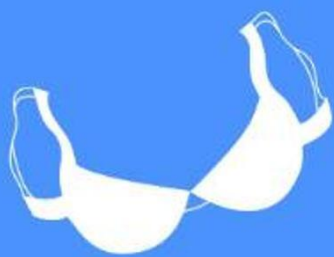


Ник Краков



катаю ОЗОН

Записки водителя-курьера |



СОДЕРЖИТ
НЕЦЕНЗУРНУЮ
БРАНЬ

18+

Ник Крамов
Катаю Озон

«Автор»

2026

Крамов Н.

Катаю Озон / Н. Крамов — «Автор», 2026

Все знают, что такое маркетплейс, но мало кто знает, как он работает. Катаю Озон – реальная история человека, которого ждут на каждом ПВЗ, личный опыт и достоверная информация про мир доставки товаров. Свободного времени никогда нет. С пяти утра до десяти вечера все делается только бегом. Быстро – это образ жизни: быстро ходить, быстро есть, быстро спать. Эта книга выросла из дневника, который я вел в течение года, получилось исследование работы водителя-курьера службы доставки компании Озон. Немного эмоциональный взгляд случайного в отрасли человека на работу профессиональных водителей.

© Крамов Н., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Ник Крамов	5
Вступление	6
Осень. Время горячего чая, сериалов и дождей	7
Октябрь. А нам все здесь интересно... (с)	9
11 ноября. Распродажи пуховиков и всякого елочного	28
27 ноября. Слякоть, грязь и холод	39
Зима. Время черных пятниц и средств от насморка	44
5 декабря. Две ходки	46
17 декабря. Пуховики с кока-колой	56
25 декабря. Рождество	63
28 декабря. Самое время подумать	66
Конец ознакомительного фрагмента.	68

Ник Крамов Катаю Озон

Ник Крамов
Катаю Озон

Записки водителя-курьера.

Записки программиста, который стал писателем и временно устроился водителем-курьером в компанию Озон.

Посвящается тем, кто крутит руль и таскает ящики.

Все написанное является личными наблюдениями автора, его логическими выводами и не претендует на абсолютную истину. Работа на разных складах компании Озон может отличаться друг от друга. Все нелестные эпитеты в адрес кого бы то ни было являются личным мнением. Все совпадения случайны. Вообще все случайно, что подпадает под административный или уголовный кодекс РФ.

Чат – рабочий чат, в котором общаются водители и через который менеджеры и механики доносят до водителей свои требования.

Курсивом менеджеры (Мен.) пишут в рабочем чате.

С тире (–) общение водителей в рабочем чате и диалоги.

В чатах сохранены оригинальные орфография и пунктуация.

Вступление

Все знают, что такое маркетплейс, но мало кто знает, как он работает.

Катаю Озон – реальная история человека, которого ждут на каждом ПВЗ, личный опыт и достоверная информация про мир доставки товаров.

Свободного времени никогда нет. С пяти утра до десяти вечера все делается только бегом. «Быстро» – это образ жизни: быстро ходить, быстро есть, быстро спать. Эта книга выросла из дневника, который я вел в течение года, это анализ работы водителя-курьера службы доставки компании Озон. Немного эмоциональный взгляд случайного в отрасли человека на работу профессиональных водителей. Книга основана на реальных фактах, документах и практическом опыте автора.

Мне обещают доход в 120 тысяч рублей в месяц, я буду работать два дня через два, смогу взять выходной в любой день, уйти в отпуск. Мне никто не заплатит за это время, как и за время болезни, но это какая никакая свобода. Я смогу писать, и я заработаю на продвижение моих книг. Это не изменит принципиально мою жизнь, не даст карьерного роста, это даст возможность писать. Для меня это главное.

Я не планировал писать эту книгу. Я устроился на работу водителем, чтобы заработать деньги. Но с первых дней я стал делать заметки, мне показалось интересным то, что происходит со мной и вокруг меня.

Осень. Время горячего чая, сериалов и дождей

В моей семье случился локальный финансовый кризис. Я обновил резюме на сайте вакансий, установил требование по зарплате в 120 тысяч рублей. Предложений ноль. По вакансиям, которые мне понравились, откликов тоже ноль. Возможно, я завысил требования, возможно, что-то не так с моими компетенциями. Может, возраст. Я его не чувствую, но у менеджеров по персоналу может быть свое мнение по этому вопросу. Я снизил зарплату до ста тысяч. Результат – ноль. Я искал работу программиста, специалиста по базам данных, копирайтера, технического писателя. Я успешно сдал несколько тестов. Результат не ноль, но зарплата низкая и полный рабочий день в офисе. Ни денег, ни свободы.

Из любопытства я поискал любую работу от 100 тысяч рублей и нашел предложения водить машину. У меня есть категория «В» и большой стаж. Почему бы и нет?.. Люди меняют профессию, это нормально. Единственно, менять работу головой на работу руками кажется регрессией... Зато работа руками не загружает голову.

Я переписал резюме и отправил заявку в одну из транспортных компаний. Видимо, их офис располагается в вестибюле метро, так как в течение получаса мне позвонили человек десять, я и не думал, что водители так нужны. Яндекс, М-Видео, Озон, ВБ, Деловые линии, ПЭК, ДРД, Грузовичков, Купер, какие-то ноунеймы, набирающие персонал неизвестно для кого. В половине компаний предлагали работать на своей машине. Свою машину мне жалко. В итоге я выбрал предложение от Озона – оно было самое денежное. За «два через два» обещали от 120 тысяч рублей в месяц.

Чтобы стать водителем Озона, нужно иметь права категории «В» и сдать тест на управление грузовиком. Это все. Я записался на тест.

Тестирование проходит на территории распределительного центра Озон в деревне Порошкино. Унылое место. Бескрайнее поле асфальта и коробки складов разных компаний. Где-то недалеко слышна КАД. Вокруг мокрая грязь с редким травяным покровом, местами тощие деревья и кустарник. Между складами и городом – Парнас, чуть ближе притаилось чудом выжившее садоводство.

На территорию можно заехать, если знать как, но по телефону об этом не рассказали. Все, кто прибыл на своих колесах, бросают машины около шлагбаума. Парковки здесь нет, только грязные огромные лужи и изрытые колесами обочины. Канава, заполненная водой и мусором. Так себе вид. Внутри же, за шлагбаумом, чистая асфальтированная площадка размером с несколько футбольных полей.

«Газель Некст» – самая распространенная машина в доставке Озона. Длинная, на местном жаргоне «десятипаллетная», что значит, что в ее кузов (будку) влезает 10 стандартных паллет. Таких деревянных поддонов, на которых лежат товары в строительных магазинах.

Стаж вождения у меня большой, но фургон я водил всего два раза, причем не такой огромный. На каршеринговом «Форд Транзит» я перевозил два еще икеевских шкафа, да на «Фиат Дукато» как-то раз доехал из «Меги» до дома, когда других машин не оказалось. Общий накат – около двух часов. И было это давно. Так что перед тестом сомнения были.

На холодном ветру стоят нахохлившиеся будущие водители, человек десять. Разные во всем люди: один – личный водитель большой «шишки» из Сибири, другой весь, включая бритую голову, покрыт татуировками. Его, кстати, я встречал потом на работе, приятный в общении человек. Был байкер в коже, сапогах и «черепaxe», он шумно прикатил прямо на площадку. Были неопределенного возраста побитые жизнью мужчины и совсем молодые ребята. И я. С уверенностью, что главное – это тронуться с места, а дальше как-нибудь разберемся.

Личный водитель из Сибири экзамен не сдал. Он звонил мне еще раз пять – узнавал про мои впечатления и никак не мог принять решение – сдавать второй раз или нет. Байкер тоже не сдал. За него все переживали, но он совершенно не представлял в какую сторону выкручивать руль при движении задним ходом. Все были разные, и при этом одинаковые в том, что мерзли и ждали – скорей бы это закончилось.

Для успешной сдачи теста нужно было пристегнуться (на этом срезалось двое), тронуться с места не заглохнув и не забыв сняться с ручника (на этом погорел еще один кандидат), войти в поворот и въехать в условные ворота, ограниченные оранжевыми вешками. Дальше – вернуться на исходную точку задним ходом с одной попытки, не зацепив вешки. Машина длинная и широкая, тут практика нужна. Я случайно сдал с первого раза. Подсмотрел у сдающих до меня когда нужно начинать выкручивать руль, двигаясь задним ходом. Из десяти кандидатов прошли пятеро. Дальше нам показали склад, кабинет медицинского контроля, дали заполнить анкету. Уже потом я понял, что эта анкета в полторы страницы являлась партнерским договором, где-то там совсем мелким шрифтом было, видимо, прописано, что заполняя поля с персональными данными, я соглашаюсь с Офертой на полсотни страниц. Все внимательно прочитал, но не заметил. Очень странный момент.

Ездить на грузовом фургоне я научился уже в процессе. Не так нервно, как когда-то на легковой машине, но все-таки не с нулем эмоций. Длинный фургон при поворотах «метет хвостом» и может задеть стоящие рядом автомобили. Он широкий, причем будка, сама грузовая часть, шире кабины. Самое трудное – двигаться по дворовым территориям. Припаркованные машины перекрывают все что можно, и длинная машина просто не вписывается в повороты из-за габаритов. Иногда, чтобы повернуть, приходится три-четыре раза перемещаться вперед-назад, занимая оптимальное положение. При этом постоянно есть риск задеть стоящих сзади. Глазомер на такой дистанции не работает, а камеры заднего вида на машинах Озона встречаются редко. Статистика ДТП подтверждает, что это реальная проблема. Ну и, конечно, зеркала. Кто не убрал свои – я не виноват. Запарковать машину в полуметре от поребрика, с оттопыренным зеркалом – очень плохая идея, но очень популярная. Если двое таких окажутся напротив друг друга, справа и слева, то вероятность зацепа близится к ста процентам. Никто из водителей Озона не остановится и полицию не вызовет, потому что твердо убежден – пострадавший сам виноват. Значит, пусть сам и чинит.

У Озона много складов. Сначала я работал на Парнасе, там он арендует огромный разделенный на зоны ангар, внутри которого организован прием товаров, сортировка и отправка. Чем лучше все организовано – тем легче водителю работать. Не вовремя разгруженная фура, к примеру, мешает грузиться водителям, крадя их рабочее и, соответственно, личное время. Потому что домой водитель идет только после того, как выполнил поставленные задачи. Их две: отвезти со склада в пункты выдачи заказов (ПВЗ) заказы, и обратно на склад привезти возвраты и «прямой поток». Прямой поток – это товары от продавцов, обрабатываемые Озоном перед доставкой покупателям.

Если склад работает как часы, если фуры приехали вовремя и не мешают, если работники склада все делают по правилам, то у водителя как минимум на одну причину меньше, чтобы ругаться и портить себе нервы.

Октябрь. А нам все здесь интересно... (с)

Первые два дня я работал стажером. Катался пассажиром, немного помогал и пытался понять – как тут и что... Мало что понял, но иногда было весело. Основное – получить автомобиль, загрузить в него товар, отвезти на ПВЗ и нажать соответствующие кнопки в приложении. Забрать возвраты и еще что дадут, привезти это на склад. Сдать автомобиль. Все. Вроде несложно. В первый же выезд мы застряли в Буграх, когда попытались объехать пробку. Ямы, бетонные блоки и очередь из таких же умных... Еле вырулили. Мой инструктор нервничал, а в кузове постоянно что-то грохотало.

На складе Озона утром шумно. Пестрая толпа народа самых разных цветов кожи, национальностей, габаритов и возраста. Двух людей в одинаковой одежде не найти. Здесь работает три типа людей: водители, супервайзеры, они же менеджеры, и шпеки. Ну и охрана, куда у нас без охраны. Менеджеры говорят водителям что и куда везти. Шпеки – это в основном трудовые мигранты из Средней Азии и Африки – работают собственно на складе. Этимология слова «шпек» неясна. Это слэнг. Слово само по себе лишено негатива, но приобретает его в контексте прохладного отношения шпекеров к труду и многочисленным косякам в работе, то есть ошибкам и недочетам. Например, «шпеки сегодня все убрали» – позитивное отношение, а «у шпекеров сегодня завалы» – негативное.

Последняя категория работников склада – водители. Водители грузят машины и развозят товары. Водители – хорошие ребята, не боящиеся проблем, которые им создают менеджеры, шпеки и охрана, или которые создаются сами собой. Водители – мои коллеги.

Мешок для водителя архиважен. Так сказали бы во времена дедушки Ленина. Мешок из плотного полиэтилена, высотой в метр двадцать и шириной сантиметров семьдесят, усиленный капроновой нитью. Через подобный мешок со склада в мир доставляются материальные ценности. Все, что не помещается в тарный ящик (ТЯ): упаковки с водой и бытовая химия, корма для животных и наполнители для комфорта при обратном процессе, обувь и картины, одежда и электроприборы. Крупногабаритное (КГТ) – стиральные машины, велосипеды, телевизоры и мебель – все то, что физически в мешок не влезает, едет отдельно.

Свои мешки ты должен добыть в бою! Нет. Просишь у товарищей в первый день работы, и тебе по две-три штуки даст каждый. Из них уже собираешь свой мешок с мешками, в котором обычно их штук тридцать. С этим и работаешь – в них развозишь постинги (так называются товары), пустыми их забираешь с пунктов выдачи вечером вместе с возвратами. С парой лучших мешков тебя и похоронят.

У мешка бывает два состояния: рабочий и совсем порванный, когда все высыпается. Грязный, но целый – считается рабочим. Мой мешок с мешками я вожу в багажнике своего кроссовера. Можно его подписать и оставить в специально выделенном на складе месте, но есть шанс утром не найти. Чем искать по камерам – кто ему приделал ноги – проще забирать с собой. У кого машины нет, тот всегда рискует.

Утро начинается не с кофе. Он, конечно, присутствует, как и завтрак, но у меня утро начинается с пустого города. Пять утра, все еще спят. На моей улице никого – ни пешего, ни колесного. Обожаю это время. На велосипеде или машине, если еду далеко, тоже предпочитаю стартовать в пять-шесть часов. Темно или низкое еще солнце, всегда тихо. На КАД, на участке от Культуры до Энгельса, пусто, только я и дорога. Самое классное время суток.

Я работаю по схеме «два через два». Два дня работаю, два дня отдыхаю. Сегодня мой первый выезд. С вечера в рабочем чате выкладываются задания на следующий день. Мне назна-

чили маршрут из пяти точек, то есть пяти ПВЗ, пунктов выдачи заказов. Я катаю Парашютную улицу и Репищеву. Полчаса от склада. Полчаса на грузовике по городу. Немного нервничаю.

В шесть утра я на складе. Свою машину бросаю как и раньше – на обочине перед шлагбаумом. Оформление пропуска здесь дело небыстрое.

Около комнаты механиков, на столе, стопка путевых листов. Путевой лист выписывается на сутки на каждый коммерческий автомобиль. Для перевозок людей или груза – не важно. Как доказательство того факта, что машина исправна и что я еду по поручению компании. То есть не сам по себе. Вроде доверенности на определенное использование. Без путевого листа гаишники машину не отберут, но штраф выпишут. Если путевой лист выписан на сутки, а грузовик не успел доехать до склада, например, в начале первого часа следующих суток, то штраф выпишут как за отсутствующий документ. Тут как с каретой, что в нули превращается в тыкву. В глазах государства так и происходит.

С некоторым удивлением нахожу путевой лист, выписанный на меня. До этого момента еще был элемент недоверия к ситуации. Да неужели это действительно я сейчас вот этим всем занимаюсь?.. Похоже, что все-таки да, я. Вот, и фамилия моя, и машина вписана: «Газель Некст» и ее регистрационный номер.

Прохожу медицинский осмотр. В небольшой комнатке три стола с аппаратами предрейсового медицинского контроля. Сперва нужно подуть в воздухоприемник, прибор измеряет количество паров алкоголя в выдыхаемом воздухе. Алкоголь не найден, надеваю манжету тонометра. Где-то в глубине прибора включается компрессор, он долго качает воздух, при этом старые липучки манжеты скрипят и расходятся. Свое давление я примерно представляю, и результат явно не мой, но проходной балл получаю. Дальше – показать язык в камеру. Вероятно, температурный тест, но конкретная цель не заявлена. Опытные водители подставляют под датчик ладонь.

Тест пройден, прибор распечатывает маленькую наклейку. Ее я клеиваю в путевой лист, ставлю дату и подпись. Теперь получить машину...

