

Национальные особенности «баранки»

Еду, не знаю куда Ещё недавно на маршрутках «рассекали» в основном выходцы с Кавказа, езда которых определялась горским менталитетом. Водитель не пустил перестроиться в соседнюю полосу: «Вай, как нехорошо! Не уважает!» Пассажир передал 8 руб. мелкими монетами в 50 коп. и 10 коп. - опять обида: «Что ты даёшь, разве это деньги! Не уважаешь!» А когда два водителя-кавказца могли несколько минут приветствовать друг друга, остановив машины посреди дороги и перекрыв движение, считалось нормальным явлением. Многие водители не были знакомы не только с движением в большом городе, но даже не знали точного маршрута. Сколько раз я сама объясняла шофёру, КУДА нужно ехать. Так как названий улиц «рулевые» не знали, приходилось в буквальном смысле тыкать пальцем. Как выяснилось позже, такое незнание маршрута было вполне оправданным. Водители, как правило, не задерживались на одном месте дольше 2 месяцев. Либо меняли место работы кардинально - уходили, к примеру, торговать на рынок, либо меняли работодателя. Главное - не заглядывать в бутылку Сейчас ситуация изменилась в корне. Рулят в основном жители Московской и близлежащих областей (см. инфографику). Все они - профессионалы, имеющие права категории «D». Практически у каждого за спиной среднее или даже высшее образование. При приёме на работу теперь требуется обязательный опыт вождения (не менее 3 лет) «пассажирского» транспорта - автобуса или маршрутки. Изменился и возрастной состав: в среднем возраст водителей - 30-40 лет. Все они работают, чтобы обеспечить семьи - жён и детей. Многие для этого подаются даже к «чёрным перевозчикам» - компаниям, работающим без лицензии. Для нелегалов главное - выручка: они не платят налогов, у них нет никаких соцгарантий для работников. Автомобили буквально на ладан дышат. И график работы - как у белки в колесе: почти сутки за рулём. Среди водителей не осталось тех, кто начинал работу в 90-х гг. «С тех пор изменилось многое», - рассказывает Дмитрий П., водитель маршрутки. - Сегодня с нас не так жёстко требуют план, но работать всё равно приходится по 12-16 часов в сутки. Первый выезд - около 6 часов утра, с маршрута возвращаешься в полночь. Но самое главное - не заглядывать в бутылку. Иначе войдёт в привычку - и в итоге напьёшься так, что на следующий день до работы не доползёшь. Есть и другие изменения. Сейчас очень мало иностранцев. Несколько лет назад в городе произошёл конфликт, и за рулём остались в основном россияне. Кавказцы, например, остались работать только там, где выезд за МКАД». Хотя и сейчас национальный колорит водителей маршруток имеет значение для руководителей транспортных компаний. Так, славу ненадёжных работников снискали себе выходцы из Молдовы. Были случаи, когда они забывали выходить на маршрут или уезжали, никого не предупредив, на родину, только потому, «что у ребёнка проблемы в институте». А один из руководителей компании рассказал мне о благодарственном письме от матери водителя - зарплата, которую прислал её сын, по меркам Средней Азии оказалась огромной суммой, и женщина назвала начальника «родственником». Между тем Последняя проверка маршруток, которую провели столичная прокуратура, ГИБДД, Госавтонадзор и Управление Федеральной миграционной службы по г. Москве, выявила множество нарушений. Главные нарекания - несоблюдение ПДД водителями (при проезде перекрёстков, обгоне, при остановке и стоянке). Такая манера езды привела в 2007 г. к более чем 5 тыс. ДТП, в которых погибли 28 чел. и ещё 450 чел. получили ранения. Примерно 50% водителей по-прежнему работают нелегально. ФМС привлекла 9 компаний к административной ответственности за незаконное использование иностранной рабочей силы. Автомобили также оставляют желать лучшего: в прошлом году обнаружено более 8,5 тыс. машин, не соответствующих ГОСТу, они выходили на маршрут без аптечки и огнетушителя, были оборудованы дополнительным пассажирским местом. Павел РАЗИН, кандидат социологических наук: - Многие водители маршруток приехали из небольших российских посёлков, им сложно привыкнуть к движению в большом городе. Культура вождения и взаимовыручка между обычными автолюбителями в столице пропали давно. Что уж говорить о водителях маршруток! Они же не просто крутят руль, они с его помощью ЗАРАБАТЫВАЮТ. Для них лишнее промедление, чтобы, например, пропустить того же пешехода, означает потерять время и упустить выгоду. Пассажиров они воспринимают как лишние 20-25 руб. выручки. Валерий СМИРНОВ, директор Департамента по управлению персоналом «Автолайн»: - Последние три года мы стараемся принимать на работу граждан России. Ужесточилось миграционное законодательство, а для приёма на работу иностранцев нужно оформлять очень много бумаг. Иногородным предоставляем общежитие. Некоторые предпочитают в складчину снимать квартиру. Особенно летом - когда в гости приезжают семьи. Большинство водителей очень привязаны к дому и не стремятся постоянно жить в столице. В выходные ездят проводить родных. А весной и осенью практически все берут отпуска - чтобы вскопать огород, починить крышу и т. д. Некоторые даже увольняются, сажают картошку и возвращаются на работу через 2-3 недели. В Москве водитель маршрутки в среднем получает 37-40 тыс. руб., в Иванове - 15-17 тыс. руб., а на севере Ростовской области - всего 5 тыс. руб. У нелегальных, «чёрных», перевозчиков доход выше. Нередко после года работы наши водители уходят к нелегалам. Но через 2-3 месяца большинство возвращается назад. Галина МЕТЕЛИЦА