

Labą dieną, esu Algimantas Subačius, dirbu troleibusu vairuotoju. Priklausau naujai įmonei prieš mėnesį susikūrusiai profsajungai. Kadangi profsajungos pirmininkė šiuo metu dirba, aš esu įgaliojtas pasisakyti šios profsajungos vardu.

Savo pranešime kalbėsiu apie tai, kas vyksta troleibusų parkuose, taip pat apie troleibusų vairuotojų ir juos aptarnaujančio personalo diskriminaciją.

1-asis troleibusų parkas įsikūręs Antakalnyje, Žolyno gatvėje, šalia Šveicarijos parko. Troleibusų parko plotas apie 4 hektarai, todėl nesunku įsivaizduoti, kiek daug yra pastaraisiais metais besidairančių į šį sklypą.

Šalia šio sklypo ilgus metus yra futbolo stadionas. Žmonės netrukdomi sportuoja dieną, o šalia esančio troleibusų parko darbuotojai gali ramiai dirbti visą parą.

Visgi jau rytoj, 2014-06-18, vyks Vilniaus miesto tarybos posėdis, kurio metu bus tvirtinamas naujas šio sklypo (kuriame yra futbolo stadionas) detalusis planas. Pagal naują planą sklype bus statomi daugiaaukščiai gyvenamieji namai. Įdomiausia, kad jau dabar turto vystytojams trūksta to sklypo ploto ir jie nori prijungti prie saviškio dalį „nereikalingo“ troleibusų parko ploto.

Troleibusų parke intensyviausias darbas vyksta nuo vėlyvo vakaro iki ryto. Scenarijus aiškus: pastatomi gyvenamieji namai, apsigyvens žmonės. Po kurio laiko pasipils gyventojų skundai dėl triukšmo iš gretimų sklypų su reikalavimais viešojo transporto įmonę iškeldinti.

Noriu užduoti klausimą, kaip manote, ką gins miesto valdžia ir kitos institucijos, ar senbuvius, ar naujakurius?

Ne geresnė situacija ir 2-ajame troleibusų parke. Keliasdešimt troleibusų buvo per šiuos metus po „optimizacijos“ numesti į patvorį, supūdyti po lietumi ir suniokoti. Oficialiai jie vadinami „rezerviniais“, bet kažin ar bent vienas iš jų dabar be remonto galėtų išvažiuoti į gatvę (nors iki reformos dauguma jų važinėjo). Priežastis paprasta – iš vieno išlupta viena detalė, iš kito – kita. Vietoj to, kad būtų ardomas vienas troleibusas, kažkieno nurodymu suniokoti praktiškai visi. Nors šis parkas naujesnis nei esantis Antakalnyje, jis buvo statomas tik troleibusų aptarnavimui, jame dirbo ir šiuo metu dirba meistrai, išmanantys ne autobusus, bet troleibusus. Visgi kadangi naikinant troleibusus mieste autobusų vis daugėja, dalis autobusų nuo pernai atsirado ir 2-ajame troleibusų parke. Remonto meistrai praėjo 2 savaitių trukmės kursus, kad galėtų remontuoti iš kitų Europos šalių suvežtus nurašytus autobusus (jų amžius apie 20 metų). Vienu metu meistrai buvo gavę nurodymą pirmiausia remontuoti autobusus, ir tik vėliau jei liks laiko imtis troleibusų remonto (tiesa po skundų ši praktika dinga). Kadangi patalpos nepritaikytos transporto priemonių su vidaus varikliais remontui, remonto meistrai nuodijami viskuo, kas lekia iš išmetamųjų vamzdžių. Žiemą dirbti atlapotomis durimis, kad įeitų šviežio oro, yra per šalta, todėl kilus didžiulei skundų bangai dėl darbo sąlygų dalis autobusų buvo sugrąžinti į autobusų parką, bet šiomis dienomis jie vėl grąžinti atgal.