Механик рассматривает мое водительское удостоверение, путевой лист, вписывает дату и расписывается в нескольких местах. Из коробки с разноцветными пластиковыми файликами размера А5 выуживает фиолетовый и отдает мне. Там ключи от машины и документы на нее. Механик не удивлен и не сомневается в том, что я способен управлять грузовиком. Оптимист. Я вот сомневаюсь.

Грузовики в розово-голубых тонах с рекламой Озона стоят рядами на парковке. Вот и моя «газель». Не хуже и не лучше других. Моя. Я еще раз сверяю номер. Да, точно моя. Здоровая, зараза! И как я сдал тест? Я же совсем не умею такой управлять...

Нажимаю кнопку на ключе, машина дважды мигает правой передней фарой: любишь рисковать? Ну давай...

Так, отмечаю про себя: левый габарит не работает. Ну что, посмотрим, что из всего этого получится... Обхожу машину, записывая видео с осмотром: правым зеркалом за что-то бились – глубокие царапины и салатного цвета краска, содранная с противника, около левой двери проржавевшие сколы краски, реклама на будке местами оторвана, мелкие повреждения и царапины по кругу. Боевой конь, или, точнее, боевая лошадь. Боевая газель.

Прогреваю двигатель и думаю: что я здесь делаю? Ну все, этап сомнений заканчиваем, теперь грузиться. И все-таки, что я здесь делаю?..

Грузовик Озона больше обычной маршрутки и машины скорой помощи, он в полтора раза длиннее, это здоровенная будка на колесах, выступающая за габариты кабины в стороны и вверх. В боковые зеркала виден или свой борт, или соседний ряд машин, но не вместе. Борт мне нужен, чтобы не задеть никого при перестроении и во дворах, поэтому жертвую обзорностью. В боковое зеркало снизу интегрировано еще одно, дополнительное, в виде линзы, его настраиваю

на обзорность. То есть при перестроении смотрю в два зеркала сразу – нижнее показывает что сбоку, а верхнее – что в районе задних колес и заднего угла будки. Камеры заднего вида в моей машине нет.

Двигатель прогрелся, медленно выезжаю с парковки. Жутковато, если честно. На что я подписался?! Медленно еду на погрузку, это метров пятьсот, и так же медленно, задним ходом, причаливаю к «елке». Вроде нормально получилось. Никого не задел, ничего не сломал.

Бывают склады, где погрузочные ворота под машины через каждые метр-полтора. Если есть рай для водителей, то там именно так. Здесь же ворота через пять-десять метров, правда есть ёлки, такие длинные конструкции из металла, перпендикулярные складу металлические выносы, к которым, в теории, с трех сторон встают девять грузовиков. Один на торце и по четыре справа и слева. На практике, если рядом разгружается фура, то с этой стороны встанет на две машины меньше. А если не фура, а наша же машина, то вместо четырех машин встанут три. Зачем так спроектировали – не ясно, ведь погрузка это время. Пока ждешь в очереди, оно идет. Место под погрузку это конфликт интересов. Первая очередь, вторая, есть фура или нет... На воротах грузиться удобнее: во-первых, теплее, все-таки помещение, во-вторых – таскать товары ближе. Более лояльные компании водители, а так же безотказные, грузятся на воротах в первую очередь. Разгильдяи, новички, а так же те, кто любит качать права, грузятся на елке.

Высота елки вровень с полом кузова, сверху она закрыта небольшой крышей. От небольшого дождя защитит. Если же дождь сильный, то брызги от крыши автомобилей летят в погрузочную зону. Если дождь с ветром, то все продувается насквозь, внутри кузова как в душе. Зимой еще и снег наметает. В дождь фанерный пол будки становится мокрым, мебель в картонных коробках намокает, а тарные ящики перемещаются с трудом. Недостаточно поставить и двигать, приходится поднимать и переносить. Погрузка на елке для сильных духом. Ворота на всех не хватает и для большинства погрузка осуществляется здесь. Особенно если ты с менеджером не на «ты». Работа на елке – хорошая закалка для тела.

Прыгать на землю с елки запрещено, за это дают принудительные выходные. Это местный новояз: принудительные выходные – это отстранение от работы. Поэтому, если что-то упало на землю и там мимо никто не проходит, то есть подать некому, есть два варианта поднять: через склад дойти до курьерского выхода, по земле дойти до машины, поднять, потом повторить путь в обратном направлении. Или второй вариант: зайти за угол машины, где камеры не видят, спрыгнуть, потом залезть обратно. Большинство именно так и делает.

Сперва в машины грузят КГТ, крупногабаритные товары. Мебель, садовый инвентарь, всякое строительное. Автомобильные шины, мангалы по 40 килограмм. Они собраны складом в отдельном месте и лежат или на паллете, или в МК, мобильном контейнере, таком сетчатом ящике на колесной базе, высотой повыше роста человека. Теперь мне нужно узнать, где стоят мои МК-шки, прикатить их к машине и перегрузить товары.

Склад шумит. Я попадаю на момент выкатки, редкая процедура, которую скоро отменят. Водители стоят около ворот и ждут. Шпек, относительно хорошо говорящий по-русски, выкрикивает фамилию водителя. За ним человек пять шпекуют катят десяток МК-шек с товаром. Если водитель узнает свою фамилию, это редко случается с первого раза, то он говорит, куда катить всю эту гусеницу, где стоит его грузовик. В этот момент все, кто катит, все пятеро, начинают орать. То ли от счастья, что водитель угадал свою фамилию, то ли от чего другого, но это гомон как у пингвинов в их пингвиньей деревне. В какой-то момент мне кажется, что я слышу свою фамилию. Всего две ошибки на шесть букв, но точно, это ищут меня... На первый раз мне назначено всего пять адресов, это семь МК-шек, которые нужно развезти по пяти ПВЗ – пунктам выдачи заказов. В каждой МК-шке по пять-десять тарных ящиков, или тарников, или ТЯ. И сверху накидано туалетной бумаги, какой-то бытовой химии, коробки, одежда... это

все пойдет в мешки. Разместить это добро в машине легко – последние ПВЗ в конец машины, то, что отдавать раньше – в начало. Полупустой кузов.

Я впервые в жизни веду грузовик по городу. За спиной, в будке, полсотни ящиков, десяток мешков и четыре зимние покрышки. Мы пока развозим все в одну ходку, то есть за один день один рейс. Машина достаточно тяжелая и на поворотах это чувствуется. Впрочем, если не спешить, то едет себе и едет.

С непривычки еду я медленно, что как раз соответствует требованиям правил. Сюрреализм какой-то... Как водитель легковой машины я воспринимал грузовик совершенно иначе. И сейчас я водитель этого самого типового грузовика, который медленный, который тащит за собой шлейф грязи, который дымит, скорее всего, несмотря на всякие экологические нормы. Который занимает много места и ухудшает всем обзорность. Который просто мешает. Мешает? Ребята, а не офигели ли вы?! Мешает он им... Вообще-то я везу нужные вещи, нужные в том числе и вам. Я как автобус – общественно полезен. А вы, паразиты, стараетесь обогнать и влезть вперед. Ну, делайте это хотя бы вежливо.

Сегодня осадки. Ливень. Холодный осенний ливень. Раньше я думал, что есть два варианта поведения в ливень: ходить под зонтом или перебегать от одного укрытия к другому. Теперь появился третий вариант: работать. Делать вид, что ничего не происходит.

В голливудском кино после сорока лет люди покупают себе спортивный автомобиль, мотоцикл, яхту... Что-то у меня пошло не так. Эту мысль компенсирует относительно высокая зарплата и то, что я делаю нужное дело.

Управлять грузовиком совсем не то же самое, что управлять легковой машиной. Сказываются большие габариты и отсутствие динамики. Наглые рожи все время пытаются влезть впереди, видят, что я держу большую дистанцию! Получается, когда я на кроссовере, я полноправный участник движения, а когда на «газели», то изгой, объект буллинга. Ну-ну...

Первый мой пункт выдачи. Непривычно ехать по тротуару, да еще на такой дуре, как «газель» с будкой. Люди кажутся беззащитными, отходят в стороны. Несу первый свой тарник. Цепляю пальцем ручку двери, тяну... тугая, зараза, ...балансируя на одной ноге, второй поддерживая тарник, распахиваю дверь, перехватываю тарник рукой, а освободившейся ногой придерживаю дверь, чтобы не захлопнулась. Заскакиваю внутрь. Какой-то балет...

Здравствуйте, я курьер, куда тут все это добро ставить?.. Двигаю тарные ящики в кузове, чтобы удобно было брать с земли и переносить. Мне смешно, я – курьер... Не верьте, я ненастоящий, я самозванец. У меня ни диплома курьера, ни опыта...

Несу сперва один тарник, потом сразу два, потом три... потом снова два. По три пусть носят культуристы, я пока пас. Обратном в машину отношу возвраты и прямой поток, товары от продавцов, селлеров, которые перемещаются на склад, а оттуда уже по всей стране. Забираю пустые тарники. Вроде тут все, еду на вторую точку, на второй ПВЗ. Легкотня.

Двери ПВЗ на выходе можно открывать ящиками, которые в руках, но есть риск разбить стекло. Поэтому открываю двери ногой. Упором или какой-то блокировки в открытом положении почти нигде не предусмотрено. Не было бы дождя, подпер бы тарником, но они без крышек, натечет воды...

Каждая вещь, каждый товар называется «постингом». За каждый постинг мне в режиме реального времени начисляется три рубля. За заколку для волос, за футбольный мяч, за лыжи, велосипед или посудомойку. За вес должны что-то доплачивать. За каждый отсканированный возврат мне начисляется два рубля. Сто «пиков» (звук, издаваемый программой при сканировании наклейки с кодом) – двести рублей. Не очень много.

Из дома я взял чай в термосе и шоколадку. Это было ошибкой. Есть хочется с первого часа работы. Пирожков бы, мяса, и побольше, побольше. Термосом на ходу пользоваться неудобно, заведу себе термокружку.

Два часа дня, я уже вернулся на склад. Час на разгрузку. Из того, что мне рассказывали и показывали на стажировке, в голове осталось процентов десять. Ну ничего, добрые люди объяснили и даже помогли. Все развез, вернулся за руль, и что-то мне не по себе. Кому-то сказать, как-то зафиксировать, что я все, поехал домой... А по факту ничего такого не нужно. Задание выполнил – и уехал. Нет контроля, не нужен отчет. Это с непривычки напрягает, но по факту здорово. Сдаю автомобиль механикам, снова видео, осмотр по кругу. Я новичок, поэтому внимательный осмотр. Что, лампочки не горят? Так они и утром не горели... Ах, так не примете?... Ладно, несите ваши лампочки, лихоемцы...

Все, сдал, поставил грузовик на парковку. Ну что, с почином! Первый день закончен.

Чувство, что я нахожусь не на своем месте. Дискомфорт. Я чужой среди водителей-курьеров. Нет, я нормально общаюсь, многие люди мне нравятся. И со мной охотно разговаривают. Они не знают, что я не такой как они. А какие они? Что я сам про них знаю? Что они водители? Так и я сейчас водитель. А еще они кто? До этого. Как сюда попали? По призванию или заработать? Ведь не родились же они водителями-курьерами... Вопросы без ответов. Единственно, что могу сказать, что люди здесь хорошие. С большинством можно, как раньше говорили, кашу сварить.

Может, они через одного писатели, художники, поэты, учителя... Программисты, геофизики, как я. Расспрашивать? А кому это нужно? Мне вот точно не хочется, чтобы ко мне лезли. И другие, скорее всего, думают так же. Я здесь инкогнито. А какие они на самом деле?... Может, это и хорошо, что никто ни к кому не лезет с расспросами, кто как сюда попал и что он об этом думает. И какие планы на жизнь. Все водители, все примерно в одинаковых условиях. И все. Работают, зарабатывают, откладывают. На что? У каждого своя история. Но точно знаю, что мое отношение к водителям поменялось. За рулем «газели» или «форда» с большой будкой, в спортивной он одежде или в карго, или в полувоенной, или в розовой кепке и смешных очках может быть кто угодно. Что его интересы – не только водить грузовик. Что он может быть умнее и интереснее меня. Так что не стоит судить людей по тому, как они одеты и где работают. Все очень временно и относительно. Личность в моменте.

Одеваются водители кто во что горазд. Куртки, жилетки, худи, термофутболки различных цветов. Брюки карго, спортивные, трекинговые, влагоотводящие, самые современные технологии. Кто-то в джинсах, но все, что не прочное – быстро рвется. И все, что долго сохнет – редко стирается и выглядит грязнее. Старожилы в розово-голубых цветах, у них фирменные куртки и жилетки. Кроссовки здесь долго не живут – рвутся, поэтому многие в тактической и трекинговой обуви. Я хожу в трекинговых ботинках. Не жарко, не холодно, дышат и не промокают. Трекинговая обувь идеальна. Так же как и мембранные штаны, и всякое спортивное...

Утро, 6 часов. На елке и воротах уже расставлены мешки с мешками приехавших на машинах. Рюкзаки и термокружки тех, кто пришел пешком или приехал на каршеринге. Так водители занимают места под погрузку. Сейчас утром нет официальной расстановки, кто раньше приехал – тот удобное место и занял. Остановка автобуса, как и самая близкая точка парковки каршеринга – в полутора километрах.

Я катаю Приморский район – Вербную улицу, Репищеву, Земский переулок. Иногда Парашютную. Точки, то есть ПВЗ, постоянно меняются. Скажем так, у меня есть постоянный район, но нет постоянного маршрута. У новичков так часто. Я заранее смотрю на карте адреса ПВЗ, планирую проезд между ними и, в зависимости от очередности, загружаю товары в машину. В конец – последние точки, в начало – первые. Чтобы не запутаться – записываю,

а сами товары – тарники, мешки и отдельные постинги – отмечаю маркером. Пишу на них номера домов, например: 18.2, 16, 14.1.

Чат

- Наконец-то! Они разрешили собирать мешки с утра!!! Настроение прям поднялось!
- (Мен.) *Пустые МК ставим на место обязательно ничего не оставляем в рядах иначе будет микс из адресов*
- Уехал
- Поехал
- Уехал
- Поехал
- Не забываем закрывать ворота
- Уехал.
- Уехал
- Кто потерял крюк? Лежал на улице
- Мой
- Только написать хотел, что мой
- Чем докажешь?
- Понюхай ручку
- Кто раньше написал, того и крюк
- Нельзя ли как-то довести до склада, что так складывать МК-шки нельзя? Это какой-то трэш. Я понимаю, что всем пох, но надо что-то с этим думать... Ну хоть как-то донести...
- Странные звуки при повороте руля...
- Жидкость ГУРа надо долить
- Точно, жижи в ГУРе нет. А я должен этим заниматься?
- Скажи механикам и они тебя же привлекут доливать
- Неужели с утра полминуты не потратить, жидкости не проверить? Это же ваша безопасность
- Ты хочешь сказать, что когда ты утром принимаешь машину, ты еще все техжидкости проверяешь?..
- После того, как на газели за ворота выехал, да. Смотрю масло и антифриз регулярно.
- Зачем я должен этим заниматься, если есть люди, чья это работа? Я не нанимался механиком. Давление в шинах на глаз проверить разве что. Мыть их, возить на шиномонтаж я не намерен. Это не моя работа. Закрепленную за мной машину – это да, базара нет. А когда тебе каждый раз дают новую машину... с каких?.. Я вообще беру машину в аренду. Должны дать технически исправный автомобиль. Ты ж, когда каршеринг берешь, тебе не говорят проверять или доливать жидкости. Тебе дают обслуженный автомобиль, которым ты управляешь.
- Ну, мы с тобой по-разному воспитаны. Я предпочитаю без головной боли выехать с утра. Думаю, дискуссия на этом закончена.
- Ты мировоззрение с воспитанием перепутал
- Я ничего не перепутал. Меня так воспитали и теперь я так смотрю на жизнь
- Аа, делать работу за других, я понял
- Бл***, ну какую работу за других? Я говорю: механики будут делать свою работу, если ты им скажешь что нужно исправить.
- Щас. Дадут тебе лампочку, или банку с жидкостью ГУР, или аккумулятор взамен разряженного. Тоже разряженный. Или бустер – заводись и заряжайся по дороге.
- Сейчас-то? Ну-ну.
- Так а я о чем?..

