

Czekamy na Program dla PKP !?

W dniu 8 grudnia br szefowie central związkowych wchodzących w skład Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego (ZZ Drużyn Konduktorskich w RP, Krajowa Sekcja Kolejarzy Solidarność 80, ZZ Dyspozytorów PKP, ZZ Pracowników Warsztatowych, MZZ Rewidentów Taboru, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność oraz ZZ Maszynistów Kolejowych) podjęli akcję protestacyjną w formie strajku głodowego. Ze strony naszego związku uczestnikiem tego dramatycznego protestu był przew. ZK Waldemar Ziobro.

Komitet żądał pełnej realizacji przez Rząd RP i Zarząd PKP S.A. zawartych wcześniej porozumień, a dotyczących w szczególności:

- * przywrócenia do kursowania odwołanych w nowym rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich,
- * odpowiedniego dofinansowania przez budżet państwa przewozów regionalnych i międzywojewódzkich,
- * zniesienia akcyzy na paliwa trakcyjne, oraz
- * podjęcia deklarowanej debaty sejmowej odnośnie przyszłości transportu kolejowego.

Do protestu przystąpili też związkowcy na wielu

węzłach PKP, m.in. członkowie naszego związku w Gliwicach.

W dużą trudnością inicjowane były kontakty ze stroną rządowo-decyzyjną PKP w której stroną pośredniczącą na prośbę KKP-S był przew. Sejmowej Komisji Infrastruktury Janusz Piechociński. Strona rządowa i pracodawcy stosując metodę faktów dokonanych (vide decyzja RM z dnia 16) wielokrotnie chciała wymusić na protestujących zaakceptowanie decyzji które były podstawą podjęcia tego dramatycznego protestu. Szczęśliwie dla akcji protestacyjnej debatujący nad nowym budżetem Sejm znalazł środki na dofinansowanie przewozów pasażerskich w 2004 roku. Powstaje jednak pytanie - a co dalej, w latach kolejnych ?

Niestety, naszym decydem, jak tego już wcześniej dowiedli, brakuje wyobraźni w ferowaniu wyroków dla naszej kolei, o negatywnych skutkach ekonomicznych i społecznych w skali makro, których nie sposób nawet do końca oszacować. Decyzje które z założenia miały tylko polepszyć byt kolejowego przewoźnika w rezultacie znacznie go osłabiają, również całą dychawicznie funkcjonującą naszą gospodarkę.

Zdumiewa fakt podejmowania tak brzemiennych w skutkach decyzji bez brania

pod uwagę głosów strony społecznej a więc ciała reprezentującego ok. 145 tys. rzeszę zatrudnionych na PKP. O projekcie przekazania np. przewozów regionalnych samorządom sceptycznie a niekiedy wręcz negatywnie wypowiada się też większość uszczęśliwianych na siłę Urzędów Marszałkowskich.

W dniu 20 bm akcję protestacyjną zawieszono. Za kilka tygodni okaże się czy dofinansowanie przewozów regionalnych zatwierdzi Senat oraz czy strona rządowo-decyzyjna PKP będzie dalej ambicjonalnie brnęła w kierunku stacji z napisem "Koniec PKP". Czyż w naszym kraju nie ma sił które by zatrzymały tą szaloną lokomotywę ?

(mzm)



Dolny Śląsk bierze się za reformę kolei

Samorząd Dolnego Śląska zamówił projekt organizacji kolei regionalnych. Może to rozpocząć ich regionalizację, a nawet prywatyzację.

Konsorcjum pięciu krajowych i zagranicznych firm doradczych przygotowuje na zlecenie urzędu marszałkowskiego (UM) we Wrocławiu projekt organizacji przewozów pasażerskich w regionie Dolnego Śląska. EBOR, ze środków PHARE, przekazał na to 600 tys. EUR.

— Przygotowujemy dokumentację na przetarg na operatora. Najdalej w lutym będzie gotowy cały program i wtedy samorząd zdecyduje, czy rozpocząć jego realizację. Zadaniem doradców jest określenie możliwości sieci i potrzeb komunikacji kolejowej w tym regionie — mówi Andrzej Massel z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, współautor projektu.

— To mógłby być model do zastosowania w innych województwach, ale każdy region wymaga odrębnych analiz potrzeb i możliwości — dodaje Andrzej Massel.