Lūdna yra ir tai, kad net ir remontuodami autobusus troleibusų parko meistrai gauna mažesnes algas nei atlikdami tą patį darbą meistrai iš autobusų parko. Tai vyksta vienoje, bendroje įmonei, kurioje lyg ir turėtų būti taikomos vienodos sąlygos visiems.

Kai Vilniuje veikė atskiros autobusų ir troleibusų įmonės, jose galiojo atskiros ir skirtingos kolektyvinės sutartys, su skirtingomis socialinėmis garantijomis. Vilniuje atsiradus vienai viešojo transporto įmonei, iki šių metų gegužės veikė senosios kolektyvinės sutartys. Nors jų galiojimo laikas jau seniai buvo pasibaigęs, naujos – bendros – kolektyvinės sutarties rengimas ir derinimas daugybę mėnesių nebuvo sėkmingas.

Ši profsajunga, kuriai aš atstovauju – jau ketvirta veikianti įmonei. Kaip ji susikūrė? Daugybė įmonės darbuotojų kažkada patikėjo „didžiosios“ profsajungos pažadais pagerinti darbuotojų sąlygas, pasiekti visiems vienodas teises, rūpintis visais darbuotojais, nesvarbu ar jie dirbtų su autobusais, ar su troleibusais. Galima paminėti, kad vadinama „didžioji“ profsajunga yra susikūrusi buvusios įmonės „Vilniaus autobusai“ pagrindu.

Mes pamatėme, kad yra daug pažadų, bet mažai darbų ir daug veiklos imitavimo. Pažadai rūpintis troleibusų vairuotojais ir aptarnaujančiu personalu ir liko pažadais. Pradėjus derybas dėl naujos kolektyvinės sutarties (nuo derybų buvo nušalintos kitos profsajungos, palikus dėl naujos sutarties derėtis tik vienai – UAB „Vilniaus viešasis transportas“ darbuotojų profesinei sąjungai) pasidarė akivaizdu, kad ir toliau šioje įmonei vieni bus lygesni už kitus, todėl dalis šios didžiosios profsajungos narių nusprendė ją palikti.

Kodėl derybose dėl naujos sutarties liko tik viena profsajunga? Vieni teigia, kad taip padaryta, nes ji turi daugiausiai narių, kiti sako, jog taip yra todėl, nes ši yra „geltonoji profsajunga“, t. y. realiai atstovaujanti ne

darbuotojų, o darbdavio interesus ir tik imituojanti rūpinimąsi darbuotojais.

Oficialiai yra teigiama, kad naujoji kolektyvinė sutartis geresnė už senąsias, kad darbuotojai gaus didesnius atlyginimus, bus sulygintos jų teisės... Visgi trys iš keturių profsąjungų su tokiais teiginiais nesutinka.

2014 m. gegužės 13 d. vyko darbuotojų konferencija, kurioje buvo pasirašyta nauja kolektyvinė sutartis, kuri galioja visiems įmonės darbuotojams. Nemaža dalis dalyvavusių ir balsavusių konferencijoje naujojo dokumento net nebuvo perskaitę ar tebuvo perskaitę paskubomis. Dėl kokios priežasties? Šio dokumento projektas pradėtas platinti vos gegužės 5 d., susipažinimui su juo buvo vos savaitė, o kai kuriems žmonėms – ir dar mažiau laiko. Juokinga yra tai, kad balsavo delegatai, turintys išreikšti juos delegavusių darbuotojų nuomonę – tuo tarpu darbuotojų parašai po tekstu „susipažinau“ pradėti rinkti gegužės pabaigoje. Taigi, delegatai balsavo neva remdamiesi nuomone žmonių, kurie kolektyvinės sutarties net nebuvo skaitę.