– Я не хочу в самый ответственный момент встать, чтобы парни приезжали и перегружали заказы к себе. Дискомфорт другим не хочу доставлять. В том числе и супервайзерам.

– Там прокладку выдавило. Жидкости было достаточно.

– Все равно, оно не моментально выдавило... Ладно, соглашусь, это мое мировоззрение такое. Все-таки мировоззрение, а не воспитание. Я бы следил за машиной, если бы она была моей. Но следить за постоянно меняющимися машинами...

– Машина с сервиса пришла, сунулся масло проверить – оно чернющее, пипец. Кулису ремонтировали – все равно болтается. 160-я Газель. Тут и сервис такой себе... через жопу все делают. Поэтому лучше лишний раз подстраховаться и самому посмотреть.

– Но механики должны проверить машину после ремонта? Может она поехать завтра или нет? Это вопрос к механикам, а не к водителям.

– Парни да это просто ГАЗЕЛЬ, ей суждено ломаться

– Если бы на машине сидело два человека напостоянку, следить было бы проще. А так протрешь вечером фары, а утром тебе дадут с грязными.

Никогда под колеса моей машины не кидалось столько народа. Грузовик их притягивает? Бесстрашные пешеходы лезут под колеса спереди, сбоку, сзади. Просовываются между припаркованным грузовиком и другими машинами. Ускоряются и подрезают грузовик. Детей протаскивают за руку, так что те едва не падают. Это какое-то безумие. Ну объясните же своим детям и пожилым родителям, что из грузовика их плохо видно, особенно справа в районе переднего колеса и позади. Мертвые зоны. И задние колеса в повороте движутся по меньшему радиусу, нежели передние. Если вы стоите близко, заднее колесо на вас накатится. Это факт. Водитель будет виноват, да, но вам от этого легче не станет.

Останавливаюсь на проезжей части. ПВЗ в ларьке, вроде овощного, около него места совсем нет. Меня сразу предупреждают, что стоянка в этом месте запрещена, и что гаишники ПВЗ «пасут». Я понял, что запрещена, но другой возможности разгрузиться просто нет. Поэтому выкидываю все максимально быстро и стартую до следующего такого же ларька на этой же улице.

Я самозанятый. Здесь все или самозанятые, или ИП. Мы не сотрудники Озона, мы «партнеры». Раз в неделю я получаю на карту зарплату за предыдущую неделю. С пришедшей суммы нужно самостоятельно заплатить налог 6%.

Менеджеры не дают, возникающие вопросы решают, но ощущение, что компетентны далеко не все. Какая-то HR-директор крупной компании говорила в интервью, что «нынешний сотрудник требователен к компетентности руководителя». И как ему эта требовательность помогает? Грузовики и личный транспорт время от времени не может ни въехать, ни выехать с территории складов. То ли косяк с ПО, то ли охрана чудит. Водители теряют время, и как это влияет на образ жизни руководства? Да никак.

«Применяя маркетинговые стратегии для привлечения кандидатов, компании стремятся лучше понять ожидания соискателей и оптимизировать процесс подбора, чтобы повысить свою конкурентоспособность на рынке труда». Ну да, ну да... Обороты упали, водителей уволили. Потом обороты вырастут, Озон объявит набор новых. Вот как меня сейчас наняли. Вся стратегия. Просто, как яйцо. Нет, про яйцо уже было... В общем, очень просто.

Организовывал склад такой же дятел, что проектировал и КАД, и многие улицы города, где местами четыре полосы, местами две, и как хочешь, так и вписывайся. Здесь то же самое. Где-то места много, где-то – в зоне погрузки и в проходах – нет совсем. Заторы – обычное дело.

Рабочий день у меня 8-9 часов. Плюс, дорога туда-обратно еще час. Остается 14 часов личного времени и два дня выходных.

У половины шпеков на складе на спине написано «бригадир». Есть разные надписи и аббревиатуры, которые постороннему ничего не говорят. Но бригадир – самая распространенная.

Фонтанка пишет: «Глава жилищного комитета отметил, что для дворников и механизаторов стараются создать комфортные условия труда: чтобы у них было место, где переодеться, погреться, поесть». У водителей Озона место только одно – кабина. Там и ешь, там и пьешь, там и переодеваешься. Если машина за водителем закреплена, то там и вещи свои хранишь.

Основные средства механизации на складе Озона – рохля и паллета. Рохла – гидравлическая подъемная тележка с большим передним и четырьмя маленькими задними колесами. Ее закатывают под паллету, деревянный прямоугольный поддон для хранения или перевозки товаров, приподнимают груз и перемещают в пределах склада. Кто был в «Ленте» или в строительных магазинах – видел.

Чат

ВНИМАНИЕ!!!

В связи с произошедшими по вине Партнеров ДТП, необходимо прибыть на прохождение дополнительного инструктажа и тестирования по ПДД в срок до 12.11 следующим партнерам: Р*****, С*****, М*****.

Тестирование проводит специалист по БДД...

Не прошедшие тестирование по ПДД партнеры будут отстранены от управления корпоративными ТС.

Пятница, вечер, на дороге полно неадекватов. Их стиль – обогнать любой ценой, перестроиться и оттормозиться. Поворотником пользоваться не умеют или не хотят.

Здоровенный джип «Гранд Чероки» с не менее здоровенной надписью на заднем стекле: «Дети». В девяностые забавно бы смотрелось.

«Засыл» – это когда тарник или отдельный товар приехал не в нужное ПВЗ. То есть там, куда он пришел, его не ждали и никому он не нужен. А там, где ждут и где нужен – там его нет. Водитель по возможности должен проверять доставляемые тарники и предметы на предмет засыла, но по факту это долго и неудобно. И вообще это работа склада. Водители, причем далеко не все, выполняют минимум – сверяют число тарников с заданием. Если засыл мой, то есть из какого-нибудь «моего» ПВЗ, то я его перевезу по нужному адресу. Если не мой, то он отправляется на склад, а там его или передают нужному курьеру, или расформировывают, и он идет в выдачу по новой. Засылы есть всегда. Когда на складе организационные проблемы, их становится очень много.

Читал когда-то «Планету людей» Экзюпери. Понял эту книгу только когда стал работать в Озоне. Здесь не так драматично, но похоже. Общение в коллективе похожее, подготовка к новым маршрутам, размышления.

Много где бывал и многое видел, но вот на Парнасе не был. Ни на том, что в Греции, ни на том, что левее проспекта Энгельса. Странное место, оторванное от города. Ни въехать туда по-человечески, ни выехать. Многие дома за решетками, на машине во двор не попасть.

Новичок, пришедший одновременно со мной, прошел практику, инструктаж, загрузился утром, доехал до первого ПВЗ, прикинул, сколько нужно тащить на второй этаж, и ушел домой. Ключи оставил в замке зажигания.

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

Каждый день мы скидываем график на следующий день, о своем не выходе предупреждать не позднее чем 14:00 (Далее вы замену себе ищите сами)

Невыход в рейс – расторжение договора

Приезд на склад не позднее чем в 6:40, опоздание награждается выходными

Прыжок с елки / прыжок на елку – награждаются дополнительными выходными

Механики ЛЦ Парнас:

УВАЖАЕМЫЕ КУРЬЕРЫ НА ЗАПРАВКЕ ЗАПРАВЛЯЕМСЯ СОЛЯРОЙ А НЕ БЕНЗИНОМ

Дельное замечание от механиков. Во время своей первой заправки я сперва поискал наклейку на двери, где был бы описан вид топлива, потом спросил в рабочем чате. Грузовик, получается, доверили, а что в него лить не сказали.

Чат

– Из МК все высыпалось в проход

– Сегодня с МК совсем аут

– (Мен.) *сейчас бригадир аута придет, покажите ему*

– Попроси, чтоб освободили проход к 91-92 воротам

– У 88-ых не мой тарник

– Уехал

– Уехал

– Если тут что то сломалось и разбилось, я платить не буду!

– Уехал

– Уехал

– Парни, перекресток Парашютки и Маршала Новикова перекрыт, ищите объезд

– В обе стороны?

– ХЗ, я раньше свернуть успел

– Кто на 74-х воротах, освободите!

– Мужики, кто лишний на 79 воротах? Уберите машину

– Иду

– Кто Науки, 18 везет?

– Поехал

– (Мен.) *Коллеги! Все протечки несем к стойке блока и обязательно фото в чат + номер отправления прописываем корректно*

– У меня поменялись все 5 ПВЗ. Они постоянно будут меняться или это временно? Вопрос не праздный, за 4 поездки я оптимизировал маршрут более чем на час.

– (Мен.) *Временно. Или постоянно*

Воспринимать трудности можно с юмором или мрачно, но в любом случае – в процессе, потому что товары сами себя не отвезут, кто-то должен за них это сделать.

В теории, чем больше ПВЗ и чем больше ты в них привозишь, то есть чем больше количество перевозимого товара, тем больше ты зарабатываешь. Соответственно, чем больше ты устаешь, тем больше ты зарабатываешь. Есть еще места удобные и неудобные. Удобные – это когда ты подъехал к крыльцу или двери и туда разгрузился. Неудобные – это если нужно далеко или высоко нести. Второй этаж ТЦ без лифта, ПВЗ в глубине торгового павильона. Тут курьеры используют тележки, крюки (чтобы не нести, а волочить по полу). Кому как повезет с маршрутом. Но в общем так: больше побегал – больше заработал.

Бабушка с собакой и ребенком стоят во дворе на проезжей части. Видят грузовик. Бабка тянет собаку, уводит ее на газон, привязывает. Потом возвращается за ребенком. Тот крутит головой, не понимает что происходит. А бабка смотрит за собакой, чтобы не убежала. Цирк.

Почти каждый рабочий день у меня новая машина. Все «газели», все с пробегом под сотню. Немного, но с учетом специфики эксплуатации это прилично. Так себе машины, побитые жизнью.

Заезд на КАД в Девяткино. Там нужно с Центральной улицы повернуть направо, потом налево, потом через поток снова направо. В самом начале Алиса сообщает: двадцать семь километров прямо. И отключается. Ну я, допустим, эту развязку знаю, но кто не знает, тому я сочувствую. Рисовал ее маньяк в подпитии, он же расставлял указатели, так что самостоятельно вырулить куда надо сложно.

Впереди двигается автомобиль, на заднем стекле восклицательный знак, мол, я неопытный водитель. И знак «ребенок в машине», мол, не тараньте меня, пожалейте ребенка. И тупелька: я дама, нежнее со мной, или не предъявляйте повышенных требований, или берегитесь меня, тут возможны варианты. Под зеркалом заднего вида качаются кукла и бусы. Если ты неопытный водитель, если так беспокоишься за ребенка и водишь на шпильках, убери помехи с линии обзора, не занимай крайний левый ряд, заранее включай поворотники. Да и все, пожалуйста. А не смешные значки на заднем стекле.

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Будьте осторожны и внимательны на дорогах!

Местами гололёд и слякоть, соблюдайте скоростной режим и дистанцию!

Особое внимание при проезде перекрестков и нерегулируемых пешеходных переходов!

При движении задним ходом не забываем подавать звуковой сигнал и включать аварийную сигнализацию!

Берегите себя и окружающих!

На складе шум, как на фондовой бирже, когда ее показывают в кино. Шпеки орут «тыз булы» и «лертеко сила»! Лертеко – это агентство по подбору персонала. Тыз – быстро. Ну и по работе орут, когда привозят паллеты с товаром, и свои зовут своих раскладывать. Потому что за каждый разложенный товар капает маленькая денежка.

Чат

ВНИМАНИЕ!

ВЫДАЧА В 8:00

Перед тем как уехать обязательно все пройдитесь по своим МК, так как размещение все еще идет

– Уехал.

– Поехал

– Поехал

– В сторону склада на КАД пробка, три километра

– Уехал

– Уехал

– Поехал

– Уехал

– Отпишись, кто на Студенческую вчера ездил?.. трудно возвраты, что ли, забрать? Я не пойму...

- (Мен.) *Там новенький вчера был*
- Места не было, полная машина
- Как у тебя на последнем адресе места не может быть?..
- Если есть кружок Андрюхи в группе, то значит он кипит, ахаахаа
- Сука, ты даже не целым маршрутом возил... машина у него полная, возвраты не лезут...
- Минутка доброты от Андрея?
- Вроде по КАДу еду, а навигатор подворье Коневецкого монастыря показывает
- Коневец хорошее место, отдохни
- Покайся заодно

Я не всех знаю по имени. Да что там, я мало кого знаю по имени. Есть такое, не держит память. Лица, события, ситуации помню до мельчайших деталей. Но не имена. Я вижу знакомые лица и улыбаюсь в ответ. Мы стукаемся кулаками, не снимая перчаток. Здесь все свои, и я здесь уже свой.

Думаю о других водителях, о тех, кто грузится рядом, с кем перекидываюсь на ходу парой фраз. Кто они? Призвание такое – работать водителями, или, как и меня, занесло сюда каким-то ветром? Не могу отделаться от ощущения абсурдности происходящего. Я – водитель. И курьер, и грузчик. Как я сюда попал?.. Чем-то напомнило рассказы про попаданцев, схожая ситуация. Может, тут есть сюжет? Нужно будет записать свои мысли по этому поводу...

Большие черные внедорожники больше всех спешат утром на работу. Просто не могут ехать в потоке. Существуют исследования, согласно результатам которых владельцы дорогих автомобилей меньше остальных участников дорожного движения пропускают пешеходов и других водителей. Более того, богатые более эгоистичны, психопатичны и нарциссичны. Отдельный результат тех исследований – богатые менее счастливы. Несчастные, отчужденные, эгоистичные, часто деструктивные. И что, пожалеть их?

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Коллеги, добрый день! Очередной Партнёр уснул за рулём! Коллеги, следите за состоянием своего здоровья, не управляйте ТС в состоянии усталости или сонливости!!! Берегите себя и окружающих!!!

Человек – гибкое существо, легко подстроится, приспособится практически к любой ситуации. Если, конечно, захочет. Или если для чего-то нужно. Настрой для этого – главное дело. Принял решение – и не думай о вариантах. Так легче. Но так можно и навсегда тут остаться. Навсегда я не хочу. Я временно.

Чат

- Заправка закрыта
- Уехал
- Уехал
- Не сканируются возвраты, интернета нет
- Внутреннее кольцо КАД сразу после Выборгского стоит
- Вторая выдача начнется в 13:30
- На КАД скользко
- На 78-е ворота встать можно?
- (Мен.) *Если фур нет то вставай*
- Если приедут нужно будет освободить*
- Не забываем проверить КГТ*

Лазурные автобусы носятся как угорелые, перестраиваются не глядя, лезут в крайние левые, чтобы всех объехать, и потом обратно по диагонали к остановке. Стил ь вождения из девяностых, как у шахид-маршруток. Откуда-то из сети: «Были у меня рыбки в детстве, они так же головами в стекло аквариума бились». На моем маршруте часто вижу 135-й и 267-й, стараюсь держаться от них подальше.

Женщина прыгает с тротуара прямо под колеса грузовика... А я право имею! Имеешь, имеешь, понятно, что не тварь дрожащая. Не понятно только – как не страшно-то? А остальное в рамках действующего законодательства. Водитель зазевался – и на поселение поехал. Пешеход – на кладбище. Какой в этом резон для пешехода – неясно.

Чат

– Короче, вчера один товар ПВЗ-шник так и не принял, потому что там мышь. Ща будем проверять. Дырку вижу...

– Чего там?!

– В коробке с обувью сидят мышата... вон там мышата сидят... Это что, обратно на склад везти на возвраты?

– (Мен.) *Бляя... на возвраты. Мышей мейби выпустить они оформляли на возврат?*

– Кто, мыши?

– ПВЗ

– Нет, но у них числятся на возврате, как на складе пикнут с них снимется

– Представляю лицо клиентки

– Ждите второе видео как сдам на возврат

– Перед Озерками опять затор, лучше объезжайте

!ВНИМАНИЕ! Ухудшение погодных и дорожных условий!

На проезжей части слякоть, местами сохраняется гололёд!

Внимательно следим за скоростью и дистанцией, не забываем про боковой интервал!

Берегите себя и окружающих!

Электромопед, на заднем багажнике стоит пассажир, согнулся, держится за плечи водителя. Провожая взглядом. Если что, эпично полетит, даже оба полетят.

