

Motorniczy to nie wszystko

Kolejne 19 osób w połowie października rozpoczęło w „Tramwajach Szczecińskich” kurs na motorniczego. Po jego zakończeniu i zdaniu egzaminu nowi motorniczowie wejdą do służby na początku stycznia.

Ostatni egzamin na motorniczego zdało 11 osób, które po ok. 2 tygodniach, po odbyciu trwających już jazd z tzw. patronem, samodzielnie wyjadą na linie. Zainteresowanie kursami rośnie, a spółka „Tramwaje Szczecińskie” konsekwentnie podnosi płace. Jednak pracownicy z kilkuletnim stażem uważają, że powodów do radości wciąż nie ma.

– Kurs przygotowujący do egzaminu na kierowanie tramwajem to 77 godzin zajęć teoretycznych i 60 praktycznych według grafików ustalanych indywidualnie. Plan zajęć obejmuje 10 dni od poniedziałku do piątku przez dwa tygodnie w godzinach od 8 do 15 – tłumaczy Kacper Reszezyński, rzecznik prasowy spółki. – Nowi motorniczowie po zakończeniu kursu i zdaniu egzaminu wejdą do służby na początku przyszłego roku. „Tramwaje Szczecińskie” prowadzi obecnie nabór na kolejny kurs, który ma się rozpocząć 4 grudnia br.

Zainteresowanie również jest spore. Spółka zachęca kandyda-



Spółka „Tramwaje Szczecińskie” organizuje kolejne szkolenia i zatrudnia nowych pracowników, kusząc ich coraz wyższymi zarobkami. Ale ci z większym stażem uważają, że ich nikt do pracy nie motywuje – na wysokość wypłaty staż pracy nie ma praktycznie żadnego wpływu.

Fot. Dariusz GORAUSKI

tów, oferując coraz wyższe płace. Jeszcze na początku roku było to 5,1 tys. zł brutto miesięcznie, w połowie roku 5,4 tys., a obecnie 6,2 tys. Kroki trzeba było podjąć,

bo sytuacja w spółce stawała się katastrofalna. Fala zwolnień lekarskich, odejść na emeryturę czy do innych zawodów sprawiła, że w ciągu dnia firma nie realizowała

nawet blisko 200 kursów. Obecnie notuje zaledwie kilka-kilkanaście tzw. niewyjazdów, a i to nie każdego dnia.

Dokończenie na str. 3

Dokończenie ze str. 1

– Kwota 6,2 tys. zł brzmi pięknie, ale to słaby zabieg marketingowy, który na dzień dobry nowych kandydatów może odrzucić. Realnie po 5 latach mam 5,8 tys. zł. A osoby z krótszym stażem raptem 100 zł mniej. Nie docenia się pracownika z doświadczeniem, który zostaje na dłużej – uważa jeden z motorniczych. – Kwestia finansów się poprawiła, ale moim zdaniem, żeby zachęcić do pracy, powinna oscylować w granicach 6,5-6,8 tys. zł.

Docenianie pracowników z większym stażem, a właściwie jego brak, to powszechna bolączka w „TS”. Wspomniane 5,8 tys. zł otrzymuje także inny motorniczy, który pracuje w firmie już 9 lat. Zachęcanie więc nowych motorniczych zbliżonymi kwotami zabiera motywację tym, którzy pracują od lat.

Pracownicy dodają jednak, że pieniądze to nie wszystko. Wystarczy zobaczyć, jak wyglądają wagony, w których przyszły motorniczy będzie pracować oraz poczytać opinie, jakie mają pracownicy o pracodawcy.

– Same kursy ustabilizują sytuację. Ale przypominam, że w związku z torową rewolucją oraz budową nowej nitki do os. Zawadzkiego duża liczba kursów jest zmieniona i ograniczona. Dodajmy trzy „urealnienia” rozkładów jazdy, czyli tak naprawdę ograniczenie częstotliwości, skrócenie tras i inne zmiany – zauważa. – Gdybyśmy przywrócili rozkład jazdy sprzed 2020 r., to okazałoby się, że jest za mało osób. Dodatkowo firma robi wszystko, by „zamaskować” braki poprzez wysyłanie na linie mechaników, ustawiaczy czy dyspozytorów. W efekcie pracują po 12 i więcej godzin.

Wraca jednak do stanu taboru, co nie pozostaje bez wpływu na niski standard pracy. W jego ocenie firma nie ma długofalowego planu rozwoju, pomysłu ani koncepcji, działa na zasadzie z dnia na dzień. W porównaniu do innych miast Szczecin wypada bardzo słabo. Zamawia po kilka wagonów i to wcale nie najwyższej klasy, a przestarzałe konstrukcje z częściowo niską podłogą. Inne miasta tego typu tabor sprowadzają z Zachodu,

ale równolegle kupują nowoczesny, w pełni niskopodłogowy tabor w hurtowych ilościach.

To że wyższe zarobki przyciągają nowych pracowników w wątpliwość podaje też jego koleżanka, która po 4 latach pracy zarabia niespełna 6 tys. zł.

– Gdyby nie ostatnia podwyżka, nie zbliżyło by mnie to w ogóle do 6 tys., nie mówiąc o 6,2 zł. – Gdyby była to „goła” kwota netto, na pewno by była zachętą. Mam na myśli niewliczanie dodatkowych pieniędzy w wypłatę wynikających z godzin nocnych i trzynastej wypłaty – tłumaczy. – Praca jest jednak wymagająca.

Jej zdaniem kolejne szkolenia i nowi pracownicy nie zapobiegają odwoływaniu kursów, bo problem z ludźmi był od zawsze.

– Zważywszy na obecną sytuację i irytację załogi, te nowe osoby nie są w stanie zapobiec niewyjazdom. Trzeba też mieć na uwadze, że niektórzy będą pracować na zlecenie, co jest równoznaczne z możliwością pracy chociażby przez 1 dzień w miesiącu. Jak taka osoba ma załatać braki? – pyta retorycznie.

Podobnie jak jej kolega, zwraca uwagę na stan wagonów. Dodatkowi motorniczowie niewiele pomogą, bo duża rotacja wśród mechaników sprawia, że nikt tych wagonów, które jeszcze jeżdżą, za chwilę nie naprawi i być może będzie sporo prowadzących pojazd, ale nie będzie czego prowadzić. A coraz gorszy stan pojazdów jest jednym z powodów, który zniechęca do tej pracy, która sama w sobie jest ciężka. Znając jej realia, uważa, że płaca, która mogłaby satysfakcjonować, to co najmniej 5,5 tys. zł netto.

Tymczasem od października motorniczowie (ale także etatowi kierowcy miejskich spółek autobusowych) otrzymali podwyżkę w wysokości 700 zł brutto. Powinni to odczuć na kontach w listopadzie. O takim komforcie mogą nadal jedynie pomarzyć pracownicy zaplecza czy biurowi, bo ich podwyżki nie objęły. Być może sytuacja zmieni się w styczniu, ale to będzie wiadome dopiero po uchwaleniu przez Radę Miasta przyszłorocznego budżetu. ©

Tomasz TOKARZEWSKI