Podobne programy, chociaż własnym sumptem i na mniejszą skalę, przygotowują trzy inne województwa: kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i mazowieckie.

— Chciałbym, aby wszystkie cztery projekty weszły w życie do końca czerwca 2004 r. — mówi Maciej Leśny, wiceminister infrastruktury.

Analiza na Dolnym Śląsku ma zdefiniować zakres lokalnej sieci, określić częstotliwość połączeń, potrzeby taborowe, formę realizacji przewozów. Samorząd planuje utworzenie spółki, w której drugim udziałowcem będzie wyłoniony w przetargu przewoźnik. Nie musi to być spółka PKP Przewozy Regionalne, ale z pewnością także PKP wnieśnie do przedsięwzięcia swój wkład — tabor, część pracowników. Samorząd liczy na udział zewnętrznego inwestora.

— PKP będzie uczestniczyć w przewozach, ale operatorem może być też inny podmiot. Realizacja tego projektu zależy od stabilnych źródeł finansowania, które pozwolą zawrzeć z operatorem długoterminową umowę. Zmiana systemu finansów publicznych i finansowania przewozów daje taką możliwość — mówi Jolanta Maślikowska, wicedyrektor departamentu rozwoju regionalnego UM we Wrocławiu.

Szacuje się, że województwo dolnośląskie otrzyma rocznie około 47 mln zł, które może przeznaczyć na przewozy regionalne. To poziom dofinansowania, który przy właściwym rozegraniu pozwoli przewoźnikowi zarabiać na przewozach pasażerskich dotychczas kojarzonych wyłącznie ze stratami. W zależności od wyboru jednego z przygotowanych wariantów organizacja przewozów obejmie 1178-1303 km linii. Niektóre trasy mogą zostać zamknięte, inne — od dawna nieczynne — ponownie uruchomione.

— Aby wzrosło zainteresowanie tym transportem, liczba połączeń na danym odcinku musi być większa — jeździmy często (więcej niż sześć par pociągów na dobę) albo wcale. Ponad 100 mln zł potrzeba na modernizację taboru, a na renowację linii, co pozwoli na rozsądny czas połączeń — 65 mln zł. Do tego dochodzi kilkanaście milionów złotych na sfinansowanie systemu dystrybucji biletów, informacji i remonty stacji. Część tych środków wyłoży inwestor, jeśli projekt będzie rentowny. Modernizację sieci powinien współfinansować właściciel — PKP PLK — wylicza Andrzej Massel.

Okiem MINISTRA, Wzór dla innych: To bardzo profesjonalny projekt — na tyle, że jestem skłonny przekazać do jego realizacji wszystkie niezbędne składniki majątku Przewozów Regionalnych. Nad formułą spółki, która będzie operatorem przewozów, pracują prawnicy. Nie będzie też problemu z włączeniem do niej inwestora. Nawet związki zawodowe zaczynają rozumieć, że reforma kolei jest nieodzowna. Chcielibyśmy skopiować ten pomysł w regionach, gdzie będzie to opłacalne rozwiązanie.

Katarzyna Kosińska (*Puls Biznesu* z 03.12.03)



RZEPIS NA RENTOWNE OLEJE REGIONALNE

Określenie możliwości potrzeb przewozowych regionu
Gwarantowany poziom finansowania przewozów regionalnych z budżetu
Pozyskanie 175 mln zł na modernizację infrastruktury taboru
Powołanie spółki z udziałem samorządu i operatora
Inwestora

WYKONAWCY PROJEKTU

Trans-Tec (koordynator)
CNTK
Scott Wilson Kirk Patrick
Ecorys
Politechnika Gdańska

PIERWSZE PRZEKAZANIE PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH PKP OD STYCZNIA 2004

Przejmowanie przewozów pasażerskich PKP przez samorządy powinno się rozpocząć 1 stycznia 2004, a do końca roku wszystkie samorządy powinny już przejąć przewozy - poinformował w piątek wiceminister infrastruktury Maciej Leśny.

"Myślę, że pierwsze 5-6 pilotażowych projektów powinno być wdrożonych od 1 stycznia tego roku, tak by do końca 2004 roku wszystkie samorządy przejęły przewozy pasażerskie" - powiedział Leśny.

Sprawa przewozów pasażerskich jest jednym z powodów groźby strajku związków zawodowych PKP. W połowie listopada strajk został zawieszony na trzy tygodnie. Do tego czasu rząd ma przedstawić program restrukturyzacji grupy PKP, w tym przewozów pasażerskich.

