

(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Певну несправедливість у тому, що сталося це саме в локомотивному депо Тернопіль, вбачає інструктор з навчання провідників Ярослав Щур, який розповів мені, що в депо належним чином поставлене професійне навчання. Не менше двох разів на тиждень усіх провідників збирають на навчання. Під час навчання провідників знайомлять з підсумками роботи за місяць, з новими плановими завданнями, з телеграмами, які надійшли, з новими вказівками, які стосуються їхньої роботи та ін. Тому Ярослав Володимирович не згоден з висновком слідчого Тернопільської транспортної прокуратури про те, що “з боку керівництва ВП “Локомотивне депо Тернопіль” ДТГО “Львівська залізниця” недостатньо проводиться із ними (провідниками – І.П.) роз’яснювальна робота, спрямована на запобігання вчинення злочинів та інших порушень закону”.

Почувши відповіді моїх опонентів щодо колишньої провідниці Оксани Дідич, яку вони вважають не обвинувачуваною, а потерпілою, скажу відверто, мене не переконали “аргументи” на кшталт “її спровокували” й “вона змушена була рятуватися”.

Помічник начальника депо з кадрів і соціальних питань теж підтвердив мою недовіру до правдивості висвітлення цієї ситуації.

- Коли усе це сталося, - розповідає помічник начальника локомотивного депо Тернопіль з кадрів і соціальних питань Богдан Лацік, - і ми про це дізналися, я був дуже здивований. - Ми ж усі розуміємо, що дві гривні - це не та сума, за яку звільняють з роботи. Я запитав у провідниці Оксани Дідич: “Пані Оксано, чому Ви так вчинили?” І почув від неї таку відповідь: “Я боялася втратити роботу, я ще хотіла попрацювати... Я боялася, що мене виженуть з роботи, а в Чорткові я роботи не знайду...”

Мабуть, і справді не все гаразд у середовищі провідників, якщо з надзвичайною легкістю за дві гривні перевищення готівки в касі провідник О.Дідич готова була віддати вісімсот гривень і, не замислюючись, пішла на скоєння кримінального злочину. Чому втрата роботи була для неї страшнішою, ніж ризик можливої кримінальної відповідальності? Чи не тому, що такі ситуації, ймовірно, вже траплялися й вирішувалися саме таким способом? У мене виникло ще одне припущення, яке обґрунтовано впливає з цієї ситуації. Якщо провідник за не найбільше порушення готова покласти на стіл більшу частину своєї місячної заробітної плати, то вона повинна б жити не на одну лише зарплату.

Ось чому всі подальші скарги провідників на тяжкі умови праці я сприймав із певною недовірою і, наскільки міг, ретельно перевіряв усе почуте.

З ПРОВІДНИКІВ - У МИЙНИКИ ВАГОНІВ...

Найважливіше для провідника - план. Невиконання плану тягне за собою кадрові висновки. Провідники розповіли, що кожні три місяці три останні у списку провідники, які здали найменший обсяг виручки, переводяться на інші роботи або звільняються з роботи. Так, на їхню думку, здійснюється адміністративний “стимул”: план мусить бути виконаний. Присутня при нашій розмові молода жінка розповіла, що недавно була переведена з посади провідника на посаду мийниці вагонів за те,



що не виконала плану. За її словами, план вона не виконала тому, що хворіла й перебувала на лікарняному. Коли я обговорював цей факт із начальником депо Володимиром Михайлишином та з головою профспілкового комітету депо Миколою Бронецьким, то з’ясувалося, що усе виглядає не зовсім так, як ска-

справа. Коли я поставив під сумнів, чи зможе бабця потягти одну чи дві сумки сукупною вагою понад 36 кілограмів, присутні дружно запевнили мене: “Якщо ці сумки належать їй, то потягне, ще й як потягне!”... Однак, оцінюючи вагу вантажу, провідник покладається лише на свій “окомір”, бо не має ваги, щоб

ПРИНИЗЛИВИЙ “ФЛІРТ”

зала провідниця. Кожна поїздка провідника диференціюється за планом виручки від продажу проїзних документів. Є маршрути, де виручка має бути більшою, а є такі, де вона об’єктивно не може бути великою. Якщо провідник хворів і працював лише кілька днів, але виконав план тих поїздок, в яких побував, то претензій до нього не виникне. Як сказав начальник депо Володимир Михайлишин, умовами контракту між провідником та адміністрацією депо передбачено: якщо протягом трьох місяців провідник не виконує план, він може бути притягнутий до дисциплінарної відповідальності аж до розірвання контракту. Микола Іванович Бронецький конкретизував ситуацію із “звільненнями трьох крайніх”, про що під час розмови часто згадували провідники. Голова профспілкового комітету сказав, що жодне звільнення працівника з депо не проходить повз його увагу й за кілька попередніх років адміністрація депо не звільняла провідників за невиконання плану, а обмежувалася дисциплінарними стягненнями. Вперше за кілька років за підсумками роботи попередніх трьох місяців три провідники, які не виконали плану, були переведені на посади мийників вагонів. Адміністрація депо вирішила не розривати з ними контракти, людей не виставили за ворота депо, а запропонували їм іншу роботу, на яку вони погодилися.