В темноте застрял во дворах. На картах проезд есть, на местности нет. Задним ходом без камеры не рискну, разворачиваюсь. Места вроде хватает, но габариты машины пока не чувствую. Зацепил за оградку правым задним фонарем. Не сильно, но уголок откололся. Вечером показал механикам на осмотре. Механики обрадовали: тридцать тысяч за ДТП, плюс новый фонарь. Это с меня. Или они дадут новое стекло, я его сам поменяю и им завтра-послезавтра отдам два таких же, плюс блок сигарет. Как по мне, так мелочи вроде стекол должны быть расходниками, как лампочки. Приехал – поменял.

Чат

Внимание коллеги!

С сегодняшнего дня электропривод ворот на елку вечером выключается до утра. Вручную ворота не открывать!!!

– А как грузиться, если ворота закрыты?

– (Мен.) *Встаем на все ворота по двое.*

– А что, по вечерам две машины ворота не портят, только утром?

– (Мен.) *Утром все ворота подключены и работают, включая елку, на ворота встаем исключительно по одному*

Все, кто находится на складе – это работники склада. Водители отдельно, это чувствуется. Все всегда не за них, они не люди склада, они здесь не работают. Склад объединяется за свои интересы, и водители в любой ситуации окажутся виновными.

В моей машине чужой тарник. Это называется «засыл», когда постинг или тарный ящик вместо одного ПВЗ приезжает в другой. Общее количество тарников сошлось, я проверял, но одного моего нет, зато есть чужой. Вечером возвращаюсь на склад, сдаю его шпековским менеджерам.

- Поставьте его вон там...
- Это засыл.
- Да без разницы.
- Мне кажется, с этим нужно разобраться...
- Чего разбираться? Поставьте тарник вон туда и все.
- Разобраться, чтобы в будущем такого не было.
- Да это вы сами...
- Что сами?
- Может, поменялись тарником...
- Поменялся тарником с другим водителем, покатал его по городу и привез обратно?
- Этого я не знаю.
- Так давайте разберемся. Я потерял свое время...
- Не надо агрессивовать, давайте успокоимся.
- Я не предлагаю расстрелять виновного перед строем, но если его найти и выяснить....
- Так! Поставьте тарник вот здесь, мы сами разберемся.
- Это происходит постоянно...
- Да это вы сами там в машинах все меняете! Сами придумываете, чтобы обвинить склад
- И зачем нам это?
- Не знаю.

Чат

ВНИМАНИЕ!

В связи с совершением виновного ДТП Партнеру К***** необходимо прибыть для прохождения дополнительного инструктажа и тестирования по ПДД.

Тестирование проводит специалист по БДД ... на ЛЦ Горское, лестница №8, 2-й этаж в кабинете БДД.

В случае не сдачи теста партнер будет отстранен от управления корпоративным транспортом!

Деньги за работу водителям платят раз в неделю, в четверг. Переводят на карту. Сегодня моя первая зарплата. За два рабочих дня я заработал 10.555 рублей. Пять в первый день и остальное во второй. В конце месяца из этой суммы нужно будет заплатить налог шесть процентов. С учетом того, что работаю я два через два, 15 рабочих дней в месяц, как мне собираются платить гарантированные 120 тысяч? Пока получается около восьмидесяти...

Чат

Внимание коллеги!

Внимательно проверяем и считаем ВСЕ МК и ТЯ

Если не ваше – то СРАЗУ ЖЕ сообщаем мне

Если не хватает – то также СРАЗУ сообщаем мне
НА МАРШРУТЕ ТАКЖЕ ПРОВЕРЯЕМ ТО ЧТО ОТДАЕМ
О ТАРНЫХ ЯЩИКАХ С ЧУЖИМ АДРЕСОМ И ЗАСЫЛАХ – СРАЗУ СООБЩАТЬ

Если вы не проверяете и не считаете тарные ящики – вследствие чего увозите чужой тарный ящик – ОТВЕТСТВЕННОСТЬ БУДЕТ ЛЕЖАТЬ НА ВАС

Кто не будет придерживаться данных правил будет отдыхать неделю, прежде чем уехать, пройдитесь по блоку и посмотрите, нет ли нигде вашего КГТ

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

!!!С сегодняшнего дня вступают новые правила: сканирование возвратов обязательно!
Исключение – если постингов больше 100

Сейчас кто-то сканирует, кто-то нет. Иногда это затруднительно, особенно если машина перегораживает проезд. Подъехал, все выкинул, закинул и поехал дальше. А сканировать возвраты – это сидишь на корточках 15-20 минут и «пикаешь»...

Владельцы древних «жигулей» и «лад» делятся на две крупные категории: в зад ужаленные и тормоза. Первые доказывают окружающим, что у них тоже автомобиль. Вторые – это пенсионеры, не спеша перемещающиеся из точки А в точку Б. В пробках они трогаются только после настойчивых сигналов сзади, когда пара машин уже перестроилась перед ними из соседнего ряда. Еще есть поймавшие дзен, они как пенсионеры, только моложе.

Самокатчик догоняет перед перекрестком, влезает между правым бортом и обочиной. Смелый. Там по идее мертвая зона, хорошо, что я основное зеркало настроил на заднее колесо и борт. Я поворачиваю направо, самокатчик же хочет прямо. Про правила он, видимо, не слышал, поэтому пропускаю. Ну не давить же...

Чат

ПАРТНЕРЫ, напоминаю!

Данный чат вы должны просматривать каждый день, тем более если у вас на следующий день должна быть смена.

За не выход в рейс предусмотрено расторжение договора!

Прошу всех отнестись максимально ответственно!

Каждый день мы скидываем график на следующий день, предупреждаем о своем не выходе не позднее, чем 14:00 (Далее вы замену себе ищите сами)

Приезд на склад не позднее чем в 6:40 (опоздание награждаются выходными)

Оставленных паллетов КГТ и МК с ТЯ и россыпью быть не должно!

Прыжок с елки / прыжок на елку – награждаются дополнительными выходными

Механики выходят для приемки машин раз в полчаса. Такой регламент. Раньше – никогда, а вот позже – запросто. Например, если в прошлый выход было много машин и они долго их смотрели, то в следующий выход они задержатся. Они так и говорят: было много машин, мы десять минут назад вернулись, дайте отдохнуть. А я виноват, что они десять минут назад вернулись? А когда они говорят, что не примут машину с перегоревшей лампой? Говоришь им, что поменяешь утром, что утром светло и есть время, а сейчас я устал. Их не волнует.

Говорят, на Московском проспекте есть склад Озона, где дежурный механик выходит сразу, как кто-то приехал сдавать машину. Врут, наверное, или путают с апостолом Петром на воротах рая.

Водитель, после того как приехал на склад и получил грузовик, должен погрузить в него КГТ, то есть крупногабарит, и перебрать МК-шки. В каждую из них, если плотно ставить, помещается до 16 тарных ящиков, и еще на крыше остается место для трех. Если в МК-шке стоит полка, то тарников влезает меньше, но что-то ставится на полку. Итак, курьер проверил – его ли МК, его ли тарники в МК. Все, что насыпано горой, или что в тарниках внутри, не проверить. Времени столько нет. При некоторых обстоятельствах засыл можно отвезти по нужному адресу, но чаще он обнаруживается поздно или относится к чужим ПВЗ. Тогда эти товары возвращаются на склад и отправляются адресату по новой. Адресат, соответственно, вовремя товар не получает.

После проверки и переукладки товара, набивания мешков россыпью из тетрадок, одежды, обуви и бытовой химии, я перегружаю все в грузовик. Качу один или два контейнера через склад, поближе к машине, и переношу ящики и мешки в кузов. Размещаю так, чтобы не перепутать, и чтобы было удобно выгружать. Машина набивается вся, иногда под крышу, и от качества загрузки зависит скорость последующей выгрузки и ошибки в виде засылов. Это будет уже чисто моя вина.

С ПВЗ я забираю возвраты, так называемый возвратный поток, и прямой поток – товары от продавцов на склад Озона. Продавцы, они же селлеры, могут торговать как напрямую через ПВЗ, привозя покупателю товар прямо туда, так и через склад Озона.

Забирая товар, я его «пропикиваю», то есть сканирую его номер приложением в смартфоне, и смартфон говорит «пик». Если что-то «пикнет», но до склада не доедет, я виноват. Потерял по дороге, украл, потерялось уже на складе, не прочитался номер на складе – не важно. С меня снимают стоимость товара в виде штрафа. Доказательств вины не нужно. Пропал товар – виноват водитель.

Не так давно на ПВЗ опечатывали ящики с товаром, а водитель только отвозил. Был, так сказать, вне схемы. В случае потери деньги снимались с ПВЗ. Но ПВЗ могли спорить с Озоном, все-таки юрлица. А водитель, хоть и самозанятый, но обычно юридически лох. И разбираться ему некогда. Значит, с него штраф списать легче. Озон работает по этой схеме.

Чат

Коллеги!

Партнер Ф***** отстранен от рейсов с дальнейшим расторжением договора за невыход в рейс!

КРИТЕРИИ ОТСТРАНЕНИЙ ОТ РАБОТЫ:

1. Оставленные отправления / МК
2. Приезд на склад позже установленного времени
3. Отсутствие уведомления супервайзеров о невыходе на смену минимум за 24 часа
4. Жалобы клиентов/сотрудников ПВЗ
5. Несоблюдение правил нахождения на территории ЛЦ и СЦ
6. Засылы систематические
7. Систематические опоздания на ПВЗ без уважительной причины
8. Невыполнение поставленных супервайзером задач

- Забыл права, механики не дают машину
- А госуслуги-авто они не признают?
- Нет, только живые права
- МК у елки и черная коробка для ПВЗ-380
- И тарники для ПВЗ 3131 и 828 у 83 ворот
- Чудят сегодня шпеки?
- Как обычно

- Уехал
- Уехал
- Поехал
- На 84 буду через 10 минут, не занимайте
- Уехал
- Буду через час на 90, не занимайте
- Давай быстрее большой брат

Толкаю не перебранную МК-шку в зону погрузки. При переезде неровностей и на поворотах на пол сыплются банки, коробки, бутылки, мелочевка... канистры с водой или моторными маслами. Подбираю. Если что пропустил и сзади никто не подсказал – это теряется. Виноватым будет ПВЗ, с него спишут. Стараемся смотреть. Когда объявляется погрузка, десятки телег с товарами катятся без перерыва в одну сторону, шпеки с пустыми корзинами и паллетами пытаются двигаться навстречу и поперек. Это не хаос, но движение плотное. Как в Индии или Тае на дорогах. Легко что-то может улететь и никто не заметит. После погрузки много всякой мелочевки валяется – ручки, помада, тени для глаз, переводные картинки...

Водители при встрече стучаются кулаками. Кулак в кулак. Чем ближе общение, тем эмоциональнее звучит «привет». Почти все в перчатках. Снимать обрешиненные перчатки долго, в помещении рука может быть влажной и тогда перчатку быстро не снимешь. Есть люди, смотрящие только вперед и не замечающие почти никого. Может быть, это заносчивость, а может – плохое зрение. Какая разница? Каждый имеет право быть тем, кто он есть. Имеет право вести себя как хочет, если это не мешает окружающим. Мне не мешает. Есть люди общительные, вроде меня, а есть необщительные. Их право. В конце концов, когда я толкаю корзину одной рукой, а в другой держу диктофон, наговаривая пришедший в голову текст, я и сам могу чего-то или кого-то не заметить. Склад – сложный механизм, остановиться поговорить возможность есть не всегда. Поэтому стукнулись кулаками, сказали «привет», и пошли по своим делам.

Чат

- Если кому нужны мешки (оранжевые) берите на 89
- 73 освободите
- А финальные списки будут?
- (Мен.) *БУДУТ КОГДА ВЫДАЧА ЗАКОНЧИТСЯ*
- Встал на 74
- А финальные будут?
- Мерс не пропустил на перекрестке, чуть не переехал его
- Дорогие мерсюки редко кого пропускают
- Хуже только неадекваты на ржавых тазках и на Солярисах
- На каршах вообще один на сто адекватный

Машина заправляется ежедневно перед сдачей. Это обязательное требование, даже если единственная рядом партнерская заправка не работает. Механики требуют заливать полный бак, под горловину. Не «до щелчка», а почти вытащив пистолет и маленькими порциями, по пятьдесят грамм, пока не польется через верх. Солярка пенится и выплескивается, но я представляю свой расход и не могу сдать машину с большой экономией топлива. Могут не принять, случаи были. Поэтому лью. И все льют. Борта под заливной горловиной у всех машин грязные, в потеках солярки и прилипшей дорожной пыли. Даже на мойке до конца не отмываются. Можно, конечно, ругаться с механиками, но проще лить до упора, проливая на землю. Подошвы после заправки скользят по педалям. По-моему, это идиотизм, но тут так принято.

Умственный труд по сути ничем не отличается от физического. То же наемничество, только за рабочим столом. По мне, есть творчество, и есть труд. Разделять труд на умственный и физический – такое себе... Все равно сам себе не принадлежишь. Поэтому если и стремиться – так только к возможности творить. А как зарабатывать на еду и коммуналку – без разницы. Не устаете – значит, толстеее и становитесь болезненным. Устаете – становитесь подтянутым, но быстрее изнашиваетесь. Перенапрягаете голову – получаете список заболеваний и стресс, не пользуетесь головой – становитесь дурачком. Вот и весь выбор. В офисе всегда кто-то стоит за спиной, водитель же большую часть дня работает один. Я бы пошел в полярники или естествоиспытатели, но такой выбор нужно делать раньше, не в пятьдесят с плюсом.

Я не чеховский идейный пролетарий, которому переписывать бумажки тошно, и он выбирает «однообразную рабочую жизнь с проголодью, вонью и грубостью обстановки, с постоянной мыслью о зарплате и куске хлеба». Я не пролетарий времен Великой французской революции, я не живу сегодняшним днем, не заботаюсь о будущем. Я выбрал эту работу из-за высокой зарплаты, и я заранее знаю, что выбрал временно. Наверное, тут есть и элемент игры: не слабо ли мне? Все-таки не студент уже. Вот и проверю – слабо или нет. Потяну я физически или нет. И при этом временно я подпадаю под классическое определение пролетария – наёмный рабочий, источником существования которого является продажа собственной рабочей силы.

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Коллеги, напоминаю что загрузка товара осуществляется после приемки автомобиля!!

1. Осмотреть на наличие повреждений, все повреждения снять на видео или фото съемку. (Если на фото или видео повреждения не видны, автомобиль принимается без повреждений и вся ответственность на партнере)

2. Проверить наличие запасного колеса, домкрата, баллонного ключа, буксировочный крюк, набор автомобилиста (аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки, буксировочный трос). Если чего-то не хватает, сообщить механику и написать комментарий к загруженному видео (фото). Если на автомобиле опломбирована подножка, то домкрат и баллонный ключ под пломбой (срывать пломбу и проверять не надо).

3. Осмотреть салон автомобиля на повреждения (царапины пластика, порванные сиденья, грязные сиденья и т.д.) Если есть недочеты зафиксировать на видео.

4. Осмотреть кузов автомобиля.

5. Проверить уровень технических жидкостей автомобиля (моторное масло, тормозная жидкость, масло гидроусилителя, антифриз)

6. **ОБЯЗАТЕЛЬНО!!!** Скинуть видео с осмотром автомобиля в Группу телеграмм “Осмотры Авто Парнас” с комментарием: Гос. Номер автомобиля, Ф. И. О. партнера

Я научился подъезжать к елке с первой попытки. Ладно, чаще со второй, но иногда и с первой. Под углом, без ориентиров или каких-либо линий на асфальте, без камеры заднего вида. Достижение.

Кто-то из водителей на елке включает бум-бокс, сразу становится веселее. Музыка не в моем вкусе, но она задает темп и погрузка превращается в развлечение.

Чат

– (Мен.) Коллеги, не кладите полки сверху на МК!!

Чревато разбитием чьей-то головы, если вы заметили полку сверху МК, проявите солидарность и уберите ее, давайте думать о последствиях

– Это шпеки кладут, мы полки выкидываем

– Началась выдача?

Склад – сложная организация. Если не считать некоторых бестолковых шпеков, то все знают что делать. Водители грузятся и увозят товары, или привозят возвраты с селлерами, ставят все в нужные места. Сотрудники разбирают все это и готовят к перевозке на фурах. Кто-то занимается уборкой. Склад в большой степени самоорганизован, как улей.

Я не жалею, что стал курьером. Не рад, но и не жалею. Не пою мантру, мол, все к лучшему, а стараюсь извлечь пользу из ситуации. Я писатель, а здесь столько интересных людей, столько характеров...