"Przygotowaliśmy trzy warianty przekazania przewozów pasażerskich do samorządów. Dyskusje o wyborze jednej z tych form będą prowadzone z każdym samorządem oddzielnie, a nie jak do tej pory z Konwentem Marszałków Województw" - wyjaśnił Leśny. Według niego, pierwszy wariant polega na tym, że samorządy zorganizowałyby biuro PKP do spraw przewozów regionalnych, które zajęłoby się przekazywaniem nieruchomości spółki PKP Przewozy Regionalne do samorządów.

W drugim wariantcie, samorządy oprócz nieruchomości miałyby przejąć część taboru kolejowego przewozów pasażerskich oraz odpowiedzialność za ustalanie rozkładów jazdy.

Trzeci wariant, to przejęcie przez samorządy pełnej odpowiedzialności za przewozy pa-

sażerskie łącznie z remontem taboru.

Leśny zapewnił, że samorządy będą mieć udział we wpływach z podatków z PIT i CIT, tak aby łącznie osiągnąć 538 mln zł.

Również wicepremier Marek Pol uważa, że regionalizacja kolei w Polsce jest najlepszym sposobem na racjonalne wydawanie pieniędzy na przewozy kolejowe.

"O przewozy w danym regionie najlepiej zadba zorganizowana tu firma, która będzie razem z władzami samorządowymi je organizowała" - mówił Pol w piątek dziennikarzom w Białymstoku, po otwarciu w tym mieście dworca kolejowego, którego remont trwał czternaście lat.

Zapewnił, że w przyszłym roku rozpocznie się "nowa era finansowania kolei regionalnych".

"Będą finansowane z własnych pieniędzy samorządu. Jestem przekonany, że samorząd nie da pieniędzy na kolej, która nie będzie służyła mieszkańcom i da na pewno dużo więcej pieniędzy, niż kolej dostawała dotychczas, gdy mieszkańcy będą zadowoleni i będą chcieli z tej kolei korzystać" - mówił Pol.

Wicepremier podkreślał, że wszędzie w Europie koleje mają kłopoty finansowe, bo przegrywają z konkurencją samochodów i transportu lotniczego, ale inne kraje są od Polski bogatsze, w związku z tym mogą wydawać na kolej więcej.

(PAP z 28.11.03)

Program ...

Rząd przyjął program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek grupy PKP do 2006 roku, zakładający przekazanie samorządom przewozów regionalnych oraz prywatyzację PKP Cargo i PKP Intercity. PKP przeprowadzą do 2004 roku emisję obligacji o łącznej wartości 1,5 mld zł.

>>>"To kolejny etap restrukturyzacji PKP, konieczny, by spółka ta mogła zmierzyć się z nadchodzącą konkurencją, a także, by przestała się zadłużać" - powiedział na wtorkowej konferencji po posiedzeniu rządu wicepremier Marek Pol.

Zgodnie z programem, samorządy stopniowo przejmować będą odpowiedzialność za organizację i finansowanie przewozów pasażerskich.

"Chcemy przybliżyć te przewozy do ludzi. W 2004 roku zaczniemy realizować ten program w województwach, gdzie władze są najlepiej przygotowane" - powiedział Pol.

Zgodnie z programem, wspólnie z samorządami wojewódzkimi zostaną utworzone spółki celowe, których zadaniem będzie wykonywanie regionalnych przewozów pasażerskich. Nie ustalono jeszcze, ile takich spółek powstanie. Również przewozy pasażerskie dalekobieżne będą wykonywane przez przedsiębiorstwa prywatne, w tym PKP Intercity.

(PAP z 17.12.03)



METRO MOSKIEWSKIE NIEZNANE

Niewiele osób zdaje sobie sprawę, iż w Moskwie prócz powszechnie znanej i bardzo rozbudowanej sieci metra istnieje też drugie, określone kryptonimem system *D-6* (Д-6) zaś od publikacji nt w 1992 roku w czasopiśmie *Ogoniok* bardziej znane jako *Metro-2*, eksploatujące wydzielone jedynie dla aparatu władzy 3 linie.

