



● ДО ДНЯ АВТОМОБІЛІСТА

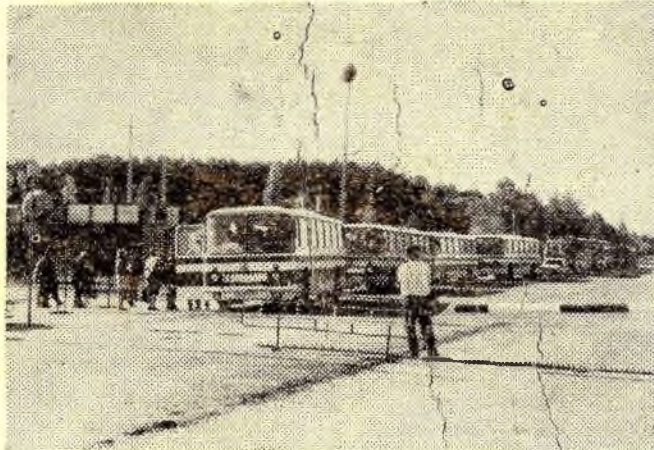
Не кочегари ми...

Щоденно дорогами Чорнобильської зони у різні напрямки розбігаються десятки автомобілів: легкові, вантажівки, машини спецпризначення, стрімкі ЛАЗи... За кермом багатьох із них водії Управління автомобільного транспорту і механізмів НВО «Прип'ять». Народ, загартований дорогами, випробуваний сонцем та негодою, невибагливий до складнощів похідного життя. Звична картина. Коли дорога спорожніє — ніби чогось не вистачає...

РОБОЧЕ МІСЦЕ — ДОРОГА

— Поміж численних занять професія водія чи не найвідоміша і масова. Може тому, що кожен другий із дорослого населення — водій. Та й автомобільний транспорт найбільш зручний і вигідний. І зміст крилатого вислову відомих сатириків — автомобіль не розкіш, а засіб пересування, — стає особливо зрозумілим, коли сідаєш за кермо автомобіля. І зрозумілий він не лише водіям, а й усім, хто користується цим видом транспорту.

Правда, пасажир розуміє його дещо своєрідно, з точки зору користувача. Зручно сидіти поруч водія чи тепло вмостившись у м'якому кріслі автобуса, він, здебільшого, уявляє себе в кінцевому пункті, лаштує плани на час, коли подорож скінчиться, а то, долаючи дрімоту, спостері-



гає перебіг ландшафтів чи картин людського життя за вікном. Він безпечний та спокійний, бо нерування скінчилося тієї хвилини, коли опинився в салоні автомобіля, встиг, слава Богу! — коли, м'яко гойдаючись, машина попливла сірою смужкою асфальту. Пасажир ввіряє себе цілком цьому дому на колесах, почувасться в ньому тепло та зручно, і нехай там дощ чи сніг, день або ніч, а попереду не одна сотня кілометрів шляху, він певен: його довезуть. Запитай будь-якого з них, як виглядає людина, котра сиділа за кермом під час подорожі, попереджувала про зупинки, тисла на гальма, коли комусь заманулося вийти ближче до дому і терпляче чекала, поки пасажир тягнувши поклажу, вибирався назовні, і він, бодай у двох-трьох штрихах, не означить її

портрета — водій та й здибуєш.

А це далеко не так. Крім турбот про пасажирів чи вантаж, у водія буквально під час руху голова йде обертом: треба бачити, що попереду та ззаду, зліва та справа, стежити за дорогою, миттєво прораховувати непередбачені ситуації, і так само миттєво приймати найправильніше рішення, та й до дихання сталевого «кося» прислухатися потрібно, щоб не підвів у скрутну годину. І так з

чення сьогодні нікого не здибуєш. Подібні проблеми постали перед всіма керівниками виробничих підрозділів НВО «Прип'ять». І вирішувати їх буде дуже складно.

