

Szanowny Pan
Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów



Port w Gdyni jest niewątpliwie jednym z najważniejszych symboli odrodzonego po latach zaborów państwa polskiego. Jest świadectwem naszego patriotyzmu, wspólnego wysiłku, pracowitości, przedsiębiorczości oraz determinacji w dążeniu do zapewnienia niezależności krajowi. Pracownicy portu i stoczni w Gdyni mają niewątpliwy udział w walce o wolność i demokrację.

Oprócz niezaprzeczalnej wagi historycznej i symbolicznej, port w Gdyni to jeden z najprężniej rozwijających się portów na Bałtyku. Co roku odnotowuje kolejne rekordy w przeładunkach. To również miejsce, gdzie zatrudnienie znajdują tysiące ludzi, gdzie firmy - widząc perspektywy - dokonują inwestycji.

W związku z ostatnimi dokumentami mającymi wpływ na funkcjonowanie portów w Polsce, podmioty związane z Portem Gdynia wyrażają swe zaniepokojenie co do przyszłości portu. Wątpliwości i niepokój wynika z niejasności i niespójności publikowanych dokumentów i materiałów, w tym Uchwały nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (dalej Program), „Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności” (dalej KPO) i projektu „Polski Ład” (dalej PŁ). W sztandarowym aktualnym projekcie – Polski Ład - port w Gdyni nie jest nigdzie wymieniany. Zapisy odnoszące się do kwestii morskich zawierają stwierdzenie, iż *„Transport morski i intermodalny to podstawa łańcuchów dostaw XXI wieku. Budowa Portu Centralnego w Gdańsku, utworzenie dwóch terminali kontenerowych, terminalu off-shore, LNG, przestrzeni dla stoczni i statków pasażerskich, dalsza rozbudowa portów w Szczecinie i Świnoujściu, w tym budowa toru żeglugowego do głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu to cele, które zrealizujemy”*.

W związku z powyższym uprzejmie prosimy o odpowiedź na poniższe pytania:

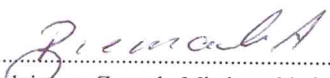
1. Czy założenia Programu w odniesieniu do projektu Portu Zewnętrznego w Gdyni, biorąc pod uwagę stopień zaawansowania prac nad tym projektem, skalę wydatków dotąd poniesionych oraz duże zainteresowanie inwestorów będą realizowane?

2. Czy budowa terminalu instalacyjnego na potrzeby morskich farm wiatrowych w Polsce (KPO, Komponent B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności”) będzie realizowana w Gdyni?
3. Czy budowa „Drogi Czerwonej” w Gdyni, będzie rzeczywiście realizowana?

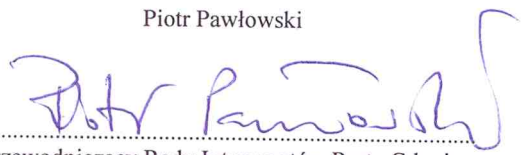
Jako przedstawiciele środowiska portowo-morskiego, skupionego wokół Portu Gdynia będziemy wspierać wszelkie inicjatywy mające na celu rozwój portu i regionu, ze skupieniem obserwując rzeczywiście podejmowane działania.

*z apowami
szereżem*

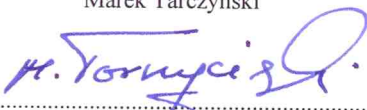
Andrzej Biernacki


Przewodniczący Zarządu Międzyzakładowego
Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej
Port Gdynia


Piotr Pawłowski


Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia


Marek Tarczyński


Przewodniczący Rady
Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

Ryszard Drzymalski


Członek Zarządu Interesantów Portu Gdynia

Krzysztof Michnal


Przewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej
Pomorskiego Oddziału Regionalnego

WICEPRZEWODNICZĄCY
Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność”
w Gdynia Container Terminal S.A.

Tomasz Radziwiński


Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” w GCT S.A.

Pismo zostało wysłane do wiadomości:
- Kancelarii Sejmu RP
- Kancelarii Senatu RP
- p. Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury