

ФЕРМОВОЗ

Суворов водит фермовоз – тягач с прицепом. Прицепы разные. Обычно – двадцатипятиметровый. В этот раз – тринадцатый с половиной метров. Вся длина трейлера – семнадцать.

– Этот тянуть легче? – спрашиваю для завязки разговора.

– Другой раз в узком месте и с таким трудно... Есть прицеп – тридцать два метра! Но я его не таскаю. Из принципа: возраст не тот, чтоб головой крутить. Для поворотов, разворотов и перестроения важна длина. Одно дело перестроиться на легковой – сует как мышь. А какая дистанция мне нужна, чтоб повернуть? Сейчас все едут вплотную – маневра нет. С тридцатидвухметровым поворот другой – перестроиться нужно.

– Глаз и руку набить, – вставляю я отселятину.

– И нос, – подхватывает Суворов, вырывая за ворота...

УГОЛ ПОВОРОТА

Суворов работает в автоколонне с 26 января 1970 года. Пришел после армии. Служил в Казахстане, на Байконуре, потом перевели в Королев. Поэтому, уволенный в запас, приехал в Москву. Десять лет слесарил. Вышло так, что все друзья ездили на трейлерах – потянуло и его за руль. Выучился. Дали фермовоз. «Тогда прицепа были короче, а работы – больше», – заметит Суворов.

Москва строилась так быстро, что на все стройки не хватало восьмидесяти трейлеров колонны. «Южное и Северное Бутово, Куркино и Митино, Ясенево и Кожухово, Ново-Косино и Жулебино, Мневники и Крылатское, Конькобежный центр и овощные базы, – вспоминает свои маршруты Николай Андреевич. – Сейчас перешли на монолит – мы не нужны. Разве что металл привезти».

Последние слова звучат как черта под прошлым.

Суворов еще вернется к разговору о прошлом, сравнивая его с настоящим – слишком контрастные перемены...

Едем на ЖБИ-17 – в район Хорошевки. В пробках не стоим. Повороты – даже самые крутые – Суворов проходит легко, словно управляет не МАЗом, а «тойотой».

– Главное – угол поворота, – утоляет он мое любопытство. – Раньше на дорогах было свободно: 18-метровые фермы возил без проблем – никто не мешал. Сейчас без сопровождения не обойтись. Нынешней зимой возил в Митино – длина фермы 25 метров, высота 4. Машина прикрытия шла. Зачем? Допустим, чтобы повернуть вправо, сначала нужно уйти влево, значит, оставить правый ряд – чтобы никто не влез, машина прикрытия нужна.

– А без нее сможешь?

– Смогу. Но труднее. И риск больше. Теперь водители друг к другу относятся похамски...

В этот момент на большой скорости справа нас подрезает иномарка.

– Хам! – реагирую я.

– На дороге виден характер водителя, – соглашается Суворов. – Нервные, как тараканы снуют... Вот он – уже пятый раз перестраивается. С того ряда ушел вправо. Потом – назад. Влево. Назад. Теперь – еще раз вправо. Суетливый человек. Ненадежный. Говорят, у летчика в полете дважды стресс: при взлете и посадке. А у водителя стресс на каждом повороте. Подрезают. Тормозят. Есть у меня возможность – я всегда уступлю. Но в потоке – как? Однажды подрезал очень крутой джип. Остановился. Выходит здоровенный водитель-телохранитель и ко мне: «Ты чё делаешь?!» – «Мне так по правилам положено, – отвечаю. – Я должен освободить перекресток при любом сигнале светофора при левом повороте». Не понимает. «Ну, чё, шлепнуть тебя?», – спрашивает. Звероподобный. Я промолчал: с идиотом связываться – может и «шлепнуть». По моим наблюдениям, наглещи плохо кончают – чаще в аварии попадают. Естественный отбор. И другим наука.

Суворов попал в аварию только раз. Его неожиданно подрезала и встала впереди «газель». Ткнул ее. Приехал гаишник. Суворов – к нему: «Здесь со второго ряда нет поворота – водитель «газели» виноват». Гаишник прищурился: «Свидетели есть?» Свидетелей не было. Виноватым назначил Суворова. Пришлось платить штраф. Дело не в деньгах – обидно было, что не можешь доказать правоту...

– Но бывают исключения, – округляет тему Суворов. – Выезжаю на прошлой неделе с второстепенной. По главной – сплошной поток. Обязан пропускать. За мной навороченный джип. Минута, другая, третья... Тот, что на джипе, не выдержал, объехал меня, перекрыл главную и

машет: «Езжай!» Помог... Я, признаться, подумал: придет время, когда у нас на дорогах опять начнут уважать друг друга.

Так через слово «опять» в наш разговор вновь просочилось прошлое...

