

«Билета нет? Куда едешь?» - спрашивает в тамбуре электрички контролер. «До Дубны», - отвечаю я. Сразу протягиваю ему 10 рублей. «Еще десятку», - говорит он. - Ну, проходи в вагон». Обе десятки утонули в кармане форменной ревизорской куртки. «А квитанция?» - спрашиваю я. - «За двадцатку-то? Ты хочешь платить штраф по квитанции? 300 рублей!»

## ДОХОДНЫЙ ЗАЯЦ

С этой-то квитанции у нас и не заладилось. Я считал: имею право получить квиток, удостоверяющий, что мои 20 рублей поступили в доход государства. Контролер в связи с подобной мыслью считал меня форменным идиотом. Он высидел меня на третьей остановке после Дмитрова, кокетливо махнув на прощание ксивой. Обидно: ведь уже сговорились было...

Частный эпизод дает ответ на общий вопрос: можно ли откупиться от контролеров в электричках? Очень многие пассажиры отвечают на этот вопрос утвердительно.

Официальный штраф за безбилетный проезд - 300 рублей. На него контролер-ревизор обязан выписывать штрафную квитанцию. Однако едва ли не любой пассажир знает, что с контролером можно полюбовно договориться за... 10 рублей. На дальних маршрутах (подобных моему: Москва - Дубна) - за 20. Не заверенный никакими штрафными квитанциями, поток этих десятков и двадцаток ежедневно течет и течет в карманы форменных ревизорских курток.

Сумму, которой зайцы ежедневно откупаются от контролеров, никакая статистика - ни официальная, ни неофициальная - не фиксирует. Хотя в принципе подсчитать ее можно. Начав с установления числа безбилетников.

С таковыми уже года два на всех вокзалах и платформах в черте города борется поставленное на входах и выходах пропускное устройство со зловещим названием АСКОП - автоматизированная система контроля оплаты в поездах. Это удовольствие обошлось МЖД по каждому вокзалу в 45 миллионов рублей. Благодаря ему теоретически должно было резко сократиться число зайцев в электричках. Выйти с обнесенной непроходимым забором платформы можно только через турникет-валидатор. Но зайцы просто-напросто научились ловко перепрыгивать через этот самый валидатор или даже подлезать под него.

Остается продолжать бороться с безбилетниками на линиях. За десять месяцев прошлого года линейные ревизоры отловили 400 тысяч зайцев - примерно 1 процент всего потока воспользовавшихся пригородными поездами пассажиров. Если верить этой статистике

МЖД, по честности москвичи и жители Подмосковья обогнали даже Финляндию с Германией - там 5-6 процентов населения предпочитают безбилетный проезд.

Иное дело - статистика неофициальная. Ее дают сами контролеры.

«Процентов пятьдесят пассажиров ездят в электричках зайцами. Кому-то некогда покупать билеты, кто-то не может купить билет в закрытой по техническим причинам кассе. А кто-то хорошо знает, что можно отдать контролеру десятку и спокойно проехать», - считает Нина Кончишина, работница МЖД.

Именно после этих слов я и взялся раскрыть глаза ревизорскому начальству на корыстное поведение тех, кто проверяет в электричках билетки. На основе записанного (помните начало материала?) факта мздоимства на диктофон.

Начальство запись выслушало. Наличию в его службе нечестных на руку ревизоров начальство не удивилось.

- Что же, жалобы поступают, - сказал мне Вячеслав Золотухин, представитель отдела ревизий дирекции МЖД. - Однако что я могу поделать? Ежедневно на всех пригородных электричках по всем направлениям работают 500 контролеров. А у нас в службе всего десять человек, которые должны следить за всем. Как прикажете всех ревизоров контролировать?

Но, по большому счету, убеждены железнодорожники, во всем виновата система. Разве может нормальный человек заплатить 300 рублей штрафа? Тем более если едет в пределах Москвы или до ближайшего пригорода. «С этой суммой такая путаница! - считает ревизорское начальство. - 300 рублей штрафа плюс тариф за проезд до 4-й зоны».