Розрубати цей гордітв вузол можна одним розчерком пера під наказом по управлінню: воля верхнього керівництва має бути виконана. А от чи можна цим же підписом вирішити долю півтори сотні людей — проблема складніша. Це значить, що різати доведеться по живому. А якою керівникові байдуже життя свого колективу?

Із 1132 осіб, які працюють зараз на підприємстві, 970 (а це 80 відсотків) — ліквідатори наслідків аварії 1986—1987 років. Більшість із них вихідці з колишнього АТП ЧАЕС — народ перевірений і надійний. Звичайно, тут є, як на думку Юрія Івановича, свої плюси і мінуси: перше — це спрацьований і дружний колектив односторонців, друге — проблеми з їх здоров'ям. Шість осіб в цьому році вже померли, понад сорок виведено із зони за станом здоров'я. Звільнених потрібно працевлаштувати. Раніше їх частково направляли в АТП, що в Зеленому Мисі, тепер і там загрожено скорочення. Якщо врахувати, що колектив переживає вчетверте таку нелегку процедуру, то резерви для цього вже давно вичерпані.

Апарат управління уціленим до неможливого: це 13 відсотків від штатної чисельності, стільки, скільки потрібно при звичайному, а не вахтовому методі роботи. Вже давно переглянуто графіки роботи. 78 водіїв переведено на режим чотири—три, в зв'язку з тим, що багато людей в зоні працює саме за таким графіком. І цього ще мало. Підприємство готове ще 27 чоловік підняти їм на поміч, хоч таке рішення не може бути вжито без згоди профспілки. Спробували частково розв'язати проблему за рахунок скорочення легкового автотранспорту, що обслуговує організації 30-ти кілометрової зони.

дня на день, поки руки тримають кермо.

При всій удаваності професія ця надто відповідальна: яким би технічно оснащеним не був автомобіль, професійно працювати на ньому складно і важко. Не випадково слово шофер у перекладі з французької означає... кочегар. І робоче місце його — дорога!

СВЯТКОВИЙ «СЮРПРИЗ»

— Як свято, — з докором у голосі відповів на поздоровлення керівник УАТІМу Юрій Іванович Кириченко. — На ша адміністрація піднесла передсвятковий сюрприз — пропозицію про скорочення штату, от і гадаємо, як розділити цей «дарунок» серед колективу.

Тож і ми залишимо поздоровлення на кінець розповіді, а поговоримо про справи буденні.

Розмовами про скоро-

[Закінчення на 2 стор.]

Не кочегари ми...

[Закінчення.

Початок на 1 стор.]

Реакція на це бурхлива: телефонують, пишуть гнівні листи...

УАТІМ — підприємство допоміжне, воно обслуговує інших. І якщо скорочувати його персонал, то чи не вийде так, що ця організація в руках керівників зіграє роль того краника, що перекриває кисень: скорочуючи водіїв, урізають і кількість автомобілів. А це значить, що іншим доведеться через нестачу транспорту самим зменшувати обсяги робіт.

— З точки зору здорового глузду, — говорить Юрій Іванович, — ми мало що виграємо. Я маю на увазі фінансову ситуацію. Людям, що підлягають скороченню по роботі, ми мусимо виплатити грошові компенсації — піврічну заробітну платню. Мусимо також задовольнити їх пільги. І де можна, їх потрібно працевлаштувати.

З такою думкою важко не погодитися. З іншого боку, роботи в зоні з часом не поменшає. Адже закрити її неможливо. Рано чи пізно постає питання інтенсифікації діяльності на забруднених територіях, а це значить, що потрібно буде будувати те, що сьогодні руйнуємо.

А ЯКЩО САМОСТІЙНІСТЬ?

Було б несправедливо



вважати, що колектив УАТІМу неспроможний вийти із скрутного стану.