МОНОЛОГ О ПРОШЛОМ

Суворов скажет о нем не вскользь, а как о наболевшем.

– Ругают советское время: дескать, все было плохо. Не все. Политику менять надо было, но не образ жизни... Взять хотя бы наш комбинат. Все – водители от бога. Годами не менялся состав. Нынче разбежались – не платят. Набирают приезжих с юга. Да они МАЗа в глаза не видели – какие из них водители? Когда научатся? Годы должны пройти! Водитель от бога – профессионал высшего уровня. Помните, я перед выездом из колонны стоял – подъехал один и кричит: «Что встал? Не проехать!» Медленно, но проехал. Следующий за ним проехал молча и быстро. Вот и разница: первый – из приезжих, второй – наш, с опытом. Профессионал чувствует дистанцию... Измельчал народ – в смысле профессионализма...

А разве здоровый сильный человек мог в те времена предположить, что у него денег не будет? Нам работа в радость была! Утром приходили пораньше – подшучивали друг над другом, новостями делились, о женщинах говорили. Сейчас приходят хмурые, молчат, личным не делятся. Даже о женщинах перестали говорить. Думают только о том, зарабатывают сегодня или нет... Пенсии у всех одинаковые – у тех, кто работал в поте лица и кто бездельничал. На пенсионеров жалко смотреть. Я утром очень рано встаю – вижу, как на помойках рожется. С фонариком. Такую старость заработали? Живут воспоминаниями. Но одной памятью не проживешь... И у меня пенсия не за горами. Но стараться не думать, не приближать развязки. Одно твердо знаю: работать на трейлере не буду. Каждый день сокращает жизнь больше чем на 24 часа...

Суворов открыл кабину МАЗа и сказал: «Извините за непассажирский транспорт». Карабкаясь, я пробурчал: дескать, пустышки, в молодости и не на таких катались. «В молодости неудобств не замечаешь», – резонно заметил Суворов. Я понял: не зря тащился в такую рань – поездка с водителем автоколонны № 28 Мосавтотранса Николаем Суворовым будет нескудной...

Суворова рекомендовал начальник автоколонны Сергей Бочков. Узнав, что я интересуюсь водителями фермовозов, он, не задумываясь, ответил: «Суворов! У него завтра такой рейс». Я позвонил Суворову. Тот выслушал и говорит: «Выезд в четыре утра. Едем на два дня». Вот тебе, бабушка, и Юрьев день! О двухдневной командировке надо договариваться с главным редактором. Отказался и спросил о «другом разе». «В любой день, но до восьми утра», – ответил Суворов.

– Жаль, что со мной не поехали, – вспомнит Суворов где-то в районе Рижской эстакады. – В Можайском районе, под Рузой работал. Фермы возил. Свиноводческие комплексы строят. Четыре уже работают. Современная технология. Сухой корм, как у кошек. Родильный цех. Маточный. Докормки. Выращивания. Чистота. Компьютеры. Обслуживает человек десять. Свинья в загончике: со всех сторон – железки – не развернуться. Лоток с кормом. Поилка. Поил. Попил. Поспал. Канадская технология. Завод по производству свинины. Купил у них мяса – дай, думаю, попробую. Лучше импортного...

ОСОБО ЦЕННЫЙ ГРУЗ

– Наверное, потому что воздушном российским дышат, – вставил я для упреждения патриотизма.

– Там простор, – согласился Суворов, въезжая в Шереметьевский тоннель. И я пожалел, что не поехал с ним в тот день на простор под Рузу. Поглазел бы на поля, увидел бы свиней, жиреющих по канадской технологии...

– Я в четыре утра выехал, – вернул к реальности Суворов. – В восемь приехал. Три рейса в первый день. Столько же во второй. Дороги хорошие. Пыль только на одном участке. С моими габаритами – 25 метров – по лесной дороге сложно. Я ее

зову «партизанская тропа»: гравийно-песчаная. Сухо. Пыль столбом...

«Хорошо, что не поехал», – передумал я. Суворов между тем оживился – вспомнил «нетрадиционный» случай: возил емкости для пивного завода.

– Их морем везли из Голландии до Питера. Там перегрузили на баржу «река-море» до Северного порта. Потом – на речную баржу. И в Калугу. Уровень воды падал. Нас торопили. Вот это была перевозка! Высота емкости – семь метров. Мой семнадцатиметровый прицеп не приспособлен под такой груз. Смастерил приспособление. С нами была бригада электриков – обрезала провода, чтобы проехать. Семь километров – за ночь. В первый день только резали. Пол-Калуги без света оставили. Народ костерил нас на чем свет. На другой день двигались цивилизованно: отрежем провод – проедем – соединим. Потом следующий участок режем. Тяжело было в пригороде: частные дома, провода

работают с заказчиком. Но если наши предъявят претензии – они других наймут. Частников полно. Тот, который заглох, – частник. Он может круглые сутки работать. Может в машине спать. Работает за 100 рублей. И нам приходится работать за 100 рублей... Да вот же они стоят – «конкуренты»...

