



PRAGARIŠKOS DARBO SĄLYGOS

IR PAMINTI DARBUOTOJŲ INTERESAI VIENOJE
DIDŽIAUSIŲ LIETUVOS ĮMONIŲ

Vilnius Pius Korius

AB Lietuvos geležinkeliai – viena didžiausių Lietuvos įmonių. Atsivertus jos internetinį puslapį pabyra frazės apie tai, kad čia gerbiami darbuotojai, atnaujinama gamybinė technika, įmonė yra gavusi tarptautinių ir Lietuvos apdovanojimų. Antai Lietuvos verslo konfederacijos organizuotame konkurse „Mylimiausia įmonė 2014“ bendrovė Lietuvos geležinkeliai tapo nugalėtoja didelių įmonių kategorijoje. „CV-Online“ atliktos apklausos duomenimis, ši bendrovė užėmė 1 vietą transporto įmonių kategorijoje „Top darbdavys 2014“. Dar bendrovės tinklapyje skelbiama, neva darbo santykiuose ji siekia gerų, patrauklių darbo sąlygų, kai derinami darbuotojų šeimyniniai ir profesiniai įsipareigojimai, nustatomi individualūs darbo grafikai, sudaromos sąlygos dirbti ir mokytis. Deja, praskleidus oficialiąją uždangą pasirodo, kad viskas toli gražu ne taip, kaip trimituoja spauda ar virtualioji erdvė.

Palyginus bendrovės paneginišką su darbuotojų pasakojimais, sužinojome, kad jų įmonėje vyrauja įtampa ir slogi atmosfera, darbuotojams taikomi dvigubi standartai, o kai kurių iš jų darbo sąlygos nė iš tolo neprimena šiuolaikiškos įmonės požymių. Neretai patyrę darbuotojai, bendrovėje išdirbę ne vienerius metus, tolimesnę savo karjerą pasirenka kitose, labiau juos vertinančiose įmonėse.

Kalbinojome Lietuvos geležinkelių darbuotojus klausdami, kaip iš tikro yra ir kokios darbo sąlygos vyrauja šioje bendrovėje. Iš jų pasakojimų susidarė įspūdis, kad viena iš strateginių Lietuvos įmonių dirba ir gyvena dar sovietinės diktatūros laikais.

Nežmoniškos lokomotyvų mašinistų darbo sąlygos

50 laipsnių siekiantis karštis, 12 valandų pamaina ir ribotos galimybės nueiti į tualetą. Tai ištrauka ne iš viduramžių pasakojimo, o bendrovės Lietuvos geležinkeliai lokomotyvų darbuotojų – šilumvežių mašinistų – realybė.

Pasirodo, jog dalis šilumvežių mašinistų iki šiol savo gamtinius reikalus turi atlikti į šalia stovintį kibirą, pro praviras duris arba netgi į polietileningą maišelį, kurį paskui privalo išmesti pro važiuojančio šilumvežio duris. Darbuotojai pasakojo, kad šioje bendrovėje dirbantys lokomotyvų mašinistai iš įmonės valdžios nuolat patiria spaudimą. Jie teigia, jog yra verčiami kaskart klastoti dokumentus, pasirašyti už tualetą, kurio lokomotyve nėra. Darbuotojai, dirbdami pamainoje po 12 valandų, turi valgyti šaltą iš namų atsineštą maistą toje vietoje, kur dirba, t. y. važiuojančiame lokomotyve.

Beje, nežinia, ką reikės daryti prispyrus gamtiniam reikalui artimiausioje ateityje, nes bendrovė žada visuose lokomotyvuose įrengti vaizdo kameras. Valdžia teigia, jog dalis dyzelino į juodąją rinką patenka per geležinkelių darbuotojus. Darbuotojai atkerta, kad tokios vagystės – gili praeitis, nes bakai tiesiog yra plombuojami, dyzelino nupilti nebeįmanoma.

Mašinistai negali atsistebėti tuo, kad bendrovė, investuodama į naujas technologijas neva mašinistų saugai, pamiršta pasirūpinti paprasčiausiomis jų darbo sąlygomis.

Darbuotojai skundžiasi, kad vasarą lokomotyvų kabinose karštis siekia nuo 40 iki 50 laipsnių Celsijaus. Vėjo ventiliatoriai lokomotyvų kabinose vos judina orą. Čia pat kabinoje ant kibiro reikia atlikti

LIETUVOS
GELEŽINKELIŲ
PROFESINĖS
SĄJUNGOS
„SOLIDARUMAS“
PIRMININKAS
STANISLAVAS
FEDERAVIČIUS.



One of the largest Lithuanian companies has hellish working conditions and undermines interests of employees

"Lithuanian Railways" is one of the largest Lithuanian companies. When you open its website you can find many lines that the company respects its staff, updates production techniques, the company has received international and national awards. For example, the Lithuanian Business Confederation organized "The most beloved company 2014" concur and the main award went to "Lithuanian Railways". Also

"CV-Online" carried out a survey in which the company took the 1st place of "Top employer 2014" in the category of transport. The company's website states that supposedly in working relationship it seeks good and attractive working conditions, when family and professional commitments are combined; it sets individual work schedules, allowing to study. Unfortunately, it appears that everything is not nearly as

beautiful as it seems. The company's employees talk about tense atmosphere. They are subjected to double standards and some of the working conditions are not as moderns as it is declared.

