

Опасные гонки

Интересно, обращают ли внимание пассажиры общественного транспорта на лица тех, кто сидит за рулём и, следовательно, отвечает за их жизнь?

Задумываются ли горожане над вопросом, почему эти лица так напряжены, суровы, а часто и вовсе злы? Я, будучи профессиональным водителем автобуса, раскрою «секрет»: работа у нас такая, что от неё и «озвереть» недолго.

Это для обычного пассажира поездка на общественном автотранспорте на работу или с работы – будничная, заурядная эпизод. Ну потолкают его в тесноте, ну прождёт он «свой» автобус на несколько минут дольше обычного – перетерпит и забудет. А что до лица человека за рулём, то оно и вовсе без разницы горожанину. Конечно, приятнее заметить улыбку или услышать что-то спокойно-доброжелательное от шофёра, чем нарваться на его раздражение, но это уж такие «мелочи», о которых и говорить не стоит. Довёз тебя шофёр без опасных приключений, вышел ты из автобуса или маршрутки цел и невредим – и отправился, не оглянувшись, по своим делам. То, что для пассажира несколько минут дискомфорта, то для шофёра автобуса – полная напряжённости, переживаний и других отрицательных эмоций рабочая смена. И пока она длится, у него всего два критерия удачи.

Первый – чтобы на маршруте с ним, а следовательно, с его пассажирами не случилось никакой беды. В гололёд, в часы пик, в толчее узких, в своём большинстве необустроенных дорог от чрезвычайных происшествий никто, даже очень опытный шофёр, не гарантирован. Второй критерий – удастся или не удастся в денежном выражении оправдать свою рабочую смену. Удастся, если в конкуренции с коллегой – таким же, как ты, профессиональным шофёром – ты победишь и, обгоняя его на маршруте, перевезёшь больше, чем он, пассажиров. Рабочий день можно считать неудачным, а то и потерянными, если тебя будут обгонять, не забывая о безопасности пассажиров, твои коллеги. Выручка любой ценой и только она – вот что определяет поведение, настроение и, в конечном счёте, даже жизнь человека за рулём городского пассажирского автобуса.

В прошлом году не выдержали такое напряжение, не справились с «гонками» за рулём сердца у двоих моих товарищей. Значит ли это, что скорбный список закрыт? Элементарная бытовая неустроенность конечных остановок на большинстве иркутских пассажирских маршрутов – сущая мелочь, если знать, какие сцены разыгрываются на них, когда водители, сосчитав «улов», то есть выручку, начинают выяснять между собой отношения. Кто кого обогнал на маршруте, «украд» пассажиров; кто нарушил «очередь», заставив терять в вынужденном простое на конечной остановке от 40 минут до полутора часов драгоценного рабочего времени.

В Иркутске, как в любом российском городе, на маршруты выходят и коммерческие, и муниципальные автобусы. Творящаяся вакханалия объясняется просто: в остром соперничестве между ними проигрывают «муниципалы», на долю которых выпадает вместе с воздухом возить невыгодную «социалку». Может быть, откуда-то «сверху», из руководящих общественным транспортом кабинетов, и кажется, что есть над «частниками» и «муниципалами» общий руководящий центр. Формально, возможно, он и есть. Но мне, человеку за рулём, и моим товарищам изнутри виднее. Настоящего хозяина, способного устанавливать для всех одни правила и строго следящего за точным исполнением общего расписания движения автобусов, в нашем городе нет.

Да, конечно, есть предприниматели, по своей инициативе следящие за порядком на «своих» маршрутах. Например, Анатолий Гоман, чьи автобусы на нескольких городских трассах не нарушают им установленного распорядка движения. Но есть и другие «хозяева», которым всё, кроме добытой их водителями выручки, как говорится, «до лампочки». Единного и обязательного для всех канона, повторяю, в Иркутске нет. А бесконтрольно пытаться работать на одном маршруте с частниками – всё равно что из одной миски кормить голодного бульдога и таксу.

Вот чем в немалой степени объясняется текучка водительских кадров в муниципальном предприятии

«Иркутскавтотранс». Вот почему у опытных профессиональных водителей, ценящих современную технику и умеющих её беречь, но перевозящих «социалку», не вызывает особой радости приобретение городом новых автобусов. Какой смысл, если и на них, просторных, удобных, индивидуальный «финплан» с трудом можно выполнять ценой огромных нервных издержек людей за рулём, у которых такие суровые, мрачные лица?

Валерий Медведский, водитель муниципального автобуса, Иркутск

Автор: Артур Скальский © Восточно-Сибирская правда ОБЩЕСТВО, ИРКУТСК 👁 3134 11.03.2009, 17:32
👍 462

URL: <https://babr24.com/?ADE=51516> Bytes: 4409 / 4402 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)