



# PRAGARIŠKOS DARBO SĄLYGOS

IR PAMINTI DARBUOTOJŲ INTERESAI VIENOJE

*Vilius Puskorius*

DIDŽIAUSIU LIETUVOS ĮMONIU

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



LIETUVOS  
GELEŽINKELIŲ  
PROFESINES  
SAJUNGOS  
SOLIDARUMAS"  
PIRMININKAS  
STANISLAVAS  
FEDERAVICIUS.

Palyginus bendrovės panegiriką su darbuotojų pasakojimais, sužinome, 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 patyrė darbuotojai, bendrovėje išdirbę ne vienerius metus, tolimesnę savo karjerą pasirenka kitose, labiau juos vertinančiose įmonėse.

Kalbinome Lietuvos geležinkelį darbuotojus klausdami, kaip iš tikro yra ir kokios darbo sąlygos vyrauja šioje bendrovėje. Iš jų pasakojimų susidarré 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 atlkti į šalia stovintį kibirą, pro pravirias duris arba netgi į polietileninį 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 néra. Darbuotojai, dirbdami pamainoje po 12 valandų, turi valgyti šaltą iš namų atsineštą maistą toje vietoje, kur dirba, t. y. važiuojančiai lokomotyve.

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

Mašinistai negali atsistebeti 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 Celsius. Vėjo ventilatoriai lokomotyvų kabinose vos judina orą. Čia pat kabinoje ant kibiro reikia atlkti

## 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" concurred 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 modern 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 tvalke. Dirbtai tampa sunku, kartais tiesiog nepakeliamā. 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 išlikus bėdai su sveikata, eismo valdymo centro dispečeriai neturi techninių priemonių saugiai sustabdyti lokomotyvą, kurio mašinistą galėjo ištkiti sveikatos negalavimas.

Bendrovė yra ir nauju, 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 palankią pasirašiusiu „uz“ naujos sistemos įdiegimą.

Beje, patyrė darbuotojai yra paskaičiavę, kad nauju kamerų diegimas lokomotyvų kabinose kainuos žymiai daugiau, nei būtų galima įdarbinti po antrą mašinistą. Dviem 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.

Bendrovė 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 negailedamas pinigų vaizdo stebėjimo kameroms, negali nupirkti biotualetų lokomotyvų mašinistams?

Valstybinės darbo inspekcijos darbo inspektorai teigia, kad tokias darbo sąlygas Lietuvos geležinkeliose 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 jmonėms, o ypač bendrovėi Lietuvos geležinkelui, tai nė motais.

## Darbuotojų interesų ginti neleidžiama

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

Veikia ir mažesnės organizacijos: Lietuvos geležinkelijų darbuotojų profesinė sąjunga „Solidarumas“ (pirmininkas Stanislavas 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 geležinkelijų profsąjungų federacija yra galimai „kišeninė“ organizacija, kurios veiklą bendrovė finansuoja pasirašyto 2013–12–19 kolektyvinės sutarties Nr. NL-5 pagrindu. Mažesnės organizacijos nori kovoti ir kovo už darbuotojus, bet, deja, jos nariai yra jvairiai persekiojami, patiria psichologinį smurtą.

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

Skaudžia darbo patirtimi Lietuvos geležinkelioose dalijosi profesinės sąjungos „Solidarumas“ pirmininkas S. Federavičius, kuris šiemet kovo 11 dieną priverstinal buvo nušalintas nuo darbo. „7 val. ryto turėjo prasidėti mano pamaina. Atvažiavau į



## На одном из крупнейших предприятий Литвы — ад- ские условия труда и попранные 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 ката-

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 трубят печать или виртуальное пространство. Сравнив 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 negalėsi dirbti. Neįparedė 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 parodė 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 sektorius vadovui privaloma tvarka, tačiau atrašiau raštą, kad tokią tvarką numatančiu įstatymu, įsakymu ar kitu galiojančiu potvarkiu 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 ji 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 išvažiavau į Baltarusiją, kur studijuoju. Savaitę buvau sesijoje. Grįžę į darbą sveikatos paso neradau, jis tiesiog dinga iš mano rakinamos spintelės“, – prisiminė S. Federavičius.

Taiigi, kovo 8 d. pamainos viršininkas nuo pat ryto S. Federavičiū nušalino nuo darbo dėl to, kad šis nepristatė sveikatos paso. „Susidarė įspūdis, jog vadovai jau žinojo, kad sveikatos paso neturiu ir negalėsi jo pateikti. Nušalinimo dokumentai buvo išspaustinti per kelias minutes“, – pasakojo S. Federavičius. „Poliklinikoje malonialai sutiko padaryti mano sveikatos patikrinimo dokumentų kopiją, ir jau kovo 9 d. man buvo išeiktas sveikatos paso dublikatas. Jame buvo sudėti visi gydy-

Gydytojo (kito specialisto) įrašas



tojų antspaudai su parašais, patvirtinančiais, kad esu sveikas ir galiu dirbti. Sveiktos paso kopiją pateikiau personalo skyriui, tačiau man pasakė, kad negalésiu dirbti, kol nepateiksiu naujo sveikatos paso originalo", – pasakojo profesinės sajungos „Solidarumas“ pirmininkas S. Federavičius.

