

Poznań, 06 lutego 2023 roku

Sygnatura sprawy: ND.0712.3.2023

**Biuro Nadzoru Właścicielskiego
Urzędu Miasta Poznania**

dotyczy: interpelacji radnej Miasta Poznania Lidii Dudziak w sprawie sytuacji w MPK Poznań w związku ze zmianami organizacyjnymi.

Szanowni Państwo,

W związku z zapytaniem radnej Miasta Poznania Lidii Dudziak, złożonym 02 lutego 2023 roku, a dotyczącym *sytuacji MPK Poznań w związku ze zmianami organizacyjnymi* – uprzejmie informuję, jak poniżej:

1. Zmiany organizacyjne w Spółce, wprowadzone od 01 stycznia br. są efektem rozmów z osobami pracującymi w dotychczasowym pionie organizacji przewozów i mają na celu:
 - optymalizację i przede wszystkim – kontynuację procesu planowania służb i rozkładów jazdy (rozpoczętą w 2021 roku, kiedy to zlikwidowano stanowisko dyrektora ds. przewozów), poprzez połączenie jednostek organizacyjnych – wcześniej uzgadnianie to odbywało się pomiędzy co najmniej dwoma pionami;
 - zostały skonsultowane w ubiegłym roku i ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce, tzn. wszyscy pracownicy mieli (i nadal mają) możliwość zapoznania się z nimi – stąd zarzut o „braku wyjaśnień”, czy „minimalnym zakresie” informacyjnym, nie jest prawdziwy;
 - stanowiska kierownicze, o której wspomina p. radna nie zostały „ustanowione”, ale dostosowane do faktycznie wykonywanych obowiązków. Osoby wykonujące zadania miały umocowanie jako zastępcy kierowników, co powodowało „fikcję organizacyjną”, ponieważ *de facto* były to stanowiska kierownicze;
 - zarzuty o „zaprzepaszczeniu reorganizacji sprzed kilku lat” nie mają pokrycia w rzeczywistości. Jest wręcz przeciwnie, ponieważ docelowo przedmiotowe zmiany, w połączeniu z planowaną redukcją etatów w jednostkach nimi objętych, spowodują zmniejszenie kosztów ponoszonych przez Spółkę;
 - łączenie powyższych zmian organizacyjnych z trudną sytuacją kadrową i modyfikacją częstotliwości kursowania komunikacji publicznej jest dla nas niezrozumiałe i trudno zająć w tej kwestii racjonalne stanowisko.
2. Proszę o informacje jakie wypadki, kolizje były w ostatnim roku, kto zawinił, jakie są straty z tego tytułu w spółce?

W 2022 roku zanotowaliśmy prawie 1100 zdarzeń, na które złożyły się wypadki, kolizje, wtargnięcia pieszych, upadki pasażerów w pojazdach czy tzw. przytarcia. Większość z przedmiotowych zdarzeń była spowodowana przyczynami obcymi, nie leżącymi po stronie Spółki – wina naszych prowadzących została potwierdzona w ok. 15% przypadków, co mieści się w wieloletniej średniej statystycznej.

W związku z faktem, iż jesteśmy w trakcie zamykania ksiąg rachunkowych za 2022 rok, nie możemy dzisiaj podać szczegółowych kosztów związanych z powyższymi zdarzeniami.

3. Ile wozów zostało odstawionych z jakiego tytułu i na jaki czas? Ile wozów obecnie stoi na zajezdniach?

Spółka nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi na tak zadane pytania, nie prowadzimy bowiem tak szczegółowej ewidencji, ze względu na znaczną liczbę taboru tramwajowego i autobusowego, ciągłą zmienność ilości odstawionych pojazdów w poszczególnych dniach (a właściwie godzinach, w pięciu różnych zajezdniach).