Где-то на болотах лежит клюква, еще идут грибы. Мне некогда. Я или работаю, или отдыхаю после работы, или какие-то срочные дела. Скажу откровенно: это не то, о чем я мечтал всю жизнь. Это не легкие деньги, но они позволяют мне писать. Должны позволить, иначе в работе нет смысла.

Самозанятость – отдельная тема. Человек, предположим, по возрасту никому не нужен. Ну, кроме себя. И человек находит себе работу: есть-то хочется. А государство: «О, у тебя денежки завелись?! Поделим? Для начала – с тебя 6 процентов...»

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

Всем курьерам подтянуть процент сканирования до 100%

Напоминаю, что не сканирование ведет к отстранению и потере финансов!

Сканирование возвратов – тот еще геморрой. По идее, поднес камеру телефона к штрих-коду – и вуаля, код принят, звуковой сигнал и зеленая полоска по верху экрана. Переходим к следующему постингу. Но, как обычно, сложности в мелочах. Штрихкодов может быть несколько, штрихкод на большом предмете или пакете нужно еще найти. И код может читаться долго или вовсе не читаться. Тогда набираем его цифрами, они мелко идут ниже собственно кода. Наклейка может быть мятая или порванная, тогда тоже цифрами, подбирая варианты на замятой или рваной части. Бывает, что товар «пикнул», зеленая полоска загорелась, а товар не просканировался. Тогда ищешь его, переписывая все подряд. Тут может помочь сотрудник ПВЗ, но у него почти всегда очередь. Сейчас у меня в программе «Вози Озон» висит товарная задолженность в количестве ста девятнадцати позиций – сто постингов и девятнадцать ящиков. Это значит, что шпеки не смогли просканировать то, что смог я, не нашли номер, или он не читался, и они кинули товар в условную кучу, не став разбираться. Ну естественно, не они же за него отвечают. С тарными ящиками вообще смешно – на каждом по десять разной степени свежести штрихкодов, и чтобы найти нужный, нужно пропикать все. Смысла в этом мало. Кому нужны эти старые грязные раздолбанные ящики без крышек?..

Мне, наконец, оформили пропуск. Теперь я могу ставить машину не на помойке снаружи, а на территории склада. Всего-то за две недели управились, сделали и прислали мне QR код для въезда. Камера должна считать номер машины и открыть шлагбаум. Если камера не работает, нужно просканировать код.

Камера не работает. Протер передний номер – все равно не работает. Приложил код к сканеру – и он не работает. Нажимаю кнопку вызова охраны. Еще раз нажимаю, и еще... Минуты через три вышел недовольный охранник и открыл шлагбаум своей картой.

Параютная улица, дождь. Велосипедист двигается по разделительной линии между правой и средней полосой. Автомобили притормаживают, осторожно объезжают безумца слева и, выдохнув, ускоряются. Я тоже объезжаю, дожидаясь его появления в правом зеркале после мертвой зоны и ускоряюсь. Точно маньяк!

Я никогда это не формулировал конкретно, но в душе знал, что в случае возникновения решу практически любой вопрос. Так или иначе решу. Не буду заламывать руки и страдать от свалившегося несчастья. Говорить, что это не мое, не для меня, я этому не обучен. Случится – решу. Вот случилось – и решил. И не считаю это подвигом. И все временно, ничего не постоянно.

Телега, она же МК – мобильный контейнер, это такая конструкция на 4 поворотных колесах из сетки, в которую обычно влезает десяток ящиков и рассыпного товара на пару мешков. Если складывать с умом, влезает много. Кто не играл в тетрис и кому наплевать – складывают хаотично, горой. Ящики на упаковочную бумагу, потом стиральный порошок и снова ящик, и корма для животных, и вода, и картонные коробки... Хаос. Довезти в таком виде до машины бывает трудно – по дороге рассыпается. Когда вынимаешь – рвется. Или уже лежит рваное, ты берешь – а оно сыплется...

Обычно МК катятся куда толкаешь, но некоторые – вправо или влево, и ничего с этим не сделать. Подшипники пришли в негодность, упаковочная пленка намоталась, все равно не исправить. Иногда приходится прикладывать значительные усилия, чтобы переместить МК к машине. Как-то моя телега упала с наклонного пандуса елки. Заклинило колесо, а руками не удержать – тяжелая. Так и рухнула вниз с высоты больше метра. Хорошо, открытой частью вверх. Перетаскал ящики и россыпь вручную, ничего не попортилось.

Некоторые телеги не катятся вообще. Заклинило одно или два колеса, и при общем весе ее не сдвинуть. Вообще не едет. Трясется, но не едет. Перекладываешь в другую, эту пинаешь ногой с проклятиями в адрес шпеков. На кой черт накладывать товары в сломанные телеги? Да им все равно, и менять телегу лень. Катить ее в какой-нибудь ремонт тоже лень. Пусть это делает кто-то другой, так, наверное, они решают. Это люди-функции – принес-бросил-забыл. И хоть трава потом не расти. Хотя они, в отличие от меня, работают на Озон. Это я партнер, а они – сотрудники. Но факт остается фактом: бросил и забыл, без ответственности.

Я сразу решил, что материться не начну. Оказалось, что здесь особо никто и не матерится. Иногда, по существу, если совсем наболело. Водители, как правило – вежливые и воспитанные люди. Возраст, материальное положение разное, но в плане воспитания и дружелюбия похожи. Иногда у кого-то вырвется в разговорной речи, а у большинства и не вырывается.

11 ноября. Распродажи пуховиков и всякого елочного

Придумал первый лайфхак: приношу на ПВЗ пару тарников – уношу пару тарников с возвратами. Ходить туда-сюда меньше, значит, и времени тратится меньше.

Загружать или разгружать грузовик на воротах удобно. Это быстро, это коридор вдоль склада, то есть почти сам склад. Нет перепада высоты, как на елке, нет ветра. Зато елка – это воздух, это солнце, когда оно есть, и дождь, когда дождь, от которого крыша спасает не всегда. И ветер, у нас почти всегда ветер. Елка – это свобода, это простор и перспектива. Люблю елку. Бонусом сверху пролетают самолеты, так низко, что заклепки видно. Наверное, и они меня видят.

Фирменные футболки Озона из водителей мало кто носит. У одного – «турслет ИТМО», у другого – «марафон Дорога жизни». Кроме спортивных брендов много тематических и узкоспециальных. Все-таки интересные здесь люди собрались.

Чат

– Ребят, доброе утро! На Культуре на съезде две аварии
– уехал
– Уехал
– Если вдруг кто ещё не уехал и по Выборгскому планирует двигаться в город, не делайте этого

– Я от Луначарского до скрещения с Энгельса уже 40 минут еду
– Меня навик сразу по КАД отправил, тише едешь – дальше будешь
– И нихера не успеешь
– Никогда такого не было и вот опять
– Парашютка тоже стоит, ДТП, чел на мигающий желтый проскакивал...
– Разве желтый мигает?
– если моргать, то да)
– А я только на остановку иду
– Чет ты рано сегодня
– Да я вообще не напрягаюсь пока, в 10 буду Да чет тяжело вставать было
– Пусть спасибо скажут, что ты вообще сегодня приехал
– Я еще и в одной кофте
– Бесстрашный
– Забыл жилетку накинуть вышел ахренел
– автобус согреет

Уважаемые Партнеры!

ОБРАЩАЕМ ВНИМАНИЕ!!!

С сегодняшнего дня вступают новые правила: забор после 18:00 часов. Это значит, что с некоторых ПВЗ возвраты и дропы нужно забирать не ранее 18 часов.

Внимательно читайте задания

– А если раньше закончил?
– (Мен.) *Ждешь 18 часов и забираешь в 18 часов.*
– Бред какой-то, зачем?
– (Мен.) *Это не ко мне*
– Я в 15 часов уже на складе, а так, получится, в 19 буду? Нахрен
– Получится 13-часовой рабочий день

– Это если все быстро заберешь, не забывай, это время вечерних пробок

Для селлеров, то есть продавцов Озона, до шести вечера какая-то скидка, и еще их товары могут быть у покупателя уже на следующий день. Чтобы собрать побольше заказов, продавцы сидят да последнего и привозят товар без минуты шесть.

Мне не нравится эта идея. Никому не нравится. Менеджеры говорят: кто не доволен – тот не подходит для этой работы. Кто не справился – тот тоже не подходит для этой работы. И кто хитрит или косячит не подходит для этой работы. Для них, менеджеров, все предельно просто. Почему-то руководство считает, что 5-8 тысяч за 13-14 часов работы – это мечта, а от работы-мечты никто не откажется. Ну, кроме тех, кто не подходит для этой работы.

В туалете склада табличка над раковиной: «Ноги и обувь в раковине не мыть». А так хотелось. Если бы не зима, обязательно все бы мыли, сперва обувь, потом ноги, и ехали бы домой с чистыми ногами в свежестиранной обуви.

Мы – это то, какой кофе мы варим себе утром. Варим его в турке, или пьем из кофемашины, или растворимый, или вообще покупаем на вынос на улице... Какой кофе мы выбираем, настолько мы себя и ценим. Остальное – лирика, самообман.

Холодное серое утро. Сегодня приезжаю на склад к 7 часам утра, получаю машину и ищу место для погрузки. Тут кто рано встал – того и тапки. Ворота всегда заняты, чтобы на них попасть нужно приехать раньше всех. Или занимать за тем, кто на них, и ждать. Я не люблю ждать и не люблю договариваться. Мне вообще больше нравится елка.

Загрузка автомобиля – лотерея. Иногда она поменьше, а денег приносит побольше. Иногда – наоборот. Объем товаров и отваливающиеся руки не являются надежным индикатором. Интересно как сегодня получится?

Впереди, если продолжить Парашютную улицу вдаль, гигантская туча в виде воронки. Черно-синяя воронка, а вокруг голубое небо и подсвеченные розовым облака вдоль горизонта. Что-то апокалиптическое. Жутко красиво. Жаль, что дорога туда не ведет, упирается в КАД и расходится направо и налево.

Таксисты бесят. Едут со скоростью 40 километров в час, не замечая никого вокруг. Могут остановиться за 10 метров до стоп-линии и так стоять. А ты думаешь – он задумался, сломался или вообще помер?..

Жизнь стала в высшей степени насыщенной событиями. Это не рабочее место, это не функция на производстве. Это новый образ жизни. С одной стороны – как на военной службе – получил задание и выполняешь его. Рассуждения, сомнения какие-нибудь уже потом. С другой стороны – никто над душой не стоит. Как хочешь – так и выполняй. Строй любой маршрут, останавливайся где и когда хочешь. И сложно и просто одновременно. Многим такой режим хорошо заходит. Как бы свободный человек.

Ночью приснилось, что мне дали новый адрес, а я про это забыл. Не забрал МК со склада, не привез на ПВЗ... Нужно что-то с ответственностью делать, как-то проще относиться к работе. Как к игре, что ли. Буду разведчиком с другой планеты. Во что сегодня играем? В курьера? Ну, поехали...

За день я перевожу со склада на пункты выдачи от шестидесяти до ста ящиков, каждый от 5 до 15 килограмм. Бывают совсем легкие, бывают неподъемные, такое ощущение, что там килограмм тридцать. Это если в них положат инструмент, запчасти для автомобилей. В мешки иногда тоже набивается... упаковки воды, канистры с незамерзайкой, краски, стиральные порошки. Я с таким мешком как Дед Мороз, только мешок у меня раз в пять больше и тяжелее.

Есть тяжелые крупногабаритные вещи вроде встраиваемой духовки, шкафа или трюмо. Не столько тяжелые, сколько неудобные для переноса одним человеком. Чугунное литье, речной песок, моторное масло в банках по 20 литров. Гири, штанги, керамическая плитка. Рулоны полиэтилена или металлической сетки. Что только люди не покупают через Озон. Вода. Очень много воды. За одну поездку я развожу тонны полторы веса. Полторы тонны выкатить со склада до зоны погрузки, перенести в машину ящики, набить мешки коробками и пакетами, кормом для собак и наполнителем для кошачьего туалета, водой, кока-колой и стиральным порошком. Выгрузить это в несколько ПВЗ, где и лестницы, и большие переходы. Загрузить возвраты и прямой поток. Это товары от продавцов, которые через пункты выдачи передают их на склад Озона. Потом, по возвращении на склад – выгрузка товаров и пустых тарных ящиков, развоз этого добра по складу.

Я худею, причем очень быстро. Минус 2 килограмма из стартовых 78. Это за две недели работы. «Фонтанка.ру» пишет, что 1 кг в неделю – это здоровый темп похудения. Да ну!! Советует выбирать нагрузки, которые будут приносить удовольствие. Выбираю толкание МК и бег с тарными ящиками по лестницам. Ну ок, осталось научиться получать от этого удовольствие. Начинать рекомендуется с небольших нагрузок, постепенно увеличивая их интенсивность и продолжительность. Тут у меня нет выбора: сколько нужно везти, столько и везу, и ношу, и толкаю. «Это могут быть прогулки на свежем воздухе, бег, посещение бассейна, зала». Все про меня: и свежий воздух, и бег, и огромный зал с тренажерами, он же склад. Бассейна нет, но когда сильный дождь... «Во время тренировок, – пишет Фонтанка, – начинает вырабатываться гормон радости, что приносит удовольствие и еще большую радость от достигнутых результатов». Гормон радости, по моим наблюдениям, вырабатывается в момент, когда я сдал корпоративный грузовик и еду домой. Если еще сумма в приложении – сколько заработал за день – больше обычной, выработка гормона увеличивается.

БМВ. Резкий, как понос, храбрый, как мотылек, атакующий ночную лампу, – из левого ряда направо, через три ряда, поперек грузовика, не включив поворотник... Это нужен какой-то определенный склад ума. Я не знаю, о чем думают такие люди и думают ли вообще. Может, наркоман, но даже для наркомана что-то нездоровое. Их так много таких, что начинаю при-выкать.

Есть еще любители поприжиматься. Прижмутся к твоей полосе, типа, мы только так, немного... Потом, с включением поворотника резко прыгают в твой ряд. Как будто поворотник дает им преимущество и снимает ответственность.

Менеджеры работают только здесь и сейчас. Наверное, для психического здоровья это полезно, но для компании?.. Спорный, конечно, вопрос. Их интерес к водителю ограничен вопросом «выйдешь или не выйдешь» и распространяется только на ближайшую смену. Что там дальше, почему, к примеру, не выйдешь – вне их интересов. Вечером, когда водители возвращаются на склад, менеджеров уже нет. У них нормальный рабочий день.

Чат

– Прикиньте, на меня тетка у ПВЗ напала. Перегородила дорогу машиной и стала орать, что гаи вызовет.

– Фига...

– Обещала еще колеса проколоть

– За что?

– Больная. Говорю, я имею право здесь находиться, пункт 9.1 – выгрузка на тротуаре... Так пообещала сделать так, что я в нее врежусь.

– Точно больная

- Она на тебя запала просто...
- Слишком старая для меня, и у нее трусы явно не с фиксиками
- А, понял, забей тогда, это уже возрастное

Из грузовика видно далеко. Когда сидишь высоко, видна манера езды сограждан, схемы перемещений, угадываются намерения. Вот кто-то прижимается к чужой полосе, а после неожиданно перепрыгивает в нее. Кто-то не включает поворотники, чтобы ему не мешали резко перестраиваться. Кто-то выписывает синусоиду, пересекая ряды справа налево и обратно. Может, это протест, и люди таким образом плюют на общество? Не знаю...

Гражданин из среднего ряда прыгает в ряд со стрелкой, но ему поворот по стрелке не нужен, ему нужно опередить две-три машины и запрыгнуть в свой обратно. Подождать минуту как все? Нет, он не как все, он лучше всех. Может, мама ему так в детстве говорила... Стоять как идиот? Нет. Идиотов он объедет. Они не равны ему, те, кто едет рядом. Наверное, такие водители не догадываются, какие эпитеты им отпускает автомобильное сообщество. А может, им все равно. И их реально много.

На выезде со склада не открывается шлагбаум. Не считывает номер машины. Ладно, достаю QR код из папки с документами... все равно не открывается. Пишет, что грузовик находится вне склада... Конечно, я как танк через ограждение и поле выехал. И что теперь? Отвинтить номер и сбежать открыть с той стороны, чтобы потом выехать?.. Охрана идет удивительно долго, молча прикладывает свою карту и пропускает. Привыкли. Ну, до вечера, ребята, приеду – будете открывать. И да, привет индусам, или пакистанцам, кто у нас сейчас программистами?

