

СПРАВКА

по материалам изучения конфликтной ситуации
в Клайпедском автопарке.

С 13 по 17 марта с.г. находился в командировке в г.Клайпеде с целью выяснения причины создавшейся конфликтной ситуации в автобусном парке, приведшей к невыходу на линии 13 марта 1989 года автобусов.

Структура автопарка

номера линии	наименование линии	К-во автобусов	К-во автобусов	Общее число автобусов	Линии автобусов	История	К-во автобусов					Примечание
							ИКА- рус	ПА3	ЛАЗ	РАФ	ГАЗ- 24	
1	Городские автобусы Клайпеды и пригород	222	8			З.А. "Р.А."	112			15		104 автобуса не выехали на линии
2	Междугородные автобусы	148	6				45	3	57			1 автобус выехал
3	Пригородные автобусы	122	6				85		32			
4	Междугородные автобусы	334	13	1510	70%	"Артурас" "Ларсен"					192	все автомашины работали

Автобусный парк оперативно обслуживается 4 отделением отдела КТБ Литовской ССР по г.Клайпеде и ЛМБ. На связи имеется четыре агента - [REDACTED], "Артурас", "Ларсен", "Рута" и четыре доверенных лица.

В процессе встреч с агентами: "Артурас", архивным [REDACTED], доверенными З.Г.И., Р.А., директором АП - Петраускасом Б.П. и секретарем партийной организации Скрыпкиным, установлено, что 13 марта с.г. не вышли на линии городских, пригородных и междугородних маршрутов автобусы Клайпедского автопарка по причине того, что во-

дители недовольны тарифными ставками (в настоящее время они получают за рабочий час 1,98 руб.), организацией труда, а также невыполнением администрацией парка выдвинутых в мае 1988 года (при первой забастовке) требований водителей, а именно:

- рассмотреть целесообразность введения премирования водителей за экономию автомобильных агрегатов (их сверхнормативный пробег);
- рассмотреть целесообразность введения дифференцированных премий водителям в зависимости от дорожных условий (повысить их при работе по пыльным дорогам);
- проанализировать действующее расписание междугородных автобусов и внести необходимые изменения с учетом повышения рентабельности маршрутов, обслуживаемых Клайпедским автобусным парком;
- построить в течении 1989-1990 г.г. хозспособом 18 квартирный жилой дом;
- решить вопрос информации движения автобусов на остановках;
- организовать на автобусных остановках распространение абонементных талонов (билетов);
- гарантировать, чтобы на городских маршрутах автобусов объявлялись названия остановок;
- проверить состояние всех остановок (стоянок) и площадок для разворота автобусов и решить вопрос о том, чтобы водители автобусов могли пользоваться туалетами, находящимися около конечных остановок, расположенными в различных организациях;
- сделать на конечных остановках маршрутов автобусов отдельные площадки для посадки пассажиров;
- заказать согласно с комплексной схемой развития транспорта в южной части города проект здания с бытовыми условиями для водителей автобусов и построить его.

Обстановка в автопарке после забастовки 18 мая 1988 года была удовлетворительной. Только в январе с.г. от доверенных лиц были получены данные, что отдельные водители междугородних линий высказывали намерение провести забастовку с целью добиться повышения заработной платы, но инициаторы и конкретная дата забастовки не были известны.

По этому факту нами был проинформирован министр транспорта Литовской ССР Макрицкас П.К. Для выяснения и урегулирования данного вопроса в Клайпедский автобусный парк выезжал заместитель министра Крышюнас А.П..

В феврале с.г. на проходившей конференции в автопарке по заключению трудового договора водителями Божок В.И. и Каютисом Ю.Б. были допущены высказывания в отношении возможной забастовки.

14 февраля этого года поступило заявление администрации автопарка подписанное 70 водителями пригородных автобусов и контролеров об отчислении им 6% от прибыли, полученной от перевозки пассажиров, а в случае невыполнения этого требования говорилось о возможном отказе выезда в рейсы.

Этот вопрос обсуждался на заседании цеховой профсоюзной организации, на собрании водителей пригородного транспорта. Пришли к выводу что есть возможность выделять 5% прибыли, выполняя планы и сберегая фонд заработной платы, однако это решение было прелиминарным и совет его не обсуждал.

Несмотря на вышеперечисленные факты усложнявшихся взаимоотношений водителей с администрацией автопарка, забастовка 13 марта с.г. началась стихийно, так как во время дебатов (с 8.30 до 17.00) только в 13.00 час. вспомнили о заявлении от 14 февраля в отношении повышения зарплаты, а в 16.00 час. водитель Даукантас Э.А. выступил с предложением о необходимости скорейшего урегулирования конфликта (прекращение забастовки или же выдвижение водителями конкретных требований). После этого водители выработали следующие требования:

1.Повысить зарплату водителей автобусов и водителей такси. Для этой цели выделить автобусному парку 1,2 млн.рублей с тем, чтобы водителей автобусов можно было платить в среднем 2,5 руб. за рабочий час, а водителям такси - 1,74 руб. за час;

2.До 1 июля с.г. на 50% сократить персонал администрации.

