AB „Panevėžio keliai“ leidinys

KELIO žmonės

KETVIRTIEJI LEIDIMO METAI 2011 m. gruodis Nr.15 www.paneveziokeliai.lt

PROTINGOS MINTYS

„Prašome nustatyti tvarką, kaip įteikti sekretoriate profsąjungos siunčiamus raštus. Sekretoriatas dirba nuo 8.00 val., o darbuotojai išvežami darban anksčiau. Tad norint įteikti raštą, reikia prašyti išeiginės. Kas nuostolinga ir darbuotojams, ir įmonei“.

Iš profesinės sąjungos prašymo generaliniam direktoriui

Svarbiausias 2012 metų uždavinys – padidinti darbo efektyvumą



AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Gerbiami kolegos,

- Apibendrindami besibaigiantį darbų sezoną turime konstatuoti, kad 2011 metai bendrovei rezultatų prasme buvo labai kuklūs. Rinkos tiek susitraukė, kad pagal statybos-montavimo darbų apimtis nukritome į 2005 metų lygį, kai statybos-montavimo darbų buvo atlikta už 141 milijoną litų. Bendros pardavimo pajamos 2011 metais bus 30 procentų mažesnės nei 2010 metais ir 43 procentais mažesnės nei 2008 metais.

2 p.

Darbo procesas toks pat svarbus kaip neužmiršti kvėpuoti

AB „Panevėžio keliai“ 5-ajam darbų vykdymo padaliniui priklausanti kelininkų brigada, kuriai vadovauja vyresnysis darbų vadovas Virginijus Jakštas, sėkmingai pabuvo pioniere naujausios modernios technologijos įgyvendinimo srityje, klojant kelio dangą specialiu stiklo pluoštu armuotu paviršiumi.

Rita MISIŪNIENĖ

Geram keliui nutiesti ir kokybiškai dangai pakloti būtinos ne tik aukštos kvalifikacijos žinios, įgūdžiai, bet ir darni komanda, nesibaiminanti sunkių darbų krūvių ir didelės atsakomybės.

Prieš keturiolika metų suformuota Virginijaus Jakšto brigada,

13 p.



Diegiant naująją technologiją Virginijaus Jakšto (kairėje) vadovaujama brigada bendradarbiavo su UAB „Dangų emulsija“. Jos direktorius Vytenis Velutis - dešinėje.

Mielieji,

Stovime ant Naujųjų slenksčio.
Kas buvo vakar - jau praėjo,
o rytojus tebus kupinas vilties
ir šviesaus jaudinančio laukimo.
Kantrybės nebaigtiems
darbams užbaigti,
kūrybinio impulso naujiems pradėti,
lengvos laimės rankos,
stiprios sveikatos
ir džiugios šventinės nuotaikos.
Nuoširdžiai sveikinu Jus
šventų Kalėdų ir
Naujųjų metų proga.

AB „Panevėžio keliai“
generalinis direktorius
Virmantas PUIDOKAS

KARŠTOS ŽINIOS

Už naujas technologijas įvertino „Inovacijų prizu“

Rasa ČEPIENĖ

Tarp kelininkų - pirmieji

AB „Panevėžio keliai“ už pastaraisiais metais sukurtas, įdiegtas ir naudojamas šiuolaikiškas kelių statybos technologijas įvertinta inovacijų prizu. Panevėžio bendrovė yra pirmoji šalies kelių statybos kompanija, kuri buvo nominuota už darbą inovacijų stityje.

„Inovacijų prizas“ - nuoseklus visų mūsų bendrovės grandžių, visų padalinių, viso kolektyvo pastangų ir nuoseklaus darbo oficialus pripažinimas bei įvertinimas“, - sakė bendrovės generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Inovacijų prizui buvo pristatyta AB „Panevėžio keliai“ šiais metais pradėta naudoti stiklo pluoštu armuoto kelio paviršiaus apdaro įrengimo technologija, prieš trejus metus įdiegta ir sėkmingai naudojama asfalto klojimo technologija „karštas ant karšto“ metodu, leidžianti viršutinį ir apatinį asfalto sluoksnius kloti vienu metu, naujo tipo atraminių sienučių - gabionų - projektavimas ir panaudojimas kelių statyboje, šlaitų apsodinimo žole užpurškimo būdu panaudojimas kelių statyboje, kelio paviršiaus apdaro bei šlamo dangų sertifikavimas.

Taip pat buvo pristatytos vieno sudėtingiausių inžinerine prasme miestų susisiekimo infrastruktūros projektų - Vilniaus vakarinio aplinkkelio I-ojo etapo statybos darbų projektas, kuriam įgyvendinti buvo panaudotos naujausios Lietuvoje žinomos ir taikomos kelių statybos technologijos: Oslo gatvėje pastatyta trijų lygių sankryža, 150 m ilgio Gudelių tunelio sienų statybai panaudota metalinių spraustasienių elementų technologija. Siekiant išsaugoti esamą gatvę, paviršinio vandens surinkimo sistemos daliai po Oslo gatve buvo įrengtas metro skersmens 140 metrų ilgio mikrotunelis. Tai kol kas ilgiausias mikrotunelis šalyje.

11 p.

KELIO žmonės

Svarbiausias 2012 metų uždavinys – padidinti darbo efektyvumą

«1

Ypač aštri konkurencija kelių sektoriuje sukūrė vadinamosios kainų duobės situaciją, kai rangos darbų konkursai laimimi su mažiausiais rentabilumo rodikliais arba juos įgyvendinant patiriama nuostolių. Ką ši situacija reiškia įmonės darbuotojams? Ji reiškia, kad siekiant išsilaikyti rinkoje būtina nedelsiant mažinti išlaidas ir ieškoti efektyvesnių vidinių resursų panaudojimo būdų.

Mūsų pagrindinis tikslas 2012-aisiais ir tolesniais metais - didinti darbo efektyvumą, kad sumažėtų sąnaudos.

Esame priversti iki dešimties procentų mažinti nuolatinių darbuotojų skaičių. Jeigu mums pavyks padidinti efektyvumą, tai darbo užmokestis nebus mažinamas. Labai gaila, bet esame priversti imtis šių priemonių. Darbuotojus renkamės atsižvelgiant į jų kvalifikaciją bei į vykdomų darbų geografiją. Kaip papildoma priemonė yra stabdomas programų, kurios nėra gyvybiškai būtinos įmonės pagrindinei veiklai, finansavimas. Tarp jų: socialinės paramos programų, kalėdinių programų, išskyrus šventę vaikams, vykdymas.

Lietuvai įstojus į Europos šalių bendriją atsivėrė sienos ir rinkos. Mes negalime nematyti, kuria kryptimi juda rinkos. Jos reikalauja kitokio požiūrio į darbo laiko panaudojimą, naujų darbo organizavimo formos paiešką, kai įprastos formos jau nebeduoda rezultato.

Darbas tampa efektyvesnis, kai jį organizuojant racionaliai išnaudojama darbo diena, ypač tiltų, kelių remonto ir rekonstrukcijos objektuose. Neturime teisės ženklais apriboti eismo, o šeštadieniais ir sekmadieniais nedirbti. Darbas turi būti organizuojamas septynias dienas per savaitę, išskyrus didžiąsias šventes, neapsiribojant standartine darbo dienos trukme. Visuomenė nesupranta, kodėl reikia apriboti eismą ir dirbti tik darbo dienomis.

Šiais metais naują darbų organizavimo formą pritaikėme Kairių aplinkkelio statybos projekte, kituose objektuose, ir toks požiūris turi tapti norma. Kitaip efektyvumo nepadidinsime. Už būsimus projektus algos niekas nemoka, tik už įgyvendintus.

Egzistuoja šimtai priemonių darbo laiką išnaudoti racionaliai. Efektyvumas priklauso ne tik nuo darbų vadovų, kurie dėl darbo pobūdžio ne visada gali būti darbų vykdymo vietoje, bet ir nuo kiekvieno objekte dirbančio žmogaus. Įvedėme aukštesnės kategorijos darbininko, kitaip brigadininko, pareigybę. Brigadininkas - labai svarbus žmogus



Tilto per Nevėžio upę valstybinės reikšmės magistralinio kelio A9 Panevėžys-Šiauliai 8,05 kilometre remontas.

objekte, geriausias iš darbininkų, labiausiai kvalifikuotas. Jo pareiga yra rūpintis, kad pauzės tarp medžiagų teikimo būtų užpildytos kitais darbais. Neatvežė vamzdžių - einam tvarkyti šlaitų. Taip didinamas darbo efektyvumas, tokią kompaniją matau ateityje. Per tris mėnesius visų pokyčių neįgyvendinsime, tačiau ta kryptimi būtina judėti jau šiandien.

2012 metais Panevėžyje darbo turėsime mažai, o vežioti žmones į tolimus objektus arba juos apgyvendinti darbų vykdymo vietose yra labai brangu. Neišvengiamai šioje srityje bus daromos tam tikros korekcijos, kad labiausiai nutolusiuose objektuose dirbtų žmonės, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra arčiau objektų.

2012 metais vykdysime Vilniaus miesto pietinio išorinio aplinkkelio pirmojo etapo pirmosios, antrosios ir trečiosios dalies statybos darbus, šalies sostinėje tęsime Gariūnų tilto rekonstrukciją, vykdysime Gariūnų gatvės rekonstrukcijos darbus.

Šiaulių regione bus tęsiama Kairių aplinkkelio statyba. Utenos regione toliau vykdysime Utenos regiono kompostavimo aikštelių įrengimo bei Anykščių ir Molėtų rajonų senų šiukšlynų uždarymo darbus, o valstybinės reikšmės krašto kelyje Kupiškis-Utena rekonstruosime ruožą nuo 35,60 iki 47,05 kilometro bei atnaujinsime tiltą per Šventąją 35,8 kilometre, taip pat šiame kelyje įrengsime pėsčiųjų ir dviračių takus.

Turėsime darbo ir kaimyninėje Latvijoje. AB „Panevėžio keliai“ jau vykdo kelio Ryga-Jelgava-Lietuvos siena (Meitene) dešiniosios kelio pusės dangos rekonstrukciją dešimties kilometrų ruože, pasirašyta sutartis dėl žvyrkelio Skrudalena-Kaplava-Kraslava ruožo nuo 16,000 iki 19,070 kilometro rekonstrukcijos paklojant asfalto dangą.

Geležinkelių statybos ir rekonstrukcijos srityje baigiami projekto „Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas-Rokai-Jiesia ir Kauno-Kybartų linijos kelio įrenginių modernizavimas (I etapas)“ rangos darbai. Pagal sutartį geležinkelio atšakoje iš Kauno į Kybartus jau paleistas eismas nauju dvikeliu geležinkelio tiltu, rekonstruotos dvi geležinkelio stotys.

Gruodžio mėnesį pasirašyta sutartis dėl projekto „IX B koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statyba“. Mūsų bendrovė vykdys dalį šio geležinkelių infrastruktūros projekto darbų. Geležinkelių rinka turi tendenciją plėstis, todėl tikimasi ir daugiau sėkmingų konkursų bei sutarčių. Daugelis numatomų darbų bus vykdomi ne Panevėžyje.

Kelių sektoriaus finansavimas, drastiškai sumažėjęs po 2008 prasidėjusios ekonominės krizės, iš esmės išliko ekonominio sąstingio lygyje. Didžioji Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų dalis yra skiriama kelių priežiūrai. Rangovams - privačioms kelių statybos kompanijoms - darbų apimtys mažėja, įmonių problemos gilėja, nes finansavimas iš valstybės biudžeto labai kuklus, ir dar planuojama jį mažinti, o ES parama, numatyta keliams 2007-2013 metais, baigiama išnaudoti.

Apie galimybę ES lėšas perskirstyti tarp ministerijų ir susisiekimui paskirti kitose srityse nepanaudotą paramą kol kas tik diskutuojama. Konkrečių sprendimų nėra, o jeigu jie ir būtų, tai papildomai gautų lėšų įsisavinimas būtų komplikuotas, nes papildomiems projektams kelių sektoriuje nėra pasirengta. Šių procesų bendrovė pakeisti negali. Apibendrinant galima pasakyti, kad rinkos traukiasi ir darbo mažėja. Sudėtinga situacija ir naujai planuojamų vykdyti viešosios bei privačios partnerystės projektų srityje. Mes sąmoningai pasitraukėme iš derybų dėl pirmojo šalies kelių sektoriuje organizuojamo koncesijos projekto, susijusio su Palangos aplinkkelio statyba ir eksploatacija. Pasitraukėme, nes 30 milijonų litų vertės projektas, jį įgyvendinant pasiūlytu būdu, įvertinus 25 metų projekto vykdymo trukmę ir visas galimas rizikas, pabrangsta iki 140 milijonų litų.

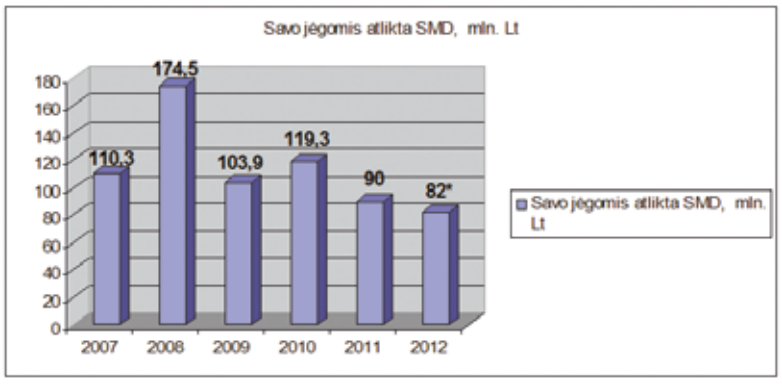
Statybos darbų apimtys šiame projekte sudaro tik 30 milijonų litų, o finansinį projekto aprūpinimą įvertinome taip, kaip supratome. Kitų derybų dalyvių siūlomos kainos labai panašios. Nė viena finansinė institucija nesiėmė šio projekto finansavimo, nesiimame ir mes, kelininkai. Pasitraukėme iš derybų apgalvotai, nes įvertinus konstruojamą projekto mechanizmą nematome jo ateities. Kompanijai tokios rizikos būtų per didelės. Negalime rizikuoti bendrovės ateitimi, sutarties įvykdymo garantui įkeisdami visą savo turtą dvidešimt penkeriems metams. Mes galime pasiūlyti efektyvių inžinerinių sprendimų, tokia yra kelių sektoriaus įmonių veiklos esmė, tačiau nesame finansinė institucija, kuri prisimtų projekto finansavimo rizikas.

Pirmasis viešos ir privačios partnerystės projektas parodė, kad Lietuvos kapitalo įmonės negali konkuruoti su pasaulinio masto kompanijomis, kurios valdo didelius finansinius resursus. Lietuvoje veikiantys bankai taip pat nėra pasirengę dalyvauti tokiuose projektuose, nes bankų, kaip galimų ilgalaikių projektų finansuotojų, pasiūlymai ir norai prasilenkia su realybe. Kelio rekonstrukcijos ir priežiūros 25 metus modelis pabrangina projektą 3-4 kartus, o mūsų valstybė nėra pasirengusi prisimti tokių įsipareigojimų.

Atsisveikindamas su tokiais sunkiais ir nepalankiais kelininkams metais, siūlau keisti strereotipinį požiūrį, paieškoti savyje neišnaudotų resursų ir idėjų, nusiteikti itin rimtam darbui bei permainoms 2012 metais.

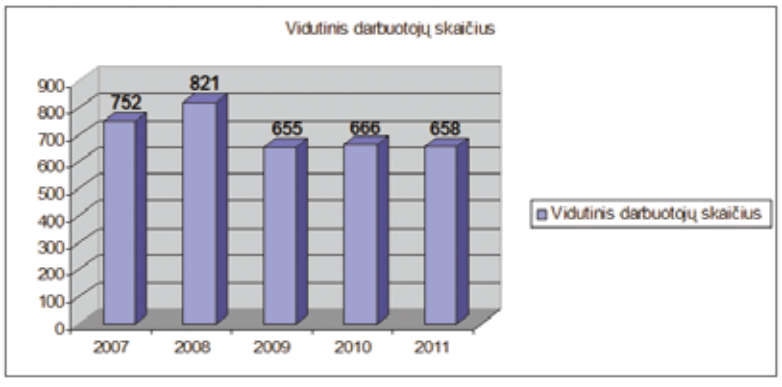
Gerbiami darbuotojai, administracija, akcininkai, stebėtojų tarybos ir valdybos nariai, noriu padėkoti už bendrą darbą ir pasveikinti Jus su artėjančiomis gražiausiomis metų šventėmis. Šilumos ir ramybės Jūsų šeimoms, sveikatos Jums ir Jūsų artimiesiems, jėgų pasitikti naujus iššūkius ir išspręsti mūsų bendras problemas.

AB „Panevėžio keliai“ savo jėgomis atliktų statybos-montavimo darbų (SMD) apimtys:

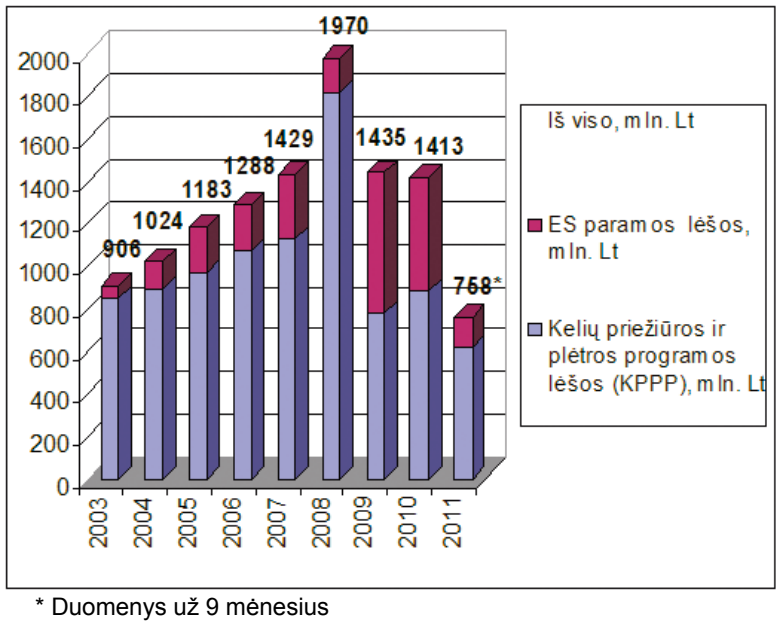


* Prognozė

AB „Panevėžio keliai“ vidutinis darbuotojų skaičius:



Kelių sektoriaus finansavimo dinamika:



* Duomenys už 9 mėnesius



Baigiamas statyti Lentvario gatvės viadukas per Kirtimų gatvę. Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio I-asis etapas.

