

EGONA ZĪVERTA FOTO



EKSPERTS

Ir problemātiski nodrošināt kvalitāti

Ivo Ošeniņš, Latvijas
Pasažieru pārvadātāju
asociācijas vadītājs

Visa pārvadājumu nozare pašlaik nav bezdibeņa priekšā. Viskritiskākās problēmas ir vienam uzņēmumam – "Liepājas autobusu parkam". Ņemot vērā, par kādu cenu viņi nosolīja Liepājas lotē, nav brīnums, ka ir problemātiski nodrošināt kvalitatīvu pakalpojumu, jo cena krietni par zemu, lai ilgtermiņā pildītu saistības. Nenoliedzami nozarē ir problēmas, arī ar autobusu vadītājiem, bet nav tik kritiska situācija, kādu šobrīd grib iezīmēt LAP.

Daļa atbildības ir jāuzņemas arī pasūtītājam, kurš piedāvājumu atzinis par gana labu esam. Iepirkumā pārvadātājam neprasi, vai būs pietiekams darbaspēka nodrošinājums, kad iesiet uz jauniem tirgiem. Vairāk nekā gadu LAP ignorēja pasūtītāja noteikto tarifa līkmi 5 eiro stundā autobusa vadītājam, tā bija 3,50. Tad nav jābrīnās, ka šoferi iet prom, slimo un negrib strādāt šajā uzņēmumā. Darba samaksa LAP ir paaugstināta, bet, manā skatījumā, tā šajā brīdī bija jāceļ krietni augstāk.

Divas trešdaļas autobusu vadītāju ir pirmspensijas un pensijas vecumā. Jāsaka, ka viņi ir savu uzņēmumu patrioti. Ja kāds uzņēmums kādā tirgus daļā beidz darbību, daļa tā šoferu nevēlas pāriet uz citu, vēl jo vairāk – ja šim uzņēmumam ir slikta reputācija. Ar Satiksmes ministriju esam uzsākuši diskusiju par to, ka D kategorijas iegūšanu vajadzētu atbrīvot no obligātas iepriekš iegūtas C kategorijas, jo ES normatīvi to nenosaka. Taču tā nebūs brīnumnūjiņa, lai uzreiz rastos daudz vadītāju. Arī vecuma samazināšana D1 kategorijas

iegūšanai nav nesusi augļus, jo tā nozīmē 16 vietu autobusu, kas reģionālajā satiksmē ir nederīgs.

Ļoti slikti, ka pasūtītājs tik inerti reaģē uz reisu atcelšanu. Cilvēkam ir jātiek uz darbu, uz veselības aprūpes iestādi, viņam būtisks ir šis reiss, nevis tas, ka kāds pēc tam atrakstās, ka tie ir vien cik tur procenti no kopējā skaita. Pakalpojumu sniegšanas kvalitāte atsevišķos reģionos ir pasliktinājusies. Ja iedzīvotāji vairs uz to paļauties nevar, tad sabiedriskajam transportam ir gals, cilvēki atrod alternatīvas.

Ja lielu tirgus daļu bijis atļauts pārņemt vienam pakalpojumu sniedzējam, tad kādam citam to pārņemt vienā dienā nav iespējams. Tāpēc arī pēc Konkurences padomes lēmuma par karteli nenotika straužas kustības ar līgumu laušanu. Taču ilgtermiņā šādu situāciju arī nevar atstāt. Liepājas pusē būs vēl viena problēma, jo līgums par pārvadājumiem pilsētā ar LAP ir tikai līdz 2025. gadam, būs jāriko konkurss. Tas būtu jāveic ar laika rezervi, lai varētu ienākt citi tirgus spēlētāji. ▀

UZZIŅAI

"LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" SKAITĻOS

- Mēnesī veic 25 000–26 000 reģionālo reisu dažādos Latvijas reģionos, no kuriem šoferu trūkuma dēļ atcelto reisu skaits šā gada 8 mēnešos ir ap 0,18%.
- Šobrīd nodarbināti 319 šoferi.
- Aktīvās vakances – ap 20.
- Informācija par šoferu atalgojumu esot konfidenciāla.

AVOTS: LAP

<< "Tas jebkurā gadījumā nav labi, tomēr atšķirība tāda: ja laukos kursē trīs autobusi dienā un kāds nepienāk, tad ir sāpīgi. Ja mums neatnāk viens reiss, tad pēc septiņām minūtēm ir nākamais." Viņaprāt, situācija Liepājā vēl neveidojas kritiska, jo tramvaja nekursēšanas laikā LAP spēja izpildīt arī visus autobusu papildreisu un septembra pēdējā nedēļā nebija ievērojamas reisu neizpildes.

Nav intereses
kļūt par šoferi

Satiksmes ministrijas juristiem ir uzdots pārskatīt līgumus un iespējamo sodu politiku. Pašlaik neatkarīgi no neizpildīto reisu skaita maksimālā soda nauda ir nemainīga – 500 eiro

mēnesī, kas ministra ieskatā neesot nedz loģiski, nedz taisnīgi. Arī Autotransporta direkcija (ATD) uzsākusi darbu pie likuma grozījumiem, kas ļautu vērsties pret negodprātīgiem pārvadātājiem.