КОНКУРЕНТЫ

За воротами ЖБИ – машины в два ряда. Очередь – на сотню метров. Номера – не московские. «Из Брянской области, Тверской, Подмоскovie – комментирует Суворов. – Их транспорт дешевле. Стоянки не нужны. Не платят за землю, электроэнергию. Мы – платим. Поэтому услуга комбината дороже»...

После «неудачного» рейса с Суворовым, на ближайшем оперативном совещании комплекса городского хозяйства я подойду к генеральному директору ГУП

центры, мониторинг. Большинство вопросов, требующих решения, имеют многолетнюю историю. Но воз и ныне там. До сих пор остается в силе Устав автомобильного транспорта 1968 года, где прописан порядок плановой экономики и за нарушение – пятирублевый штраф.

«Я оптимист – в ближайшие годы добьется перемены», – скажет мне Чочуа, и в его южных темных глазах мелькнет веселая искра...

ПО МОСКВЕ НА МАЗЕ

Был конец мая – в этом году на редкость холодного. Но в тот день выглянуло солнце. МАЗ Суворова двигался в густом потоке машин. Они были ниже и не мешали обзору. И я вдруг увидел, как хороши, как чисты московские дороги. Увидел радужные глаза и душу цветники на газонах, свежую зелень деревьев – все иное. И ощущения – иные. Радостные. Поделится с Суворовым: «Москва из кабины МАЗа совсем другая». – «Так ведь сидите выше», – улыбнулся Суворов.

Выше сидишь – шире обзор. Шире обзор – больше видишь. Больше видишь – острее чувствуешь. Все просто в этом мире... По Москве надо ездить на МАЗе...

НЕУДАЧНЫЙ РЕЙС

Суворов открыл кабину МАЗа и сказал: «Извините за непассажирский транспорт». Карабкаясь, я пробурчал: дескать, пустышки, в молодости и не на таких катались. «В молодости неудобств не замечаешь», – резонно заметил Суворов. Я понял: не зря тащился в такую рань – поездка с водителем автоколонны № 28 Мосавтотранса Николаем Суворовым будет нескудной...

Суворов открыл кабину МАЗа и сказал: «Извините за непассажирский транспорт». Карабкаясь, я пробурчал: дескать, пустышки, в молодости и не на таких катались. «В молодости неудобств не замечаешь», – резонно заметил Суворов. Я понял: не зря тащился в такую рань – поездка с водителем автоколонны № 28 Мосавтотранса Николаем Суворовым будет нескудной...

как паутина. Дерево мешает – пилим. Груз – то ценный. Каждая емкость – 300 тысяч долларов. Восемь штук. Новый пивзавод. «Хольстен» выпускает и «Золотую бочку». Инвестор – южноафриканец. Но его там ни разу не видел. Деньги вложил – сейчас прибыль качает.

– Пивом-то хоть угостили?

– Присил: «Дайте пивка попробовать». Не дали...

«Ошибся, думаю, Суворов: южноафриканец там был, только прятался»...

ПРОСТОЙ

На ЖБИ-17 приехали в 8.50. Суворов ушел за путевкой.

Через двадцать минут возвращается.

– Поведем плитку серую на улицу Коптевскую. 10 поддонов – 20 тонн.

Становимся в очередь. Машины с плиткой и бордюрным камнем выезжают часто – чем не демонстрация масштабов благоустройства столицы? Но очередь движется медленно. Суворов уходит выяснять обстановку. Походка медленная, вперевалку. Через десять минут возвращается мрачный. Наконец, у цели. Но кипения капиталистического труда не ощущаем.

Подходит человек – по виду мастер. Говорит с Суворовым. Когда уходит, Суворов передает содержание разговора в адаптированном виде: «Нет плитки». А еще говорит, что теперь надо сдавать назад. И я радуюсь: наконец стану свидетелем того, о чем столько слышал – уникального мастерства водителя фермовоза, способного рассчитать путь до сантиметра – ведь мы залезли в такую узкую щель, откуда, на мой непрофессиональный взгляд, путь только один – вперед. Но вперед нельзя – там под погрузкой застрял незадачливый водитель: сел аккумулятор. Он подходит к Суворову: «Не дернешь?» Не разглагольствуй, суворов – «хвост», с которым на пятачке под краном не повернется. «Самосвал дернет – ему прощ», – советует Суворов и заводит двигатель...

Он сдал назад и выехал из щели с такой легкостью, что я так и не понял, в чем секрет мастерства...