Ще одна проблема провідника - оплата вартості провезення багажу. Максимально дозволена вага багажу, який провозиться безкоштовно - 36 кг. Бабуся, яка їде безкоштовно за пенсійним посвідченням і везе на базар до Тернополя свій багаж - городину, овочі, молоко, сметану, забиту птицю - вага якого перевищує 36 кг, повинна оплатити вартість провезення багажу. Але змусити бабцю оплатити багаж - марна

перевірити те, що бачить око. Ревізор теж немає ваги й фіксує порушення так само, покладаючись на свій “окомір”.

З ДРІБНИХ КОПІЙОК ВИРОСТАЮТЬ ВЕЛИКІ КЛОПОТИ

Ще один головний біль провідника - тарифи. Провідники стверджують, що їм працювалося б значно легше, якби можна було заокруглити тарифи так, як це робиться в міському громадському транспорті. Наприклад, зручніше розраховуватися з пасажиром, коли квиток коштує 1 грн 50 коп., ніж коли його ціна становить 1 грн 47 копійок. Безпосередньо із проблемою здачі та розміну купюр і монет різних номіналів пов’язана проблема, на яку особливо нарікали усі мої співрозмовники. Це - проблема розмінного фонду. Із перших хвилин роботи провідник працює з різними номіналами паперових грошових купюр та копійок. Мені навели такий приклад: якщо провідникові дають купюру у 500 гривень, то він не зможе дати решти, бо стільки грошей у нього в касі не буде і тому змушений залишати за собою безквиткового пасажира, а це - порушення. Я попросив підняти руку тих присутніх, кому упродовж попереднього тижня запропонували таку купюру. З’ясувалося, що 500-гривневих купюр не пропонували нікому, а 200-гривневі пропонували трьом провідникам. 100 та 50-гривневі купюри пропонують частіше, але все ж не настільки часто, щоб можна було назвати ці випадки численними. Проблема найдрібніших копійок полягає в тому, що провідник далеко не завжди може дати пасажирові здачу з точністю до копійки через те, що не має в достатній кількості дрібних монет 1, 2 та 5 копійок, тому ці копійки залишаються або в провідника, або в пасажира. Таким чином, одержавши оплату за сотню-півтори проїзних документів, провідник неминуче матиме в касі

розбіжність із показами касового апарата у дві-три гривні. Я із десятків разів ставив моїм опонентам просте запитання: “Якщо з вас вимагають дотримуватися в касі точності до копійки, то чому б не запастися перед виходом у рейс достатньою кількістю монет дрібного номіналу й дрібних паперових купюр? Що заважає провіднику наміняти собі копійками 10, 20 чи 30 гривень та із сотню гривень дрібними купюрами і, таким чином, втримати касу в межах точності до однієї копійки”. Виявилось, що ніхто з присутніх жодного разу не спробував цього зробити. І це мене дивує найбільше, бо наштовхує на логічне припущення, що не ця проблема є основною причиною фінансових порушень, яких допускаються провідники. Разом із тим, локомотивне депо Тернопіль є єдиним депо, яке станом на сьогодні запровадило для провідників розмінний фонд в обсязі 10 гривень.

Від провідників я дізнався, що, працюючи із сотнями пасажирів, вони у робочий час, навіть у пунктах обороту, не мають права скористатися передбаченою в касовому апараті процедурою звірення виручки із фактично наявною готівкою, коли касовий апарат проводить підрахунок і роздру-

ковує на стрічці зведені дані в т.ч. і точну суму виручки, яка повинна бути в касі. Мені повідомили, що ця заборона передбачена посадовою інструкцією провідника.

Озвучу ще одне запитання-побажання, яке я почув від провідників: чому ревізор повинен знімати показники каси посеред рейсу? Чому б не побудувати роботу частини ревізорів так, щоб перевірка каси здійснювалася по завершенні рейсу? Адже процедура зняття каси одним ревізором у двох провідників у найкоротшому варіанті триває не менше ніж півгодини. Увесь цей час два провідники не працюють, а поїзд рухається, проїжджаючи зупинки, на яких заходять і виходять пасажири - з квитками і без них. Хоча треба сказати правду, що ревізори перевіряють провідників загалом нечасто, значно рідше, ніж хотілося б, і причина такого стану справ полягає в тому, що ревізорів на залізниці зараз дуже мало.

“БЕРИ ДВІ ГРИВНІ, ДЯКУЙ І ЙДИ ДАЛІ...”

Ще одна причина для головного болю провідника - пільговики. З одного боку пільговики потребують належного обліку, бо це - кошти, які будуть відшкодовані залізниці в майбутньому із бюджетів тих державних установ, до яких належать пільговики. Але провідникові фінансово не вигідно працювати з пільговиками. Провідник мислить так: поки я буду вбивати на касовому апараті нульові квитки для пільговиків, я втрачу частину тих пасажирів, які оплачують свій проїзд грошима, бо за цей час вони вийдуть, доїхавши до своєї станції. Однак є й інший бік медалі в питанні обліку пільговиків. Провідники не завжди його дотримуються. Ревізори не раз фіксували випадки, коли провідники пробивали десяток-півтора квитків на одне пенсійне посвідчення під час одного рейсу електропоїзда.