Kolektyvinė sutartis turi atspindėti visų darbuotojų ir kompanijos lūkesčius

AB „Panevėžio keliai“ administracija, 2011 balandžio 30 d. bendrovėje įsikūrus profesinei sąjungai, sudarė trijų asmenų darbo grupę deryboms dėl įmonės kolektyvinės sutarties redakcijos parengimo bei einamiesiems klausimams spręsti.

AB „Panevėžio keliai“ administracijai šiame darbe atstovauja darbuotojų saugos ir sveikatos tarnybos (DSS) vadovas Kęstutis Simonavičius (grupės pirmininkas), juridinės tarnybos vadovė Vaida Jėčienė, personalo vadybininkė Jurgita Mantuškienė.

Profesinei sąjungai derybose atstovauja jos pirmininkas Romualdas Majaras, pirmininko pavaduotojas Jonas Lukšas ir profesinės sąjungos narys Alvydas Šarkanas.

Nuo gegužės mėnesio, kai profesinės sąjungos atstovai kreipėsi su siūlymu sudaryti bendrovėje kolektyvinę sutartį, o liepos 25 d. profesinė sąjunga pateikė kolektyvinės sutarties pirminį projektą, įvyko septyni derybinės grupės posėdžiai, kuriuose buvo aptariami ir einamieji klausimai. Pateikiame atsakymus ir nuomones, susijusias su aktualiausių klausimų aptarimu ir sprendimu. Profesinės sąjungos - komunizmo mokykla. Su tokiais šūkiais iki atkuriant Lietuvos Nepriklausomybę augo ir dirbo daugelis bendrovės darbuotojų.

Esate profesinės sąjungos vadovas. Kaip įsivaizduotate socialinę partnerystę įmonėje, kai verslas jau du dešimtmečius dirba rinkos sąlygomis?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Labai sureikšmintos tos pareigas. Idėja, liaudiškai sakant, buvo tokia. Aš „Ekrane“ buvau dešimt metų, tai pasiūlė. Visi žinojo, kad tokį darbą dirbau, kai įsidarbinau čia. Pas Liucę Mikulėnienę buvau. (AB „Ekranas“ laisvosios profesinės sąjungos vadovė Liucija Mikulėnienė, red. pastaba)

Kaip įsikūrė profesinė sąjunga? Jau ir prieš metus žmonės norėjo. Suprantat, sugalvojo, pasikvietė ir viskas. Įvyko susirinkimas. Ką aš galiu pasakyti. Aš pats nenorėjau būti pirmininku, jau ragavęs tos duonos.

„Ekrane“ labai padėjo profesinės sąjungos. Bankroto atveju. Aš bankroto procedūroj dalyvavau. Iš garantinio fondo greičiau gavom pinigų.

Yra tokia sąvoka „socialinis partneris“. Bendravimą įsivaizduoju normalų, objektyvų. Nėra pas mus jokių nesutarimų, mes kol kas susitariam gražiuoju su valdžia.

Kas, Jūsų nuomone, bendrovės darbuotojams dabar yra aktualiausia? Kokie jų lūkesčiai, kaip jie išdėstyti kolektyvinės sutarties projekte, kuris dabar yra svarstomas? Gal galėtumėte apibūdinti, kas yra Jūsų vadovaujama profesinė sąjunga, kokie jos tikslai bendrovės mastu?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Profsąjunga yra Darbo kodeksas. Anksčiau viskas buvo gerai, bet ne paskutiniais metais. Po šiai dienai žmonės nežino įkainių. Į darbo grafiką įeina ir pasiruošimas darbui, ir tas, ir tas įeina pagal Darbo kodeksą.

Aukščiau bambos nešoksim. Kaip čia pasakius lietuviškai? Atsibodo būt durnių vietoje. Lauko žmonės neišprusę, nieko nežino? Dabar yra internetas, kompiuteriai. Visi pakeitimai, viskas yr. Dabar gruodžio 10 d. streikas dėl darbo sąlygų, minimalaus atlyginimo. Aš tai nežinau, bet ten ant visos Lietuvos. Žinot, kad pas mus kenksmingos sąlygos, volai vistiek yra, o jie traktuoja, kad nėra, vis viena turi gerint salygas.



V.Jėčienė: „Lengvatas darbuotojams, kurias siūlo profesinė sąjunga, bendrovė suteikia jau ne vienerius metus, savo iniciatyva, nesant jokių papildomų susitarimų.“

Aktualiausia yra žinoti įkainius, savo tarifinius, nes nieks nežino, kaip dvigubai moka už šeštadienius. Suminės valandos: grafikai yra sudaromi taip, kad kitiems žmonėms susidaro po 9 dienas iš eilės dirbti. Turi būti pagal sumines valandas ne daugiau 48 valandų ir 11 valandų pertrauka poilsiui. O Šiauliuose kokios sąlygos gyvenimo buvo? Gyveno žmonės garaže. Ir jūs kaip korespondentė padauginot, kad kondicionieriai yra, kad duodami tepalai nuo saulės. Po vieną ant 25, atsiprašant.

Mūsų tikslas - kolektyvinė sutartis. Ne mano čia, visų žmonių, profsąjungos narių. Visiems bus taikoma, ir administracijai.

Virš šimto narių turim. Dabar Rokiškio prisijunė prie mūsų apie 20 žmonių. Su Vilnium, konfederacija ryšius palaikom, su A.Černiausku (Lietuvos profesinių sąjungų konfederacijos vadovas, red. pastaba), su juriste. Yra profsąjungų juristė - taip, konfederacijoje, jinai Seime sėdi.

Kokias papildomas socialines garantijas, kurių nenumato įstatymai, įmonė jau suteikia bendrovės darbuotojams ir be kolektyvinės sutarties?



R.Majaras: „Ekrane“ labai padėjo profesinės sąjungos. Bankroto atveju. Aš bankroto procedūroj dalyvavau.“

Atsako juridinio skyriaus vadovė Vaida Jėčienė:

- Tiek, kiek esu susipažinusi su kitos derybinės šalies pateiktu kolektyvinės sutarties projektu, didžiąją dalį papildomų garantijų, lengvatų darbuotojams, kurias siūlo profesinė sąjunga, bendrovė suteikia jau ne vienerius metus, savo iniciatyva, nesant jokių papildomų susitarimų.

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Nesidomėjau, bet jokių papildomų socialinių garantijų įmonė darbuotojams neteikia, ne. Jeigu Košečkinui sudegė ūkinis pastatas, prašiau pagalbos. Juk nebūtinai pinigais. Niekuo nepadėjo. Mes prašėm parašyti prašymą, svarstysim.

Kas yra kolektyvinė sutartis, kokios jos taikymo ribos?

Atsako juridinio skyriaus vadovė Vaida Jėčienė:

- Pagal LR darbo kodekso 59 straipsnį, įmonės kolektyvinė sutartis yra rašytinis susitarimas tarp darbdavio ir įmonės darbuotojų kolektyvo dėl darbo, darbo apmokėjimo ir kitų socialinių bei ekonominių sąlygų. Įmonės kolektyvinėje sutartyje šalys nustato darbo, profesines, socialines ir ekonomines sąlygas bei garantijas, kurios nėra reglamentuotos įstatymų, kitų norminių teisės aktų arba kurios jiems neprieštarauja ir neblogina darbuotojų padėties.

Pažymėtina, kad įmonėje sudaryta kolektyvinė sutartis būtų taikoma visiems tos įmonės darbuotojams, net jeigu ne visi jai pritaria.

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Visiems bus taikoma, ir administracijai.

Ar teiravotės administracijos darbuotojų, ar jiems reikalinga Jūsų siūloma kolektyvinė sutartis?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Čia, kaip sakant, administracija iki penkių, o mes, kaip sakant.

Ar profesinės sąjungos vadovas neprieštaraus, jeigu pakalbinsime ir kitus šiame objekte (žiedinė sankryža Alanto ir Tilvyčio gatvių sankirtoje) dirbančius žmones?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Čia rokiškėnai, ne mūsiškiai.

Ar profesinė sąjunga, vadovaujantis LR Profesinių sąjungų įstatymo 25 str. bei LR Darbo kodekso nuostatomis, yra pasirengusi prisiimti visišką atsakomybę už savo galimus veiksmus, dėl kurių gali būti padaryta žala bendrovei, kitiems fiziniams ir juridiniams asmenims, atlyginti padarytą žalą iš savo turto nustatyta tvarka?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Streiko nebuvo. Tenai streikuoja, Vilniuje, konfederacija. Nėra tokių protesto akcijų, mes kol kas susitariam gražiuoju su valdžia. Nėra tokių. Kur parašyta? Įstatuose, kiekvienuose įstatuose parašyta.

Ne kartą buvote kalbintas pasidalyti mintimis apie profesinės sąjungos veiklą, tikslus, jūsų įsivaizduojamą vietą bendrovės kolektyve, tačiau atsisakėte. Kodėl vengiate viešumo?

Atsako profesinės sąjungos pirmininkas Romualdas Majaras:

- Mes kreipėmės į Registrų tarnybą, nelegaliai sąrašai yra išviešinti, nelegaliai pagal įstatymą. Profsąjungos nariai yra neviešinami, yra slapta, bauda internete, mes skaitėm. Negalima viešinti be žmogaus sutikino. Čia ne slaptumas, čia kiekvieno žmogaus asmeninis reikalas. Jūs pirma pasakykit, kad ką nors padarė, tada klauskite, kas žalą atlygins.Yra normalių žmonių, galima susišnekėti. Labai maloniai. Valdžia pati privertė žmones.

Atsako juridinio skyriaus vadovė



K.Simonavičius: „Susidarė įspūdis, kad derybinės grupės nariai, atstovaujantys profesinei sąjungai, patys nėra skaitę jų pateiktos kolektyvinės sutarties projekto.“

Vaida Jėčienė:

- Bendrovės profesinė sąjunga iki šiol laikosi neatskleisto atstovavimo pozicijos, t.y. bendrovei žinoma tik tiek, kad profesinę sąjungą sudaro iki 10 proc. visų bendrovės darbuotojų. Dauguma profesinės sąjungos narių - mechanizatoriai, vairuotojai ir kelio darbininkai.

Lygiagrečiai profesinė sąjunga yra deklaravusi, kad ji atstovauja visiems bendrovės darbuotojams. Man, kaip derybinės grupės narei, kol kas nėra aišku, ar iš tiesų visų įmonės darbuotojų lūkesčiai yra atspindėti šiuo metu vykstančiose derybose dėl kolektyvinės sutarties, ar visi bendrovės darbuotojai būtent šiai profesinei sąjungai deleguos atstovavimą jų interesams.

Kaip suderinate savo tiesioginį darbą darbų vykdymo padalinyje su profesinės sąjungos vadovo veikla? Ar visuomeninės pareigos netrukdo tiesioginiam darbui? Ar už profesinės sąjungos veiklai skirtas darbo valandas bendrovė Jums apmoka?

- Kaip suderinu? O jeigu man per mažai veiklos? Aplamai mažai. Dirbu po darbo neskaitant, kai vyksta posėdžiai administracijoje. Taip, yra mokama, pagal įstatymą man priklauso.

Jau pusmetį vadovaujate darbo grupei, kuri veda derybas su profesinės sąjungos atstovais kolektyvinės sutarties ir einamaisiais klausimais. Ar sklandžiai vyksta derybos su profesine sąjunga, ar buvo nesusipratimų?

Atsako DSS tarnybos vadovas Kęstutis Simonavičius:

- Sumaišties derybose įneša tai, kad profesinės sąjungos atstovai, pateikę kolektyvinės sutarties projektą, patys jo nėra gerai įsiskaitę ir įsigilinę. Pasiteiravus platesnio komentaro ar argumento vienu ar kitu klausimu, profesinės sąjungos atstovai tai daryti atsisako, motyvuodami, kad nelabai supranta apie ką kalbama, nes patį kolektyvinės sutarties projektą ruošė kažkokia juristė.

Arba profesinė sąjunga prašė pateikti higieninius pasus, kenksmingų ir normalių darbo sąlygų sąrašus, kurių įmonėje būti negali, nes įmonė vadovaujasi dabar galiojančiais norminiais dokumentais, o minėtų dokumentų egzistavimą reglamentavę teisės aktai nustojo galioti dar 2003 metais.

Profesinės sąjungos nariai įmonėje nėra naujokai, supranta jos veiklos specifiką ir puikiai žino, kad AB „Panevėžio keliai“ - ne saldainių fabrikas, kur vieno mygtuko paspaudimu 8.00 val. paleidžiamas konvejeris, o kito mygtuko paspaudimu 17.00 val. konvejeris stabdomas.

Būtų malonu, kad nebūtų keliamos įvairios nereikšmingos pretenzijos ir smulkūs nesusipratimai, kurių pasitaiko dideliame kolektyve, dirbančiame labai plačiai geografine prasme. Nesusipratimų būna ir bus, o profesinės sąjungos nariai, mano nuomone, patys turėtų tapti pavyzdžiu, kaip reikia drausmingai, profesionaliai ir sumaniai tvarkytis su pavestomis darbo užduotimis.

Ar profesinės sąjungos atstovai derybų metu pateikė kokių nors vertingų pasiūlymų ar pastebėjimų?

- Profesinės sąjungos iniciatyva įvertinus bendrovėje veikiančią sveikatos patikrinimų praktiką matyti, kad patikrinimų laikas ir būdas buvo labai liberalus.

Bendrovė, atsižvelgusi į profesinės sąjungos nuomonę, rengia tvarką, pagal kurią nuo 2012 metų sveikatos patikrinimai bus organizuojami bendrovės patalpose, sveikatos patikrinimui bus sugaištama mažiau laiko (nuo 0,5 iki 4 val.), už sveikatos patikrinimui sugaištą laiką darbuotojams bus mokamas vidutinis darbo užmokestis, kaip tai numato LR įstatymai.

Anksčiau sveikatai pasitikrinti darbuotojui buvo skiriama visa darbo diena ir už ją buvo mokamas pareiginis atlyginimas. Profesinė sąjungos kėlė klausimą dėl vasaros sezonui tinkamos aprangos mechanizatoriams.

- Bendrovė aprūpina darbuotojus sertifikuotomis asmeninėmis apsaugos primonėmis (AAP), kurios atitinka saugumo reikalavimus. Vasarą neišdavinėjam žiemai skirtų AAP. O darbuotojai, gavę ir pasirašę, kad gavo AAP, privalės juos dėvėti ne dėl patogumo ar nepatogumo, o dėl jų pačių saugumo. Liūdna, kad profesinės sąjungos vadovai ne tik toleruoja darbuotojai mėginimus dirbti nesaugiai, bet dar ir skatina juos taip daryti.

KELIO žmonės

Darbuotojų mintys apie darbą,

Profesinė sąjunga yra inicijavusi derybas dėl kolektyvinės sutarties. Ar esate supažindintas su pagrindinėmis jos nuostatomis?

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Girdėjau, kad tokia profsąjunga susikūrė, bet niekas mums nedavė nieko nei paskaityt, nei pasirašyt.

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Aš tai, pavyzdžiui, nieko iš jų nemačiau. Ateina pavasaris, praneša, kad yra darbo, ateinu, sudaro sutartį ir dirbu iki sezono pabaigos. Gal nuolatiniams ir gerai būtų ta kolektyvinė sutartis, o mes tai išeinam. Ir nežinia, ar priims, ar nepriims.

Marius Kučys, frezos mašinistas, dirba 6 metus:

- Net nežinau ką pasakyti, dar sutarties nemačiau, girdėt tai girdėjau, bet nemačiau.

Donatas Mečionis, skaldymo agregato operatorius, dirba nuo 1996 metų:

- Buvo čia atvažiavę, kažką šnekėjo. Žinom, kad nieko nežinom. Atvažiavo, per dešimt minučių susakė viską ir išvažiavo.

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15-kti metai įmonėje:

- Žinom, žinom, pas mus pirmininkas dirba. Ne, ne, projekto nematėm, ne.

Bronius Žukauskas, suvirintojas-šaltkalvis, dirba 17 metų:

- Buvo susirinkimas. Susipažinom su visais klausimais. Kolektyvinės sutarties nematėm, nežinau.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, dirba 8 metus:

- Girdėjom, kad yra kažkokia kolektyvinė sutartis, bet aš tai, pavyzdžiui, nieko nemačiau. Aplinkkelyje anksčiau dirbom, patys darbininkai pasakojo, man atrodo, kad kažkokius popierius buvo atnešę pasiskaityti apie profsąjungas.

Arsenas Kizogianas, vyresnysis darbų vadovas, dirba nuo 2009 metų:

- Net ir komentuoti nieko negalėčiau, nes nieko nežinau, kokie klausimai iškelti. Kažkada kažką girdėjau, kad yra tokia kolektyvinė sutartis, yra darbdavio įsipareigojimai, darbuotojų įsipareigojimai, tik tiek. Nežinom nei kas, nei kaip. Pas mus visi žmonės laikinai priimti, o ne pastoviam darbui.

Algimantas Jackūnas, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, prieš tai 15 metų dirbo Ukmergėje.

- Niekur nieko neaiškino. Nelabai kas į mus kreipia dėmesį.

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:



Bronius Žukauskas (kairėje) ir Sigitas Remeika Panevėžio gamybinėje bazėje.



Iš kairės: Vilius Medalinskas, Adolfas Baltrėnas ir Darius Jarašiūnas žiedinės sankryžos statybos objekte Alanto-Tilvyčio gatvių sankirtoje Panevėžyje.

- Girdėjome, kad veikia. Dar tik ateina viskas iš Panevėžio. Pas mus viskas pavėluotai ateina.