Потом Суворова пошлют выписывать другую путевку.

Он посмотрит на часы: «10.15. Ё-моё! Дурдом!»

В 10.25 получим новый наряд: на улицу Наметкина.

В 10.40 станем под погрузку.

В 11.00 погрузку закончим.

В 11.05 Суворов пойдет выписывать накладные.

В 11.15 минуем ворота ЖБИ.

Суворов внешне невозмутим. Досада у него внутри. Чувствую – перетекает в меня. Спрашиваю: «Неудачный рейс. Может, у меня рука тяжелая?» – «Обычное дело, – отвечает Суворов. – Им важна своя работа. А то, что я простоял – наплевать. Три часа потерял! А вот если бы за простой платили... По-хорошему, наша служба эксплуатации должна контроли-



«Мосавтотранс» Мераби Чочуа и поделюсь увиденным.

Мераби Порфильевич оживится.

– Хорошо, что вы увидели это своими глазами. Напишите! Пусть все знают. Со стороны – все гладко. Это не так. Во всем мире определены условия допуска к профессии и рынку. Тщательно проверяют профессиональную компетенцию, финансовое положение и репутацию. Справедливо! Транспорт – средство повышенной опасности. Без требований и контроля урон может быть колоссальный. У нас в стране транспортная составляющая в цене товара в три раза выше, чем в ЕС. На дороге гибнут в год 30 тысяч человек. Из-за разных систем налогообложения и слабого контроля не работает налоговое регулирование. Законопослушный перевозчик платит 35 копеек с рубля дохода, недобросовестные вносят символическую плату или не платят ничего. И устанавливают демпинговые цены! За демпинг в ЕС – огромные штрафы. А у нас – прибыль. Не люблю крайних высказываний, но это называется так: воруют у государства! Значит, воруют у меня, у вас, и тем самым мешают созданию цивилизованного рынка. Дикое перевозчики – дикий рынок.

Чочуа прав: главная проблема грузовых перевозок сегодня – бесконтрольность, непрозрачность, отсутствие единых правил для всех. «Леваки» есть везде, но в цивилизованных странах их доля не превышает одного-двух процентов. На нашем транспортном рынке, по мнению специалистов, до 80 процентов грузовых машин работают в так называемом внеправовом поле. Перемены в законодательстве нужны как воздух. И контроль над деятельностью всех без исключения перевозчиков.

Департамент транспорта и связи совместно с ГУПом разработали целевую программу, ее разработку вынесли специальным вопросом на заседание правительства Москвы в четвертом квартале. Начинает осознавать проблему федеральная власть. Появились у Чочуа союзники в Госдуме: поняли, что на этом рынке нужны допуски к профессии, специальная система налогообложения, логистические

КАЛЬКУЛЯЦИЯ АКАДЕМИКА

– Сейчас работать водителем – одна нервотрепка, – признается Суворов где-то в районе Звенигородского шоссе. – Не за камушки трудимся. Зарплаты нет – какое спокойствие? Вот мы за 15 километров груз возем – 100 рублей путевка. Интерес к работе пропал. Две ездки в день – заплатат 350-400 рублей. В месяц должен 22 выезда сделать – тогда премия пойдет. Не выработал – голый остался – 100 рублей и все. А как выработаешь, если не было работы или день простоял? В премию не попадаешь. Вот народ и разбегается.

– Много таких, как вы, водителей осталось?

– В колонне: Якунин, Борисов, Гераскин, Красавин, Карпов... Десяток наберется... Молодежь не идет – им давай легковую. Тяжелые грузы всегда будут. Мы уйдем, кто возить станет? Наберут людей из Молдавии, Белоруссии, Украины. Что для них Москва? Чужой дом...

В 12.00 мы были на Наметкина. Адрес назначения – Газпром.

На въезде меня высадила охрана. Как террориста – не позволили даже сумку застегнуть. «За ворота!» – рявкнул хмурым охранник.

Вечером позвонил Суворов.

– Только в 15.00 разгрузились. Один рейс. Время потерял на простоях. На дорогу мало ушло. Оттуда, правда, немного подергался: от Вавилова до Хорошевки заторы. И так каждый день...

Чочуа скажет о Суворове: «Водитель экстра-класса! Академик своего дела. Чтобы подготовить хорошего водителя, нужны годы, десятилетия. Тем более в Москве – видели, какая ситуация на дорогах! У него машина – 25 метров. Какие нервы надо иметь, чтобы безопасно ездить... Скажу так: в нашей работе и диспетчеры, и ремонтники, безусловно, делают общее дело, душу вкладывают. И управленцы душу вкладывают. Но водитель – номер один. Главный человек!...»

Леонид ГОВЗМАН

Фото автора