



Кожен "заець" на свій розсуд відстоює своє "право" їхати без квитка. Буває так, що провіднику просто не дають гро-

про те, що істина лежить не лише глибше, але й не в тому місці, на яке мені вказують.

ЧОМУ МОВЧИТЬ ПРОВІДНИК?

Перша моя претензія до провідників стосувалася загального тону розмови. Усе, що говорили провідники, було суцільною скаргою на увесь світ: все погано, усі нас ображають, усі інструкції проти нас, ми повністю безправні, будь-який ревізор може, при бажанні, звільнити провідника з роботи, "знайшовши" в нього чимало порушень. Я не стримався і поставив усім присутнім просте і, мабуть, дуже наївне запитання: "Якщо усе так погано й з усіх боків на вас тисне такий "прес", то чи варто взагалі займатися цією роботою? Чи не краще знайти собі якусь спокійнішу роботу на залізниці?" Спочатку відповіддю було загальне мовчання, а потім аудиторія знайшла: "А куди нам йти?! Усе в Тернополі стоїть, роботи нема ніде!.." Я тут же запитав у присутнього на нашій зустрічі помічника начальника депо з кадрів і соціальних питань Богдана Лаціка: "Чи великою є плінність кадрів серед провідників і чи за останні пару місяців хтось із провідників звернувся до нього з проханням пе-

чайно, турбує, оскільки це – пряма загроза тим інтересам, які жоден провідник не побажав обговорити відкрито.

В основі усіх проблем провідників є необлікована гривня, і, як мені здалося, саме ця необлікована гривня є найбільшим "інтересом" у їхній роботі.

Як врятувати провідника від згубного впливу "лівої" гривні? Коли аналізуєш ситуацію, у якій працює провідник, то важко позбутися враження, що він і справді в багатьох випадках фактично беззахисний перед тими, хто його контролює. Відмовився пасажир оплатити проїзд, провідник пішов далі. Слідом за провідником, наприклад, іде ревізор і фіксує факт наявності одного чи кількох безквиткових пасажирів. Це вже є підставою для застосування до провідника заходів дисциплінарного впливу. Чи справедливо це? На мою думку, – ні. Як рятується провідник із таких ситуацій? Маю підстави вважати, що рятуються вони з допомогою тієї ж необлікованої "лівої" гривні.

Я вважаю себе чоловіком із тверезим глуздом і ніколи не повірю, що, назбиравши певну кількість "лівих" гривень, маючи спокусу частину їх залишити собі, кожен провідник на увесь зібраний "лівак" виб'є квитки в своєму касовому апараті. Я не

ти вулиці рідного міста, я не думаю, що він би довго розмірковував над варіантами.

Я уважно слухав провідників, їхні скарги на упереджене ставлення до них з боку всіх, хто їх перевіряє, й мене дивувала ще одна, мабуть, найважливіша в цій розмові обставина. Очевидно, що ніхто з провідників не сказав собі навіть подумки: усе, на що вони скаржаться, є лише наслідком. А причини ніхто з них не хоче чи не може побачити. Я запитав себе, вдивляючись в очі моїм співрозмовникам, чи хоч один з них поставив собі, чи колегам по "нещастю" кілька відвертих запитань: "Хіба не ми усе це собі вибрали? Хіба ми не погодилися добровільно з тим, що, скільки б нас не принижували ті, хто нас контролює, а ми як збирали так і будемо далі збирати "лівак"?.. Ніхто з нас не знаходиться примусово на посаді провідника й наша робота на цих посадах – це наш свідомий вибір! І якщо ми із усім цим погоджуємося, то це свідчить, окрім іншого, і про те, наскільки ми себе поважаємо. А якщо ми себе недостатньо поважаємо, то кому і на що ми скаржимося?! І, напевно, нам не так вже й погано живеться, якщо ніхто з нас навіть у благополучні минулі роки не пішов з цієї роботи добровільно?"

Шкода мені, що жоден з провідників не сказав того дня вголос приблизно так: "Люди добрі! Доки ми збиратимемо "лівак", доти нас не поважатиме пасажир і доти цей пасажир не поважатиме залізницю. Бо як можна вимагати від "зайця" поваги до правил проїзду, коли він нас однією-двома зіжмаканими гривнями тут же й "купує". І "купуючи" нас, цей "заець" іронічно подумки відзначає, що це ще треба добре поміркувати, хто з нас двох чесніший: я, як заець, чи він, як провідник?.."

На завершення хочу подякувати голові профспілкового комітету локомотивного депо Тернопіль Миколі Бронцецькому за сприяння в одержанні об'єктивної інформації та голові профспілкового комітету Вільної профспілки машиністів України Григорію Мушію за допомогу в структурованні моєї розмови з провідниками за основними проблемами.

Ігор ПАРАЩАК

На фото. Ідучи на зустріч із провідниками, я зауважив на території локомотивного депо Тернопіль дві добре доглянуті постаті – робітника та колгоспниці із снопом золотої пшениці. Вони нагадали мені вже добряче забуті роки соціалізму і я подумав: правильно вчинило керівництво депо, зберігши ці архітектурні раритети. А після розмови з провідниками робітник та колгоспниця стали мені чомусь ще ближчими, бо нагадали про часи, коли у кожному трудовому колективі поняття професійної честі важило набагато більше й цінувалося значно вище. Фото автора.



ІЗ "ЛІВОЮ" ГРИВНЕЮ

шей – "нема і все!.." Буває так, що дають гривню-дві і кажуть: "Хочеш – бери ці дві гривні, а не хочеш – не бери, більше я тобі не дам, бо не маю..." А буває так, що провідника у відповідь на пропозицію оплатити проїзд агресивно "посилають" у відомому напрямку.

