

Због ниских плата и лоших услова рада, градски превозник од септембра напушта велики број радника. У потрази за бољом зарадом возачи аутобуса већ неколико година одлазе из Београда, а од почетка септембра Градско саобраћајно предузеће изгубиће још 350 радника.



Иако су учестали одласци радника у иностранство, због ниских плата и лоших услова рада постали уобичајени, оволико смањење броја запослених може да доведе у питање функционисање целог система јавног превоза у главном граду, јер, према проценама синдикалаца, иако тачних података нема, у ГСП тренутно недостаје бар 1.000 возача.

– Тренутно ГСП има мање возача и мајстора него административних радника, што је апсурд. У администрацији је стално запослено око 2.000 људи, а још 3.000 њих ради на уговор од 24 месеца. Мајстора има свега 300, а возача око 2.000, што није ни приближно потребном броју. Оптимално би било четири возача по сваком возилу, што значи да је потребно бар 3.500 запослених возача – тврди Небојша Алексић, председник синдиката Слога ГСП. Он додаје да масовни одлив возача траје већ три године, а осим возача,

одлазе и искусни и обучени мајстори, механичари, аутоелектричари.

Алексић каже да је руководство, како би анулирало мањак радника, додатно оптеретило возаче, а истовремено и смањило број возила на улицама.

– Прошле године је уведено осмочасовно радно време, шест дана у недељи. По изласку из летњег реда вожње број возила у саобраћају није повећан, а ове године је тако умањени број и додатно смањен. И поред тога се мањак возача и даље осећа – наводи Алексић.

Незадовољни висином зарада али и условима рада, наши возачи одлазе преко агенција, групно или појединачно, најчешће у Немачку и Словенију, али и Чешку, Словачку, Хрватску. „Агенције сnose трошкове смештаја, налазе посао и обезбеђују потребне папире, а када испуне обавезе, возачи кроз плату враћају дуг, и полако се сналазе даље“, прича Алексић. Како каже, новозапослени у предузећу београдског превозника „испеку занат“ на „ионако лошим аутобусима“, па после две године, колико су у обавези према уговору, и они одлазе у иностранство као „готови возачи“.

Једини начин да се радна снага задржи, кажу синдикати, јесте да се за почетак повећају плате, које се са просека од 45.000 „нису макле годинама“.

– Нисмо се померили са „мртве тачке“, осим те једнократне солидарне помоћи коју смо недавно добили као и сва комунална предузећа. Иако се основица није мењала, последња плата нам је реално била мања за око три до четири хиљаде, каже председник СОС синдиката Иван Михајловић.

Према његовом мишљењу, због тога и не чуди масовни одлазак возача али и мајстора, чија је просечна плата око 40.000 динара. Добро обучени мајстори из ГСП зато одлазе код приватних послодаваца, који њихов рад плаћају далеко више.

– Већина нас ради са једним слободним даном, што је кршење Закона о безбедности саобраћаја, који предвиђа два слободна дана уз осмочасовно радно време – напомиње

Михајловић и додаје да ГСП на све начине покушава да допуни број возача, те да је конкурс за запошљавање стално отворен последњих годину дана. „Примају се чак и возачи Ц категорије, који се касније преко агенције обучава за прелазак на Д категорију“, наводи он и додаје да се углавном запошљавају на уговор од две године, за чије евентуално кршење су предвиђени високи пенали.

Радници који ће од септембра напустити ГСП, објашњава Михајловић, заправо су се на тај корак одлучили још прошле године, али су до сада само „чекали папире“. Како наводи, последњих месеци фирму месечно напусти 20 до 30 радника. Уколико се тај тренд настави, сматра он, али и катастрофално лоше одржавање возила, опстанак градског превозника убрзо би могао да буде доведен у питање. Ни Град као оснивач, међутим, не труди се да се стање у том јавном предузећу поправи, већ доноси одлуке које иду у корист приватних превозника.

– До краја године ће, по плану секретаријата за саобраћај, линије на потезу 600 и 700 бити уступљене приватним превозницима. Може да се очекује да ће то уступање линија само да се настави. Иначе се подела линија врши тако да се приватницима додељују оне дуже, са већом километражом, док јавно предузеће добија шта остане- наводи Михајловић, који сматра да су оправдане спекулације да ће на тај начин, мало по мало, сав јавни превоз у Београду, прећи у руке приватника.

(Данас)

[Видети још: □ Нова економија: Након 90 милиона динара за рекламирање градског превоза у режимским медијима и још 90 милиона за „интерактивну кампању и увођење виртуелне реалности“ - Град Београд тражи понуђача за видео спот ГСП од 15 милиона динара](#)