Dar liūdniau yra tai, kad autobusų ir troleibusų parkų darbuotojams skirtingas apmokėjimas už tą patį darbą (ne tik tarp vairuotojų, bet ir aptarnaujančio personalo) įtvirtinamas ir naujoje kolektyvinėje sutartyje. O skirtumai įspūdingi – autobusų parko meistrų priemokos (esant normalių darbo sąlygų nukrypimams) yra 40-75%, troleibusų parko meistrų – vos nuo 4 iki 15%.

Apie tai, ar įmonėje už tokį pat darbą apmokama vienodai, galima spręsti iš, pvz., 123 punkto:

123. Už darbo sudėtingumą autobusų ir troleibusų vairuotojams mokami šie priedai:	
vairuojant standartinės talpos troleibusą	- 0 proc.
vairuojant triašį troleibusą	- 15 proc.
vairuojant triašį sujungtinį troleibusą	- 17,5 proc.
vairuojant mažos talpos autobusą (iki 40 keleivių)	- 0 proc.
vairuojant standartinės talpos autobusą (nuo 41 iki 110 keleivių)	- 17,5 proc.
vairuojant triašį sujungtinį autobusą (virš 110 keleivių)	- 35,0 proc.

Kaip matome, tokios pat talpos transporto priemonę vairuojantys gaus visiškai skirtingus atlyginimus, priklausomai nuo to, ar jie yra autobusų, ar troleibusų vairuotojai. Kokie argumentai? Anot jų, autobusų vairuotojai yra profesionalai (pagal juos išeina, kad troleibusų vairuotojai yra mėgėjai?), antras argumentas – autobusų vairuotojai gali nesunkiai rasti darbą ir kitur, todėl tenka mokėti daugiau, trečias argumentas – autobusų vairuotojų darbas yra neva sudėtingesnis nei troleibusų vairuotojų, na o ketvirtas – tam, kad „troleibusininkų“ atlyginimai atitiktų „autobusininkų“ atlyginimus, reikia daug lėšų, kurių įmonė neturi.

Pagal naują sutartį jei kokie veiksmai yra derinami, jei apie ką pranešama – tai tik su „įgaliota profesine sąjunga“ (tai yra įrašo pradžioje minėtoji UAB „Vilniaus viešasis transportas“ darbuotojų profesinė sąjunga). Ar teisėtas yra kitų profesinių sąjungų eliminavimas nuo vykstančių įmonėje procesų, paliekant formalų derinimą su viena profesine sąjunga, kuriai iš esmės tinka dauguma įmonės vadovybės veiksmų?

25 punkte įsipareigojama nestreikuoti, nepiketuoti, nekelti kolektyvinių darbo ginčų „likus 2 mėnesiams iki Seimo ir savivaldybių tarybų rinkimų“. Niekaip nepavyksta atsikratyti įtarimo, kad šis punktas (o gal ir visa kolektyvinė sutartis?) „nuleistas“ iš savivaldybės. Vadinasi, tuo metu darbdavys gali daryti ką tik nori, net apskritai atlyginimų nemokėti? Ar tokie ribojimai išvis gali būti teisėti?

127 punkte nurodoma, kad už bilietų platinimą autobusų ir troleibusų vairuotojams mokama 10% priemoka nuo parduotų bilietų sumos. Įdomu tai, kad „Susisiekimo paslaugos“ nuo kiekvieno parduoto bilieto gauna 15%. Klausimas: ar vairuotojai, ar „Susisiekimo paslaugų“ biurokratai atlieka daugiau darbo parduodant bilietą?

161 punkte nurodoma, kad darbdavys išlaiko „išrinktajai“ profesinei sąjungai priklausančią poilsio bazę (toku būdu „ranka ranką plauna“?). Kaip tuomet tokia profsąjunga gali kritikuoti kokius nors vadovybės veiksmus, kai susijusi tokia gražia finansų srovele?

Atrodo, kad vadovybė mėgina visais būdais – ir pirmiausia finansiniais argumentais – mus įtikinti, kad turėtume pradėti nemėgti troleibusų. O mes tiesiog norime dirbti oriai, be pažeminimo.