Būrys Rokiškio filialo darbuotojų:

- Nesame girdėję.

Kolektyvinė sutartis taikoma visiems bendrovės darbuotojams, nepriklausomai nuo jų narystės profesinėje sąjungoje. Ar Jums reikalinga kolektyvinė sutartis? Ar norite, kad dėl Jūsų darbo sąlygų ir darbo užmokesčio su darbdaviu derėtųsi profesinė sąjunga?

Sigitas Remeika, šaltkalvis, dirba įmonėje 31 metus:

- Klausimas, kaip skambės ta sutartis, nes gali būti nenaudinga. Jeigu nepablogins mūsų padėties ta kolektyvinė, tai gerai. Tiek metų esu išdirbęs. Šiaip tik papildomos problemos ta profsąjunga. Jauniems gal ir reikia, o aš džiaugiuosi, kad dirbu. Atlyginimas mokamas laiku, atostoginiai - kaip dera, ko čia dar ieškot. Naktimis dirbti nereikia.

Valdas Kavaliauskas, elektrikas, dirba įmonėje nuo 2010 metų:

- Be abejo, reikalinga, bet norėtųsi projektus pamatyti kolektyvinės sutarties, jeigu tokie yra.

Saulius Juodviršis, vairuotojas, dirba

- Aišku, norėtume, kad būtų kolektyvinė sutartis.

Jekaterina Švelnė, laborantė, dirba nuo 2000-ųjų metų:

- Gerai būtų pamatyti tą kolektyvinę sutartį. Manau, kad apie parengtus dokumentus ir jų turinį turi būti informuoti visi darbuotojai, kad ir elektroniniu paštu. Profesinė sąjunga gali derėtis dėl kažkokių bendrų klausimų (viršvalandžiai, darbo sąlygos ir t.t.), jei turi pasitikėjimą viso kolektyvo.



Arsenas Kizogianas Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statybvietėje.



Vytautas Kulieša, Rokiškio filialas.

Povilas Matiliūnas, vairuotojas, dirba įmonėje 5 metus:

- Nežinau, nėra su kuo palyginti. Nieko nepasakysiu.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba įmonėje 7 metus:

- Geriau profesinė sąjunga kad susitartų. Be profesinės sąjungos tokia nežinomybė, kas bus. Mes pusę metų tik dirbam, neaiškumų daug. Svarbu, kad darbų būtų.

Marius Čirvinskas, elektrikas, dirba pirmus metus:

- Mano manymu, galimybės būtų lygios, tai reikalinga.

Giedrius Šedys, Rokiškio filialo kelio darbininkas *(dirba objekte žiedinės sankryžos statyba Alanto-Tilvyčio gatvių sankirtoje):*

- Iš vietinių ir girdėjom. Kažin kaip darbininkui būtų geriau?

Rita Kiršienė, laboratorijos vedėja, dirba nuo 1997 metų:

- Daugeliu atvejų ne, bet atskirais atvejais kompetentingų profesinių sąjungų įsikišimas gali būti naudingas.

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Kada du pešasi, visada atsiranda trečias, o trečias dažnai būna nereikalingas.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, dirba 8 metus:

- Gal ir geriau, kai atstovauja?

Stanislovas Einikis, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, jonavietis:

- Niekur nieko neaiškino jie. Mano sezonas visą laiką pirmas. Džiaugiesi, kad darbą gauni, ir džiaugiesi, kad sumoka.

Rolandas Klinkevičius, vairuotojas, dirba trečią sezoną, prieš tai dirbo Ukmergėje:

- Jeigu mes būtume nuolatiniai darbuotojai, gal kažkokia nauda iš profsąjungos ir būtų, o mes sezoniniai, tai abejojam. Neaišku, kokią čia naudą duos ta profesinė sąjunga, ar nenaudą.

Ričardas Sakalauskas, darbų vadovas, įmonėje dirba trečius metus:

- Žiūrint, ką ta sąjunga iškovos mums.

Rokiškio filialo darbuotojai:

- Ką jinai duoda?

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:

- Turėtų geriau būti vis tiek, nes Panevėžyje vienaip, pas mus kitaip, o turėtų būti visiems vienodai. Daug visokių skirtumų. Darbo užmokestis skiriasi.

Ar kada nors dalyvavote profesinės sąjungos veikloje? Jeigu taip, tai prisiminkite, kokią veiklą vykdė profesinė sąjunga?

Arsenas Kizogianas, vyresnysis darbų vadovas, dirba nuo 2009 metų:

- Dar kai buvau visiškai jaunas, priklausiau. Tais laikais visiškai nieko neveikdavo. Buvau tik įmokų mokėtojas.

Stanislovas Einikis, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, jonavietis:

- Viskas tas pats su ta profsąjunga - tie patys žmonės, tiek patys įsitikinimai, niekas nepasikeitė palyginti su sovietmečiu. Kokia buvo tarybinė profsąjunga, tokia ir liko.

Valdas Kavaliauskas, elektrikas, dirba įmonėje nuo 2010 metų:

- Ankstesnėje darbovietėje veikė profesinė sąjunga, buvo sudaryta kolektyvinė sutartis. Sutartyje buvo apibrėžti tiek darbdavio, tiek darbuotojo įsipareigojimai. Pavyzdžiui, kolektyvinėje sutartyje buvo numatyta, kad vasarą atostogų galima gauti dvi savaites, o kitos atostogos - kitu metų laiku. Ten buvo numatyta ir tai, kad reikia atsiskaityti už mokslus. Jeigu neišdirbai įmonėje metų, turi susimokėti įmonei už tavo mokymą.

Rolandas Klinkevičius, vairuotojas, dirba trečią sezoną, prieš tai dirbo Ukmergėje:

- Nario mokestį surenka ir viskas. Priklausiau profesinei sąjungai, kai dirbau urėdijoje Ukmergėje. Kol vaikas buvo iki 6 metų, dovanėlę gaudavo, štai ir visa veikla. Kas dirbo centre, išvažiuodavo į ekskursijas, o mes atviruką per Kalėdas gaudavome.

Juozas Stasiūnas, dirba įmonėje nuo 1987 metų:

- Prie komunistų tai buvo profsąjungos: nieko neveikdavo, pinigus atskaičiuodavo, ir viskas. Kaip dabar dirbam, taip ir anksčiau dirbdavome. Buvo ir viršvalandžiai, ir išeiginėm dirbdavom. Mokėdavo ir premijas. Jeigu plano neįvykdai, ir negauni premijos. Nieko ir profsąjunga negalėdavo padaryti. Jeigu nedirbi, tai iš ko mokės tuos pinigus.

Gal Jūs norėtumėte vadovauti profesinei sąjungai?

Arsenas Kizogianas, vyresnysis darbų vadovas, dirba nuo 2009 metų:

- Reikia būti kompetentingam šioje srityje. Kad vadovautum profesinei sąjungai, noro neužtenka. Nemanau, kad mano kompetencijos pakaktų.



Diskusija Rokiškyje. Stovi, iš kairės: Almantas Matulis, Algis Čypas, Igoris Gabrėnas, Vytautas Šimėnas, sėdi Rimantas Karolis. Dešinėje stalo pusėje iš kairės: Žybertas Deksnys; Laimutis Bulovas; Antanas Plikelis, Raimondas Gliaudelis.

pinigus ir profesines sąjungas

Profesinė sąjunga nori, kad jos veiklai vykdyti bendrovė nemokamai suteiktų patalpas, baldus, telefoną, apmokėtų už šildymą ir elektros energiją, aprūpintų raštinės prekėmis, suteiktų automobilį, techniškai jį prižiūrėtų ir dar duotų kuro. Šios išlaidos iš esmės būtų daromos visų darbuotojų sąskaita. Ar sutinkate atsisakyti dalies darbo užmokesčio, kad užtikrintumėte profesinės sąjungos gerbūvį?



Iš kairės: Dainius Juozaitis ir Domininkas Matiliūnas Kairių aplinkkelyje.



Iš kairės: Julius Kutka ir Rimas Sangavičius Gariūnų tilto rekonstrukcijos darbų vykdymo vietoje Vilniuje.

Saulius Juodviršis, vairuotojas, dirba vienuoliktus metus:

- Bet pas mus to nėra reikalavimo, kad mobiliakus duotų. Neskaičiau, aš netikiu jumis, kad taip yra.

Valdas Elijošaitis, mechanizatorius, dirba nuo 1998 metų:

- Kad automobilį, kurą, tikrai tokių dalykų nėra. Aš skaičiau, tikrai tokių reikalavimų nebuvo. Negi dabar pakeitė? Atsisakyt dalies atlyginimo! Tai tada gal visą atiduoti, už dyką dirbti. Reikia pasižiūrėti.

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Na tai va, iš ko jie mokės. Kas jiems mokės? Mes mokėsim? Tai kad ir taip jau viskas eina žemyn, atlyginimai žemyn, valandas dirbam didžiausias, o visko mažiausiai gaunam. Dar kam nors mokėti kaip ir nebenorėčiau.

Domininkas Matiliūnas, vyresnysis darbų vadovas, dirba įmonėje nuo 1979 metų:

- Tai kad Romas (profesinės sąjungos pirmininkas-autorės pastaba) teisių neturi.

Jekaterina Švelnė, laborantė, dirba nuo 2000-ųjų:

- Na, jei negaila....

Rimas Sangavičius, suvirintojas, dirba 8 metus:

- Žiūrint, kokia ten suma. Nežinau, po kiek jie ten renka, tos profsąjungos, atrodo gal po dvidešimt litų. Kalbos buvo tokios.

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15-kti metai įmonėje:

- Ar tai visų mūsų sąskaita?

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Ale visai kaip žmonės, visko už dyką nori.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba įmonėje 7 metus:

- Ar čia viską iš nario mokesčio? Tai gal nelabai didelės sumos susidarytų. Manau, kad didelių sumų nebūtų: kabinetas, mašina. Nieko prieš neturiu, jeigu būčiau profsąjungos narys. Ir būsiu.

Dainius Juozaitis, frezos mašinistas, dirba nuo 1997 metų:

- Priklauso, koks automobilis, ar naujas, ar nenaujas. Tai ar negalima iš profsąjungos lėšų apmokėti?

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Manau, kad kiekviena bendrija turi pati pasiskirstyti savo galimybes ir norus.

Marius Kučys, frezos mašinistas, dirba 6 metus:

- Nu gal sutikčiau. Kiek? 50 litų?

Rita Kiršienė, laboratorijos vedėja:

- Ne. Tegul tuo aprūpina tie, kurių interesus jie gina, t.y. profsąjungos nariai, kaip yra bet kurioje asociacijoje. Tam yra nario mokesčiai ar kitokios formos. Tokiu būdu jie galės ir pareikalauti gero atstovavimo, o ne tik asmeninių interesų gynimo.

Virginijus Sidaravičius, inžinierius energetikas, dirba įmonėje nuo 2002 metų:

- Šita žmonių grupė - tik profsąjungos vizija, todėl manau, kad jie nenusipelno jokių nuolaidų ar išlygų. Išlaidos, susijusios su jų veikla, turėtų būti tik iš jų pačių biudžeto (narių mokesčio ar iš kitų, asmeninių santaupų).

Valdas Kavaliauskas, elektrikas, dirba įmonėje nuo 2010 metų:

- Profsąjunga bet kokioje įmonėje yra perpus finansuojama, tiek narystės mokesčio, tiek įmonės lėšomis. Manau, kad balansas turi būti.

Rimantas Karolis, Rokiškio filialo vairuotojas, dirba įmonėje nuo 1997 metų:

- Nedaug gaunam, tai iš viso nieko negausim.

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:

- Tai tie, kurie moka nario mokestį, juk finansuoja. Jeigu norim profsąjungos, tai reikės ją finansuoti. Tikrai žmonės daugiau praranda.

Kiti Rokiškio filialo darbuotojai:

- Iš banko paimsim paskolą, kad profsąjungą finansuoti. Kiek ta profsąjunga norės iš mūsų nulupti?

Būrys profesinės sąjungos vadovų turi daug privilegijų: kai pažeidžia darbo drausmę, jų negalima nubausti ar atleisti iš darbo be išankstinio profesinės sąjungos sutikimo; mažinant darbuotojų skaičių pirmenybės teisę būti palikti dirbti turi darbuotojai, kurie yra išrinkti į darbuotojų atstovaujamuosius organus net ir tuo atveju, kai jų kvalifikacija yra žemesnė. Profesinės sąjungos vadovai turi pirmenybės teisę būti palikti dirbti net ir prieš darbuotojus, kurie augina vieni vaikus iki 16 metų. Kokia jūsų nuomonė apie tokias privilegijas?

Saulius Juodviršis, vairuotojas:

- Nemačiau, kad taip būtų parašyta, kad mes galim jį atleisti nuo visų bausmių ir jisai gali nieko nedaryti, tasai pirmininkas ar pavaduotojas. Aš nemačiau tos sutarties.

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Tai čionai pas mus, atrodo, yra nepriklausomas pirmininkas. Sakė, jog pirmininkas kažkas kitas, ne R.Majaras.

Giedrius Šedys, Rokiškio filialo kelio darbininkas:

- Gerai būtų man tokios privilegijos...

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15-ti metai įmonėje:

- Tegul turi, tegul tik tvarko reikalus.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Jei yra tokia Lietuvoje teisinė sistema, ką čia galima vertinti? Būdami nebaudžiamumo būsenoje visi gali ja piktnaudžiauti ar pridaryti nepataisomos žalos.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, dirba 8 metus:

- Pas mus, atrodo, yra nepriklausomas pirmininkas, ne darbuotojas.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba įmonėje 7 metus:

- Nepavydim.

Valdas Elijošaitis, mechanizatorius:

- Dėl darbo, jeigu pažeidei, tai jokia profsąjunga negalės padėti.

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Kažkur tai jau girdėjau? Aaaa, tikrai, kaip Seimo nariai.

Marius Kučys, frezos mašinistas, dirba šešerius metus:

- Taip, esu profesinės sąjungos narys. Privilegijos vadovams man nekelia jokio diskomforto.

Dainius Juozaitis, frezos mašinistas, dirba nuo 1997 metų:

- Jeigu galėtų atleisti, tai manau, kad atleistų iš karto.

Jakaterina Švelnė, laborantė:

- Kvalifikacija, patirtis ir asmeninės savybės yra pagrindinė produktyvaus ir kokybiško darbo varomoji jėga, o ne priklausomybė politinei partijai, profsąjungai ar kokiam kitam „organui“.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Šie punktai aprašyti Darbo kodekse. Jie atsirado dėl darbdavių veiksmų.

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:

- Dabar viskas eina į vienus vartus. Juk profsąjunga irgi dirba, juos reikia apsaugoti nuo susidorojimo. Turi būti apginti, tačiau su išlygom. Jeigu tas ar anas nieko neveikia, pijokauja diena dienon, tai kam jis toks reikalingas. Darbo drausmė yra darbo drausmė.

Rokiškio filialo darbuotojai:

- Kelia diskomfortą.

Rimantas Karolis, Rokiškio filialo vairuotojas, dirba įmonėje nuo 1997 metų:

- Turim prižiūrėti. Juodai ir su basliu.



iš kairės: Valdas Elijošaitis ir Albertas Vasiliauskas Kairių aplinkkelyje.



Marius Kučys, dirba Kairių aplinkkelio statybos objekte.



Saulius Juodviršis, Kairių aplinkkelis.

KELIO žmonės

Darbuotojų mintys apie darbą,

Profesinės sąjungos tarybos nariai savo posėdžius rengtų darbo metu, taip pat jiems būtų suteikiamos papildomos šešios nedarbo dienos per metus kvalifikacijai kelti, dalyvautų profesinės sąjungos renginiuose, ir už tai jiems visų sąskaita būtų mokamas atlyginimas.

Eiliniai profesinės sąjungos nariai darbo metu taip pat gali plėsti savo žinias apie profesinių sąjungų veiklą ir jiems už tai mokamas atlyginimas. Profesinės sąjungos narių švietimui gali būti numatomas tam tikras lėšų procentas nuo darbo užmokesčio fondo. Ar sutinkate, kad įmonės resursai - darbo laikas bei darbo užmokesčio lėšos - būtų eikvojami posėdžiams bei profesinės sąjungos narių švietimui?

Marius Čirvinskas, elektrikas-inžinierius, dirba pirmus metus:

- Nario mokesčio lėšomis.

Rytis Kazlauskas, Rokiškio filialo kelio darbininkas:

- Nežinau.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Tos lėšos turi būti iš pačios profsąjungos narių. Nori gero atstovavimo - tegu renkasi kompetentingus vadus arba patys moka už jų švietimą. Niekada savo noru nesutikčiau mokėti tiems, kurie už tas lėšas vėliau mane mulkins: nei politinėms partijoms, nei profsąjungoms. Dėl nedarbo dienų - tegu ima nemokamas, iš anksčiau susiderinę, ir mitinguoja į sveikatą.

Stanislovas Einikis, kelininkas, 3 sezoną dirba, jonavietis:

- Pirmiausia reikia pažinoti tuos žmones. Kas jų lyderis, kas juristas? Turėtume pažinoti tuos žmones, ir tada pasakyti, tinka ar netinka. Jie juk gyvens iš mūsų kišenės. Tai vienas dalykas. O jeigu sėdės darbdavio kišenėje, tai kam mums reikalingas toksai?

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Ar ta profsąjunga realiai turi galių? Kas iš to, kad ji susikūrusi. Ką ji gali pakeisti? Pasinervuosim, parėkausim, ir kas iš to? Čia nieko nepakeisi. Kaip pasakys generalinis, taip ir bus. O čia dar jiems pinigų skirk, kad jie važinėtų, kad jie būtų, ir dar iš mūsų kišenės! Čia yra tas pats, kas niekas. Profsąjunga turi ginti darbo liaudį ir kovoti už ją, bet to pas mus nėra, nebuvo ir nebus. Kur jūs matėt, kad profsąjunga kažką laimėtų. Kur laimėjo, kokiam mieste? Niekur nieko nelaimėjo.