What is the real situation in "Lithuanian Railways", we talked to several employees. From their stories it seems that "Lithuanian Railways" lives in an era of Soviet dictatorship.

gamtinius reikalus, čia pat reikia ir valgyti – esančiame tvaikė. Dirbti tampa sunku, kartais tiesiog nepakeliama. Tačiau bendrovės valdžia šioje srityje keisti nieko nežada.

Tiesa, atėjus ekonominiam sunkmečiui Lietuvos geležinkeliai pradėjo labiau taupyti pinigus, todėl atleido dalį lokomotyvų mašinistų. Šiuo metu senesniuose lokomotyvuose dirba po vieną mašinistą, o ištikus bėdai su sveikata, eismo valdymo centro dispečeriai neturi techninių priemonių saugiai sustabdyti lokomotyvą, kurio mašinistą galėjo ištikti sveikatos negalavimas.

Bendrovėje yra ir naujų, modernesnių lokomotyvų, tačiau didesnis skaičius mašinistų dirba senesniuose – be tualetų ir be kondicionierių šilumvežiuose. Lokomotyvų darbuotojai ne kartą kreipėsi į savo tiesioginius viršininkus, net surinko parašus, teigdami, kad nenori būti stebimi vaizdo kameromis, kurios yra montuojamos lokomotyvų kabinose. Nors daugelis mašinistų pasisako prieš, viršininkams tai ne argumentai. Tikėtina, kad jie ras sau palankių pasirašusiųjų „už“ naujos sistemos įdiegimą.

Beje, patyrę darbuotojai yra paskaičiavę, kad naujų kamerų diegimas lokomotyvų kabinose kainuos žymiai daugiau, nei būtų galima įdarbinti po antrą mašinistą. Dviejų mašinistų darbas lokomotyve – tai ne tik patogumas jiems, bet ir užtikrina saugumą net ir tais atvejais, kai vienam iš jų sutrinka sveikata. Naujuose lokomotyvuose pagal instrukciją privaloma, kad juos aptarnautų 2 mašinistai. Taip pat privaloma, kad 2 mašinistai valdytų lokomotyvą, važiuojant už Lietuvos ribų, ypač į kaimyninę Baltarusiją.

Bendrovėje yra suinteresuotų asmenų, kurie labai nori įdiegti vaizdo kameras lokomotyvų kabinose, o mašinistai teigia, kad jie taps realybės šuo dalyviais. Beje, biotualetai, kuriuos būtų galima pastatyti mašinistams, kainuoja nuo 40 eurų. Kodėl bendrovė, investuodama milijonus eurų sovietinių lokomotyvų modernizavimui ir negailėdama pinigų vaizdo stebėjimo kameroms, negali nupirkti biotualetų lokomotyvų mašinistams?

Valstybinės darbo inspekcijos darbo inspektoriai teigia, kad tokias darbo sąlygas Lietuvos geležinkeliuose galima įvardinti kaip nepakenčiamas.

Priminsime, kad 2014 m. vasarą buvo dienų, kai karštis lauke pakildavo per 30 laipsnių. Nors daugelis Lietuvos darbdavių privalėjo organizuoti darbuotojams pertraukėles bei aprūpinti juos vandeniu, kai kurioms įmonėms, o ypač bendrovei Lietuvos geležinkeliai, tai nė motais.

Darbuotojų interesų ginti neleidžiama

Šiuo metu bendrovėje Lietuvos geležinkeliai veikia keletas profesinių sąjungų, iš kurių didžiausios – Lietuvos geležinkelininkų profsąjungų federacija (pirmininkas Vilius Ligeika) ir Lietuvos geležinkelininkų profesinių sąjungų susivienijimas (pirmininkė Eugenija Šniutienė).

Veikia ir mažesnės organizacijos: Lietuvos geležinkelių darbuotojų profesinė sąjunga „Solidarumas“ (pirmininkas Stanislas Federavičius), bendrovės „Gelsauga“ darbuotojų profesinė Sąjunga „Siekis – Solidarumas“ (pirmininkas Liutauras Arnastauskas) bei kitos profesinės organizacijos.

Bėda ta, kad didžiosios profesinės organizacijos realiai negina darbuotojų interesų, nes yra lojalios bendrovės administracijai. Žurnalas „Transportas“ jau rašė, kad Lietuvos geležinkelių profsąjungų federacija yra galimai „kišeninė“ organizacija, kurios veiklą bendrovė finansuoja pasirašytos 2013–12–19 kolektyvinės sutarties Nr. NL-5 pagrindais. Mažesnės organizacijos nori kovoti ir kovoja už darbuotojus, bet, deja, jos nariai yra įvairiai persekiojami, patiria psichologinį smurtą.