3.Исполнительному комитету до 13 апреля с.г. решить вопрос покрытия убытков городских маршрутов за счет отчислений с других предприятий;

4.Ликвидировать на городских и пригородных маршрутах льготные проезды. На пригородных маршрутах отказаться от месячных билетов и с 1 апреля их не продовать;

5.Исполнительному комитету организовать работу так, чтобы постоянно проводился уход за автобусными остановками, местами разворота. Решить вопрос по поводу туалетов. Наказать ответственных за невыполненные работы. На конечных остановках маршрутов оборудовать отдельные площадки для посадки и высадки;

6.Кондукторам автобусов платить премиальные от суммы собранных денег ;

7. Упростить систему билетирования в автобусах междугородних маршрутов. В контрольном билетном листе отмечать только последние билеты;

8. Зарплату за март выплатить по новой системе оплаты;!

9. Заменить асфальт на стоянках автобусной станции;

10. Вернуть 30 тысяч рублей на выплату "13 зарплаты";

11. Буфет на автобусной станции должен начать работу с 13 апреля с.г.

12. Поступления от индивидуальных такси всего города перевести в плановый доход автопарка. Разделить стоянки индивидуальных и государственных такси;

13. Выяснить, сколько в парке должно быть слесарей по нормативам. Улучшить условия их труда;

14. Объявить конкурсные выборы директора предприятия.

15. В случае невыполнения упомянутых требований до 3 апреля с.г. вновь прекратим работу.

Указанные требования были предъявлены прибывшему министру транспорта Макрицкасу П.К., который заявил водителям, что их требования будут рассмотрены в ближайшее время. После этого водители выехали на маршруты (17.00 час.).

Предположительно активистами в проведении забастовки были водители (нуждаются в проверке):

1. Божок Владимир Иванович, 1951 года рождения;

2. Богомоллов Александр Владимирович, 1953 года рождения;

3. Даукантас Эльвидас Антанас, 1950 года рождения;

4. Баускас Арвидас Иозович, 1959 года рождения;

5. Аполонин Олег Всеволодович, 1941 года рождения;

6. Стонкус Вацловас Вацлово, 1953 года рождения.

15 марта с.г. состоялось закрытое партийное собрание (присутствовало 59 коммунистов, был ответственный работник из ЦК КП Литвы). Забастовка была осуждена как незаконная, так как требования бастующих, выдвинутые ими в конце дня, не были заблаговременно сформулированы и предъявлены администрации. Собрание поручило парткому дать принципиальную оценку сложившейся в коллективе ситуации и поведению коммунистов, не выехавших на линии 13 марта.

Коммунистами автобусного парка были принесены (через газету) общественности города извинения за причиненные неудобства и ущерб нанесенный вследствие прекращения движения транспорта.

22 марта с.г. нами проведена встреча с министром транспорта Макрицкасом П.К. на которой рассматривались требования водителей на предмет реальности их выполнения в срок. В частности он пояснил, что невыполнимы только 4 пункта (1, 4, 8, 12). Для рассмотрения этих вопросов 29 марта в Клайпедском автопарке будет проведена конференция работников предприятия (представителей от 10 водителей 1 человек). На этой конференции по каждому пункту требования представители министерства транспорта разъяснят, что выполнимо, а что не приемлемо. По результатам конференции будет принято решение с последующей публикацией в прессе. В случае, если большинство делегатов конференции проголосуют за выполнение всех предъявленных во время забастовки требований, будет поставлен вопрос о расформировании автопарка как не рентабельного (междугородние перевозки передадут другим автопаркам республики, а для городских перевозок создадут отдельное предприятие).

В настоящее время ОНТБ Литовской ССР по г.Клайпедо и ЛМБ ведется оперативное расследование этой конфликтной ситуации и принимаются меры по недопущению подобного впредь, для чего:

1. Изучается вопрос публикации в прессе компрометирующих материалов на активистов забастовки (такая информация имеется в автопарке) с целью их компрометации;

2. В настоящее время проводится набор водителей для работы в Чернобыле по линии военкомата. Изучается возможность направления туда водителей из числа активистов забастовки;

3. Принимаются меры по укреплению оперативных позиций в автопарке для того, чтобы своевременно выявлять, пресекать подобные инциденты и иметь возможность влиять на развитие ситуации в нужном нам направлении.

Ст. оперуполномоченный 4 отдела
ОНТБ Литовской ССР
майор

Л. Остапко

23 марта 1989 года.

11/491

г.ав. Остапко Л. А.

Банкову справку устно
передать в Тиниску В.М.
для информирования к иммиграции
по данному вопросу митингерам.
Вам необходимо составить еще
справку об организации остальных
активных - оккупации работы с объектами
автомобильного транспорта, как как г. Такаускас А.В.
автомобильного транспорта 4, руководстве 30.03.89.