Dabar reikia mašinas remontuoti, o pinigų nėra. Mano mašinai 24 metai, o yra ir dar senesnių. Remontuojam, viską darom, tik raketų ir laikrodžių nedarom. Visą žiemą remontuojam, juk laikininkai atidirba ir išeina, o visus lauželius mes remontuojam.

Daug problemų yra. Pusę metų nedirbam, o paskui verčiamės per galvą. Kaip jie tuos darbus projektuoja? Paskui darbininkai turi verstis per galvą šeštadieniais, sekmadieniais.

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Čia kaip kartu sudėjus: nėštumą, invalidumą, ko nors žindymą per pietų pertrauką, ir balalaikos pirkimą saviveiklai.

Jekaterina Švelnė, laborantė:



Rita Kiršienė.

- Galima pritarti, jei atstovautų visos įmonės darbuotojų pasitikėjimą pelnę kompetentingi žmonės, vedantys konstruktyvius dialogus.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Nedarbo dienos suteikiamos Darbo kodekso nustatyta tvarka. Kiekviena bendrija turi pati pasiskirstyti savo galimybes ir norus.

Profesinė sąjunga neturi jokio turto, todėl praktiškai negali prisiimti atsakomybės už bendrovei padarytą žalą. Kas, Jūsų nuomone, kompensuos galimai bendrovės patirtus nuostolius dėl profesinės sąjungos veiksmų?

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Neteko girdėti, kad atlygintų.

Rolandas Klinkevičius, vairuotojas, dirba trečią sezoną, prieš tai dirbo Ukmergėje:

- Darbininkų sąskaita.

Petras Latanauskas, suvirintojas, dirba įmonėje 3 metus, ukmergiškis:

- Darbininkai žalą atlygins, o ne profsąjunga.

Jekaterina Švelnė, laborantė:

- Neturiu nuomonės, nes nei žala, nei nuostoliai nepateikti ir neaiškūs.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Profesinės sąjungos tikslas - darbuotojų darbo sąlygų gerinimas. Bet koks pakeitimas reikalauja išlaidų. Sprendimai geri tie, kurie apsvarstyti ir žalos nedaro.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Nežinau teisinių niuansų, bet manau, kad už neteisėtais veiksmais padarytą žalą turi atlyginti kiekvienas.



Jekaterina Švelnė.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba įmonėje 7 metus:

- Ne, tuo klausimu nediskutavom. Profsąjunga taigi gina narių interesus. Čia jų darbas.

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- AB „Panevėžio keliai“.

Profesinė sąjunga pageidauja, kad administracijos darbuotojams nebūtų mokama už viršvalandinį darbą. Kokia Jūsų nuomonė šiuo klausimu?

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Visi įmonės darbuotojai turi būti lygūs. Kiekvienam pagal nuopelnus, iš kiekvieno pagal galimybes.

Jekaterina Švelnė, laborantė:

- Tuo klausimu mano nuomonė tokia, kad viršvalandinis darbas būtų tinkamai motyvuotas nepriklausomai nuo akių spalvos, politinių ir religinių įsitikinimų ir nepriklausomai nuo to, kokiame skyriuje ar padalinyje dirba darbuotojas.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Atlygis mokamas pagal atliktą darbą, o ne už būtą laiką darbe. Ne visada ir reikia viršvalandžių.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Toks pageidavimas taip pat rodo profesinių sąjungų mąstymo ribotumą. Mano nuomone, vadovai ir taip negauna priedų už viršvalandžius, o kiti administracijos darbuotojai privalo gauti, kaip ir gamybos darbuotojai.

Virginijus Sidaravičius, inžinierius energetikas, dirba įmonėje nuo 2002 metų:

- O apie viršvalandžius...be komentarų (kuo žemesnes pareigas žmogus užima, tuo labiau skaičiuoja kiekvieną viršvalandžių minutę ir net nesirūpina, ar darbą pabaigė, ar numetė jį įpusėjęs).

Darbų vykdymo padalinių vadovai metų pabaigoje atliko savo padalinių darbuotojų vertinimą. Profesinės sąjungos išreiškė norą įvertinti darbų vykdymo padalinių vadovus. Ar norėtumėte suteikti profesinei sąjungai tokias teises?

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- O jie, pasirodo, ne impotentai. Tegul parodo, ką jie moka, tada pasakysim, ką jiems galima.

Jekaterina Švelnė, laborantė:

- Padalinių vadovai turi teisę vertinti savo darbuotojus. O kam to reikia profesinei sąjungai, neaišku. Čia asmeniškumai. Padalinių vadovus turi teisę vertinti jų tiesioginiai vadovai. Gero vadovo tinkamai organizuotas darbas pats už save kalba.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Įdomi visų nuomonė, galima išgirsti ir tinkamų argumentų.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Mintis nebloga, nes nepakenktų vadovams sužinoti savo pavaldinių nuomonę. Bet griežtai nesutinku, kad tai turėtų daryti profsąjungos... Ką jos išmano apie vadovų darbą (išskyrus savo asmeninių)?



Rolandas Klinkevičius, dirba Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statybos projekte.



Petras Latanauskas, dirba Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statyboje.



Marius Čirvinskas. Žiedinės sankryžos Alanto-Tilvyčio gatvių sankirtoje statyba.

pinigus ir profesines sąjungas

Kokia Jūsų nuomonė apie mūsų bendrovės profesinės sąjungos vadovų kompetenciją atstovauti darbuotojams ir spręsti visai įmonei aktualius klausimus?

Raimondas Andronavičius, padalinio vadovas, dirba įmonėje nuo 2009 metų:

- Kada su jais supažindinsit, gal per Kalėdas?

Jekaterina Švelnė, laborantė:

- Apie kompetenciją nuomonės neturiu, nes man visiškai neaišku, kas yra tie vadovai, kokios stichinės nelaimės išdavoje susikūrė profesinė sąjunga. Turėtų išeiti iš pogrindžio, pasirodyti, paskelbti visuotinį susirinkimą, būti išrinkti, apibrėžti aktualius klausimus, turėti visų darbuotojų pasitikėjimą, jei yra jų atstovai, būti kompetentingi ir diplomatiški.

Saulius Činikas, transporto valdymo sistemų inžinierius, dirba nuo 2001 metų:

- Profesinės sąjungos vadovai neieško būdų, kaip rasti kompromisą. Tik diktuoja savo sąlygas.

Rita Kiršienė, laboratorijos vadovė:

- Neturiu jokio supratimo, nes nė vienas nėra prisistatęs ar suteikęs bent kokios informacijos apie savo veiklą. Todėl manau, kad esamos profesinės sąjungos veikla yra stichiška ir nekoordinuota.

Virginijus Sidaravičius, inžinierius energetikas, dirba įmonėje nuo 2002 metų:

- Apie įmonėje veikiančią profesinę sąjungą girdėjau tik iš gandų, kad tokia yra. Nei kas jos pirminkas, nei kiek narių, nei kokie veiklos rezultatai - niekas nieko nežino. Toks įspūdis, kad kažkoks žmogus ar žmonių grupelė įsinorėjo užsitikrinti pirmumo teisę geresnėms darbo sąlygoms ir nuolaidoms.

Kodėl įmonėje įdiegus naują transporto valdymo sistemą faktinis kuro sunaudojimas specializuotai kelių statybos technikai, palyginti su anksčiau galiojusiomis kuro normomis, kai kuriais atvejais sumažėjo daugiau kaip 25 procentais?

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Tvarka griežtesnė, ką aš galiu pasakyti. Niekur šonan nenuvažiuosi. To anksčiau nebuvo. Valdžia pasakys gale metų, ar apsimoka ta sistema. Viskas kontroliuojama, bet jeigu sąžiningai dirbi, tai kontrolė jokios įtakos nedaro.



Justas Mažutis. Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statybos projektas.



Sigitas Remeika. Panevėžio gamybinė bazė.



Antanas Matulionis, Panevėžys.

Povilas Matiliūnas, vairuotojas, dirba įmonėje 5 metus:

- Su benzinvežiu dirbu pirmą sezoną, neturiu su kuo palyginti.

Marius Kučys, frezos mašinistas, dirba 6 metus:

- Realus kuro suvartojimas didesnis nei buvo kuro norma. Mums tai padidėjo kuro sąnaudos. O kitiems kur kuras dingdavo, neįsivaizduoju.

Rimantas Karolis, Rokiškio filialo vairuotojas, dirba įmonėje nuo 1997 metų:

- Pas mane nesumažėjo. Jeigu daugiau krauniesi, daugiau kuro sudegini, jeigu mažiau krauniesi, mažiau sudegini. Matosi viskas. Na tai ką jie pakeitė? Aš kitur niekur nevažiuoju. Niekas nepasikeitė. Iš kur jie tokią normą parovė - 19,6 litro/100 km, kai gamykline norma - 25?

Metams minimumas išeina, tai nebeverta dirbti. Ką čia jie galvoja, tai aš nežinau. Šeštadieniais, sekmadieniais reikia dirbti. Žmonėms reikia mokėti. Ar mes kalti, kad konkursų neišlošiam?

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:

- Visi skundžiasi, kad darbuotojų našumas mažas. Reikia ir biškį aukščiau žiūrėti, vadovą vieną kitą pakeisti. Ne tuos, kur aukščiausi.

Kiti Rokiškio filialo darbuotojai:

- Kai sudėjo šitas aparatūras, pradėjom labai blogai dirbti.

- Kas ten žino, bet vis viena su kažkieno žinia. Be vadovo žinios į šoną nepasuksi.

Kai yra skubaus darbo objektuose, bendrovė darbuotojams sutikus gali leisti ir prašo dirbti viršvalandžius, ir atitinkamai už juos sumoka. Šitą problemą galima spręsti ir kitaip: priimti daugiau darbuotojų ir jiems visiems padalyti turimą atlyginimų fondą. Ką rinktumėtės: ar ilgesnę darbo dieną ir galimybę daugiau uždirbti, ar sutiktumėte, kad būtų priimta daugiau darbuotojų, o atlyginimas būtų mažesnis?

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Būna taip, kad priima žmones, vienas dirba, o kitas vaikšto po tiltu, nieko nedaro, o gauna tą patį, tai irgi kažkaip ne taip išeina. Kitas žiūri, kad tik nedirbti. Per tą daugumą nieko geriau nepadarysi, vienas kitas vis tiek češkavoja. Kas supranta darbą ir dirba gerai, tai gali daugiau dirbti ir daugiau uždirbti, o kai yra dešimt, tai trys iš jų tikrai nedirbs. Už nugaros nepastovėsi, savo darbą turi dirbti, o kitam neparodysi: nemoka, nežino, nenori.

Ričardas Sakalauskas, darbų vadovas, dirba trečius metus:

- Aišku, pinigų reikia, čia nėra klausimo, čia visi dėl pinigų dirbam.

Juozas Stasiūnas, šaltkalvis-akmenskaldės operatorius, dirba nuo 1987 metų:

- Čia tokia organizacija, darbas tik vasarą. Žiemą mes ilsimės visi, prisiilsim, o vasarą reikia dirbti. Kai 25 laipsniai šalčio, mes skaldos nemalam.

Marius Kučys, frezos mašinistas, dirba šeštus metus:

- Norim dirbti ir uždirbti, to ir susirinkom.

Vaidas Sarapas, brigadininkas, dirba ketvirtus metus:

- Viskas į viena vietą surašyta, ir mes paprasčiausiai nematom, už ką kiek gaunam.

Vilius Medalinskas, kelio darbininkas, dirba 7 metus:

- Kitur tai neperdirba tų valandų. Kad ir dirbam po 12 valandų, nesakyčiau, kad atlyginimas labai jau ryškiai augtų. Kartais tiek košės prisikabinam, kad gana. Aš tai už normalią darbo dieną. Yra laisvalaikis, šeima.

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Geriau daugiau dirbti ir daugiau uždirbti. Tik klausimas, ar mes tikrai gaunam tą atlyginimą už šeštadienį. Turėtų dvigubai mokėti. Ir viengubai kažin ar sumoka.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba 7 metus:

- Čia jau kiekvieno atskira nuomonė. Normaliausia, kad būtų normali darbo diena. Ir normali alga. Kažkaip nesinori, vis viena einam į Europą.

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15 metai įmonėje:

- Labai nedidelis skirtumas.

Sigitas Remeika, šaltkalvis, dirba įmonėje 31 metus:

- Dėl darbo laiko nematau jokių problemų, kol kas patenkintas. Jeigu prie maišyklės darbą nuo 4 ryto pradedam, tai anksčiau ir baigiam, ir namo. O nesklandumų visur būna. Neišvengiami dalykai. Matot, kas dedasi. Vakar girdėjau, kelių fondo lėšas kirps. Čia visokie taupymai, iš kur paimsim pinigų?



Vaidas Sarapas, Kairių aplinkkelis.

Povilas Matiliūnas, vairuotojas, dirba penktus metus:

- Visada yra geriau daugiau uždirbti.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, dirba 8 metus:

- Ant lapelių nematom, už ką ten moka. Ar už 8 val. tiek pravedė, ar už daugiau. Norėtųsi, kad matytųsi, kad dirbom šeštadieniais, ir kad viršvalandžiai matytųsi atskirai.

Rolandas Klinkevičius, vairuotojas, dirba trečią sezoną, prieš tai dirbo Ukmergėje:

- Mes dirbame ir šeštadieniais, ir viršvalandžius, jeigu reikia padaryti darbą, ir tikimės, kad mums už tai sumoka. Jeigu būtų darbo užmokesčio apskaitos lapeliuose nurodytas aiškus įkainis, išskirta atskiromis eilutėmis, tai mes žinotume. Jeigu reikia kažką padaryti, tai dirbam ir ilgas darbo valandas.

Giedrius Šedys, Rokiškio filialo kelio darbininkas:

- Aišku, kad sutinkame. Kai bus daugiau žmonių, tai mažiau uždirbsime tikriausiai.

Rytis Kazlauskas, Rokiškio filialo kelio darbininkas:

- Sunku pasakyti nepasiskaičiavus. Kiek ten tų žmonių būtų papildomai? Bet iš principo tai norim daugiau darbo ir daugiau pinigų.

Rimantas Karolis, Rokiškio filialo vairuotojas, dirba įmonėje nuo 1997 metų:

- Pirmiausia turi būti mokama už darbą. O ne taip, kad ant durniaus pasivazoja, o gauna vienodai.

Rokiškio filialo darbuotojai:

- Skirtumas, ar dirbs tie patys žmonės, ar dar du vaikščios, nedidelis. Juk žino, kur eina. Jeigu norisi uždirbti, tai reikės dirbti.



Povilas Matiliūnas, Panevėžys.



Iš kairės: Ričardas Sakalauskas ir Albertas Vasiliauskas, Kairių aplinkkelis.

KELIO žmonės

Darbuotojų mintys apie darbą, pinigus

Įmonė savo lėšomis veža darbuotojus į objektus ir iš jų, nors tai nėra privaloma. Profesinė sąjunga dėl darbuotojų vežimo reiškia įvairias pretenzijas. Ar sutinkate, siekiant panaikinti nesusipratimus, vykti į darbą savo lėšomis ir savo transportu?

Justas Mažutis, kelio darbininkas, panevėžietis, bet gyvena ir dirba Vilniuje:

- Aš važiuoju savo transportu.

Rokiškio filialo kelio darbininkai Rytis Kazlauskas, Giedrius Šedys ir Nerijus Kurčinskas:

- Savo transportu važinėti iš viso neapsimoka.

Profesinė sąjunga nepatenkinta, kad darbuotojai daug laiko sugaišta kelionėse į objektus. Tolimų kelionių problemą galima išspręsti kituose miestuose esančiuose objektuose įdarbinant to miesto gyventojus: Vilniaus objektuose - vilniečius, Šiaulių objekte - šiauliečius, Kauno objekte – kauniečius. Ar sutinkate?

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Noriu, kad būtų kaip anksčiau. Panevėžyje dirbti geriau, bet darbo ten nėra.

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15-kti metai įmonėje:

- Geriau dirbti. Važiuosim, o ką darysi.

Dainius Juozaitis partneris prie frezos:

- Aišku, kad negerai važinėti. O jeigu objektas Vilniuje? Tai tegul dirba vilniečiai, negi važinėsim į Vilnių gyventi trejus metus.

Domininkas Matiliūnas, vyresnysis darbų vadovas:

– Aš tai už, kad važinėtume. Savaitę prabūni ir vėl važiuoji. Gyvenimo sąlygas duoda. Kaip mes krazuose, transporteriuose miegojom? Aš tai už. Ir visą vasarą išbūsiu.



Iš kairės: Algimantas Jackūnas ir Stanislovas Einikis Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statybvietėje.

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba 15 metų:

- Geriau turėti darbo ir dirbti kitur. Jeigu tolimuose objektuose priims Vilkaviškio ar Šiaulių žmones, tai mes neturėsim darbo. Tai geriau mums važinėti ir dirbti, ir turėti darbo. Kitaip mes be darbo sėdėsim.

Marius Kučys, frezos mašinistas, 6 metai dirba:

- Mes neturėsime darbo.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, 8 metus dirba:

- O mes, panevėžiečiai, ką darysim?

Rolandas Klinkevičius, vairuotojas, dirba trečią sezoną, prieš tai dirbo Ukmergėje:

- Ten, kur yra darbo, ten ir važiuosim dirbti.

Algimantas Jackūnas, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, anksčiau 15 metų dirbo Ukmergėje:

- Tiek nebus objektų, kad gimtajame mieste visi galėtume dirbti. Kur Ukmergė gaus tiek objektų, kad Ukmergėje dirbti?

Saulius Juodviršis, vairuotojas:

- Tvarkoje, važiuojam, važiuosim 200 ar 300 kilometrų, bet už atstumus reikia mokėti. Važinėjimai labai neatitinka. Važiuoji į Ramygalą - 24 kilometrai, čia (į Kairių aplinkkelį) važiuojam 71 kilometrą, o vienodai gaunam. O kiti važiuoja į Liūdynę, ir tas pats. Kur dėsies, važiuoji.

Valdas Elijošaitis, mechanizatorius:

- Aš pernai į Vilnių važinėdavau. Dvi valandos į vieną pusę, dvi į kitą. Panevėžys - be darbo. Reikia apgyvendinti, bet ne tokiom sąlygom, 9 žmonės kambary buvo. Jūs pabandykit, moterys, devynios vienam kambary. Mes Latvijoje gyvenom, po 3-4 kambary, niekas nesiskundė. Tik dušo reikėdavo palaukti.