LAP nosūtījis vēstuli satiksmes ministram, tajā norādīts, ka par risinājumiem nozarē uzņēmums runājot jau vairākus gadus, bet situācija nemainās. Ņemot vērā tirgus īpatnības, viens pārvadātājs neatrisinās nozares kopējo problēmu, vēstulē uzsver LAP valdes priekšsēdētāja Anna Valtere.

Viņa uzskaita iemeslus pašreizējai saspringtajai situācijai, starp kuriem ir fundamentāls autobusu vadītāju trūkums. "Vidējais autobusu šoferu vecums ir diezgan augsts – 55 līdz 60

gadi, līdz ar to varam secināt, ka šī ieilgusi darbaspēka deficīta problēma paliks aizvien akūtāka visiem pārvadātājiem," saka uzņēmuma vadītāja.

A. Valtere arī norāda uz neadekvāto situāciju tirgū, kur daļa komersantu izpilda sabiedrisko pasūtījumu ilgtermiņa līgumos, kas tika noslēgti pēc jaunas ATD izstrādātās koncepcijas, kamēr citi pakalpojumu nodrošina, pamatojoties uz pagaidu līgumiem pēc citiem noteikumiem. Tāpat pašvaldībām piederošie sabiedriskā transporta uzņēmumi izmantojot savas priekšrocības, lai gan brīvajā tirgū pakalpojumus būtu iespējams pilnībā uzticēt privātajam sektoram.

Vēl viņa min darbnespējas lapu izsniegšanas regulējuma nepilnības. Jāatzīmē, ka viens no iemesliem augstā un septembrī atceltajiem reisiem, ko nosaucis LAP, ir tieši šoferu masveida slimošana. Jau iepriekš LAP "Kurzemes Vārdam" norādījis, ka darba devējs saņem informāciju par darba nespējas faktu, bet nav tiesīgs pieprasīt detalizētu informāciju par slimības lapas izsniegšanas iemesliem.

Lai novērstu reisu neizpildes, uzņēmums veicot šoferu

relokāciju pa struktūrvienībām un virzieniem un loģistikas pārplānošanu, kas ļaus palielināt autobusu vadītāju un transportlīdzekļu norīkojumu efektivitāti. "Plānojam tuvākajā laikā rast risinājumus un nodrošināt reisu izpildi pilnā apmērā," saka uzņēmuma vadītāja.

"Esam veikuši dažādus autobusu vadītāju piesaistes pasākumus, tajā skaitā aktīvi uzrunājam potenciālus darba ņēmējus dažādos reģionos, kā arī piedāvājam apmaksāt autobusa vadītāja tiesību iegūšanu. Interesentu skaits pagaidām ir nepietiekams," pauž A. Valtere. Veids, kā risināt algu jautājumu un celt autobusu vadītāja profesijas prestižu, esot nozares ģenerālvienošāns.

Brauciet ar taksi
un iesniedziet kvīti

Kamēr "augšās" meklē risinājumus, ko darīt cilvēkam, kurš palicis stāvam pieturā? ATD skaidro, ka kompensācija reisa atcelšanas gadījumā iespējama tad, ja ir iepriekš iegādāta biļete. Tad visas tiesības veidā saistītās izmaksas, ieskaitot biļetes cenu, var tikt kompensētas, un tas ir jādara pārvadātājam. "Taksometrs ir viena no šādām tiešajām iz-

maksām, protams, atbilstošajā datumā, laikā un maršrutā. Šobrīd aktuāli arī koplietošanas transportlīdzekļi (automašīnas, elektroskūteri u.c.), kas arvien plašāk ir pieejami ārpus galvaspilsētas," stāsta ATD pārstāve Sanita Heinsberga.

Ja autobusa gaidītāju aizved izpalīdzīgs kaimiņš, atgūt izmaksas varētu būt problemātiski. Degvielas kvītis nav iespējams sasaistīt ar konkrētu pasažieri, tāpēc ļoti iespējams, ka pārvadātājs tādu pieteikumu nekompensēs, pauž ATD. Morālā kompensācija Latvijas likumdošanā nav definēta, bet ārsta vizīte, par kuru samaksāts jau iepriekš, var tikt iekļauta zaudējumu kompensācijā. Arī ar nokavētu darba dienu saistītus zaudējumus, kuri ir dokumentāli tiešā veidā pierādāmi kā papildu izmaksas, ko var saistīt ar neizpildīto reisu, var iesniegt pārvadātājam. Piemēram, atvilkums no darba algas kavētas darba dienas dēļ.

"Ja iegādāta biļete uz reisu reģionālajā starppilsētu nozīmes vai reģionālajā vietējās nozīmes maršrutā, kas nav izpildīts, sedzam tiešos izdevumus, kas radušies pasažierim, lai nokļūtu galamērķī," apstiprina A. Valtere. ▀