Почему до 4-й зоны, никто толком объяснить не может. Видимо, это расстояние, которое чаще всего преодолевает так называемый среднестатистический пассажир. До отдела ревизий дошли слухи, что, например, на Ярославском направлении «у ребят рука не поднимается брать с зайцев два червонца». И что же делают эти верные, но человеческие служители контрольной системы? Оказывается, берут с пяти пассажиров по десятке, а потом выписанную на одного квитанцию рвут.

Нарушить нынешнюю, никуда не годную систему получится только тогда, по мнению железнодорожного начальства, когда сократится размер штрафа. Или когда сами ревизоры станут продавать билеты прямо в электричке.

- Был у нас такой эксперимент: мы оказывали пассажирам услугу, - с ностальгией вспоминает Вячеслав Золотухин. - То есть выписка штрафа расценивалась как услуга. А услуга - это что? Это живые деньги, которые были у нас на счету. Брели по 15 рублей, 10 из которых - штраф, остальные - оплата услуги по его выписке. Эти деньги шли центру по контролю за хозяйственной деятельностью МЖД, потому что его сотрудники вправе оказывать населению услуги и получать за это деньги. Заметьте, деньги шли не городскому бюджету, не дорожке... Нам! Мы хорошо тогда жили. Делили деньги, как считали нужным, ни перед кем не отчитывались. Ну, управлению дороги отдавали кое-какую часть. Самый главный плюс той системы - договорные отношения с ревизорами. Ну, мздоимец. Ну, вычислили его. Так он приходит в ревизорский участок за квитанциями, а ему и говорят: до свидания.

Увы, «вредный» Минфин это нововведение не одобрил. В итоге его «ампутировали». «И в результате что? У нас есть право получать финансирование от управления. Право есть - денег нет. Штрафы-то поступают теперь всей дороге!»

Правда, в этой истории по крайней мере два вопроса остаются безответными. Первый: что бы сказал заяц, если бы узнал, что опущенные в карман ревизора рубли - не принудительный штраф, а любезно оказанная ему услуга? И второй: неужели умные руководители смирились после закрытия столь доходного эксперимента и не придумали ему альтернативу?

Вернемся, однако, к тому, с чего начали - к линейным ревизорам. «Даже самая резкая оценка работы ревизоров будет верной, - сказал мне один из чиновников МЖД, хорошо знакомый с этой стороной работы своего ведомства и по сей причине просивший его не идентифицировать. И добавил: - Если бы удалось наладить нормальную работу ревизоров, можно было бы отказаться, скажем, от дотаций города». Но, по его словам, пока сделать это невозможно. Беда в том, что никто не может и, главное, не хочет контролировать ревизоров. Были предложения создать такую службу, которая стала бы «второй совестью», но дальше предложений дело не пошло, поскольку специалисты справедливо расценили, что вторая ревизорская «совесть» станет не лучше первой. Почему? Возможно, и потому, что ревизорская работа порочна в принципе. Утверждают, что с какими бы благочестивыми намерениями ни пришел человек на эту работу, деньги ему все равно брать. Не захочет - заставят. Чтобы безбилетников не распугал...

Кстати, а как же милиция, куда она-то смотрит? На милицию, оказывается, особой надежды нет. Милиция (то есть ОБЭП УВД на транспорте) на ревизоров вооб-

ще не смотрит. А чего зря пилиться, если даже дела никакого не заведешь?

«Ну, приходят анонимные заявления о нарушениях в ревизорской службе в пригородных поездах, - рассказывает представитель УВД на транспорте савеловского направления. - Но официальных заявлений с указанием конкретных лиц и мест не поступает. Проверить все электропоезда, курсирующие по линии, силами сотрудников не представляется возможным».

В нынешнем году сотрудникам милиции уже поступали устные заявления от граждан о получении ревизорами денег без оформления квитанции. Однако от письменных заявлений они отказались.

Но в конце-то концов пассажир страдает? Нет. Дорога страдает? Если и страдает, то молча. И вообще, мелко это «злодеяние» для настоящего расследования. С дороги ведь и не такие суммы воруют.