Antanas Liubartas, autogreiderio mašinistas:

- Dedeliškėse kai gyvenom, tai nieko. Kambariuose po 3, po 4.

Kęstutis Bajarūnas, vyresnysis darbų vadovas:

- Ten buvo aštuonvietis kambarys, bet jis pilnas nebūdavo. Po keturias dienas gyvenom, vieni išvažiuoja, kiti atvažiuoja. Kiekvieną kartą ieško žmonės, kur man gulti. Paimi už rankos ir vedžioji. Vieni dirbdavo penkias dienas, kiti keturias.

Atvažiuoja, o lova užimta. Taip ir kaitaliojasi. Kaip traukinyje, kur laisva vieta, ten ir sėdi. Čia ne garažas buvo, o kaimo turizmo vagonėlis prie ežero.

Rimantas Karolis, Rokiškio filialo vairuotojas, dirba įmonėje nuo 1997 metų:

- Metams minimumas išeina, tai nebeverta dirbti. Ką čia jie galvoja, tai aš nežinau. Šeštadieniais, sekmadieniais reikia dirbti. Parėjai namo, labas, mamyte, aš einu gult, rytą atsikeli - mamytė dar miega. O po mėnesio mamytė klausia, kur pinigai.



Kęstutis Bajarūnas, Kairių aplinkkelis.



Gidrius Šedys, žiedinės sankryžos Alanto ir Tilvyčio gatvių sankirtoje statybvietėje.

Rokiškio filialo darbuotojai:

- Dabar mes dirbam, kur galim dirbt, o ne kur norim.

Vytautas Kulieša, Rokiškio filialo autogreiderio mašinistas, dirba pirmus metus:

- Važinėt ar nevažinėt, čia ne toks klausimas. Važiuoji toliau - daugiau gausi. Daugiau namuos būni - mažiau gausi.

Pasirašius kolektyvinę sutartį atsiranda galimybė iš darbuotojų pareikalauti visiškos materialinės atsakomybės sutarčių, kurios reikštų, kad darbuotojas asmeniškai atsako už jam patikėtas darbo priemones - kelių statybos techniką, sunkvežimį, vandenvežę, kastuvą ar kitas darbe naudojamas priemones. Ar sutinkate prisiimti tokius įsipareigojimus?

Julius Kutka, kelio darbininkas, dirba 5 sezonus:

- Tada kiekvienam turėtų būtų rakinamos spintutės. Dabar viskas bendra, kolektyviška, tai būtų labai sunku.

Rimas Sangavičius, suvirintojas, 8 metus dirba:

- Tada įrankio negalėtum iš rankų paleisti.

Marius Kučys, frezos mašinistas, 6 metai dirba:

- Mes pasirašėm už šitą kontrolės įrangą.

Stanislovas Einikis, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, jonavietis:

- Neįmanoma. Juk darbo priemonė eina per rankas. Juk nėra taip, kad darbo priemonė tik mano ir iš manęs jos niekas nepaims. Kitas sulaužys, o aš būsiu už tai atsakingas. Tada kiekvienas turėtų



Antanas Liubartas, Kairių aplinkkelio projektas.



Valdas Kavaliauskas, žiedinės sankryžos Alanto ir Tilvyčio gatvių sankirtoje statybvietėje.



Rytis Kazlaukas, žiedinės sankryžos Alanto ir Tilvyčio gatvių sankirtoje statybvietėje.

ir profesines sąjungas



Iš kairės: Romualdas Ašvydis ir Mindaugas Stalauskas, Rokiškio filialas.

turėti pilną komplektą įrankių. Taigi tūkstančius kainuoja.

Adolfas Baltrėnas, kelio darbininkas, 15 metai įmonėje:

- Ar už kiekvieną įrankį?

Valdas Kavaliauskas, elektrikas, dirba įmonėje nuo 2010 metų:

- Taip, mes Radijo ir televizijos centre irgi buvome pasirašę materialinės atsakomybės sutartis. Buvo tokia tvarka. Žiūrėdavai iš karto, kad trūkumų nebūtų. Aš dirbau pardavimo ir technikos skyriuje. Visiškos materialinės atsakomybės sutartys reikalauja tam tikros sistemos. Labai sunku bus sukontroliuoti, reikia formalizuoti darbo priemonių išdavimą.

Algimantas Jackūnas, kelio darbininkas, dirba 3 sezoną, anksčiau 15 metų dirbo Ukmergėje:

- Mechanizatoriai tai taip, nes jie dirba su konkrečia technika, o pas mus viskas bendra, įrankis skirtas visiems.

Arsenas Kizogianas, vyresnysis darbų vadovas, dirba nuo 2009 metų:



Raimondas Andronavičius.

- Aš atsakingas už visas darbo priemones ir turtą objekte, ir už žmones.

Giedrius Šedys, Rokiškio filialo kelininkas:

- Tai kad tos priemonės nevienodos. O jeigu priemonė bus nekokybiška?

Rytis Kazlauskas, kelio darbininkas:

- Aišku, ne, darbininkui gi blogiau.

Darius Jarašiūnas, kelio darbininkas, dirba 7 metai:

- Vienas įrankis kainuoja 10 litų, kitas - tūkstantį. Va ir atsakomybė, ką rinktis. Įdomus klausimas. Nelabai džiugintų tokios sutartys, juk įrankiai genda.

Rokiškio filialo darbuotojai:

- Suges ir pirksi. Iš karto pareiškimas ant stalo. Ir be sutarčių atsakysim kaip turi būti. Kastuvui kotą nulauži - atpirksi. Dabar daug uždirbam, tai tikrai reikia tokių sutarčių. Namus užstatysim.

Profesinės sąjungos vadovas šio teksto autorei priekaištavo, kad darbuotojams yra pateikiami klausimai apie profesinių sąjungų veiklą ir kolektyvinę sutartį. Kaip Jūs manote, ar turime teisę klausti Jūsų nuomonės ir ar Jūs turite teisę turėti savo nuomonę bei ją išsakyti?

Antanas Matulionis, vairuotojas-hidromanipuliatoriaus operatorius, dirba įmonėje 15 metų:

- Aišku, kad normalu yra, kad klausinėjate.

Antanas Liubartas, autogreiderio mašinistas:

- Taigi turim. Jeigu yra protelio biškį, tai yra ir nuomonė.

Saulius Juodviršis, vairuotojas:

- Čia gi ne kankinimo būdu. Jūs paklausiate, mes norim - atsakom, norim - ne. Ne prievarta.

Rokiškio filialas:

Ar Jūs turit teisę turėti savo nuomonę?

- Turim.



Iš kairės: Rimgaudas Paukštis ir Algirdas Kondratas, Rokiškio filialas.



Rimantas Karolis, Rokiškio filialo darbuotojas.



Romualdas Žilys, Kairių aplinkkelis.

Vietos „šumacheriai“ sulaukė įvertinimo ir apdovanojimų



Savo varžovus gerokai aplenkęs greičio mėgėjas Arvydas Radimonas (dešinėje), regis, treniruotėms naudojo jo paties nutiestas gatves Panevėžio pramonės parke. Negalima atmesti prielaidos, kad būtent dėl šios priežasties metus užtruko objekto perdavimas užsakovui. Nuotraukoje kairėje – užsakovo atstovas Tadas Stanikūnas.

Rasa Čepienė

„O kodėl ne aš greičiausias?“ - pasipiktino 17-ojo darbų vykdymo padalinio vadovas Ričardas Legis, sužinojęs apie nieko gero nelemiantį bendrovės vadovo sprendimą sumažinti kuro normas greičio mėgėjams, kurie tarnybiniais automobiliais važinėja gerokai greičiau, nei tai leidžia Kelių eismo taisyklės.

Ričardas Legis tarnybiniu automobiliu „Škoda Octavia“ automagistralėje lėkė 156 km/val. greičiu, nors leistinas greitis yra 130 km/val.

Tačiau pirmoji vieta, nepaisant kolegos pasipiktinimo, šiose greičio varžybose atiteko projektų vadovui Arvydui Radimonui: jis automagistrale, kurioje leistinas greitis yra 130 km/val., automobiliu „VW Golf“ 164 km/val. greičiu nuvažiavo net 412 kilometrų.

Kita šio improvizuoto turnyro lentelės dalis išsidėstė taip: paskutinėje aštuntoje vietoje liko Algis Bankauskas, kelyje, kur nutiestas greitis yra 90 km/val, važiavęs 118 km/val. greičiu. Jį gerokai pralenkė Žydrutis Miliauskas, automobiliu „Audi 100“ pasiekęs 149 km/val. greitį ir leistiną ribą viršijęs 59 kilometrais. Vyresnysis darbų vadovas Kęstutis Kuprėnas pasiekė panašų rezultatą, važiavęs 146 km/val. greičiu, kai leistinas greitis - 90 km/val. Kęstutis vairuoja automobilį „Škoda Octavia“.

Kiti „šumacheriai“ varžėsi automagistralėje, kur leistinas greitis 130 km/val.

Šiame etape, be jau minėtų lyderių A.Radimono ir R.Legio, gerai pasirodė projektų inžinierius Tomas Šimkus, važiavęs 151 km/val. greičiu, Gelžbetonio bazės vadovas Gintautas Čirvinskas bei projektų vadovas Danielius Žigas, važiavę 152 km/val. greičiu.

Šios neskelbtos varžybos, vadovaujantis bendrovės transporto valdymo sistemos duomenimis, vyko rugsėjo mėnesį.

Visiems lenktynių dalyviams perduotų naudoti tarnybinių automobilių nustatyta kuro norma buvo sumažinta atsižvelgiant į jų pasiektus rezultatus.

Kelių tiesimo mašinų padalinys išsirinko labiausiai nemėgstamus kolegas

Rasa ČEPIENĖ

Bendrovėje nuo birželio mėnesio įdiegta ir veikianti transporto valdymo sistema, be anksčiau skelbtų ekonominių rezultatų, tai yra kuro sąnaudų sumažėjimo iki 15 proc., gerokai kilstelėjo ir bendrovės darbuotojų savimonę bei savivaldą.

Nepaisant to, kad bendrovėje vykdytos apklausos apie profesinės sąjungos veiklos vertinimą metu neatsirado nė vieno mechanizatoriaus ar vairuotojo, kuris būtų pripažinęs, kad jo vairuojamos transporto priemonės ar specializuotos kelių statybos technikos kuro sąnaudos sugriežtinus kontrolę sumažėjo, kai kurie kolektyvai savo požiūrį į permainas išsako jiems labiau priimtinomis formomis.

Bendrovės administracijai buvo pateiktas iš pirmo žvilgsnio oficialus raštas su Kelių tiesimo padalinio darbuotojų apklausos dėl etatų mažinimo padalinyje rezultatų.

Sprendžiant iš rašto, pasirašyto keliolikos neįvardintų asmenų (yra tik parašai, bet ne pavardės), pirmumo teisė būti atleistam priskirta transporto valdymo kontrolės sistemą administruojančiam Sauliui Činikui.

Akivaizdu, kad už kontrolės sistemos funkcionavimą ir rezultatų analizę atsakingas bendrovės darbuotojas nėra labai mėgstamas savo kolegų, nes už Sauliaus Činiko atleidimą neva balsavo 14 iš 17 savo nuomonę apklausoje išreiškusių padalinio darbuotojų.

Tik trims iš minėtų septyniolikos kelių tiesimo mašinų padalinio darbuotojų dirbti trukdo remonto ir mechaninių dirbtuvių vedėjas Rimvydas Našlėnas, o mechanikas Darius Vašėta nepatinka tik vienam kolegai.

V.Puidokas: padarysime viską, kad darbuotojų ir akcininkų interesai

AB „Panevėžio keliai“ gruodžio mėnesį buvo atlikta apklausa, kurios metu darbuotojų teiravomės, ką jie žino apie bendrovėje veikiančią profesinę sąjungą, ar yra susipažinę su kolektyvinės sutarties projektu, kurį pateikė profesinė sąjunga, ką jie mano apie tos sutarties turinį, apie kitus profesinės sąjungos keliamus klausimus.

Per apklausą paaiškėjo, kad labai opus ir viešumo bei demokratinių principų įgyvendinimo klausimas. Vadovaujantis LR Visuomenės informavimo įstatymu, profesinių sąjungų vadovas yra viešas asmuo, taigi visuomenės informavimo priemonės leidėjas turi teisę jo klausinėti, jį fotografuoti, laikraštyje publikuoti jo pasisakymus ir nuotraukas. Demokratinėje visuomenėje žmonės gali turėti įvairių požiūrių, todėl laikraščio leidėjas turi teisę paklausti darbuotojų nuomonės, o darbuotojai turi teisę turėti savo nuomonę ir ją išsakyti, patinka ji kam nors ar nepatinka.

Tyrimo rezultatai yra subjektyvi mūsų bendruomenės išsakyta nuomonė, kuri nepretenduoja į absoliučią tiesą, tačiau duoda peno papildomiems apmąstymams. Apibendrinti apklausos rezultatus paprašėme AB „Panevėžio keliai“ generalinį direktorių Virmantą PUIDOKĄ:



Koks Jūsų pirmasis įspūdis, susipažinus su darbuotojų apklausos rezultatais?

- Pirmiausia noriu labai padėkoti tiems žmonėms, kurie vykdė apklausą ir suteikė tribūną darbuotojams pasisakyti. Tai bene pirmas kartas, kada nuomonės tyrimas buvo atliktas taip plačiai. Suprantama, kad nuomonė negali būti vertinama kaip absoliuti, bet didžiąja dalimi žmonės yra teisūs.

Šita apklausa parodė, kad didžioji dalis mūsų darbuotojų yra labai sąžiningi, darbštūs, atsakingi ir kompetentingi žmonės, tikri įmonės patriotai. Darbuotojai neneria stačia galva į abejotinos vertės naujoves, labai racionaliai mąsto, svarsto, kas jiems ir kompanijai yra geriausia.

Didžioji dalis darbuotojų negalėjo pasakyti, kaip jie vertina profesinę sąjungą ir jos siūlymus, kuri dėl patirties stokos sutirštino spalvas.

Džiaugiuosi, kad dalies darbuotojų interesų atstovai, mojuodami sovietiniais lozungais ir tuščiomis deklaracijomis, racionaliai mąstantiems žmonėms nedaro jokios įtakos. Tai liudija, kad mūsų kolektyvas - tai brandūs ir stiprūs žmonės, sugebantys turėti savo nuomonę ir argumentuotai ją apginti.

Profesinės sąjungos - komunizmo mokykla. Su tokiais šūkiais iki atkuriant Lietuvos Nepriklausomybę augo ir dirbo daugelis bendrovės darbuotojų. Kaip įsivaizduojate socialinę partnerystę įmonėje, kai verslas jau du dešimtmečius dirba rinkos sąlygomis?

- Kokia iš tikro mokykla yra profesinės sąjungos, tai dar diskusijų objektas. Iš žiniasklaidos žinome, kad Graikijoje šimtus žmonių gyvybių nusinešę masiniai protestai prieš biudžeto lėšų taupymą, mažinant valdininkams atlyginimus ir apkarpant ne pirmo būtinumo papildomas išmokas, buvo inicijuoti būtent profesinių sąjungų.

Kalbant apie mūsų bendrovę pritariu visiems pozityviems procesams, kurie vyksta įmonėje. Tie procesai neturi nieko bendro su garsiais sovietmečio šūkiais, nes dirbame rinkos sąlygomis, ir siekdami išlikti konkurencingi, tai yra išlikti rinkoje ir vykdyti tuos įsipareigojimus darbuotojams, kuriuos esame sulygę darbo sutartyse, privalome labai apdairiai planuoti savo išlaidas.

Profesinę sąjungą matyčiau kaip kompetentingą socialinį partnerį, turintį įgaliojimus atstovauti visiems įmonės darbuotojams, konstruktyviai sprendžiantį iškilusias problemas. Kaip įmonės vadovas, atsakingas už visos įmonės veiklos organizavimą ir visų darbuotojų socialines garantijas, nepritariu ir netoleruoju destruktyvių veiksmų, galinčių kelti pavojų įmonės veiklos tęstinumui ar kitaip kenkti jos kolektyvo nariams.

Kokia yra kolektyvinės sutarties paskirtis, kokios įmonės galimybės pasirašyti sutartį dėl papildomų įmonės įsipareigojimų darbuotojams?

- Labai gaila, kad sugaišta pakankamai daug laiko ir energijos svarstant pateiktą kolektyvinės sutarties projektą, kurio turinys „Panevėžio kelių“ bendrovės darbuotojams nebuvo žinomas. Pateiktą projektą pavadinčiau abstrakčia vizija. Negaliu pasirašyti tokio dokumento, nes jis neatitinka darbuotojų, kompanijos, akcininkų lūkesčių, su dokumento turiniu nėra supažindintas kolektyvas.

Profesinių sąjungų veiklą reglamentuojantys įstatymai nėra tobuli. Iš principo nedidelė žmonių grupė gali įkurti profesinę sąjungą ir primesti visai bendrovei jų diktuojamas sąlygas, kurioms galbūt nepritaria kita kolektyvo dalis. Tokia yra įstatymų vykdymo prievolės ir demokratijos kaina.

Mūsų visuomenė tokiems įstatymams dar nėra subrendusi. Atstovauti žmonių interesams yra didžiulė atsakomybė, jos imantis reikėtų labai gerai įvertinti savo jėgas ir gebėjimus.

Labai gaila, nes svarstėme dokumentą ir galvojome, kad tai yra kolektyvo darbuotojų bendra nuomonė. Bet atsakymai rodo, kad dokumento teikėjai nėra išstudijavę iki galo nei darbuotojų lūkesčių, nei paties dokumento.

Profesinės sąjungos lyderiai pirmiausia turėtų patys su savimi susitarti ir susitarti su tais darbuotojais, kurių interesams atstovauja. Tam procesui dar reikia subręsti, nepulti atstovauti tiems žmonėms, kurie nėra suteikę jiems įgaliojimų.