Мастеровитые программисты Озона внесли изменение в программу для курьеров. Новые задания появляются сразу со статусом «выполнено», а сортировка отсутствует. Возвратный поток сканируется теперь раньше прямого, и выбрать очередность невозможно. Неделю на всех ПВЗ, которые по привычке выставляют ящики с прямым впереди возвратного, неразбериха. Сперва все передвинуть, почти всегда в тесном пространстве, потом сканировать. Чтоб вас!.. неизвестные гении UI/UX программирования. Ну ничего, через полгода, может, все вернут обратно.

Женщина стоит на проезжей части в метре от поребрика. Хорошо одета, стоит, не отходит. Доезжаю до нее. Смотрит. Объезжаю по дуге, еду дальше. Чего она хотела? Маленькой победы? Ну, поздравляю с победой.

Подростки часто замедляют шаг на пешеходном переходе. Иногда почти останавливаются. Знают, наверное, что от водителя Озона не услышат мата и не получат по ушам. Какое в этом удовольствие – не представляю. Что-то нездоровое с амбициями.

На самом деле склад – это вроде спортивного зала. За рулем отдыхаешь, грузишь – тренируешься. МК, то есть телегу с ящиками, а ее вес может достигать до 200 кг, можно катить двумя руками, а можно толкать поочередно, прорабатывая трицепсы. Можно много чего делать, все зависит от настроения – отрабатываешь ты повинность или весело проводишь время.

Чат

– Мне пришли 2 лишних чека за аренду автомобиля в дни, когда я не работал. 1 и 6 ноября. С кем можно решить вопрос об отмене?

И сегодня пришла аренда. То есть три дня: 1,6,13 ноября. И как этого избежать в будущем?

– (Мен.) *Добрый день, ппж отвечаю.*

Маленькая красная машинка прижалась к большегрузу, что разворачивался на перекрестке. Вплотную прижалась, бампер в бампер. Как доверчивый ребенок к большому отцу. Ну и попала под противоподкатный брус. Большегруз же ничего не видит. Даже если камера

есть, там же все в грязи. По факту водитель грузовика виноват: не углядел, понадеялся на здравый смысл других участников движения. Но вот о чем он думал, водитель маленькой красной машинки?

«Газели» в Озоне в самой дешевой, спартанской комплектации. За полчаса выгрузки машина остывает, и ты разгоряченный садишься в холодную на холодное сиденье. Прогреться до следующей остановки «газель» не успевает. Пока бегаешь с тарниками – греешься, а садишься в холодную – тут реально мерзнешь.

Я умею получать удовольствие от окружающего в моменте. В толпе в центре города, когда пью вино с друзьями, на пустынном берегу Финского залива, даже в толчее в автобусе. Есть люди, не способные получать удовольствие в этой жизни. Они всегда чем-нибудь недовольны, они всегда готовы защищаться, оскорбляться, видеть подвох и рассказывать как все плохо. Таких много. Я получаю удовольствие от этого мира глядя на него со стороны. Как будто ты едешь на машине, заезжаешь на эстакаду и смотришь на город, который вдалеке. И если этот город еще и освещен солнцем, я в восторге. Природа, путешествия, общение с незнакомыми людьми – это безусловно здорово, но смотреть на жизнь со стороны, не вмешиваясь – это особое, мое отношение. При этом я получаю удовольствие и в компании друзей, и в толпе незнакомых людей. Мне нравится этот мир при всех его недостатках.

Не люблю, когда прижимаются к моей полосе, а потом резко перестраиваются. Такие ловкие, никто и не догадывается о ваших планах. Мама, наверное, гордится. Поворотником, правда, пользоваться не научила. Да вас, кретинов, пропускают, чтобы аварии не было, а не вы такие великие мастера вождения. Ну хочешь ты перестроиться, ну включи поворотник. Пропустят, не все такие как ты. А то прижмутся, как извращенец в метро, и едут, как будто им прямо... Ну не первый, так второй пропустит. И такие уловки только раздражают, и многие сокращают дистанцию, чтобы не пустить именно из-за них.

Мерзкий моросящий дождь. Скорее, взвесь в воздухе. Зеркала, стекла – все в мельчайших каплях, так что почти ничего не видно. На дороге бывает много вариантов стихийного бедствия: яркое солнце, туман, дождь, снег. Сегодня особенно нервно: машины как слепые, облепленные этой пеленой. И неожиданно много самосвалов в центре, как будто кто-то разворошил их гнездо и они разбегаются...

Есть двери как двери: подошел, открыл. Можно идти с ящиками или мешком: пальцем за ручку потянул, распахнул... Таких дверей очень мало. Есть двери посерьезнее, пальцем их уже не откроешь. Нужно или ладонью, удерживая груз предплечьями, или рукой, подперев груз ногой и на секунду встав в позу цапли. Таких дверей половина. А есть двери, которые вообще не открыть. Ты упираешься рукой в стену, берешься за ручку и тянешь... не знаю – электричество при этом вырабатывается, или воду качает мощный насос, но факт: что-то с дверью не так. Доводчик, например, рассчитан на закрытие в ураган. Не знаю. На вид – все обычное, но усилие не пропорциональное простому куску метала или пластика со стеклом. С такими дверями очень неудобно. Приходится подпирать ее ящиком или вставлять в щель, где петли, кусок дерева. Я специально вожу такой брусок для нескольких адресов.

Еще беда – это тамбуры. Они бывают такими маленькими, что в них не развернуться. Ты вошел с ящиками в руках, первая дверь закрылась, а второй открыться некуда – ты ей мешаешь. И получается, ты застрял. Это удивительная конструкция, придуманная человеком. Не очень понятен смысл, кроме как разновидность ловушки на крупного зверя. Но факт остается фактом.

В крайней левой таксист, скорость 45 километров в час. До ближайшего поворота налево километр. Катится не спеша. Вот кем надо быть, чтобы так делать?.. Вопрос, конечно, риторический.

Вот интересно... иногда и машина не полная, и не устал, а шесть с половиной тысяч получил. Даже и семь бывает. А иногда – машина под крышу, руки отваливаются, устал как собака – и пять...

Везу сегодня огромную чашу для костра. Не знал, что такие вещи существуют, а теперь думаю, что если бы у меня была дача, я бы себе купил непременно. Метр в диаметре и метр же высотой, когда на ножках, сплошное дно и толстый обод, а по кругу сетка с елками и оленями. Представляю, какие тени от нее по двору, когда в темноте в чаше горит огонь. Тяжелая, зараза. Чугун. Пока тащу от машины к ПВЗ, двое прохожих спрашивают что это и просят сфотографировать. Определенно хорошая вещь... нет, ну не на балкон же мне ее ставить...

Приехал раньше обычного, ПВЗ еще закрыто. Через дорогу курят две девушки, по виду студентки. Смотрят видео в телефоне, что-то обсуждают. В какой-то момент одна садится, засовывает руку под куст, потом что-то кладет себе в карман. Обе быстро уходят. А и не подумал бы, что наркоманки.

Есть люди, которые готовы разговаривать с незнакомыми людьми о чем угодно – в любой момент, в любой обстановке, в любой компании. Как я, например. А есть люди, которым для установления контакта нужно время. Они ответят, но они осторожны, они напряжены, они кратки. Им некомфортно. Им нужно время для адаптации. Некоторые признают тебя за своего через месяц, а до этого молчат и присматриваются. Они нормальные люди, просто они другие.

Не так-то тут и хорошо, – жалуется сотрудник ПВЗ, – но все знакомо, привык. А что там на другой работе будет – одному богу известно. Поэтому я здесь и сегодня, и завтра, и послезавтра. Привычка.

Курьеры на электротяге: розовые, желтые, зеленые, черные, голубые, жмутся к обочине, когда обгоняю, забиваются в любые щели при виде грузовика во дворе. Мне их жалко. В салоне, когда прогреется, тепло и сухо. Они же – в горнолыжных очках, капюшонах, варежки в полиэтиленовых пакетах... У многих какие-то нелепые навесы и экраны от дождя. Объективно жалко. Но когда я хожу пешком, они по-прежнему бесят. Когда несутся, разбрызгивая грязь, когда сигналият на тротуаре. Вот так: и жалко, и бесят. Каждый день и так, и так.

Загрузился на складе и еду, а руки так и чешутся сесть писать. По одному из рассказов начал писать сценарий. Нельзя так... сколько книг я параллельно пишу? Пять? Про Озон будет шестая? Нужно как-то с этим заканчивать. Все! Закончу сценарий и сяду за книгу. А потом и за старые книги. Все! Точно!

На одном из ПВЗ жители дома кормят птиц. Из окна шестого этажа кидают вниз печенье, булку, вареные макароны. Над ПВЗ нет козырька, поэтому сперва смотрю вверх, потом быстро прохожу опасный участок.

Завтрак – самая важная часть дня. От него весь день зависит. Я съедаю два вареных всмятку яйца с ржаным хлебом с маслом, банан, пью кофе. Если утром была тренировка, то еще протеиновый батончик. На обед с собой я беру бутерброды с курицей и чай в термокружке. Вечером плотный ужин, а перед сном пачку творога. И я худею, по-прежнему худею. И при этом становлюсь ощутимо сильнее и подвижнее. И выносливее. Легко спрыгиваю с высоты, легко запрыгиваю в кузов.

Чат

ВНИМАНИЕ КОЛЛЕГИ!

С сегодняшнего дня вступают новые правила: 2 развозки. Значит, по возвращении на склад и выгрузки возвратов мы едем на второй круг. Снова грузимся, объезжаем все ПВЗ, возвращаемся на склад и снова все развозим по складу.

Интересно, как это успеть? Девять плюс девять – будет восемнадцать. Восемнадцатичасовой рабочий день? Интересно...

Все просто: вторая ходка по объему будет меньше первой. Быстрее загрузился, быстрее развез. Не восемнадцать часов получится, а четырнадцать-пятнадцать. Отлегло. Все равно про трудовой кодекс и прочие достижения цивилизации в Озоне, наверное, не слышали. Про 40 рабочих часов в неделю, например. Или про то, что смена водителя не должна превышать 12 часов, да и то в исключительных случаях. Я, получается, сейчас в ТК укладываюсь, но с двумя ходками уже не буду. Что ж, посмотрим...

Когда я езжу на грузовике по городу, мне это нравится. Я слушаю музыку, или учу английский, или обдумываю новые главы книг. С двумя ходками придется сильно торопиться. Я все еще отношусь к работе как к развлечению. Пытаюсь.

Сегодня мне выдали «Форд Транзит». Праздник! В «газели», в будке, на уровне пояса проходит металлическая полоса с зацепами для крепежа. Можно груз закрепить веревками, резинками... В «форде» такого нет. Просто гладкие стенки. При резких маневрах то, что плохо стоит – падает. При резких остановках, стартах или поворотах, если случается что-то за рамки выходящее. От экстренного торможения вообще ничто не удерживается. Поэтому, если какой-то придурок вклинивается спереди и сразу дает по тормозам, в кузове что-то грохочет. Думаешь: твою ж...

Я один на дороге. Ни впереди, ни позади никого. Воскресенье, раннее утро. Нерегулируемый пешеходный переход и один желающий перейти дорогу. Одна. Она вообще на всю улицу одна. При виде меня она ускоряется, переходит на бег, и я останавливаюсь. Принципиальная. «Сиильная, смеелая, как лебедь беелая, яаа становлюююсь на крылоооо...» (с) Вот зачем это надо было? Мы совершенно не пересекались во времени и пространстве...

Иногда выгрузка возможна только с тротуара. Она разрешена правилами. Много мест, где тротуар широкий, две машины разъедутся. Многие пешеходы правила дорожного движения не знают. А если знают, им все равно, они с траектории грузовика не уходят. Попутные оглядываются и не уходят. Встречные смотрят исподлюбья и тоже не уходят, пока не упрутся в бампер. Поят, посмотрят осуждающе, и только тогда отойдут. Холодно просто стоять, да и дела, наверное, есть. А не потому, что сдались. Пешеходы упорны. Едешь по краю, медленно, с их скоростью, ловишь взгляды нелюбви или превосходства.

– Ребята, я же вам везу, этот же ПВЗ в вашем ареале обитания!

– Нет!

– Я не натовский танк, я свой!

– Нет. Ты здесь чужой. Мы тебя не любим.

Водителей-курьеров, в отличие от других водителей, отличает темп. Темп всего дня. От момента, когда ты просыпаешься, и до позднего вечера ты живешь очень быстро. Ты быстро завтракаешь, ты приезжаешь заранее, чтобы занять погрузочное место получше. Ты быстро везешь телеги с ящиками и россыпью товаров. Почти бегом. Быстро набиваешь мешки и вместе с ящиками грузишь в машину. Очень быстро. Выезжаешь как можно раньше, чтобы до утренних пробок. Раскидываешь товары по ПВЗ и спешишь обратно – занять погрузочное место, разгрузить возвраты и загрузиться ящиками-мешками второй раз. Спешишь, чтобы не попасть в вечернюю волну пробок. Это маловероятно, но ты каждый раз надеешься. Быстро заправляешь машину, стараешься быстро разгрузиться, буквально за минуты перекидываешь на паллеты полсотни ящиков. Сдаешь машину механикам и ставишь ее на парковку. Если все делать быстро, может быть, если повезет, на час раньше вернешься домой. Поужинаешь не спеша, пообщаешься с семьей. Больше поспишь. В любом случае много сна не получится, но все же... Целые сутки ты бегом, как заведенный. Никогда не видел такой спешки у водителей

других маркетплейсов, у «Красного и белого», «Магнита» или в доставках строительных товаров, продуктов. Перевозчики мебели как ленивые жуки, их вообще по трое. Продавец «Аквалинка» помогает водителю грузить машину, таскает все сам из магазина на улицу. Все почти всегда работают парами. Все, но не водители-курьеры Озона. За это нам и платят большие деньги. Процентом на тридцать больше, чем другим водителям.

Дождь со снегом, еду километров пятьдесят в час. Из-за припаркованных машин, из-за фургона, в пятидесяти метрах от перехода, выбегает бабка. Классическая бабка – в платке и сером драповом пальто. Скрюченная, смотрит перед собой, выбегает и бежит мелкими шагами. Даже не посмотрела! Я торможу, пропускаю. Бабка добегают до другой стороны дороги, с трудом залезает на поребрик и уже медленно хромает по своим делам. Все силы ушли на бросок.

Людам часто приходится определяться – на чьей они стороне. Старшина на корабле – на стороне офицеров или на стороне матросов. Менеджер в Озоне – на стороне водителей или на стороне руководства. Лавировать? Если удастся. И нашим, и вашим? Если позволят. Больше времени менеджеры с нами, договариваться приходится тоже с нами, но зарплату и по голове получают от тех, кто сверху.

Отношение к автомобилю меняется, когда ты начинаешь проводить в нем не полчаса-час до работы, а весь день. Пусть и с перерывами, но весь. Только теперь я понимаю чем профессиональный водитель отличается от любителя.

Когда ты две трети суток в дороге, останавливаешься только для погрузки-выгрузки, жизнь становится проще. На проблемы не хватает ни времени, ни оперативной памяти мозга. Во-первых, всегда есть деньги. Раз в неделю на карту падают плюс-минус 30 тысяч и ты воспринимаешь это как норму. Во-вторых, ты не живешь отложенными или чужими проблемами, не делаешь неотложные или нужные дела – для тебя есть только движение и погрузка-разгрузка. Если обкатал и оптимизировал маршрут, появляется немного времени для чего-нибудь еще. Для кого-то это общение в чате, я же записываю тексты на диктофон. Я за рулем пишу.

Иногда так и подмывает сказать, что я пошел работать в Озон, чтобы узнать его изнутри и написать про это. Это неправда. Я пошел работать, потому что мне нужны деньги. А деньги мне нужны, чтобы жить и продвигать свои книги. Дописывать старые, начинать новые. Можно найти непыльную работу за 80 тысяч, или пыльную за 120. Я выбрал второе. 120 больше 80-ти, вот и весь выбор.