Kai buvo įkurta Lietuvos geležinkelių profesinė sąjunga „Solidarumas“, bendrovės administracija sureagavo liguistai. Nedelsiant buvo pareikalauta atlyginti žalą, grasinta teismais dėl profesinės sąjungos pavadinime nurodyto pavadinimo AB Lietuvos geležinkeliai, neva be bendrovės leidimo šiuo pavadinimu niekas negali naudotis. Buvo pradėtas sekti profesinės sąjungos pirmininkas S. Federavičius, kiti organizacijos nariai. Už menkiausias pažeidimus buvo neskiriama kintama atlyginimo dalis, bet skiriamos griežtos drausminės nuobaudos, kai tuo pat metu už tokius pat pažeidimus lojaliems darbuotojams kintama atlyginimo dalis buvo skiriama, o drausminės nuobaudos – ne.

Skandalingai darbuotojai Lietuvos geležinkeliuose dalijosi profesinės sąjungos „Solidarumas“ pirmininkas S. Federavičius, kuris šiemet kovo 11 dieną priverstinai buvo nušalinamas nuo darbo. „7 val. ryto turėjo prasidėti mano pamaina. Atvažiuoju į



На одном из крупнейших предприятий Литвы — адские условия труда и поправленные интересы работников

АО «Литовские железные дороги» – одно из крупнейших литовских предприятий. На его странице в интернете рассыпаны фразы о том, что там уважают работников, обновляется производственная база, предприятие отмечено международными и литовскими наградами. Вот в конкурсе «Самое любимое предприятие 2014», организованном Литовской конфедерацией предпринимателей, АО «Литовские железные дороги» стало победителем в категории больших предприятий. По данным опроса, проведенного порталом «CV-Online», компания заняла первое место в кате-

гории транспортных предприятий «Лучший работодатель — 2014». Еще на сайте компании заявлено, что в трудовых отношениях она будто бы стремится к обеспечению хороших, привлекательных условий труда, при которых согласовываются семейные и профессиональные обязательства работников, устанавливаются индивидуальные графики работы, создаются условия для совмещения работы и учебы. К сожалению, за официальным занавесом все оказывается далеко не так хорошо, как о том трубит печать или виртуальное пространство. Сравним панегирик компании с расска-

зами работников, узнаем, что на предприятии преобладает напряженная атмосфера, к работникам применяются двойные стандарты, а условия труда некоторых из них даже не напоминают признаки современного предприятия.

О том, как обстоит дело на самом деле и какие условия труда преобладают в АО «Литовские железные дороги», мы беседовали не с одним работником компании. Из их рассказов сложилось впечатление, что АО «Литовские железные дороги» работает и живет еще во времена советской диктатуры.

darbą, bet man buvo pasakyta, kad šiandien negalėsiu dirbti. Neparodė jokių dokumentų, kuriais būtų pagrįstas mano nušalinimas nuo darbo. Neleido net būti teritorijoje, – pasakojo S. Federavičius. – Pašalino neva todėl, kad nepateikiau sveikatos paso originalo, o tik jo kopiją.”

S. Federavičius sako pasitikrinęs sveikatą šių metų vasario 5 d. ir sveikatos pasą parodęs savo viršininkui. „Originalo neatidaviau, nes nesame supažindinti su tvarka, kad sveikatos pasas būtų paimtas ir saugomas personalo skyriuje. Gavau raštą, kad sveikatos pasą turiu perduoti personalo sektoriaus vadovui privaloma tvarka, tačiau atrašiau raštą, kad tokią tvarką numatančių įstatymų, įsakymų ar kitų galiojančių potvarkių bendrovėje nėra. Puikiai žinau visus galiojančius darbo teisės dokumentus ir niekur apie tai nėra parašyta. Vasario 28 d. gavau raštą su įsakymu, kuriame buvo nurodyta, kad sveikatos pasas turi būti pristatytas personalo sky-

riui. Sveikatos pasą turėjau su savimi, nes dirbau naktinėje pamainoje, ir norėjau jį perduoti vadovams, tačiau tą dieną nesutikau nei vieno iš jų, todėl negalėjau jo perduoti. Sveikatos pasą palikau rakinamoje persirengimo spintelėje, o kitą dieną dirbau ir po darbo išvažiuoju į Baltarusiją, kur studijuoju. Savaitę buvau sesijoje. Grįžęs į darbą sveikatos paso neradau, jis tiesiog dingo iš mano rakinamos spintelės”, – prisiminė S. Federavičius.

Taigi, kovo 8 d. pamainos viršininkas nuo pat ryto S. Federavičių nušalino nuo darbo dėl to, kad šis nepristatė sveikatos paso. „Susidarė įspūdis, jog vadovai jau žinojo, kad sveikatos paso neturiu ir negalėsiu jo pateikti. Nušalinimo dokumentai buvo išspausdinti per kelias minutes”, – pasakojo S. Federavičius. „Poliklinikoje maloniai sutiko padaryti mano sveikatos patikrinimo dokumentų kopiją, ir jau kovo 9 d. man buvo įteiktas sveikatos paso dublikatas. Jame buvo sudėti visi gydy-