Kolektyvinės sutarties paskirtis - įteisinti darbuotojams papildomas socialines garantijas, kurių nenumato darbuotojo ir darbdavio santykius reglamentuojantys įstatymai. Nematau problemos, kad mūsų darbuotojams teikiamos papildomos socialinės garantijos, kurios teikiamos ir be kolektyvinės sutarties, būtų įteisintos dar vienu teisės aktu.

Šiandien nematau galimybės prisiimti dar didesnių įsipareigojimų. Individualius sutartinius įsipareigojimus savo darbuotojams įmonė vykdo ir toliau vykdys, o dovanų lietaus laikas tikrai dar neatėjo. Jeigu pasirašyčiau tokią sutartį, kurią šiuo metu siūlo profesinė sąjunga, jau po pusės metų galėtume užrakinti vartus ir išsiskirstyti kas sau.

Mūsų bendrovės profesinės sąjungos vadovas profesinių sąjungų veiklos patirties įgijo dalyvaudamas „Ekrano“ bendrovės bankroto procedūroje ir įvardijo tai kaip didelę paramą šiuo metu jau likviduojamos bendrovės darbuotojams. Ar tai nereiškia, kad jie yra bankroto šaukliai?

- Manau, kad šiuo atžvilgiu gal kiek pasikarščiuota. Nemanau, kad jie yra bankroto šaukliai. Padarysime viską, kad mūsų visų - darbuotojų, kompanijos, akcininkų - interesai būtų apsaugoti.

Kaip apibūdintumėte profesinės sąjungos inicijuotos kolektyvinės sutarties projekto svarstymo eigą?

- Žmonių grupė gavo kažkokį stebuklingą kolektyvinės sutarties projektą, kurį darbo grupė dabar svarsto. Tas procesas atima daug laiko, o jokios pridėtinės vertės nesukuria. Darbui trukdo tai, kad kolektyvinės sutarties projektas parengtas nekompetentingai.

Profesinei sąjungai reikėtų labai aiškiai įsivardyti, kokiai darbuotojų grupei ji atstovauja. Daugelio mūsų darbuotojų kompetencija labai aukšta ir jie sugeba patys sau atstovauti individualiai, be primetamų atstovų. 157 bendrovės darbuotojai yra įgiję aukštąjį išsilavinimą, 28 iš jų turi magistro laipsnį, 78 darbuotojai yra įgiję aukštesnįjį išsilavinimą, praktiškai visi žmonės turi viduriniojo mokslo baigimo atestatus. Manau, kad jų kompetencija pakankama individualiai ginti savo interesus.

Iki šiol mes vadovavomės individualaus bendravimo principu ir ateityje jis toks išliks, iki bus pasirašyta kolektyvinė sutartis. Galvoju, kad tai yra teisinga. Net neabejoju mūsų žmonių kompetencija.

Profesinės sąjungos lyderiai teigia atstovaujantys visų bendrovės darbuotojų interesams, nors neturi kolektyvo daugumos pasitikėjimo, pateikia nekompetentingai parengtą kolektyvinės sutarties projektą, su kurio turiniu nėra supažindinti net patys profesinių sąjungų aktyvistai, jau nekalbant apie pasyvius narius bei visus bendrovės darbuotojus. Ar Jums neatrodo, kad šitie žmonės yra apsišaukėliai?

- Be abejonės, iš darbuotojų pasisakymų matyti, kad jie viršija savo galimybių ribas prisistatydami, kad jie atstovauja visiems. Bet aš negalvoju, kad jie yra apsišaukėliai. Jie gali tinkamai atstovauti tam tikros darbuotojų dalies interesams.

Kas, Jūsų nuomone, daugeliui bendrovės darbuotojų dabar yra aktualiausia? Kokie jų lūkesčiai?

- Darbuotojų lūkesčius įvardinčiau trumpai ir vienareikšmiškai: turėti darbo ir gauti už jį atitinkamą atlygį. Skiriasi tik daugumos darbuotojų ir kelių profesinės sąjungos aktyvistų požiūris į tai, kaip tuos lūkesčius įgyvendinti. Dauguma mano, kad jie įgyvendinami daugiau dirbant ir daugiau uždirbant, o profesinių sąjungų aktyvistai - kad viskas nukris iš dangaus.

Iš apklausos rezultatų akivaizdžiai matyti, kad didžioji dalis kolektyvo nėra suteikusi profesinei sąjungai įgaliojimų atstovauti jų interesams, nes profesinė sąjunga turi, kaip teigiama, apie 100 narių, o mūsų darbuotojų - per 700. Visiškai nepagrįstai numojama ranka į žmones, dirbančius pagal terminuotas darbo sutartis.

Jie taip pat yra mūsų darbuotojai, mūsų kolektyvo dalis, ne mažiau svarbi už nuolatinius darbuotojus, - būtent laikinieji darbuotojai sukuria apie trisdešimt procentų visų bendrovės sukuriamų produktų.

Profesinė sąjunga, prisidengusi tariamai pažeidinėjamų darbuotojų teisių apsauga, kelia sumaištį, reikalauja įvairių nerealių dalykų, kurie daugiau būdingi sovietmečiui. Ne tai šiandien svarbiausia.

Šiandien mums svarbiausia - gauti darbo. Niekam nebus reikalingos išsikovotos papildomos teisės, jeigu negausime darbo. Turime prisitaikyti prie rinkos sąlygų, per tą patį laiką padaryti daugiau. Tik toks požiūris šioje situacijoje yra racionalus, tik tokie žmonės ir įmonės išgyvens.

Iš darbuotojų pasisakymų matyti, kad egzistuoja kažkoks šešėlinis profesinės sąjungos vadovas, kuris nedirba mūsų įmonėje. Ką, Jūsų nuomone, tai galėtų reikšti?

- Negalvoju, kad taip galėtų būti, bet kas galėtų paneigti, kad kažkam, ypač konkurentams ar kitiems, norintiems pasipelnyti, tai būtų naudinga.

Bendrovėje buvo atliktas darbuotojų vertinimas ir reitingavimas. Darbuotojai buvo vertinami atsižvelgiant į jų kvalifikaciją, darbo kokybę, darbo našumą ir pan. Šio vertinimo išdava - atleistinų darbuotojų sąrašai. Ar šiuose sąrašuose yra ir profesinės sąjungos pirmininko Romualdo Majaro pavardė?

- Taip, deja, yra. Kadangi dėl profesinėje sąjungoje užimamų pareigų šis žmogus yra įgijęs tam tikrą imunitetą, negalime jo atleisti be profesinės sąjungos sutikimo. Planuojame tartis su visais atleidžiamais darbuotojais, ieškosime abipusiai naudingo kompromiso.

Jeigu negausime profesinės sąjungos sutikimo, vietoj R.Majaro turėtume atleisti kitą žmogų, kuris įmonei kaip darbuotojas yra daug naudingesnis, tačiau mes to nedarysime. Mes vertiname savo darbuotojus, vertiname jų galimybes kurti pridėtinę vertę ir neketiname aukoti įmonei naudingo žmogaus.

Profesinė sąjunga teigia, kad bendrovė yra abejinga darbuotojus ištinkančioms nelaimėms, nepadeda jiems sunkią valandą. Ar tai tiesa?

- Atsižvelgiant į kuklius šių metų rezultatus, yra sustabdytas daugelio socialinių programų finansavimas. Kita vertus, įmonė pagal savo galimybes padeda darbuotojams, jeigu juos ištinka nelaimė. Vien šiais metais devyniolikai darbuotojų, kurie neteko artimųjų, jau yra išmokėta beveik 22 tūkstančiai litų pašalpų, nors tokios prievolės bendrovei nėra. Tai moralės klausimas.

Jeigu kai kam tai atrodo abejingumas, tai tegul ir toliau taip mano. Būtų įdomu sužinoti, kiek savo atstovaujamiems darbuotojams yra padėjusi „neabejinga“ profesinė sąjunga.

Vasaros pradžioje įmonėje įdiegus transporto valdymo sistemą bent 15 procentų sumažėjo bendrovės patiriamos išlaidos kurui, specializuotos kelių statybos technikos ir mechanizmų faktinis kuro sunaudojimas, pa-

kompanijos, būtų apsaugoti

lyginti su anksčiau galiojusiomis kuro normomis, kai kuriais atvejais sumažėjo net 25 procentais. Ar negalvojate, kad profesinė sąjunga atsirado dėl sugriežtintos kontrolės? Juk įdiegus kontrolės sistemą žmonės nebeturi galimybės būti nesąžiningi.

- Aš tikrai taip negalvoju. Gerbiu mūsų žmones, manau, kad didelė dalis jų yra sąžiningi. Gal tik vienas kitas yra nepatenkintas griežtesne tvarka. Pasitikiu mūsų žmonėmis, manau, kad jie yra sąžiningi, tuo remiasi visos vertybės.

Transporto valdymo sistemos diegimo pagrindinis tikslas - darbo efektyvumo didinimas ir mechanizmų racionalus panaudojimas. Be abejonės, svarbią vietą šioje sistemoje užima ir optimalus kuro naudojimas.

Profesinė sąjunga, tarp kitų klausimų, teiravosi dėl galimybių dirbti ir žiemą. Manau, kad šis klausimas aktualus daugeliui darbuotojų. Ar galite pakeisti darbų sezoniškumo principą kelių sektoriuje?

- Žiemą dirbsime tiek, kiek leis oro sąlygos ir kiek turėsime darbo. Patys suprantate, kad tokio tempo, koks buvo sezono metu, jau nebus.

Profesinė sąjunga darbo grupės posėdžiuose kėlė viršvalandžių apmokėjimo klausimą.

- Pirmiausia reikia išsiaiškinti, kas tai yra viršvalandžiai. Viršvalandžiai - tai dirbtas laikas, kuris yra ilgesnis nei darbo sutartyje nustatytos darbo valandos.

Bendrovėje yra nustatyta 8 val. darbo dienos trukmė, tačiau darbų sezono metu, atsižvelgiant į darbų specifiką ir esant būtinumui ten, kur objektyviai negalima laikytis nustatytos darbo laiko trukmės, taikoma suminė darbo laiko apskaita.

Suminė darbo laiko apskaita reiškia, kad darbo dienos trukmė gali tęsti iki 12 valandų, tačiau dirbtas laikas per savaitę negali viršyti įstatymo nustatytų 48 valandų. Pagal suminę darbo laiko apskaitą darbuotojai gali turėti atitinkamai daugiau laisvų dienų, nes darbo dienomis dirba daugiau nei 8 valandas. Darbuotojo pasirinkimu, apmokama kaip už viršvalandinį darbą gali būti tik tuomet, kai suminės darbo laiko apskaitos laikotarpiu viršijamas tai darbuotojų kategorijai numatytas darbo valandų skaičius.

Atsižvelgiant į bendrovės veiklos specifiką, idėja kitaip organizuoti darbą nei pagal suminę darbo laiko apskaitą yra sunkiai įgyvendinama. Darbų sezono metu nuo balandžio iki lapkričio mėnesio esant būtinumui objektuose ir toliau bus taikoma suminė darbo laiko apskaita.

Suminė darbo laiko apskaita, skirtingai nei viršvalandžiai ne pagal suminę darbo laiko apskaitą, suteikia darbuotojui galimybę išlaikyti darbo ir poilsio laiko balansą, o tai prisideda prie darbo produktyvumo, skirtingai nei 8 val. darbo diena plius viršvalandžiai ir jokių papildomo poilsio dienų.

Mūsų darbų sezonas yra labai trumpas. Nesuprantu organizacijų, kurios savaitgaliais uždaro eismą darbų vykdymo ruožuose, tačiau juose nedirba. Neteisinga apriboti eismą, prisistatyti ženklų, o patiems poilsio dienomis nedirbti. Būtina kokybiškai ir efektyviai išnaudoti šviesųjį paros metą, jeigu reikia, dirbti dviem ar dviem pailgintomis pamainomis taikant suminę darbo laiko apskaitą. Konkuruojame rinkoje su didžiausiomis, taip pat ir su užsienio, kompanijomis, todėl spartūs darbų temtai tampa svarbiu konkurenciniu pranašumu.

Darbuotojams itin aktualus priedų už kilnojamojo pobūdžio darbą apskaičiavimo klausimas. Profesinės sąjungos nuomone, jeigu darbo sutartyje nėra numatytas konkretus kompensuojamųjų išlaidų dydis, įstatymų numatyta tvarka turėtų būti mokama 15 proc. MGL išmoka dienai. Kiek tokie profesinės sąjungos teiginiai atitinka tikrovę?

- Labai gaila, bet, deja, taip nėra. Būtų labai gražu, kad valstybė nustatytų konkretų priedo dydį ir dar numatytų šių išmokų finansavimo šaltinius.

Dėl kompensacijų už kilnojamąjį darbą apskaičiavimo asociacijos „Lietuvos keliai“ įmonės 2011-07-26 susitiko su VDI atstovais. VDI interneto svetainėje viešai yra paskelbtas oficialus išaiškinimas.

Kai darbuotojai dirba skirtinguose objektuose, vadovaujantis LR Darbo kodekso 216 str. ir LR Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimu Nr. 116, darbuotojų kelionės į darbo vietą laikas neįskaitomas į darbo laiką, darbo užmokestis už jį nemokamas. Tokiu atveju darbuotojams už kilnojamąjį darbo pobūdį yra mokamos kompensuojančios išmokos, ne didesnės nei dienpinigių norma (19,50 Lt) už kiekvieną darbo dieną.

AB „Panevėžio keliai“, vadovaujantis aukščiau minėtais teisės aktais ir darbo užmokesčio nuostatais, patvirtintais bendrovės valdybos, už kilnojamojo pobūdžio darbą moka 20 proc. kompensuojamąją išmoką. Išmoka skaičiuojama nuo pareiginio (tarifinio) atlyginimo už faktiškai dirbtą laiką, bet ji negali viršyti LR Finansų ministerijos patvirtinto dienpinigių dydžio (19,50 Lt per darbo dieną). Tai yra valstybė yra nustačiusi šios išmokos „lubas“ - 19,50 Lt.

Organizuodamas kilnojamojo pobūdžio darbus darbdavys turi teisę, bet ne prievolę suteikti darbuotojams transporto paslaugas nuvykti ir parvykti iš darbo funkcijų atlikimo vietos, kas mūsų įmonėje ir yra geranoriškai daroma.

Profesinė sąjunga aiškinosi, kodėl mokami skirtingi priedai darbininkams (7 Lt/val.) ir mechanizatoriams (15 Lt/val.). Kodėl priedų dydis nepriklauso nuo atstumo? Profesinė sąjunga pateikė pasiūlymą dėl skirtingų priedų dydžių už kilnojamojo pobūdžio darbą: kai atstumas iki objekto yra 30 kilometrų, mokėti 12 proc. nuo MGL dienai, jei atstumas iki objekto nuo 30 iki 70 kilometrų, mokėti 15 proc. MGL priedą dienai, o kai atstumas iki objekto daugiau nei 70 kilometrų - apgyvendinti objekte.

- Kompensuojamųjų išmokų dydis konkretiems darbuotojams gali skirtis, nes skirtingi pareiginio (tarifinio) atlyginimo dydžiai. Susieti kompensuojamosios išmokos dydžio tiesiogiai su MGL pati bendrovė neturi teisės, tai LR Vyriausybės prerogatyva.

Diferencijuoti priedus pagal atstumą iki objekto teoriškai yra įmanoma, o praktiškai šio proceso administravimas pareikalautų papildomų išlaidų tų pačių priedų sąskaita.

Šiandien mes nediferencijuojame priedų, nes per metus darbuotojams tenka važiuoti ir didelius, ir trumpus atstumus. Susumavus per metus kiekvieno darbuotojo nuvažiuotus atstumus ir gautus priedus už kilnojamąjį darbo pobūdį, nuvažiuotų atstumų bei kompensacijų suminiai dydžių vidurkiai labai panašūs.

Esant dideliam atstumui iki objektų darbuotojai ir dabar yra apgyvendinami kaimo turizmo sodybose, viešbučiuose ir svečių namuose objekto apylinkėse.

Tolimų kelionių problemą galima išspręsti kituose miestuose esančiuose objektuose įdarbinant būtent to miesto gyventojus, tačiau tai reikštų, kad tada mažiau darbo turės panevėžiečiai. Mes turime apsispręsti, kurį variantą renkamės.

Profesinės sąjungos aktyvistai kaip svarbiausią šiuo metu juos kamuojantį klausimą nurodo tą aplinkybę, kad darbuotojai nežino įkainių. Kiek tokie teiginiai atitinka tikrovę?

- Įkainiai, tarifinis atlyginimas yra nurodyti kiekvieno darbuotojo individualioje darbo sutartyje. Jeigu kas nors juos yra užmiršęs, galima priminti.

Manau, kad daugiausiai neaiškumų kelia papildomi priedai, kurie yra mokami prie atlyginimo. Šių priedų dydis priklauso nuo konkretaus objekto pelningumo, nuo darbų vykdymo padalinio gebėjimų susitvarkyti su skirta užduotimi, nuo konkretaus darbuotojo indėlio konkrečiame objekte, nuo darbų kokybės ir nuo darbo stažo. Fiksuoti sutartyse papildomų priedų dydžių mes negalimes, nes jie yra kintantys.

Aš neturiu aiškiaregio dovanos. Jeigu tarp mano oponentų yra žmonių, kurie turi aiškiaregystės dovaną, tai gal jie gali pasakyti, koks bus skirtas finansavimas keliams, kiek ir kokių bus paskelbta konkursų, kiek iš jų mūsų įmonė laimės, kaip efektyviai darbuotojai dirbs objektuose. Gavęs tokią informaciją aš mielai pasakysiu ir priedų dydžius.

AB „Panevėžio keliai“ darbuotojams sumoka visas Darbo kodekse ir kituose teisės aktuose numatytas išmokas. Tarp jų: dvigubai mokame už darbą savaitgaliais ir švenčių dienomis, pusantro karto daugiau mokame už viršvalandžius, mokame priedus už kilnojamojo pobūdžio darbą, komandiruočių dienpinigius, kai dirbama komandiruotėse. Tarp kitko, objektuose Latvijoje dirbantys bendrovės darbuotojai gauna gerokai didesnius komandiruočių dienpinigius, nes taip numato įstatymai. Kaimyninė Latvija yra užsienio šalis, nors atstumai iki objektų gali būti panašūs kaip Lietuvoje.