Linia 1: budowana w latach 1947-1967 roku ze stacjami: Biblioteka im. Lenina, tzw. żółty dom z wieżyczką dla dostojników państwowych na pl. Smoleńskim, b. rezydencja pierwszego i kolejnego prezydenta ZSRR na Wzgórzach Leninowskich, podziemne miasteczko pod osiedlem Ramieńki (połączone korytarzem z MGU - Moskiewskim Uniwersyteciem Państwowym), położona nieopodal wioski olimpijskiej Akademia Federalnej Służby Bezpieczeństwa, Akademia Sztabu Generalnego, rządowy port lotniczy Wnukowo-2; łącznie 27 km. Istnieją przesłanki, że w latach 1986-87 przedłużono ją do wojskowych osiedli - Własicha tj. Odińcowo-10 (siedziba podziemnego kompleksu dowództw) oraz Krasnoznamensk tj Golicyno-2 (Centrum Koordynacji Lotów Kosmicznych Wojsk Kosmicznych).

Linia 2: uruchamiając ją w 1987 roku o długość 60 km ustanowiono z pewnością rekord długości linii metra w świecie. Łączy ona Kreml z rządowym pensjonatem Bor, będącym w istocie zapasowym punktem dowodzenia Sztabu Generalnego. Wg innych danych jest dłuższa - prawdopodobnie łączy też kompleks dowodzenia Woronowo (od Kremla 74 km na płd.) lub poprowadzono ją jeszcze dalej, aż do kompleksu Alaczkowo (Czechow-2).

Linia 3: oddana również w 1987 roku o długość 20 km rozpoczyna się pod Kremllem, przebiega pod osławioną Łubianką, sztabem Obrony Przeciwlotniczej Moskiewskiego Okręgu Wojskowego na ul. Mjaśnickiej 33, stalinowskim bunkrem nieopodal „Czerwonych Wrot” do centralnego punktu dowodzenia obrony przeciwlotniczej zlokalizowanym w 20 tys. osiedlu wojskowym koło wsi Zarja w powiecie Bałaszychińskim.

Linia 4: W budżecie Rosji na 1997 rok była przewidziana suma na budowę kolejnej 4 już linii którą chciano – jak się okazało - zrealizować z amerykańskich kredytów co wywołało jednakże w rezultacie skandal w Kongresie USA. Miała rozpoczynać ona swój bieg w dzielnicy Smoleńskiej lub Kosygina jako odgałęzienie od pierwszej linii a więc przebiegać pod parkiem Zwycięstwa, obsługiwać nowy bunkier Obrony Cywilnej przy szosie Rublewskiej 48, dom Jelcyna przy bulwarze Osennym oraz kompleks sanatoryjny w Barwisze. Czy podjęto się jej realizacji? Niewiadomo.

System *Metro-2* nadzorowany był najpierw przez 15 zarząd KGB, obecnie zarządzane jest przez Służbę Obiektów

Specjalnych Głównego Zarządu Programów Specjalnych Prezydenta GUSP (*ГВЦИТ*). W czasie pokoju - podobno - nie pełni funkcji rządowego metra, przewozi jednakże personel oraz niezbędne zaopatrzenie. Jego głównym zadaniem jest utrzymywanie gotowości do ewakuacji. Tabor składa się z wyprodukowanych w latach 1972-1974 oraz 1986-87 w pod moskiewskich Zakładach Produkcji Wagonów Metrowagonmasz (*Метровозгонмаш*) w Mytyszczach 6 elektrowozów Ł (Л)*/, również z zasilaniem akumulatorowym, przygotowanych na bazie wagonów Eż3 (Еж3) 4 salonek serii Eż6 (Еж6), 2 wagonów Eż3 (Еж3), z wyprodukowanej w 1995 roku w największych zakładach produkcji lokomotyw w Rosji Ljudinowoteplowoz (*Люддиновотепловоз*) w Ljudinowie koło Kaługi 1 cztero wagonowej jednostki spalinowej DPS-01 (ДПС-01) oraz z platform towarowych UP-2 (УП-2) i МК 2/15. Na zasilaniu akumulatorowym tabor rozwija prędkość jedynie 15 km/godz. Obsługę serwisową prowadzą Elektrowozownie w Moskwie - Izmajlowie, Sokoł, Wychino oraz Zakłady Remontu Jednostek Elektrycznych ZREPS (*ЗРЭПС*) w Moskwie. Linie są jednotorowe i umożliwiają poruszanie się nimi również samochodom, zwłaszcza używanym tu o napędzie akumulatorowym mikrobusom "Latvia", prod. łotewskich zakładów RAF. Tunele przebiegają na głębokości 40-840 m i mają przekrój o około 50 % większy od tuneli zasadniczego metra. Wykonawcą *Metro-2* były firmy: A-10, ob. znane jako Transinżstroj (*Трансинжстрой*) oraz Metrostroj (*Метрострой*).