В год сейчас выходит несколько тысяч книг. Хороших и плохих. Мы ни про какие ничего не узнаем без продвижения. Время такое. Поэтому, чтобы тебя прочитали, нужно продвигаться. Хорошая книга или плохая: нет продвижения – нет продаж. Вот если есть продвижение и нет продаж, то да, возможно, книга плохая. Но если продвижения нет, то ты не знаешь – хорошая она или плохая. Ее просто никто не заметит.

Итак, я пошел ради денег. Но как человек увлекающийся, я не мог не начать про это писать.

Склад – это множество групп, контактирующих между собой через менеджеров. От того, насколько менеджеры способны договариваться, зависит качество работы всего склада. Я думаю, они не очень умеют договариваться. Озон – большая бюрократическая машина.

Я люблю поговорить. Но если у человека нет настроения, это видно. Никто не лезет с разговорами. Махнут рукой, мол, привет, и только. Будет другой день, будет по-другому. Сегодня так. Это нормально.

Посетители ПВЗ довольно часто сообщают мне о своих проблемах. Говорят, что долго не приходит заказ, или что им не решить вопросы с возвратом. Я для них вроде представителя Озона, они думают, что там, откуда я привожу товары, на складе, руководство и находится.

– Вы снова наш заказ не привезли!

– Мне что на складе выдали, то я и привез.

- Моего заказа нет!
- Мне жаль.
- Можно же что-то сделать, мы очень ждем...
- Напишите в поддержку.
- Пытаюсь уйти, несу два ящика в машину.
- Я писала. Подождите!
- Тогда ждите, все приедет.
- Вы сотрудник, вы можете на словах им передать...
- Только через поддержку...
- Там сплошные роботы.
- Требуйте оператора.
- А вы передайте им на словах.
- Я не могу, они на складе не работают.
- А где же они работают?!
- Не знаю, может, в Москве...
- Знаете что, я на вас напишу жалобу.
- На меня? За что именно?
- Помочь не хотите.
- Да как я вам помогу?
- А кто еще?..
- Ну... пишите, если хотите.

Привез на ПВЗ комплект колес «Кумхо». Я 30 лет езжу на «Нокии», но в марках разбираюсь. Разбирался, пока не появился «китай». Дядька в возрасте осматривает сложенные стопкой покрышки и радостно замечает: «А ведь эти колеса сделаны в Корее». – «Ну да, – отвечаю, – где же еще?..» – «Город, – говорит автолюбитель, – заполнен китайскими. Корея, но с китайского завода. Я думал, корейских уже нет и не будет, а на Озоне, похоже, они есть. Сфоткаю и закажу себе».

Втаскиваю в ПВЗ небольшой холодильник. Ищем с сотрудницей куда бы его поставить.

– А что, так можно было? – спрашивает стоящая в очереди женщина. – Ну, заказать в ПВЗ холодильник.

- Можно и домой заказать.
- Но ведь и сюда можно?
- Как видите...
- Так я закажу...

Два дня через два я пересаживаюсь с вариатора на механику и обратно. Вариатор по управлению практически как автомат, те же положения рычага: «драйв», «паркинг», «задний ход». Думал, с переходами механика-автомат будут проблемы. Какие-то привычки, лишние движения. Нет никаких лишних движений. Тело быстро понимает где что, и включает соответствующие навыки. Нет времени адаптации, вообще никакой задержки. Куда сел – на том и поехал. «А голова — предмет тёмный, исследованию не подлежит» (с). Темный, да, но качественно сработанный.

Еду в метре от обочины и передним колесом проваливаюсь в прикрытую лужей яму. Неожиданно глубокую яму. Волной ледяной воды накрывает доставщика на мопеде, который в этот момент обгоняет меня справа. Он ехал позади, в мертвой зоне, и я его увидел только в момент обгона, и почти сразу его и накрыло. Он не упал, удержался, и я подумал, что ему тут совершенно не место. И на тротуаре ему не место. И нигде ему не место. У нас не Индия, не Китай, у нас другое движение и совсем другой климат.

Эта мелкая взвесь, которая летит горизонтально, пробивает всю одежду насквозь. Те, кто работает в джинсах, пишут в чате, что у них даже трусы промокли. Им рассказывают про правила пользования трусами, предлагают скинуть инструкцию в картинках. И про ветер, в какую сторону нужно отправлять естественные надобности, чтобы одежда оставалась сухой. Шутки шутками, но мембрана рулит. Она тоже со временем промокает, но она очень быстро сохнет, прямо на теле. Все-таки разработчикам спортивных тканей нужно памятник поставить. Если, к примеру, обычные кроссовки помыть под краном, они и промокнули в момент, и сохнуть будут сутки. А мембранные под струей воды намокают дооолго, а надевать можно через пару часов. Нет, ценная вещь, что ни говори.

В плохую погоду пробки растут. Люди, которые плохо видят, плохо слышат, плохо водят, они, конечно, замедляют поток. Кто плохо водит давно – осторожничают, кто недавно – боятся. Ненормальные, кто не видит причинно-следственной связи между плохой погодой и аварийностью, создают всем проблемы. И себе тоже создают, но их совсем не жалко. Они собирают разной длины паровозики, задевают чужие машины при перестроении, влетают на полном ходу под стоящие на обочине грузовики. По мне, так быстрее получится если медленно, но без остановок, нежели скачками, объезжая битые машины.

Один поворачивал, но чего-то испугался, второй, что был за ним, не думал, что тот испугается. Или ни о чем не думал, ехал следом на автопилоте. Стоят, пригибаясь, под почти горизонтальным дождем, что-то доказывают друг другу. Будут теперь ждать ГАИ несколько часов, потом в группу разбора ехать, в страховую, в ремонт. Стоило оно того? И ушли бы вы, ребята, с дороги, не ровен час сами окажетесь под колесами такого же слепого затейника. О, там дальше еще стоят, и еще... Знак аварийной остановки ставить бессмысленно, он не устоит под напором стихии. Раньше учили думать не только за себя, но и других участников движения, это было когда-то очень давно.

Многие улицы состоят из участков, по которым можно ехать хоть под сотню, и участков, где и двадцати километров в час много. Разгоняешься – тормозишь, разгоняешься – тормозишь. Многие из этих участков я знаю больше двадцати лет, ничего тут не меняется. Три полосы трансформируются в две, потом снова в три. И там, где две, ничего нет – ни объектов культурного наследия, ни ценного тысячелетнего ландшафта, ни обрыва в сто метров или выхода скальной породы. Ничего такого, что мешает в этом месте сделать три полосы. Обычно там газон. Подвинь его – и не будет пробки. Не будет загазованности, потерь времени. Те, кто отвечает за дороги, оторваны от реальности, они не знают о проблемах и не хотят. Или знают, но все равно не хотят. Во втором случае не хотят ничего сделать.

Хорошо ездить тем, кто с мигалками и в сопровождении. Им хоть три, хоть две, хоть одна полоса. Им никто не помешает, все стоят запертыми на прилегающих улицах. В этом и проблема, что «Правительство на другой планете живет...» (с).

Ветер на КАД раскачивает машину. Приходится постоянно подруливать, удар справа, удар слева, и снова справа... Странный ветер. При этом вода в виде косых горизонтальных струй летит строго слева направо. Щетки на самом быстром режиме не справляются. Справедливости ради, самый быстрый режим дворников на «газели» – как медленный на моем «каптуре». А там есть еще средний и быстрый... Отечественная машина, по идее, должна быть готова к борьбе с местным климатом. Но... не готова. Темно, шумно, летящая вода и раскачивающийся кузов. Доехать бы без приключений. За 20 километров я насчитал три аварии. Для наших широт не так уж и много, но ощущение, что чем хуже видно, тем больше машин в крайнем левом ряду и выше скорость. Как будто быстрее хотят проскочить опасный участок. Без противотуманок, без включенных фар...

Интересно, что большинство нарушителей ПДД, по опросам, не считают себя угрозой окружающим. Они – опытные, контролирующие ситуацию, безопасные. Угроза для них в других участниках движения, которые не так хороши.

В новых домах все огорожено заборами и всюду шлагбаумы или ворота. Нельзя, как у меня на Гражданке, выйти из дома и дворами, наискосок, гуляя, по зеленой зоне пересечь микрорайон. Здесь нужно выйти из своего двора через ворота, обойти по кругу вдоль чужих заборов, зайти куда нужно. И для подъезда к ПВЗ нужно преодолеть шлагбаум. Или его дешевую разновидность – цепь с замком. Для замка нужен ключ. Он есть или в ПВЗ, или у охраны, которую вызываешь по указанному на табличке телефону. Охрана – это медлительные пенсионеры в черном. Если дозвонишься – откроют. Что? Кто? Не слышно! Озон? Номер машины давайте... Харитон 2-8-4 Кирилл Родион. Что после Кирилла? Родион? Записал, проезжайте! Не то, чтобы раздражает, но теряешь пару-тройку минут. Из теплой кабины на самом ветру. Какая им разница, какой номер у машины? Эти толстенные тетради учета... Есть же камеры. Случилось что – посмотрел номер. Старая гвардия. Записал – значит что мог сделал. Не просто же так всех пропускать. Он не сторож, он охрана! Кстати, а если я продиктую номер неправильно, он что, не пропустит меня?

Через десять минут выезжаешь – опять или звонить или гудеть. Я сперва тихо, потом громче, даю гудок. Ну не вылезать же снова, номер машины для выезда им точно уже не нужен. Хотя... кто их знает.

В редких случаях, а за всю свою практику я встречал такое в трех ПВЗ, на двери снизу есть маленький упор. Дверь открываешь, ногой отгибаешь упор и дверь фиксируется о землю. Копеечная вещь, но как удобна! Встречается, как я сказал, чрезвычайно редко, проблемы курьера это проблемы курьера. Тратить 200 рублей и ввинчивать три винта мало желающих, поэтому открываешь дверь, подпираешь тарником иносишь остальное.

Ящики бывают голубые с розовым, это фирменные цвета Озона, их видели все. Они, когда пустые, вставляются друг в друга и занимают мало места в машине. В прошлом они даже имели крышки. Еще ящики бывают синие, они не вставляются до конца в голубо-розовые и друг в друга. Есть ящики низкие – синие и зеленые, они тоже ни друг в друга, ни в другие типы ящиков не вставляются. Весь этот зоопарк занимает много места. Ящики бывают треснутые и заклеенные скотчем. Бывают вообще разломанные и перемотанные скотчем по кругу. Видел ящики без одной стенки, на такие сверху ничего не поставить. А ведь машина имеет конечный размер, и три ящика с мешком сверху, или четыре ящика друг на друге – это базовый минимум... Говорят, мы скоро переедем на другой склад, и там, на новом складе, будут только картонные коробки по типу Вайлдберриза. Только не такие толстые, как у Вайлдберриза, и не такие многоразовые. Говорят, из них все высыпается снизу, когда берешь их в руки, и проще сразу пересыпать их содержимое в мешки. Говорят вообще много чего, но ящики – слабое место у Озона.

Мне добавили новую точку, новый ПВЗ. Первый дом по Испытателей со стороны метро Пионерская. Там широкий тротуар и газон метров десять, значит, разгрузка с тротуара. Заезжаю с одной стороны дома, разгружаюсь, выезжаю с другой. Вот еду и поражаюсь: в доме 4 магазина по продаже табака и ларек на углу, на газоне, тоже с табаком. 5 табачных лавок на один дом. Читал где-то, что человек затрудняется сделать выбор из трех вариантов, пять его вгоняют в ступор, а десять – в депрессию. Сочувствую местным курящим, разрывает их как хрестоматийных хомячков.

Приличные с виду молодые люди ходят по газонам, роются под кустами, обшаривают руками распределительные щитки на домах. Одиночки, но чаще по двое, иногда по трое. Дня не проходит, чтобы не увидел в каком-нибудь дворе. Особо и не прячутся. Думаю, привыкают, это сперва кажется, что на тебя все смотрят, потом все равно.

27 ноября. Слякоть, грязь и холод

Откатал первый месяц, продолжаю худеть. Минус 4 килограмма от стартовых 78.

Купил термокружку Китфорт с кнопкой. По описанию и по отзывам – самая теплая. Можно пользоваться одной рукой, чай 10 часов горячий. Самое то для зимы, полезная вещь.

Первое время, пока не привык к нагрузкам, я был вообще никакой. Очень уставал. При этом всегда считал себя в хорошей физической форме. Два дня работы – день сна и день когда все болит. И снова два дня работы. Сейчас лучше, и в первый день отдыха, и второй я такой усталости не чувствую. Не представляю как работают те, кто работает каждый день. Это какие-то монстры. Возможно, в тридцать лет все дается легче и восстанавливаешься быстрее. Возможно. Как в рассказе «Кусок мяса» Джека Лондона, там подобный момент описывается. Но я не комплекую, ведь в итоге втянулся же? Но что-то есть в той легкости, с которой работают молодые ребята. А может, если относиться к работе как к единственной и постоянной, работать легче?

Сегодня впервые развожу допы. «Доп» – дополнительное задание. Когда кто-то внезапно заболел, уволился или сломался, его задание выполняют оставшиеся в строю.

Дом с большим внутренним двором на Сердобольской улице. ПВЗ снаружи, но я этого пока не знаю. В темноте с трудом проезжаю весь двор, лавируя между занесенными листьями машинами, выезжаю в арку и перекрываю ее. Сразу появляются желающие проехать, мигают фарами, но быстро сдаются и уезжают. Назад мне физически никак, а вперед дорога только для одного. Водитель «гелендевагена» объясняет схему движения в этом дворе. Что ж, если еще раз буду в ваших краях... И еще он рассказывает, что у дома длинная история, тут еще Ленин прятался от царя, вон, даже памятник ему стоит. И правда, в двадцати метрах впереди подсвеченная голова Ленина на постаменте.

К ПВЗ много ступеней вверх и много вниз, пятнадцать ящиков я привез и десять с воротами забираю.

Следующая точка – новый дом на Студенческой. Ворота, охрана, пешеходная зона и ПВЗ в конце дома. Сам пункт в какой-то подсобке. В толстой фановой трубе, что пересекает стену, беспрерывно что-то льется. Шумно. Я привожу жутко тяжелую и неудобную металлическую дверь в деревянной обрешетке.

Чат

- Меня только что Рэнж подрезал, еще и учить пытался
- на старых Рэнджах и Инфинити адекватных нет. БМВ-шники по сравнению с ними – октябрята
- Дешевая машина, на такой и бывший маршруточник может ездить
- Ментам позвони
- Они так и метнутся, роняя фуражки
- За опасное вождение реально не накажут
- Жаль, представляю, как он в группе разбора такой тихий и смирный
- Отпустят – и снова лев, тигр, король дороги

Иногда приходит мысль: я здесь случайно, а остальные все – водители-грузчики-курьеры по призванию. Я вообще геофизик. И программист-разработчик, и разработчик баз данных. И писатель. А вокруг – кто? А действительно, кто? А может, здесь половина писателей-поэтов-художников, зарабатывающих на холсты и кисти. И их признание в искусстве уже близко. Я не знаю.

Читал на Фонтанке интервью с водителем городского автобуса, в прошлом – учителем русского и литературы. Вот ни за что не подумал бы встретить на складе учителя русского и литературы. При этом, по статистике, в стране один учитель на 146 человек. Можно рассчитать на досуге процент учителей русского и вероятность встретить его на данном складе Озона. Может, не такая и маленькая величина.

У кого свой автомобиль, приезжают на склад на нем. Один забрал, другой поставил, часто на то же место. Заправка на Энгельса – последняя точка, где можно оставить каршеринговый автомобиль. Здесь на обочине плотно стоят Делимобили, Белка кары, «Яндекс Драйвы», Сити-драйвы, еще какие-то. Отсюда и от ближайшей автобусной остановки до склада около полутора километров. Водителя-курьера видно издали: из его рюкзака торчит железный или алюминиевый крюк. Здоровый такой, сантиметров под восемьдесят. Крюком можно тащить по земле один-два ящика (а не нести на руках, как я) и вытягивать ящики из глубины кузова при разгрузке (а не как я – залез, подвинул руками, выпрыгнул). Я тоже думал завести себе крюк, но не стал. За день раз тридцать, если не больше, залезаешь-выпрыгиваешь, хорошая тренировка. И таскать ящики руками – тренировка. Кстати, не от этого я больше других устаю?..

Вижу утром одиноко бредущую фигуру с крюком – останавливаюсь, подвожу. Многих знаю, не только из своего блока, с кем работаю рядом. У одного водителя белые ботинки, у другого – характерная расцветка куртки, все, если подумать, разные.