Išsamiai visas darbo užmokesčio sudedamąsias dalis galima sužinoti pas padalinių vadovus, bet tik savo darbo užmokesčio, o ne kitų.

Ačiū už pokalbį.

Už naujas technologijas įvertino „Inovacijų prizu“

«1

Siekiant inovacijų prizo pasitarnavo ir AB „Panevėžio keliai“ integruota kokybės ir aplinkos apsaugos vadybos sistema, kuri 2010 metais buvo papildyta darbuotojų saugos ir sveikatos vadybos sistema OHSAS.

Palankiai buvo įvertinta ir kokybės savikontrolės funkciją bendrovėje atliekanti tyrimų laboratorija, kuri nuo 2005 metų yra akredituota Lietuvos nacionalinio akreditacijos biuro pagal LST EN ISO/IEC 17025 atlikti kelio sankasos ir pagrindų, grunto, užpildų, bitumo ir bituminių rišiklių, bituminių mišinių ir dangų bandymus bei ėminių ėmimą. Laboratorijos akreditacija pripažįstama Europos akreditacijos organizacijos (EA).

Laboratorija nuolat tobulina bendrovės gamybinės bazės gaminamų produktų receptūras, kuria naujas. Bitumo emulsijos, bitumo mišinių, polimerais modifikuoto bitumo, asfalto dangai įrengti naudojamo mišinio sudėtį laboratorija gali tobulinti ir keisti atsižvelgiant į naujausias technologijas, kokybės parametrų reikalavimus, konkretaus projekto techninius reikalavimus ar individualų užsakovo poreikį.

AB „Panevėžio keliai“ laboratorija yra sukūrusi ir sandėliuojamojo šaltojo asfaltbetonio mišinį, kuris naudojamas kelio dangos remontui šaltuoju metų laiku. Bendrovė yra įgijusi įgaliotos institucijos išduotą atitikties sertifikatą, kuris bendrovei suteikia teisę ženklinti šią produkciją - šalto asfaltbetonio mišinį 0/11 - statybos produkcijos sertifikavimo ženklu PSZ-1.

Pristatyti viso dešimtmečio rezultatai

Konkursui taip pat buvo pristatytos per pastarąjį dešimtmetį AB „Panevėžio keliai“ įdiegtos ir sėkmingai naudojamos šiuolaikiškos kelių statybos technologijos:

- Įtemptų vielos pluoštų sistemų panaudojimas tiltų ir viadukų statyboje;
- Monolitinės perdangos įrengimas tiltų ir viadukų statyboje;
- Geosintetinių medžiagų panaudojimas žemės sankasos ir kelio dangų stiprinimui;
- Mikrodangų įrengimas „karštu ant šalto“ ir „karštu ant karšto“ būdu;
- Mastikinio asfaltbetonio gamyba ir panaudojimas (lietas asfaltbetonis);
- Šlamo dangų įrengimas, šlamo dangų panaudojimas kelio dangų remontui;
- Sankasos pagerinimo kalkėmis technologijos panaudojimas, siekiant padidinti žemės sankasos stabilumą;
- Skaldos polių įrengimas žemės sankasos stabilumui užtikrinti, kelią tiesiant per durpynus;
- Paviršiaus apdaro įrengimas;
- Laikinų surenkamųjų tiltų panaudojimas tiltų remontui;
- Kelio dangos įrengimas karštuoju ir šaltuoju būdu, iki 100 proc. panaudojant naudotą perdirbtą asfaltbetonį;
- Gelžbetonio ir betono smulkinimas bei gautos produkcijos panaudojimas;
- Paprastos ir modifikuotos (katijoninės) bitumo emulsijos gamyba;
- Modifikuoto bitumo gamyba.

Pasak AB „Panevėžio keliai“ generalinio direktoriaus, įgytos ir vis didinamos kompetencijos suteikia bendrovei neginčytiną konkurencinį pranašumą palyginti su mažesnės kompetencijos bendrovėmis. Rinkos segmente, kur dalyvauja itin aukštos kvalifikacijos įmonės, AB „Panevėžio keliai“ konkurencinį pranašumą įgyja diegdama ir taikydama išskirtines technologijos bei produktus, kurie leidžia sumažinti įmonės kaštus, didina darbo našumą ir kurių neturi kiti rinkos dalyviai.

Konkurencija buvo didelė

Nacionalinį konkursą „Inovacijų prizas 2011“ rengia VšĮ Lietuvos inovacijų centras kartu su Lietuvos pramoninkų konfederacija. Ekspertai konkurso dalyvių vertinimų rezultatus paskelbė gruodžio pradžioje.

Po kelių atrankos etapų iš daugiau kaip dviejų šimtų besidominčių konkursu ir 79 galutinių dalyvių, nacionalinio konkurso „Inovacijų prizas“ nugalėtojais nominuota 14 įmonių 3 kategorijose. Jau tradiciniu tapęs konkursas, globojamas LR Ūkio ministerijos, organizuojamas septintus metus iš eilės.

Jo tikslas - skatinti verslų mąstymą, technologinę plėtrą bei suteikti įmonėms galimybę įvertinti savo konkurencingumą ir inovatyvumą.

„Šių metų „Inovacijų prizo“ konkursas nustebino tiek paraiškų įvairove, tiek ir rekordiniu paraiškų skaičiumi, o tai tik patvirtina konkurso populiarumą, - sakė Kastytis Gečas, Lietuvos inovacijų centro (LIC) direktorius. - Šiemet ekspertams buvo sunku kaip niekada, nes išaugo ne tik ekonominių veiklų gausa, tačiau ir ženkliai ūgtelėjo paraiškų kokybė. Esame sužavėti visais konkurso dalyviais, jų veržlumu, o svarbiausia - verslo filosofija ir verslo etikos principais, kuriais jie vadovaujasi“.

Kaip rodo laimėtojų atsiliepimai, prizas atneša daugeriopą naudą. Dalyvaudamos konkurse, įmonės gauna objektyvų ir nepriklausomą savo inovatyvumo įvertinimą, o apdovanojimas pasitarnauja kaip puiki rinkodaros priemonė prisistatant klientams, partneriams ir visuomenei. Laimėtas prizas yra didelis įvertinimas ir įmonės darbuotojams už jų pastangas inovacinėje veikloje bei paskata tobulėti toliau.

Įkurtas Latvijos filialas

AB „Panevėžio keliai“ 2011 m. gruodžio 1 d. įkūrė bendrovės filialą Latvijoje. Filialo vadovu paskirtas bendrovės Investicijų ir turto skyriaus investicinių projektų vadovas Vitalis Marščionka, turintis septynerių metų darbo patirtį šioje rinkoje.

„Filialas įkurtas dėl mokesčių politikos, nes mūsų turimi užsakymai kaimyninėje šalyje įpareigoja mokėti mokesčius būtent toje šalyje. Filialas administruos jau turimus ir, tikėtina, būsimus projektus“, - sakė AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

Panevėžiečiai šiais metais Latvijoje vykdė 4 projektus. Tarp jų - kelio Ryga-Jelgava-Lietuvos siena (Meitene) dešiniosios kelio pusės dangos rekonstrukciją dešimties kilometrų ruože, žvyrkelio Skrudalena-Kaplava-Kraslava ruožo nuo 16,000 iki 19,070 kilometro rekonstrukcijos paklojant asfalto dangą.

Artėjant pasaulio čempionatui Kaliningrade kelių statytojai dirba visą parą





(Iš kairės) UAB „Keltecha“ direktorius Algirdas Šimoliūnas ir AB „Panevėžio keliai“ valdybos narys Remigijus Juodviršis stebi asfaltavimo darbus, vykdomus projekte „Baltijos žiedas“. UAB „Dangų emulsijos“ direktorius Vytenis Velutis rūpinasi svarbiausių kelionės momentų fiksavimu nuotraukose.

Jūratė TUŠIENĖ

Jau daug metų beveik kiekvieną mėnesį AB „Panevėžio keliai“ kelių statybos įmonių grupės vadovai susitinka ir susėda už vieno stalo apsvarstyti bei įvertinti kiekvienos iš įmonių pasiektus ataskaitinio periodo veiklos rezultatus, ekonominę ir finansinę padėtį, veiklos prognozes ir, visų svarbiausia, pasidalinti patirtimi.

Kiekviena įmonė-kelininkė yra labai skirtinga ir savita jau vien dėl to, kad geografiškai įmonės yra išsidėsčiusios skirtingose vietovėse, skiriasi savo dydžiu, valdomu gamybiniu-techniniu, ekonominiu-finansiniu ir žmogiškųjų išteklių potencialu. Tačiau kiekviena įmonė iš esmės sprendžia tas pačias problemas, pvz., tinkamas ir savalaikis apsirūpinimas kokybiškomis, bet pigesnėmis medžiagomis, paslaugomis, priimtiniausių finansinių šaltinių paieška, nuolat rūpinasi, kaip geriau ir efektyviau organizuoti darbus objektuose, kad būtų gautas maksimalus rezultatas, išlaikyta aukšta darbų kokybė ir patenkinti užsakovo lūkesčiai.

Šio rugsėjo pabaigoje buvo suorganizuotas išvažiuojamasis AB „Panevėžio keliai“ kelių statybos įmonių vadovų pasitarimas į Rusijos Federacijos Kaliningrado sritį. Kaliningrado miestas pasirinktas neatsitiktinai. Šioje srityje daug metų dirba dvi AB „Panevėžio keliai“ dukterinės įmonės - bendros Lietuvos ir Rusijos įmonės OOO „Baltdormoststroj“ ir OOO „Dorogi Baltiki“. Abi minėtos įmonės iš kitų AB „Panevėžio keliai“ kelių statybos įmonių pirmiausia išsiskiria savo geografine bei politine padėtimi (registruotos ir veikia ne Europos Sąjungos šalyje). Antra - tai įmonės, kurios šiais metais rodo vienus iš geriausių rezultatų visoje įmonių grupėje, vertinant tiek ekonominiu-finansiniu, tiek darbų organizavimo aspektu.

Į šią kelionę pakviesti vyko visų AB „Panevėžio keliai“ įmonių-kelininkių vadovai bei AB „Panevėžio keliai“ direktoriai. Kelionės tikslas - ne tik tradiciškai aptarti kiekvieną mėnesį svarstomus klausimus bei aktualias šiandienos problemas kiekvienoje konkrečioje įmonėje, bet ir susipažinti su Kaliningrade vykdomomis statybomis, jų ypatumais, pamatyti ir įvertinti Kaliningrade veikiančių dukterinių įmonių BĮ „Baltdormoststroj“ ir BĮ „Dorogi Baltiki“ turimą gamybinį potencialą, veiklą, darbo sąlygas, apsikeisti patirtimi ir žiniomis dėl kelių, viadukų ir kitų inžinerinių objektų statybos.

Kaip sakoma, geriau vieną kartą pamatyti, nei daug kartų apie tai išgirsti.

Pirmoji įmonė – OOO „Baltdormoststroj“, veikianti nuo 2000-ųjų metų, pajėgianti generuoti 60-80 mln. litų apimtis per metus. Pagrindinė veikla, kuria užsiima OOO „Baltdormoststroj“, - naujų kelių statyba, senųjų remontas, inžinerinių tinklų klojimas ir remontas, tiltų ir viadukų statyba, asfaltbetonio gamyba, betono ir gelžbetonio gaminių gamyba, kiti statybos darbai (pastatų ir statinių statyba). Bendrovė turi dvi gamybines bazes:

– Kaliningrado mieste veikianti gamybinė bazė pajėgi gaminti iki 100 t/val. asfalto bei 65 tūkst. kub. metrų per metus betono ir gelžbetonio gaminių;

– Černiachovskio mieste veikianti gamybinė bazė pajėgi gaminti iki 100 t/val. asfalto.

Šioje įmonėje vidutiniškai dirba 250-280 darbuotojų.

Kita bendra Lietuvos ir Rusijos įmonė - OOO „Dorogi Baltiki“, veikianti nuo 1999 metų ir pajėgianti generuoti 6-9 mln. litų apyvartą per metus. Pagrindinė šios bendrovės veikla - kelių statyba ir remontas, požeminių inžinerinių komunikacijų rengimas ir remontas, gerbūvio darbai.

Ši bendrovė yra vienas iš OOO „Baltdormoststroj“ pagalbininkų vykdant didesnės apimties projektus. OOO „Dorogi Baltiki“ vidutiniškai dirba 40-50 darbuotojų.

Pirmąją kelionės dieną kaliningradiečiai aprodė ne tik didelės darbų apimties, bet ir inžineriškai sudėtingą bei įdomų projektą, įgyvendinamą Kaliningrado srityje - „Baltijos žiedas“. Šio projekto apimtis - apie 3 milijardai litų, projekto įgyvendinimo laikas - 7 metai. Pagrindinis projekto rangovas - Peterburgo įmonė „VAD“.

Pažymėtina, kad daugelis infrastruktūros projektų Kaliningrade yra susiję su pasirengimu 2018 metais Rusijoje vyksiančiu pasaulio futbolo čempionatu, o Kaliningradas yra vienas iš miestų, priimsiančių turnyro ekipas.

Įmonės „VAD“ Kaliningrade dirbantys atstovai sutiko aprodyti įgyvendinamą projektą, papasakoti apie vykdomus darbus ir pasidalinti patirtimi. Šis projektas išskirtinis tuo, kad yra milžiniškas savo užimama teritorija, kuriai apvažiuoti ir apžiūrėti reikėjo daugiau kaip 4 valandų. Pirmoje sustojimo vietoje iš arčiau apžiūrint dalį statomo objekto atkreipėme dėmesį į darbams atlikti naudojamas kelių statybos mašinas, mechanizmus bei įrengimus. Lietuviai specialistai iš karto pastebėjo, kad dirba tik „Volvo“ markės mechanizmai, statybos mašinos ir įrengimai. Šeimininkai paaiškino, kad su šia bendrove bendradarbiauja jau seniai, ji pasirūpina tinkamu ir savalaikiu įsigytos technikos remontu bei kitomis serviso paslaugomis. Didesnio lietuvių susidomėjimo sulaukė brangiai kainuojantys savaeigiai asfalto perkrovėjai, kurių naudojimas asfaltavimo darbus leidžia vykdyti nepertraukiamai be sustojimų. Asfaltas juose ne tik maišomas, bet ir išlaikomas reikalingos temperatūros.



Taip rugsėjo pabaigoje atrodė bendros Lietuvos ir Rusijos įmonės OOO „Baltdormoststroj“ naujai statomas namas Sovietskij pr.43, Kaliningrade.

Ir neįgudusi akis iškart pastebėjo, kad objektuose mažai žmonių, pagrinde dirba technika. Kiekviena automašina su medžiagomis (smėliu, žvyru, asfaltu ir t.t.) dirba sklandžiai, tinkamai parinktais laiko intervalais, nepertraukiamu srautu. Nesimato transporto kamščių, eilių. Dalis birių medžiagų (pvz., smėlis ar žvyras) yra vežamos iš šalia objekto veikiančių karjerų.

Objekto šeimininkai paaiškino, kad darbai vyksta ištisą parą pamaininiu režimu, be sustojimo ir kad tokios darbų apimties, ritmo bei rezultatų nepavyktų pasiekti be įvairių automatizuotų valdymo sistemų. Pvz., objekte dirba tik turinčios įdiegtas stebėjimo sistemas transporto priemonės, mechanizmai ir įrengimai. Sistemiškai yra fiksuojami ir vykdomi darbai, t.y. atsakingi asmenys kasdien gauna reikiamą informaciją ir ataskaitas apie per parą iškastas, sunaudotas medžiagas, atliktus darbų kiekius ir t.t. Kaliningradiečių manymu, be automatizuotų ir kompiuterizuotų valdymo sistemų tokios apimties projektą būtų ypatingai sunku įgyvendinti.

Kompanijos „VAD“ atstovai informavo, kad per parą objekte apdorojama apie 25 tūkst. kubinių metrų medžiagų. Įdomu ir tai, kad ši kompanija turi atskirą geodezinę tarnybą, kuri teikia pilną reikiamą aptarnavimą objektams, todėl jų brigadininkas organizuoja darbus, žmones, techniką ir neatlieka niveliavimo darbų.

Aplankę kompanijos „VAD“ statomą „Baltijos žiedą“ vykome į Kaliningrado miesto centrą apžiūrėti OOO „Baltdormoststroj“ naujai statomo namo adresu Sovietskij pr. 43, kuriame bendrovė planuoja įsirengti savo ofisą, o likusią aštuonių aukštų pastato patalpų dalį parduoti. Pastato statybos darbus planuojama užbaigti dar šių metų gruodį, pusmečiu anksčiau nei buvo planuota.

Vėliau turėjome galimybę pamatyti Kaliningrado mieste rekonstruojamą 2 km ilgio estakadą. Vietoje buvusių dviejų eismo juostų (po vieną juostą skirtingomis eismo kryptimis) šiuo metu rengiamos šešios eismo juostos (po tris eismo juostas skirtingomis kryptimis) su patogiais įvažiavimais ir išvažiavimais. Dalį darbų kaip subrangovas šiame objekte atlieka ir OOO „Baltdormostsroj“. Objekto šeimininkai teigė, kad nors objektas yra pačiame miesto centre, apsuptas daugiaaukščių gyvenamųjų namų, o darbai vyksta ištisą parą pamaininiu režimu, nė vienas gyventojas nėra pateikęs skundo ar išreiškęs pasipiktinimo dėl keliamo triukšmo ar kitų nepatogumų.

Pavakary nuvykome į OOO „Baltdormoststroj“ bazę, esančią Kaliningrado mieste. Bendrovės vadovai aprodė įmonės patalpas, gamybinius įrenginius, remonto dirbtuves.

