funkcjonowania administracji morskiej.

W związku z powyższym Komisja wnosi o:

- przeprowadzenie szczegółowej analizy wynagrodzeń na porównywalnych stanowiskach w Urzędzie Morskim w Gdyni i Urzędzie Morskim w Szczecinie, z uwzględnieniem wynagrodzeń zasadniczych, dodatków oraz innych stałych składników wynagrodzenia,
- podjęcie działań zmierzających do ujednolicenia zasad wynagradzania pracowników wykonujących zadania o analogicznym zakresie, stopniu odpowiedzialności oraz wymaganych kwalifikacjach,
- przygotowanie projektu zmian organizacyjnych, finansowych lub regulacyjnych, które doprowadzą do wyrównania wynagrodzeń zasadniczych oraz dodatków przysługujących pracownikom obu urzędów,
- przedstawienie Komisji harmonogramu wdrożenia proponowanych rozwiązań wraz z informacją o ich skutkach finansowych i źródłach finansowania”.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś chciałby zabrać głos? Czy ktoś wnosi sprzeciw wobec przyjęcia dezyderatu w tym brzmieniu? Nikt nie wnosi. A więc dezyderat zostaje jednogłośnie przyjęty. Będziemy czekać na odpowiedź ministra infrastruktury.

Teraz punkt drugi.

Komisja na posiedzeniu w dniu 13 maja 2026 r. rozpatrzyła informację na temat funkcjonowania systemu obsługi kontenerów zawierających produkty żywnościowe w portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. W następstwie przeprowadzonej dyskusji zgłaszam projekt dezyderatu w sprawie systemu obsługi kontenerów zawierających produkty żywnościowe w polskich portach o strategicznym znaczeniu dla gospodarki. Wnoszę o jego przyjęcie.

Droży państwo, w maju była dosyć długa, kilkugodzinna dyskusja w tej sprawie. Strona społeczna dosyć szeroko przedstawiła swoje wnioski. Także urzędnicy różnych służb powiedzieli, że sytuacja rzeczywiście wymaga poprawy, jeżeli chodzi w szczególności o ujednolicenie systemów informatycznych, zwiększenie etatyizacji. Zresztą wprost było wypowiedziane, że z obecnym składem pracowniczym nie są w stanie w zadowalającym terminie realizować swoich obowiązków. Jak państwo pamiętacie, skład osobowy w kilku służbach w zasadzie nie zmienił się od wielu lat, tymczasem liczba kontenerów obsługiwanych w trzech polskich portach o strategicznym znaczeniu, również przewożących żywność, zwiększyła się wielokrotnie, kilkukrotnie.

W związku z tym zdarza się, że kontenery z żywnością nie są obsługiwane nawet do 30 dni, co powoduje, że część firm przetwarzających żywność w Polsce decyduje się rezygnować z usług polskich portów i transportować produkty przez porty niemieckie czy też krajów Beneluksu, co powoduje uszczuplenie naszych podatków, i to w znaczący sposób, idący w dziesiątki milionów. Strona społeczna mówiła potencjalnie o nawet 100 mln zł. Naturalnie jest to sytuacja, na którą nie możemy się zgadzać, z tego względu że nawet etaty kosztowałyby ułamek tego, a mogłyby spowodować, że znacząca część podatków wracałaby do Polski.

Dezyderat oczywiście będzie dostępny, jeżeli go uchwalimy. Na stronach internetowych Komisji każdy będzie mógł się z nim zapoznać.

Może przeczytam tylko w punktach nagłówki najważniejszych spraw, które są w dezyderacie zamieszczone:

- 1) niezwłoczne sfinalizowanie zwiększenia zatrudnienia w granicznych inspektoratach weterynarii o 18 etatów zgodnie z przedstawionym podziałem: 10 dla Gdańska, 6 dla Gdyni i 2 dla Szczecina,
- 2) utworzenie odrębnej, dedykowanej puli co najmniej 18 etatów dla granicznej kontroli inspekcji jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych w portach morskich z analogicznym do poprzedniego punktu podziałem etatów,
- 3) zwiększenie obsady granicznej inspekcji sanitarnej przy terminalu Baltic Hub z obecnych 6,75 etatu do co najmniej 12 etatów,
- 4) przeprowadzenie audytu etatyizacji wszystkich służb uczestniczących w kontroli żywności w portach, obejmujących Inspekcję Weterynaryjną, Inspekcję Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Państwową Inspekcję Sanitarną, Państwową Inspekcję Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz organy Krajowej Administracji Skarbowej,
- 5) zapewnienie zwiększonych środków na wynagrodzenie pracowników granicznych służb kontrolnych (szefowie służb informowali, że gaże dzisiaj w wysokości średnio 6–7 tys. zł powodują, że nowi ludzie nie garną się na te stanowiska, a nawet jak zwiększy się etatyzację na dotychczasowych zasadach, to może być kłopot ze znalezieniem chętnych),

- 6) wydłużenie dostępności kontroli do 12 godzin dziennie oraz objęcie regularną pracą sobót,
- 7) wdrożenie modelu jednej skoordynowanej kontroli typu one stop (chodzi o to, że jak kontener przychodzi, jest poddany inspekcji, to żeby najlepiej wszystkie służby naraz mogły w momencie otworzenia kontenera wykonać swoje czynności, mieć problem z głowy i przekazywać go do dalszej wysyłki już poza obszar portu),
- 8) wprowadzenie jednolitych standardów współpracy z operatorami terminali,
- 9) stworzenie jednego cyfrowego środowiska obsługi kontroli i odpraw, czyli w skrócie żeby wszystkie służby korzystały z tego samego systemu,
- 10) pełniejsze wykorzystanie kontroli opartych na analizie ryzyka, że jeżeli mamy jakieś firmy, które spełniają standardy i nigdy nie było z nimi kłopotów, to żeby mogły w ułatwiony sposób transportować, przewozić swoje towary, być może bez głębokiej kontroli, a jedynie opierając się na kontroli wrywkowej,
- 11) przygotowanie modelu zatwierdzonego importera w zakresie kontroli jakości handlowej (tu w zasadzie punkt 10 pokrywa się),
- 12) przygotowanie rozwiązań finansujących rozwój systemu kontroli (jest propozycja, żeby pobierać dodatkową opłatę za przewóz pewnego rodzaju żywności, która mogłaby zasilać właśnie koszty związane z pozostałymi punktami).

I to chyba wystarczy, szanowni państwo.

Projekt dezyderatu państwo posłowie otrzymaliście. Myślę, że pan minister też otrzymał projekt dezyderatu.

Oczywiście otwieram dyskusję, jeżeli ktoś miałby potrzebę jeszcze wypowiedzieć się w tych sprawach. Jeżeli nie ma takiej potrzeby, to czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dezyderatu w przedstawionym brzmieniu? Nie ma, w związku z czym Komisja przyjmuje dezyderat i kieruje go do ministra rolnictwa i rozwoju wsi oraz ministra infrastruktury. Czekamy na odpowiedź.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.