Idąc śladem podziemnych tajemnic Moskwy i gwoli kronikarskiej staranności należałoby dodać, że jeszcze przed II wojną światową z woli Stalina wybudowano dla jego potrzeb również dwa tunele drogowe. Jeden łączył Ministerstwo Obrony przy ul. Mjaśnickiej 37 przez Kreml z daczą w Kuńcewie, drugi zaś przebiegał w kierunku stacji metra Sokolniki. W ich budowie wykorzystano, podobno, tunele zaprojektowane dla metra a przez nie niewykorzystane zaś na niektórych odcinkach w jednym obszernym wykopie położono dwa tunele obok siebie lub jeden nad drugim - dla metra i tunelu drogowego. Ale to już inne dzieje. Podobnie czasami biegają tunele obu systemów metra.

Można jedynie zostawić do oceny historyków, czy powyższe projekty były niezbędne, czy kiedykolwiek je wykorzystano. Z pewnością były wytworem stanów chorobliwego zagrożenia Stalina i jego następców, zwłaszcza w okresie agresji hitlerowskiej jak i zimnej wojny.

Podobne systemy podziemnej ewakuacji istnieją też w Bukareszcie, Londynie, Pekinie, Phenianie i Waszyngtonie.
(mzm)

*/ 1 elektrowóz wyłączony z eksploatacji, stoi w Elektrowozowni Wychino; rozbity

VADEMECUM WARSZTATOWCA

Prawa i interesy zbiorowe pracowników dotyczące warunków pracy, płacy oraz spraw społecznych są chronione przez związki zawodowe. Jeżeli zaistnieje konflikt między pracodawcą a pracownikami, związki w imieniu załogi mogą wejść w spór zbiorowy.

Rozpoczęcie sporu zbiorowego istnieje od dnia wystąpienia z żądaniami przez związki zawodowe, jeżeli pracodawca nie uwzględnił wszystkich roszczeń w terminie określonym w wystąpieniu. W zgłoszonym sporze określa się przedmiot żądań objętych sporem z jednoczesnym uprzedzeniem, że w razie nieuwzględnienia wysuniętych postulatów zostanie ogłoszony strajk.

Pracodawca, rozpoczynając rozmowy ma obowiązek powiadomić o powstaniu sporu właściwego okręgowego inspektora pracy.

Zakończenie rokowań powinno prowadzić do podpisania przez strony porozumienia lub sporządzenia protokołu rozbieżności informując w nim o stanowisku stron.

Mediator - którego ustalają strony sporu - pojawia się gdy związki podtrzymują zgłoszone żądania. Udział mediatora powinien dawać gwarancję bezstronności.

Strajk ostrzegawczy rozpoczyna się, jeżeli mediator stwierdza w trakcie postępowania rozjemczego nie jest możliwe rozstrzygnięcie sporu w przewidzianym ustawowo terminie.

Akcja strajkowa rozpoczyna się gdy postępowanie mediacyjne kończy się nie osiągnięciem porozumienia.

Związki zawodowe mogą także podjąć próbę rozwiązania sporu przez podanie go do rozstrzygnięcia w kolegium arbitrażu społecznego przy sądach odpowiedniej instancji. Kolegium po rozpoznaniu wydaje orzeczenie.

Strajk jest środkiem ostatecznym i nie może być ogłoszony bez wyczerpania możliwości rozwiązania sporu według zasad określonych powyżej.

Ogłoszenie strajku musi się odbywać po odbyciu po uzyskaniu zgody co najmniej 50 % pracowników a także powinno nastąpić co najmniej na 5 dni przed jego rozpoczęciem.

Pracownik strajkujący biorący udział w strajku zorganizowany legalnie nie narusza obowiązków pracowniczych. Zachowuje także prawo do świadczeń z ubezpieczenia społecznego oraz uprawnień ze stosunku pracy z wyjątkiem prawa do wynagrodzenia. Okres przerwy w wykonywaniu pracy wlicza się do okresu zatrudnienia w zakładzie pracy.