Należy także nadmienić, że czas naprawy i wyłączenia pojazdu z eksploatacji jest uzależniony od bardzo wielu zagadnień takich jak: możliwość zdiagnozowania usterki, konieczny zakres naprawy, dostępność wykwalifikowanego personelu oraz stanowisk naprawczych i specjalistycznych urządzeń, a przede wszystkim dostępności części zamiennych na rynku, przy zawirowaniach związanych z obecną sytuacją firm produkcyjnych i logistycznych związanych ze skutkami pandemii i wojny na Ukrainie. Każdy z pojazdów był przynajmniej kilkukrotnie odstawiony, ze względu na konieczność wykonywania okresowych przeglądów, badań technicznych, napraw taboru, mycia okresowego lub wykonywania napraw po kolizyjnych. Zajezdnie zobowiązane są do przygotowania odpowiedniej ilości sprawnego taboru w celu wykonania założonych zadań przewozowych i to zadanie jest w pełni realizowane. Jednocześnie informujemy, że codziennie na zajezdniach pozostaje część taboru, co wynika z następujących uwarunkowań: pojazdy sprawne gotowe do natychmiastowego wyjazdu stanowiące rezerwę na wypadek usterek innych pojazdów, zdarzeń drogowych, czy innych zdarzeń losowych, pojazdy odstawione z tytułu obowiązkowych przeglądów i obsługi technicznych czy przeglądów rejestracyjnych, pojazdy odstawione po kolizjach oczekujące na wycenę przez upoważnionego rzeczoznawcę i późniejszą naprawę, pojazdy z usterkami technicznymi będące czasowo w naprawie.

4. Jaki jest stan kadry motorniczych i kierowców autobusów, ile etatów brakuje?

Na dzień 02 lutego 2023 roku, mamy zatrudnionych 702 kierowców (620,75 etatów) oraz 563 motorniczych (473,20 etatów). W stosunku do planu i naszych potrzeb, brakuje nam odpowiednio ok. 190 etatów kierowców oraz ok. 50 etatów motorniczych. Należy przy tym podkreślić, iż istniejące wakaty są doraźnie uzupełniane kierowcami z firm zewnętrznych oraz nadgodzinami naszych pracowników. Co więcej, wspomniane powyżej braki są liczbą płynną, zależną od wielkości pracy przewozowej, jednak można powiedzieć, że wielkością minimalną, zapewniającą usługę przewozową na akceptowalnym poziomie, oceniamy na 70-90 wakatów do uzupełnienia.

5. Jak jest średnia pensja bez nadgodzin motorniczych i kierowców?

W przypadku motorniczych jest to 5 534,49 zł, w przypadku kierowców 5 860,55 zł.

6. Jaka jest średnia płaca kadry kierowniczej?

Średnia płaca kadry kierowniczej wynosi 10 625,17 zł.

7. Jaka jest średnia płaca pracowników warsztatów?

Średnia płaca pracowników warsztatów wynosi 6 079,62 zł.

8. Jaka jest średnia płaca pozostałych pracowników?

W przypadku pozostałych pracowników jest to 6 142,10 zł.

Mając na uwadze powyższe, należy stanowczo podkreślić, że aktualnie głównym problemem z zapewnieniem pełnej obsługi komunikacyjnej, jest brak prowadzących pojazdy. Jest to jednak zjawisko

powszechne, zarówno na szczeblu krajowym, jak i w Europie. Co więcej, w najbliższej przyszłości nie ma możliwości szybkiej zmiany tego stanu rzeczy, ponieważ szkolenie kadry to co najmniej kilka (w skrajnym przypadku – kilkanaście) tygodni, a kandydatów spełniających wymagania, jest niestety coraz mniej. Stanowczo odrzucamy zatem sugestie, iż zmiany organizacyjne mają jakikolwiek związek z zatrudnieniem prowadzących pojazdy czy poziomem wynagrodzenia w Spółce.

MPK POZNAŃ Sp. z o. o. prowadzi tzw. rekrutację ciągłą, w 2022 roku udało się doprowadzić do trzech podwyżek, a w roku bieżącym planowana jest kolejna, szczególnie ukierunkowana na grupę prowadzących pojazdy. Wszystkie te działania powinny zaowocować poprawą jakości naszych usług, która zawsze była – i pozostaje – dla nas priorytetem.

Z poważaniem,