Tai tiek trumpai apie AB „Panevėžio keliai“ kelių statybos įmonių vadovų kelionę į Kaliningradą. Dėkojame šeimininkams, svetingai priėmusiems mus. Kelionė pavyko, tikslas pasiektas. Tikėtina, kad kiekvienam dalyviui išvyka buvo naudinga, pamokanti ir įdomi. Bet kokioje veikloje visų svarbiausia ne tik matyti, kas dedasi aplinkui, įvertinti ir pasidžiaugti kitų darbais ir sėkminga veikla, bet pačiam turėti noro, sveiko užsidegimo dirbti, siekti ir tobulėti.



Patirtimi dalinasi (iš kairės): AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas, kompanijos „VAD“ filialo Kaliningrade direktorius Nikolaj Javsinkov ir AB „Panevėžio keliai“ statybos direktorius Arvydas Zapalskis.



Apie vykdomas statybas projekte „Baltijos žiedas“ kalbasi (iš kairės): OOO „Baltdormoststroj“ ir OOO „Dorogi Baltiki“ valdybos pirmininkas Artūras Imbrasas, kompanijos „VAD“ filialo Kaliningrade vyr. inžinierius Dmitrij Anysimov ir AB „Panevėžio keliai“ valdybos narys Remigijus Juodviršis.

Darbo procesas toks pat svarbus kaip neužmiršti kvėpuoti



Atsakingas už emulsijos išpurškimą gudronatoriaus mašinistas Stasys Galiauskas.



Paskui techniką skuba kelio darbininkai Nerijus Simanavičius (kairėje) ir Juris Kazokas.

«1 kuri specializuojasi rengiant kelio paviršiaus apdarą, nuveiktus darbus skaičiuoja milijonais kvadratinių metrų. Darbų geografija apima ne tik Lietuvą, bet ir kaimyninę Latviją bei Kaliningrado sritį.

O šiemet bandomajame keturių kilometrų kelio Panevėžys-Rokiškis-Zarasai-Daugpilis ruože kelio dėvėjimosi sluoksnis buvo atnaujintas pritaikant naują stiklo pluoštu armuoto kelio paviršiaus apdaro technologiją. Atnaujinto kelio paviršiaus plotas siekė 33 200 kvadratinių metrų.

Virginijaus Jakšto vadovaujama brigada tą pačią savaitę kelio paviršiaus apdarą nauju būdu įrengė ir kelyje Naisiai-Pašvitinys Pakruojo rajone, kur buvo paklota 62 tūkstančiai kvadratinių metrų dangos.

Darbų pagal garbę neskirsto

Naujos technologijos diegimo procesas V.Jakštui ir jo brigados darbininkams buvo tarsi atsakingas egzaminas ir sėkmingai įveiktas iššūkis. Draugiškas ir kruopštus kolektyvas nesivaržė dėl tariamų prestižinių ar juodų darbų, o kai kurie neraginami skubėjo kone paknopstom.

„Pavaldiniams ir kolegoms priekaištų neturiu - sąžiningai vyrai darbuojasi, užduočių nepraleidžia pro akis. Jei ko pats nepatikrinu, žinau, kad viską atliks kaip priklauso: dirbs tvarkingai kaip reikia ir tiek, kiek yra būtina. Tai atsakingas kolektyvas“, - neabejodamas patvirtino V.Jakštas.

Bene kiekvienas darbuotojas - tarsi atskira istorija su savais pomėgiais, požiūriu, supratimu ir sugebėjimais. Štai kelio darbininkas Salvijus Budrevičius greitai pritapo prie kolektyvo - darbštus vyras dirba pavyzdingai, nesikrato paprastų ant kelio dirbamų, reikalingų atlikti įvairiausių darbų ir humorą supranta.

Atsakingas už dangos švarumą ir tvarką vandenvežės vairuotojas Vytautas Vaitonis savo pareigas atlieka gerai, nes aplaidumo klojant kelią negali būti.

Už ženklų statymo schemas atsakingas transporterio vairuotojas Algis Vaicekauskas stebi, kad kelio ženklai būtų tvarkingai sustatyti ten, kur reikia ir kada reikia, kad nebūtų išvartyti, pargriuvę ar kitaip naudojami ne pagal paskirtį.

Tačiau savo energija ir aktyvumu bene labiausiai stebina kelio darbininkas Nerijus Simanavičius, kiekvieną užduotį nuoširdžiai skubantis atlikti kuo geriau ir greičiau. Kaip kolegos juokauja - lekia vos negriūdamas, lyg darbo procesas būtų toks pat svarbus kaip neužmiršti kvėpuoti.

Gudronatoriaus mašinistai Sigitas Skuodis ir Kęstutis Drevinskas taip pat apibūdinami kaip kruopštūs, pareigingi darbininkai. Žinoma, daugumai vyrų būtinos pertraukėlės parūkyti, tačiau darbo eiga ir kokybė dėl to nenukenčia.

Brigadoje yra ir auksinių rankų meistrų, vienas jų - su stiklo pluoštu dirbantis naujojo gudronatoriaus operatorius Stasys Galiauskas. Šis vyriškis, pasak jo vadovo bei daugumos kolegų, tikrai turi auksines rankas - ką tik imsis padaryti, viską atlieka nepriekaištingai.

Geri kulinarai ir žvejai

Ne paslaptis, kad po darbų vyrus labiausiai traukia žvejyba, ir nors moterys šio proceso grožio nelabai supras, visgi neatmetama galimybė, kad pavyzdys, kaip dažniausiai būna, imamas iš kolektyvui vadovaujančio asmens.

„Kadangi dirbame savaitėmis išvykę į komandiruotes, po darbų norisi žmoniško gyvenimo. Pats mėgstu pažvejoti, ilgiau pasėdėti ant Mūšos kranto. Ne taip seniai geras laimikis pasitaikė - per dieną pagavau šešias lydekas. Joms masalas patiko - gaudžiau su gyvom žuvelėm, karosiukais. Bendras lydekų svoris siekė dešimtį kilogramų, o didžiausioji svėrė net 2,8 kilogramo“, - įspūdingu laimikiu pasidžiaugė V.Jakštas. Kai tik atsiranda tinkamos sąlygos žvejoti ar kyla ūpas naudingai pailsėti gamtoje, į žvejybą patraukia ir kelio darbininkas Gintaras Subata.

Vienas seniausiai brigadoje dirbančių žmonių skaldelės paskleidėjo mašinisto padėjėjas Egidijus Jakštas ne tik seniai perpratęs darbo vingrybes ir specifiką, bet ir labai domisi kompiuterija - pataiso šią techniką draugams, mėgsta internetinius žaidimus, pasižymi greita reakcija, įžvalgia logika bei sumanumu, laisvalaikį praleidžia grybaudamas, žvejodamas. E.Jakštas įsitikinęs, kad prie kiekvienos naujovės darbe reikia ir galima priprasti, tuomet viskas klostysis sėkmingai. Komandiruotėse labiausiai pasiilgęs sūnaus ir dukros E.Jakštas skuba skirti jiems daugiau dėmesio - jei tik pasitaiko išeiginių dienų, su šeima pailsi prie jūros arba apsilanko kino teatre.

Užkietėjusiu žveju galima laikyti ir Jurį Kazoką - šis vyriškis daugumą laisvadienių skiria žvynuotosioms vandens gyventojoms, tinkliniui bei krepšiniui. Ypač pamėgęs stintų žvejybą J.Kazokas laukia šio meto ir pagal tradicijas sąžiningai važiuoja ne tik į Juodkrantę, bet ir kaimyninę Latviją. Per metus pora kartų nuvykstantis vyras parsiveža pora kibirų: „Šios plėšrios žuvys kimba ir ant paprasto žuvies gabaliuko, o jei stintos gerai kimba, tai tenka dirbti sunkiau negu „Panevėžio keliuose“, - juokiasi J.Kazokas, sykį sugavęs ir penkius kilogramus sveriančią gražuolę lydeką.

Nuo pavasario dirbantis plentvelio mašinistas Gintaras Navakas turi kitokių pomėgių - vaikinas dievina automobilius, greitį, azartą bei ekstremalius pojūčius, ypač pasivažinėjimą keturračiais, taip pat mėgsta saugiai skrieti nuosavu džipu. Tačiau darbe, pasak V.Jakšto, darbuotojas greičio neviršija, dirba atsakingai, yra dėmesingas ir susikaupęs.

Mėgsta vyrai ir miško gėrybes rinkti - grybauti, pauogauti, ypač skaldelės paskleidėjo mašinistas Saulius Cibutavičius. Laisvu laiku susirenka vyrai paplaukioti valtimis ežere - kas žvejoja vidury jo, kas nuo kranto. Grįžtančio tėčio ypač laukia dvi dukros - S.Cibutavičius gerai žino, kad be lauktuvių į namus grįžti negalima. „Ypač nedovanotina būtų iš Latvijos neparvežti saldainių „Karvutė“, todėl dukrytes visada stengiuos palepinti gardžiais ir dar neragautais saldumynais“, - šypsosis vyriškis.

Kelio vyrai vakarienei ir grybų sriubą, ir rimtesnių patiekalų mėgsta paruošti, taigi bendros vakarienės šioje komandoje tapo įprastos ir pamėgtos - kepama žuvis, šašlykai. O po linksmo vakarojimo, draugiškų pokštų ir pailsėjimo gamtoje prasidėjus darbo savaitei vėl rimtai kimbama į darbus, nes geras kelias svarbiausia. Ir dėl savęs, ir dėl kitų.



Kelio darbininkai Salvijus Budrevičius (kairėje) ir Gintaras Subata.



Skaldelės operatoriaus mašinisto padėjėjas Egidijus Jakštas laukia komandos įrenginiui paleisti.

Tarybinių laikų ministro padėką saugo iki šiol

Rita MISIŪNIENĖ



Technikos direktorių Praną Bačiulį (trečias iš dešinės) jubiliejaus proga pasveikino (iš kairės) mechanizacijos aprūpinimo padalinio vadovas Bronius Kederys, vyriausioji buhalterė Ligita Mackevičienė, energetikas Janas Voitekianas, direktorius Ivanas Kamarovas, Rokiškio padalinio vadovas Almantas Pupelis, dispečerė-laborantė Klavdija Gubanova bei gamybos padalinių vadovas Kęstutis Gobė.

AB „Panevėžio keliai“ grupei priklausančios įmonės „Zarasų automobilių keliai“ technikos direktorius Pranas Bačiulis, neseniai atšventęs prasmingą 60-ąjį jubiliejų, savo atliktus darbus, priduotus projektus ir nutiestus kelius įvertino kaip įdomiai susiklosčiusią ir brandžią kelininko patirtį.

Pradėjęs dirbti nuo 1975-ųjų kelių tiesimo įmonėje P.Bačiulis darbų kokybei teikė didelę reikšmę ir jautė atsakomybę, nesvarbu kokias pareigas ėjo - meistro, darbų vykdytojo ar vyriausiojo inžinieriaus. Pasirinkęs mėgstamą, bet nelengvą darbą vyriškis teigė visą save darbui atidavęs, gal todėl už rezultatus kartu su kolektyvu buvęs įvertintas, o iš žmonos priekaištų beveik nesulaukdavęs, mat sutuoktinė darbo specifiką buvo perpratusi - irgi dirbo kelių tiesimo įmonėje.

„Mėgau savo darbą ir nesuklydau rinkdamasis specialybę, nors mane visada labiau traukė technika, traktoriai ir kiti mechanizmai. Sunku būdavo tais laikais - į darbo vietą ir į namus važiuodavome pakeleivingomis mašinomis, po tris susispraudę į kabiną, bet nesiskundėme netgi tada, kai tekdavo naktimis pabudėti pagrindiniame kelyje, kai polaidžiai būdavo, ir kiekvienu priduotu objektu džiaugėmės. Pamenu, vienais metais tuometis susisiekimo ministras įteikė man padėkos raštą ir premiją - 30 rublių. Taip buvau pagerbtas už puikiai nutiestą 5 kilometrų kelio Kaunas-Daugpilis-Zarasai (anksčiau vadintą Marijampolė-Leningradas) ruožą. Šią padėką saugau iki šiol“, - šypsosi P.Bačiulis.

Dirbti mažesniame kolektyve, kurį sudaro 15-20 žmonių, pasak P.Bačiulio, paprasčiau, o ir žmonės geri susirinkę buvo, dirbti netingėdavo. Nors darbo sąlygos nebuvo lengvos, tačiau kelius tiesdavo stropiai ir atsakingai.

Įvertinimas už gerą darbą ir paaukštinimas B.Bačiuliui buvo pasiūlytos vyriausiojo inžinieriaus pareigos, vėliau - dar vienas laiptelis karjeroje, kurio jis atsisakė: „Viršininku būti pabijojau, kažkaip pabūgau, mat labai jau rimtos pareigos atrodė“.

UAB „Zarasų automobilių keliai“ direktorius I.Kamarovas apibūdino P.Bačiulį kaip darbštų ir sąžiningą kolegą bei pasidžiaugė, kad draugiškame jų kolektyve tiek metų sėkmingai dirba patikimas ir racionalus specialistas.

Sveikinimai

60-mečio proga

Praną Balčiūną, *ekskavatoriaus mašinistą (1951 10 12);*

Joną Ruką, *dujas deginančių įrenginių operatorių (1951 12 02);*

Reginą Gineikienę, *inžinieriaus pavaduotoją (1951 12 17);*

Algį Riaubą, *volo mašinistą (1951 12 26).*

55-mečio proga

Antaną Vilką, *darbų vadovą (1956 10 05);*

Algimantą Bankauską, *vairuotoją (1956 10 18);*

Janiną Urbonienę, *buhalterę (1956 12 27).*

50-mečio proga

Artūrą Giką, *projektų vadovą (1961 10 17);*

Romą Gašką, *ekskavatoriaus mašinistą (1961 11 30);*

Petrą Bieliūną, *ekskavatoriaus mašinistą (1961 12 12).*

45-mečio proga

Artūrą Valečką, *krautuvo ir frezos mašinistą (1966 10 20);*

Žydrutį Miliauską, *brigadininką (1966 10 25);*

Gintautą Rutkauską, *tiekėją vadybininką (1966 11 21);*

Liną Skvarnavičienę, *apskaitininkę (1966 12 27).*

40-mečio proga

Gintarą Pilipavičių, *suvirintoją (1971 10 13);*

Egidijų Kondratą, *kelininką (1971 10 15);*

Saulių Daukšą, *darbų vadovą (1971 10 25);*

Virgilijų Kriaupą, *brigadininką (1971 11 10);*

Gunarą Mielavą, *sargą-prižiūrėtoją (1971 12 08);*

Kęstutį Karsoką, *kasininką-pardavėją (1971 12 30).*

35-mečio proga

Valdą Kavalaiską, *sargą-prižiūrėtoją (1976 10 01);*

Skirmantą Kazlauską, *asfaltbetonio klotuvo mašinistą (1976 12 23).*

30-mečio proga

Saulių Sinkevičių, *kelininką/ plentvolio mašinistą (1981 10 03);*

Lauryną Gabrį, *kokybės sistemos priežiūros inžinierių (1981 10 04);*

Arvydą Bazilių, *vyr. darbų vadovą (1981 11 14).*

25-mečio proga

Šarūną Karalevičių, *statybos inžinierių (1986 10 01);*

Mantą Jokubauską, *darbų vadovą (1986 11 12).*

PANEVĖŽIO KELININKŲ
SPORTO KLUBAS „VIA LUDUS“

2012 02 05

Organizuoja kelininkų krepšinio turnyrą 3 x 3

- Turnyre gali dalyvauti kiekvienas AB „Panevėžio keliai“ įmonių grupės darbuotojas;
- Dalyviai gali patys suburti savo komandas (atstovauti savo įmonei, padaliniui ar panašiai);
- Kiekvienas darbuotojas gali suburti komandą iš savo šeimos narių;
- Iš visų likusių užsiregistravusių dalyvių komandos bus sudaromos burtų keliu;
- Turnyras vyks Panevėžio „Nevėžio“ pagrindinės mokyklos sporto salėje;
- Turnyras vyks pogrupių sistema;
- Rungtynių trukmė - 10 min. (+ 5 min. apšilimas). Varžybos bus vykdomos pagal FIBA taisykles;
- Renginio metu vyks ir papildomi turnyrai;
- I-III vietas užėmusios komandos apdovanojamos taurėmis, prizais ir medaliais.

Nemiegok žiemą ant pečiaus!
Treniruokis ir dalyvauk!
Tavęs laukia šauni nuotaika
ir nuostabios akimirkos!

Išsamesnė informacija ir dalyvių registracija (vyks iki 2012-01-28 21.00 val.)
el. p. vialudus@gmail.com arba +370 (612) 89667

Rėmėjai:

VIA LUDUS · LEGEA · Panevėžio keliai · KELTECHA TRANSPORT & LOGISTICS

Sveikinimas GTS vadovui Eitautui VANAGUI



Sveikiname nenuilstantį savo skyriaus vadovą su artėjančiomis gražiausiomis metų šventėmis, linkime jam ir toliau išlikti tokiam energingam, tolerantiškam bei geranoriškam.

GTS kolektyvas



GTS kolektyvas per Boso dieną savo skyriaus vadovą pasveikino jos proga ir įteikė jam originalų kelininkų spalvos kaklaraištį su užrašytais skyriaus darbuotojų vardais (iš dešinės): Rima, Nijolė, Virginija, Robertas, (antroje eilėje, iš kairės) Gintas, Darijus, Justas, Mantas.

KALĖDINIS PAŠTAS

9 DVP reiškia didžiulę padėką Šiauliai-Radviliškis kelio ruožo rekonstrukcijos statinio statybos vadovui J. Svilo už vykdomą priežiūrą, perduotą savo didžiulę gamybinę patirtį, operatyviai išspręstus ir dar tebesprendžiamus statinio statybos techninius klausimus, sustyguotą spec. darbų vykdymo padalinių darbą, buvimą objekte nuo aušros iki pat sutemų.

Geriau vienas balius nei du laikraščiai.

V.

Leidėjas AB „Panevėžio keliai“
Rita Misiūnienė, tel. +370 45 508646, el.p. info@paneveziokeliai.lt
Loreta Deksnytė, tel. +370 458 51698, el. p. rokiskis@paneveziokeliai.lt
Rasa Čepienė, tel. +370 611 48133, el.p. rasa.cepiene@paneveziokeliai.lt