Если уж кто и может помочь беде, убеждены сотрудники милиции, так это сама железная дорога. Но ей не резон. Из бесед с железнодорожниками я выяснил цифры ежегодного дохода МЖД: 14 миллиардов - выручка с железной дороги, 2,2 миллиарда дает пассажирское хозяйство, 0,2 миллиарда - пригородное хозяйство. И только 0,02 миллиарда приносит ревизоры. В больших финансовых масштабах эти ревизорские копейки просто теряются. Именно этим многие объясняют равнодушные начальства дороги к контролерскому беспределу.

Тем временем, по неофициальным данным сотрудников МЖД, ежемесячно пригородными электричками пользуются 5-10 миллионов пассажиров. Летом и осенью - 20-25 миллионов. Из них примерно треть платит за проезд, треть - льготники (50 категорий), а треть - зайцы. Если эта треть хотя бы раз в месяц оплачивает свою недобросовестность как минимум по 10 рублей, то ревизорское племия обогащается ежемесячно не менее чем на 30 миллионов. Это раз в десять больше, чем официально сдаваемые государству деньги.

Уж сколько копий сломано по этому поводу, сколько нервов и средств потрачено на борьбу с зайцами, сколько униженных и оскорбленных пассажиров и ревизоров беславно покинули поле боя! А мы все так же ищем топор под лавкой, давно найденный цивилизованным человечеством...

В той же Финляндии, к примеру, ревизор одновременно выполняет и функции билетера. Вы не успели или забыли купить билет на станции - пожалуйста, вам продадут его в вагоне по пути следования. И никаких криков, обвинений, санкций. И уж, конечно, без «подмазок», поскольку билет - это документ строгой отчетности, его не порвешь, как штрафную квитанцию. Не хотите покупать билет - извольте выйти. Ну а не подчинитесь ревизору - тут уж придет милиционер (или как там у них?), и последствия вам малыми не покажутся.

Когда-то Финляндия от нас отделилась. Может, нам снова к ней присоединиться?

**Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ**

Первый межрайонный отдел билетного контроля ГУП «Мосгортранс» - один из пяти, действующих в столице. Обслуживает маршруты трех автобусных и двух троллейбусных парков, а также одного трамвайного депо. Географически - это центр и север Москвы.

Чтобы сразу оценить ситуацию на фронтах билетного контроля, озадачиваю начальника отдела Станислава Кочергина «экстремальным» вопросом: попадают ли буйные безбилетники?

- Сколько угодно! - не задержался он с ответом. - В прошлом году контролера одного из отделов толкнули на проезжую часть, он под КамАЗ попал. По нашему отделу два серьезных инцидента произошло: одного контролера сзади по голове бутылкой ударили, другого порезали. А уж порванные куртки вообще не в счет.

### ВРЕДНАЯ РАБОТА

До недавнего времени контролеров в отделе насчитывалось полторы сотни. С повышением суммы штрафа до 100 рублей штат уменьшился до 70 человек. В первую очередь отсеялись женщины - тяжело стало работать. Притока новых кадров нет.

- Надо поднимать статус контролера, - убежден Станислав Кочергин. - Он должен иметь солидный социальный пакет, а не только оплату основного и бесплатный проезд. Работа по сути дела вредная. Как бы ни вел себя безбилетник, у контролера главное правило - не грубить в ответ. И есть еще обязанность, определяемая инструкцией: при необходимости доставить нарушителя в отделение милиции для составления протокола.

Кормят контролера ноги: его зарплата целиком зависит от эффективности работы. К минимальной ставке в 1925 рублей добавляется половина суммы от реализованных штрафных квитанций. Есть и план - 350 штрафных рублей надо привозить ежедневно. В ближайшее время этот порог,



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

очевидно, повысится... Человеку стороннему такое планирование может показаться абсурдным. Но не спешите с выводами.