## Siekia susidoroti su nelojaliais darbuotojais

S. Federavičius prisimena, kad priekabės prasidėjo, kai jis tapo naujos Lietuvos geležinkelijų profesinės sąjungos „Solidarumas“ pirmininku. „Dar 2014 m. rugpjūtį prašiau būti išleidžiamas mo-kytis. Savaitę buvau sesijoje, tada savaitę išėjau kasmetinių atostogų. Tada tris savaiteles buvau pa-šauktas kaip karys į Ruklą, nes esu savanoris. Taigi atostogos man prasitenė ir į darbą išėjau tik spa-lio 18 d. Pirmą dieną darbe tiesioginio viršininko buvau neteisėtai nubaustas. Dėl to vyko teismas, beje, byla laimėjau“, – pasakoja jis.

Pernai spalio 30 d. S. Federavičiaus vadovai surengė operatyvinį patikrinimą „Tardė mane ir kitą kolegą naudodami psichologinį smurtą. Mums pakilo kraujo spaudimas, buvo iškviesta greitoji medicinos pagalba. Mano spaudimas buvo didesnis nei 200 vienetų. Greitosios pagalbos gydytojai liepė kreiptis į teritorinę polikliniką. Po šio įvykio 5 dienas buvau nedarbingas. Po minėto incidento mano kolega buvo netgi išvežtas į Lazdynų ligoninę Vilniuje“, – prisiminė pašnekovas.

# || KAIP IŠDIRBTI 12 VALANDŪ NEVALGIUS? MŪSŲ KOLEKTYVINĖJE DARBO SUTARTYJE PARAŠYTA, KAD JEIGU LAISVO LAIKO DARBO METU NERA, DARBDAVYS VIS TIEK TURI LEISTI DARBUOTOJUI PAVALGYTI.

Apklausa vyko neva dėl S. Federavičiaus ir jo kolegos padarytų pažeidimų. „Esą mes valgėme darbo metu. Nuo darbo pradžios jau buvo praėjusios 5 valandos, buvome alkani. Kaip išdirbtai 12 valandų nevalgius? Darbo kodekse ir mūsų kolektyvinėje darbo sutartyje parašyta, kad jeigu laisvo laiko darbo metu nėra, darbdavys vis tiek turi leisti darbuotojui pavalyti. Jmonės dokumentuose parašyta, kad pietūs galimi laisvu nuo darbo metu. Jei pietauji ne laisvu darbo metu, baudžia, – skundžiasi pašnekovas. – Tuo metu, kai valgėme, atvažlavo tlaukinys ir mes vėliau išėjome įį apžiūrėti. Jokio vagonų apžiūréjimo grafiko nėra nustatyta. Realiai nuo to niekas ne-nukentėjo. Tušti vagonai grižo namo, o po mūsų apžiūros jie dar 4 valandas stovėjo.“ Tokia prazanga „padovanajo“ bendrovės vadovams pulkią priežastį organizuoti apklausą su psichologinio smurto požymiais.

Kai „dingo“ S. Federavičiaus sveikatos pasas, bendrovės vadovai išleido naujus įsakymus, kad tokiais atvejais galima skirti darbuotojui neelinij medicinos patikrinimą. „Kai praradau sveikatos pasą, turėjau vėl pasitikrinti savo sveikatą iš naujo net po gerai suorganizuoto „tardymo“. Beje, tikrindamasis sveikatą „Geležinkelinių poliklinikoje“ pastebėjau spaudimą iš kiekvieno mane tikrinusio gydytojo, bet manęs tai jau nestebino“, – prisiminė S. Federavičius.

Bendrovės Lietuvos geležinkeliai profesinės sąjungos „Solidarumas“ pirmininkas pastebėjo, kad viršininkai neretai kabinėjasi prie šios organizacijos narių, esant net menkiausiai priežasčiai. „Bendrovės darbuotojai, gavę nepagrįstų nuobaudų, pageidauja stoti į mūsų profesinę sąjungą, kad ši juos apgintų. Šiuo metu vyrauja tendencija, kai darbuotojai, neesantys profesinėje sąjungoje, galidaryti įvairius nusilėngimus ir vadovai j tai nekreipia dėmesio, o mūsų profesinės sąjungos narrai yra terorizuojami, – apgailestavo pašnekovas.

– Kai kuriems mūsų nariams yra pasakoma tiesiai šviesiai į akis, kad jei jie liks profesinės sąjungos „Solidarumas“ nariais, darbe ramybės neturės, – pokalbjė teisė S. Federavičius. – Tokiais atvejais darbuotojams yra siūloma stoti į kitą, bendrovės Lietuvos geležinkeliai vadovams lojalią profesinę sąjungą.” ■