Sankcje za bezprawność obejmują osoby które w związku z zajmowanym stanowiskiem przeszkadzają w przeprowadzaniu w sposób zgodny z prawem sporu zbiorowego. Osoby te podlegają karze grzywny albo ograniczenia wolności.

(opr. jz)

Podstawa prawna: ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

PAŃSTWOWEJ INSPEKЦИИ PRACY
w wybranych miejscowościach:

Białystok - (85) 742-1146, fax 742-2773

Gdynia - (58) 620-5020, fax 620-6647

Ślupsk - (59) 845-6065, fax 845-6062

Ilawa - (89) 527-7055, fax 527-4275

Jelenia Góra - (75) 752-6812, fax 752-6833

Katowice - (32) 358-7093, fax 358-7050

Gliwice - (32) 332-4501

Kędzierzyn-Koźle - (77) 457-4061, fax 457-4207

Leszno - (65) 520-5927, fax 529-2417

Lublin - (81) 532-1783, fax 532-5918

Zamość - (84) 638-0007, fax 638-0004

Skarżysko-Kamienna - (41) 344-4118, fax 344-4365

Sucha Beskidzka - (12) 421-3608, fax 421-5011

Szczecin - (91) 431-1929, fax 431-1932

Warszawa - (22) 628-9629, fax 621-9272

Zarząd Krajowy

✉ ul. Targowa 74,
03-734 Warszawa.
☎ kolej (955) 323-08, ☎/fax 322-
55, ☎ TP (22) 513-2308,
☎/fax 513-2255

Redakcja Warsztatu

✉ Pomorski Zakład Przewozów
Regionalnych, pl. Konstytucji 1
81-354 Gdynia,
☎ kolej (955) 322-55,
fax TP (58) 551-3706

Redakcja nie zwraca nie
zamówionych materiałów.
Zastrzega sobie prawo do
skrótów i opracowań
tekstów. *Warsztat* nie płaci
autorom za przedruki.
Biuletyn jest bezpłatny.

Opracowanie redakcyjne
Maciej Michalczonek
oraz *Jacek Zaborowski*

Na zbliżające się świąteczne dni, wielu
radosnych chwil w gronie rodzinnym, a w
Nowym Roku wiary w lepsze jutro życzy...

redakcja



PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. podjęła samodzielną działalność w dniu 1 lipca 2001 r. na bazie podległego PKP S.A. Zakładu SKM. *De facto* kontynuuje zaś tradycje utworzonego z dniem 2 stycznia 1951 r. Odcinka Elektrotrakcyjnego w Oddziale Elektrotechnicznym w Gdańsku oraz oddanej do eksploatacji w 1953 roku Elektrowozowni w Gdyni-Chyloni. 100 % udziałów posiada PKP S.A.

Obecnie celem spółki jest zarządzanie i administrowanie wydzieloną linią kolejową nr 250 na trasie Gdańsk-Rumia, świadcze-

nie aglomeracyjnych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych SKM: Gdańsk Gł. - Wejherowo (w tym po torach SKM Gdańsk Gł. - Rumia, Gdańsk Gł. - Gdańsk Nowy Port) oraz wykonywanie przewozów regionalnych na wybranych liniach województwa pomorskiego.

Można dodać, iż spółka posiada koncesję Ministerstwa Infrastruktury na podjęcie powyższych przewozów na obszarze całego województwa.

Zaplecze spółki stanowi wybudowana w latach 1975-1988 stacja i elektrowozownia, zlokalizowana

na niebagatelnym obszarze 48,3 ha w Gdyni-Cisowej.

Obecnie SKM weszła na drogę prywatyzacji.

Spółką kieruje zarząd w składzie: *Mikołaj Segień* (prezes zarządu), *dr Piotr Małolepszy* (czł. zarządu, dyr. ds. finansów i ekonomiki) oraz *Sylwester Petrych* (dyr. ds. infrastruktury i eksploatacji), *Ewa Laśka* (dyr. ds. strategii i handlu).

zatr.: 753 prac.

(mzm)

adres: ul. Morska 350a, 81-002
Gdynia, ☎ (966-830) 57-50, fax
59-91, ☎ TP (058) 628-5750, fax
628-5991, <http://www.skm.pkp.pl>