### ТРИ КИЛОГРАММА ФАЛЬШИВОК

Станислав Кочергин вываливает на стол содержимое большого пластикового пакета, и перед нами вырастает гора разнообразных удостоверений. Если взвесить, килограмма на три потянет. Здесь есть, кажется, все: ветеранские, пенсионные и донорские удостоверения, студенческие билеты, свидетельства об инвалидности и т.д.

- Все это липа, по которой наши граждане ездят, - поясняет Станислав Кочергин. - Дневной улов контролера - 6-7 таких удостоверений. Вся куча - результат примерно трехмесячной работы. Изъяты фальшивки производятся в отделениях милиции под протокол. Но здесь не все, далеко не все...

Он выходит и вскоре возвращается с редкостным экземпляром - удостоверением сотрудника Интерпола.

- Звонили мы в эту контору, но там что-то не проявил интереса. Зато такие ведомства, как МВД и ФСБ, к подделке своих удостоверений относятся чутко и проводят расследование. Среди фальшивок попадаются также удостоверения депутатов и их помощников, народных судей.

## КОМУ - БИЛЕТ, КОМУ - ЛИПОВЫЙ «ЦВЕТ»



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

Но липовые удостоверения - только полбеда. С вводом в обращение новой серии проездных документов сразу началась их подделка в массовых количествах. Проездной на месяц при номинале 250 рублей на рынках и у метро в открытую предлагают за 60-80 рублей. Даже проездной, купленный у водителя, может оказаться подделкой. Что подделкаешь, стремление заработать любой ценой у наших граждан неистребимо.

### ДЕЛО ДОБЛЕСТИ И ЧЕСТИ?

По пути из 4-го троллейбусного парка к остановке у Белорусского вокзала Станислав Кочергин делится еще одним грустным наблюдением:

- Раньше люди стыдились, когда их уличали в безбилетном проезде. Штраф-

ную десятку старались сунуть контролеру так, чтоб никто не видел. Но сейчас проезд по фальшивым «корочкам» и билетам стал чуть ли не делом доблести и чести. Прямо-таки национальный вид спорта.

Садимся в троллейбус. Контролер Алексей Чекалов и его напарник Александр Жуков начинают проверку. Респектабельного вида мужчина на задней площадке негромко признается Алексею, что билета не имеет. Безропотно платит штраф, получает квитанцию, садится на освободившееся место и спрашивает у контролера, долго ли еще ехать до Боткинской больницы.

Контролеры выходят у метро «Динамо». Но не одни, а с двумя пассажирами. У мужчины нет билета - есть офицерское удостоверение личности, подлин-

ность которого вызывает сомнения. Мужчина спорит, но как-то вяло. Разговор с ним придется продолжить в отделении милиции.

Девушка - светленькая, с рюкзаком за плечами, планом Москвы и мятой десяткой в ручке - затевает бурный спор:

- Вы же слышали: я разговаривала с женщиной, спрашивала, как мне доехать. Я вообще не в тот троллейбус села!

- Девушка, а какая разница? - терпеливо приводит свои резоны контролер. - Проезд считается безбилетным, если вы не оплатили его в период от посадки до первой остановки.

- Не давите на меня! Вы же слышали, как я спрашивала у женщины...

У контролера есть возможность почувствовать все очарование женской логики.

Сейчас общественный транспорт в Москве оборудуется автоматическими турникетами. Дорогостоящее нововведение контролеры оценивают скептически. Убеждены, что delicate техника быстро выйдет из строя, поскольку наш пассажир обязательно попытается «скормить» агрегату что-нибудь нестандартное. Тогда что же, возвращать машину в парк?

### ШТРАФ МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ

И даже нужно, убеждены контролеры. Когда за проезд по фальшивке придется выкладывать рублей по пятьсот, человек крепко задумается, стоит ли идти на риск.

Ну а пока транспортный комплекс города, одолаваемый зайцами, продолжает нести убытки, причем огромные. Если же взглянуть шире, в убытке все москвичи. Потому что деньги нужны на обновление и нормальное содержание транспорта, в котором именно мы ездим каждый день.

**Петр ПОЛЫНОВ**