Я запитав у провідників: "Якщо взяти весь план за 100 відсотків, то яку частину плану ви виконуєте за рахунок цих "добровільних заячих внесків" по 1-2-3 гривні?" Мені відповіли, що обсяг зібраних, таким чином, грошей сягає подекуди 80 відсотків від планового завдання. Тому більшість моїх співрозмовників дотримуються думки: якщо хочеш дати план, треба, покійно зігнувши голову, брати цю гривню-дві-три. З провідниками не погоджується керівництво депо, яке забороняє збирати з пасажирів неповну вартість проїзду і вважає названу цифру – 80 відсотків – дуже завищеною. Для збільшення виручки від приміських перевезень, при потребі, на найбільш заселених маршрутах збільшують кількість провідників із двох до трьох, чотирьох і навіть більше. Станом на сьогодні лише три маршрути електропоїздів "Тернопіль–Львів", "Тернопіль–Підволочиськ" і "Чортків–Заліщики" супроводжуються працівниками міліції. Щоб повністю забезпечити супровід приміських поїздів, ефективно протистояти найбільш нахабним "зайцям", міліції не вистачає особового складу. Нерідко міліцейський супровід зводиться до того, що працівники міліції відсиджують у задній кабіні, вважаючи, що можуть втручатися в ситуацію лише тоді, коли хтось із пасажирів порушує громадський порядок, бешкетує чи завдає шкоди внутрішньому оздобленню вагонів.

Під час нашої дискусії було чимало моментів, які викликали у мене не лише запитання, але й сумніви, і навіть припущення

ревестися на іншу, спокійнішу роботу?" На обидва мої запитання я одержав однакову відповідь: "Ні." А щодо плінності кадрів, то вона серед провідників дуже незначна.

Ще одна обставина викликала у мене запитання, що повисли у повітрі без відповіді. Ревізори складають акти про порушення, яких допускаються провідники. Але жоден з провідників не написав в акті, що не згоден з ревізором з тих чи інших причин. Чому так? Коли я запитав про це у присутніх провідників, то не почув відповіді. Тоді я висловив незручне для провідників припущення, сказавши дослівно так: "Уявіть собі, що я – провідник, і ревізор упіймав мене на перевищенні виручки у касі. Але не на одну-дві гривні, а на 30-50 або й більше гривень. А тепер уявіть собі, що ми з ревізором "домовилися"... Чи буду я оскаржувати дії ревізора, якщо він при цьому напише мені в акті про перевищення виручки в касі на одну-дві-три гривні, бо йому теж необхідно показати якісь знайдені порушення? Звичайно, що не буду". Лише один із присутніх у залі провідників – молодий чоловік – спромігся на репліку у відповідь: "А це не доказано!.."

Я погодився з цим молодим чоловіком: це припущення важко довести, але воно дуже правдоподібно пояснює стан справ, що склався.

ПАРАДОКСИ "ЛІВОЇ" ГРИВНІ

На мою думку, основна проблема провідників полягає в тому, що вони не зацікавлені в принциповій зміні ситуації на краще. Їх влаштовує усе, окрім тих обставин, які об'єктивно погіршують їм умови роботи. Інакше кажучи, якби не ревізори та інші контролюючі органи, то було б зовсім непогано. Спілкуючись з провідниками, я не відчув, що їм потрібна абсолютна прозорість у їхній роботі. І категорична заборона керівництва депо збирати по одній-дві-три гривні їх, зви-

повірю в це хоча б тому, що у тривалій розмові з провідниками ніхто не відповів мені на дуже просте запитання: а звідки ж узяти ті "відступні" 800 гривень, якщо раптом треба буде "залагодити" несподівану проблему? Якщо ці гроші брати із зарплати, то кому потрібна робота, на якій за різні "несподіванки" треба доплачувати з власної кишені? Я не думаю, що хтось довго тримався б за таку роботу, а плінності кадрів серед провідників, нагадаю, нема зараз і не було її у значно кращі, ніж тепер, часи.

Начальник локомотивного депо Тернопіль Володимир Михайлишин вважає, що розірвати це замкнене коло цілком можливо. Безквитковий пасажир повинен стати об'єктом відповідальності не провідника, а ревізора, оскільки провідник немає жодної можливості примусити пасажирів заплатити за проїзд, а ревізор має право штрафувати за безквитковий проїзд. Таким чином, вважає Володимир Романович, можна буде вирішити питання необлікованої однієї-двох-трьох гривень, позбавивши провідника і необхідності, і спокуси збирати "лівак".

Але якщо ми просто "перекинемо" безквиткового пасажирів на ревізора, то цей крок сам по собі теж не дасть вагомих результатів у підвищенні доходності від приміських пасажирських перевезень. У розмові сам на сам ревізор має небагато аргументів, щоб примусити зайця заплатити за проїзд. На допомогу ревізорі потрібна гарантована державою система заходів, які зробили б неможливим існування "зайців" у принципі. Потрібна серйозна підтримка законодавчих органів та органів місцевого самоврядування. Мені підказали, що, наприклад, у Білорусі взагалі нема проблем із оплатою проїзду в приміських поїздах. Нема їх тому, що безквитковий проїзд там карається адміністративним арештом на строк від трьох до чотирнадцяти діб. Якщо будь-якому нашому "зайцю" запропонувати на вибір оплатити штраф плюс вартість проїзду чи три доби підміта-