вища. Ситуація, на думку спеціалістів, не з ряду фатальних. Управління сьогодні — потужне транспортне підприємство зі своїм рухомих складом, ремонтними базами, з великим досвідом роботи і дружним трудовим колективом. Без його допомоги не може обійтись жодна організація. І до того ж воно рік у рік виконує основні роботи по транспортуванню вантажів для потреб Чорнобильського регіону. За останні вісім місяців, наприклад, перевезено для дезактивації 56143 тонни обладнання та матеріалів, вивезено 16528 куб. м. різних відходів з ліквідованих звалищ, проведено пілопригнічення на маршрутах перевезення РАВ на відстані 4385 км та закріплення

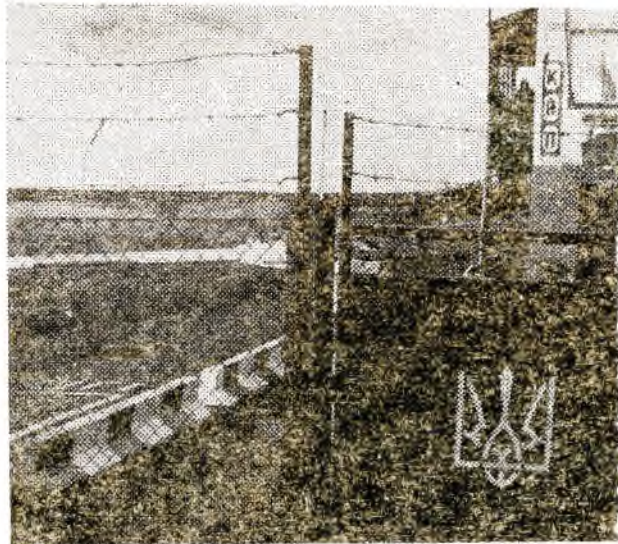
пілопригнічуючого шару на загальному відрізку протяжністю 90 км тощо.

Перелік далеко не повний. І без врахування робіт по перевезенню працівників об'єднання на вихідні та транспортне

обслуговування підприємств та організацій.

Варто зазначити, що робиться це транспортом, котрий за своїм технічним станом вже давно просить на Бураківку. Із 603 одиниць рухомого складу половина експлуатується з 1986 року. Нової техніки дуже мало. Стара підтримується у задовільному стані, бо інакше працівники ДАІ не дадуть дозвіл на її використання. Досягається це здебільшого зусиллями самих водіїв. Ситуація з працевлаштуванням в Україні складна, і кожен прагне підтримувати свій автомобіль у робочому стані, щоб забезпечити себе і сім'ю заробітком. То чи варто рушити те, що тримається купи?

Може виходом із складного становища стане переведення колективу на повну самостійність? Спроби такі вже були.



Адміністрація зони відвідування планувала утворити два самостійні автопарки: один для вантажоліній, інший — для пасажирських потреб. Однак практичних кроків ніхто не вжив.

При наявності всіх складових успіх був би забезпечений. Підприємство має можливість заробити кошти, адже якою б скрутною не була економічна дійсність, потреба у транспорті була і буде. За кількох «але». Головне з них те, що діяльність підприємства обмежена 30-км зоною. При повній свободі не виникло б питання забезпечення роботою, оновлення рухомого складу, стабільності та рентабельності. Та й питання скорочення чи розширення штату вирішувалися б, так би мовити, у робочому порядку. Стаття самостійними в умовах зони — значить приректи себе на загибель. Адже жодне підприємство, що їх обслуговує УАТІМ, не плато, спроможне. Вихід поки що один: залишатися у складі НВО «Прип'ять».

ЩАСТИ ВАМ!

...У водіїв міжміських автобусів, інших видів транспорту існує традиція. При зустрічі вони обмінюються помахами руки: на трасі все спокійно. Тож і ми побажаємо всім працівникам автомобільного господарства Чорнобильської зони щасливої дороги у свято і в нелегкі будні, вдень і вночі. Удачі вам в усьому.

Юлій КРИВЕНОК.

Фото ліквідатора

Георгія ОБСІЄНКА.