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

Данные партнеры (список) имеют процент сканирования возвратов менее чем 80%

Всем курьерам сегодня же подтянуть процент сканирования до 100%

Напоминаю, что не сканирование ведет к отстранению и потере финансов

Позже выложу список курьеров которые в свою след. смену уже не выйдут на маршрут!!!

Сканируют возвраты, как я понял, далеко не все. Мне сказали: надо, оштрафовали, чтобы лучше понял, и я «пикаю» теперь все и всюду. До штрафа я сканировал там, где удобно, после штрафа стал сканировать везде. Чем моложе водители, тем больше они бунтуют. Они увольняются, они «пикают» по мелочи или совсем отказываются. В рабочем чате менеджер призывает повышать процент сканирования, пикать больше, чтобы процент пиков у группы был выше. Я вот не знаю... это у меня советское воспитание? Сказали – значит надо, – разломайся, но сделай. У молодых такого нет. Или они в принципе другие? Они говорят: да пошли вы со своими пиками и штрафами. Нам это не удобно, мы считаем, что это кретинизм, и мы это делать не будем. Вообще не будем и все! Мне нравится такой подход. Здоровый пофигизм и здравый смысл. С такими людьми кашу сварить. Смотря какую, конечно. Их трудно подписать работать бесплатно на свой бизнес, но в случае революции эти люди сидеть дома не будут и выйдут бороться за свои интересы. Вот! За свои интересы. Если сами решат, что им нужно.

На Пикабу читал... может, где-то это и есть, но на нашем складе я не встречаю ни ксенофобии, ни расизма, ни домогательств к женщинам. Водители недолюбливают работников склада, шпеков, это да. Но всех шпеков, без разделения на гендер и страну рождения. Недолюбливают за качество работы склада в целом. За задержки в выдаче товаров, за плохо сложенные товары, за бесчисленные ошибки. И это не так, что НЕ ЛЮБЯТ. Именно, что недолюбливают. В разговорах между собой. И не демонстрируют это.

Женщины и девушки на складе одеваются свободно. Кто в обтягивающем, кто в безразмерном, кто в коротком. Красивые прически и почти нет платков. Были бы домогательства, одевались бы более скромно. Часто, проходя мимо, замечаю общение сотрудников, в том числе разных полов. Отношения и нормальные трудовые, и дружеские, и даже романтические, что нормально в смешанном коллективе. Практически все общительны и никто ни к кому не лезет.

Может, африканцы, а их много, держатся чуть обособленно, но это скорее из-за незнания русского языка. Разговор на английском с радостью поддерживают. Они вообще очень жизнерадостные и эмоциональные.

Думаю, что я адаптировался в физическом плане. Наверное, мог бы уже работать каждый день. Мог бы, но не буду. С одной стороны, получать 200 вместо 100 хорошо. Но моя цель другая, не водитель я и не курьер. 100 тысяч и возможность писать для меня лучше, чем просто 200. Адаптировался – и молодец. В выходные не просто восстанавливаюсь, а уже работаю. На корабле была такая шутка: «Что делает командир? Отдыхает, читает газету. А замполит? Работает, читает газету». Вот я тоже работаю, пишу.

Ненормативную лексику водители используют, но редко, далеко не все, и по существу. По сравнению с флотом, где я когда-то служил, и где непечатными словами общались, здесь филиал академии наук.

Чат

– Парни, кто по пути поедет... я тут на повороте на складе стою со спущенным колесом... пожалуйста, дайте домкрат у кого есть, в этой машине ни хера нет...

– Опять?!

– Да везет мне на эти гребаные колеса! Чуть-чуть не доехал

– Три часа дня, уже пробка на Выборгском! Откуда они все берутся! Никто, кроме нас, не работает...

Во время разгрузки на некоторых пунктах выдачи мой грузовик загораживает проезд. Большой он. И сам я, разложив ящики на маленькой площади и сканируя возвраты, всем мешаю ходить. Мы оба мешаем. По слухам, скоро будем «пикать» второй раз на складе, подтверждая, что озоновское добро я не только забрал, но еще и довез. Представляю, как морщат лбы топы где-то в Москве: как же нам понять, что товар на складе, и при этом не напрягать работников склада? Ведь шпеки так заняты, они собираются группами по 30 человек и обсуждают новости, когда не скачут с горловым пением в ответ на призывы их менеджеров в мегафон? Нет, мы лучше заставим водителей сканировать товары снова. И снова. И еще раз снова. А будут кочевряжиться – накажем или уволим. Скажем, что они не подходят для этой работы. С такой, как у них, зарплатой, на водителей можно вешать все что угодно. Им есть что терять, поэтому между «пиками» они еще и танцевать будут. С бубном. Кроме относительно большой зарплаты, объяснить этот беспредел решительно невозможно.

Думаю, тот, кто заблаговременно включает поворотник, кто пропускает перестраивающихся и не гудит на учебные машины – просто хорошо относится к людям.

У гонщиков – диарейщиков и шашечников – все под контролем. В чатах они все такие мастера вождения, и реакция прекрасная, и вообще они особенные и уникальные. Но надо понимать, когда действительно ситуация под контролем, а когда просто повезло. В следующий раз не повезет, и вы со своим ЧСВ очень сильно удивитесь. Чем левее ряд, тем длиннее «паровозики».

Мне снова дали «форд». Насколько любая иномарка отличается от «жигулей», настолько «Форд Транзит» отличается от «Газели Некст». Для неспециалиста – одно и то же, но это совершенно другая машина. Минусы есть – это меньшая грузоподъемность и больший радиус поворота. Зато скорость и управление как у легковой. Не хочу больше «газель».

«Форд» на метр короче, в его будку влезает меньше. Сегодня набивается почти под крышу. Четыре ящика друг на друга, сверху мешок или коробка. Пять ящиков в ширину и шесть в длину. В длинной «газели» было семь. Грузить относительно легко, а разгружать буду

стоя на земле, крайние ящики и мешки сверху снимать очень не удобно. Мало того, что до них не дотянуться, они тяжелые и цепляются друг за друга.

В некоторых дворах таксисты гоняют как по улице, не знаю как тут пешеходы выживают. Как убрали из городских дворов лежащих полицейских, так вообще как с цепей все посрывались... Слышал объяснение, что установка по всему городу искусственных неровностей, так они называются официально, оказывается, была незаконной, и их постепенно демонтировали. Теперь, значит, стало законно... Активисты пытаются вернуть их в свои дворы, туда, где нет тротуаров и ходить совсем печально, но попытки безуспешны. Чиновники и депутаты объясняют, что это нецелевая трата денег, нечего их ставить там, где они не нужны. Во дворах же скорость всего 20 километров в час. Возможно, в их дворах так и есть, а по городу еще и нештрафуемый порог скорости, еще 20 сверху...

Конец ноября – это слякоть, грязь и холод. И тяжелая работа. И статья про миссию Озона на новостном сайте. Оказывается, Миссия Озон – делать жизнь лучше и комфортнее для всех без исключения. И для выполнения этой своей миссии компания делает ставку на технологии и людей. Технологии я вижу – это падающие на голову полки и скотч, которым заматываются треснувшие ящики. Интереснее про людей. Оказывается, люди, работающие в Озон, имеют ДМС, бесплатный спорт и wellness-программы. И процедуры со спа. И еще митапы и хакатоны. Не все здесь даже слышали такие слова. Я загуглил – это все для офисных, не для водителей и шпеков. Наверное, там, на горе, откуда спускают вниз планы и ценные указания, там это известно и популярно, но не здесь, не в мире заказов и клиентов. У нас нет ни ДМС, ни спа с йога-ретритами, ничего из вышеперечисленного. Мы не сотрудники Озона, мы самозанятые партнеры. Мы для Озона никто.

Свои налоги я плачу сам. Считаю зарплату за месяц и отсчитываю шесть процентов на налог. Я самозанятый, и Озон платит мне не как работодатель сотруднику, а как организация – подрядчику. Он называет это партнерством. Я – партнер. На складе есть какое-то количество сотрудников, но большинство шпеков самозанятые или ИП. Все маркетплейсы работают по этой схеме. Экономия на НДС и взносах в фонды, как пишут журналисты, больше триллиона рублей. Десятки тысяч людей работают без всяких социальных гарантий, без оплачиваемого отпуска, без пенсионных отчислений, но ФНС и прокуратура этого не замечают. Нарушение действующего законодательства Озон перекладывает на водителей, на партнеров. Он как бы не заставляет. Не хочешь перерабатывать – откажись. Только уволят.

Считаю зарплату за ноябрь: за 16 рабочих дней я заработал 92.929 рублей. В среднем – 5.808 рублей в день. Считаю налоги... Как самозанятый, которому платит юрлицо, я должен заплатить 6 процентов с дохода. С суммы 92.929 рублей это будет 5.575 рублей. Иду в приложение «Мой налог»... и удивляюсь... Налоговая мне выставила счет на 11.478 рублей с суммы 191.301 рубль. Но я столько не заработал, чтобы платить с этого налоги! Ошибка? Буду выяснять.

Похоже, часть своих налогов Озон перекладывает на курьеров! Каждый день Озон предоставляет мне грузовик. Вроде бы бесплатно, слово «аренда» нигде не звучит, но по документам Озон перед сменой как бы дает мне кредит в 5.598 рублей. А при расчете в конце дня этот кредит удерживает. Налоговой он отправляет сумму, которую я заработал, увеличенную на сумму этого как бы кредита, и я плачу налоги с большей суммы, чем реально заработал. Озон в плюсе: он показывает налоговой больше расходов, а возврат кредита не является доходом, который подлежит налогообложению. Получается, я плачу налоги за Озон, а он отмыкает через меня сумму аренды. Такое вот свинство.

Каждый месяц налоговая за этот танец с бубном снимает с меня почти шесть тысяч рублей. Какую сумму отмыкает Озон я не знаю, можно прикинуть по числу грузовиков. Тут как в известном анекдоте: пять старушек – уже рубль...

Таким образом, с учетом увеличенных налоговых выплат, в ноябре чистыми я заработал 81.451 рублей. В среднем – 5.091 рубль в день.

Когда Озон придумал эту схему, от него ушла чуть ли не треть водителей. Причина в том, что вместе с этими арендными деньгами многие получали в месяц больше двухсот тысяч, то есть превышали лимит самозанятых в 2.4 миллиона рублей в год. И людям приходилось переходить на ИП или увольняться. На место этих уволившихся я и пришел.

За «бесплатную» предоставленную машину, которую я не могу выбирать, которая может быть неисправна, в которой я должен менять расходники, качать колеса и мыть, терять деньги при поломке на линии, – я еще плачу налоги.

Зима. Время черных пятниц и средств от насморка

Некоторые водители перешли на зимнюю обувь, кто-то надевает сапоги из вспененного материала. Большинство – все та же тактическая, трекинговая или спортивная всесезонка. Многие носят теплые куртки. Мне в куртке жарко, вместо нее я на термофутболку надеваю жилетку. На складе снимаю, на улице надеваю. То же самое с шапкой. Несмотря на морозы, когда работаешь – потеешь даже на улице. При этом на самом складе еще и жарко.

Новые правила: шпеки больше не выкатывают вереницы МК к воротам. Теперь каждый водитель делает это сам. Узнает где стоят его МК, на месте собирает россыпь в мешки, после чего катит один за другим МК на погрузку.

Чат

ВНИМАНИЕ КОЛЛЕГИ!

Внимательно проверяем и считаем ВСЕ МК и ТЯ

Если не ваше – то СРАЗУ ЖЕ сообщаем мне

Если не хватает – то также СРАЗУ сообщаем мне

НА МАРШРУТЕ ТАКЖЕ ПРОВЕРЯЕМ ТО ЧТО ОТДАЕМ

Если вы не проверяете и не считаете тарные ящики – вследствие чего увозите чужой тарный ящик – **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ БУДЕТ ЛЕЖАТЬ НА ВАС**

Кто не будет придерживаться данных правил будет отдыхать неделю, прежде чем уехать, пройдитесь по блоку и посмотрите, нет ли нигде вашего КГТ

Есть два мира: водители, которые работают, и руководство, которое придумывает сложности. Иногда смысл нововведений непонятен, иногда это перекладывание чужих обязанностей. Водители при этом живут обычной жизнью: переругиваются из-за занятых мест для погрузки, обмениваются чужими тарниками и КГТ, поздравляют друг друга с днюхой и пикируются по дороге, когда нечего делать.

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

С завтрашнего дня две волны выдачи! Все курьеры приезжают на выдачу к 07:00 (первая волна выдачи) и 13:00-14:00 (вторая волна выдачи)

Никто не выкатывает МК к машинам до команды!

– И нафига?

– Кто-то сидит и выдумывает

– Синдром конечной остановки, частный случай принципа Питера

– Да, климат в Питере сложный

– Лоуренс Питер. Для сотрудников, достигших уровня некомпетентности, характерен специфический набор особенностей поведения, не приносящий реальных полезных результатов. Короче, начинают заниматься херней. Придумывают никому не нужные правила, мешают работать.

Любая покупка на сайте маркетплейса выстраивает большую цепочку событий. Несколько кликов – и задействованы отдел продаж, склад и доставка. Часто – доставка до самого склада, в ПВЗ магазины возят далеко не все. Мебель, телевизор или стиральная машина, прежде чем попасть в пункт выдачи или на порог квартиры, транспортной компанией доставляется на склад курьерской службы, обрабатывается логистами, и после, своими силами

или, опять же, силами сторонней транспортной компании, доставляется на порог квартиры или пункта выдачи. Перевозка со склада в магазин или между магазинами – почти то же самое. Любой заказ, прежде чем попасть в руки покупателю, переживает множество касаний различных людей и компаний. В Озоне за порчу товара штрафуют пятерых последних сотрудников, которые его касались. Только на складе таковых как минимум пять. На самом деле общее число может доходить до двадцати. Доставка от продавца до регионального склада, логистика регионального склада, доставка до центрального склада где-нибудь в Москве, логистика центрального склада, доставка до Санкт-Петербурга, центральный склад, районный склад, ПВЗ, потом уже покупатель. На всех складах логисты, на всех перевозках водители и грузчики. В этом задействована такая толпа народа, что сложно поверить. И это дает хлеб всем этим людям. И если их не будет, то производитель мебели будет сидеть в своем магазине где-нибудь в Кирове и печально ждать покупателей. Толпа народа! И водитель-курьер в ней предпоследний. Высказывать претензии тому, кто получил задание и товар пару часов назад, то же самое, что отчитывать водителя трамвая за повышение стоимости проезда. Такой же смысл.

Нужно как-то отвыкать от желания всюду успеть. Когда много точек, когда ты завязан на времени, легко начать ездить как нездоровый человек. Нужно относиться к опозданиям проще, не очень серьезно, как к компьютерной игре. В конце концов задания бывают нереальные и всем не угодишь. Эдакая коррекция мировоззрения, думаешь, что все пробовал, всем был, а нет...

Водители не говорят «развозки», говорят «ходки». Значит, две ходки, итоги... Первая – утром. Если приехал на склад к шести утра, то реально загрузиться и выехать в восемь-полдевятого. Вторая – дневная, в час, два, иногда в три. Приехал после первой ходки, разгрузил возвраты, и жди. Кому повезло с маршрутом и кто приезжает раньше, теряют час. Я, как и большинство, не жду, до погрузки на вторую ходку едва успеваю разгрузить возвраты с первой. Возвращаюсь вечером хорошо если в полвосьмого, бывает и в девять. Пока разгрузился, сдал машину – это полдевятого-десять. По трудовому кодексу максимум для водителя – 40 рабочих часов в неделю. У меня выходит от 44 до 60. Законодательная ерунда здесь никого не волнует, по договору оферты, который почти никто не читал, все решения водители принимают сами, являясь полноправными партнерами. Как в анекдоте – добровольно и с песней.

Чат

- Эх, где те времена, когда шпеки выкатывали сразу все МК к воротам...
- А где времена, когда была одна ходка?

5 декабря. Две ходки

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Коллеги, видео осмотра ТС утреннее скидываем сразу как приняли а/м, вечернее как поставили на парковку! Штраф за несвоевременно отправленное видео 1000 рублей! Удержание начинается с сегодняшнего дня!!!

- Так штраф или удержание?
- Еще не решили
- Какая разница, все равно минус деньги
- Вообще-то это незаконно

КГТ – это крупногабаритный груз. Шкаф, кухонная плита, стиральная машина, комплект автомобильных покрышек. КГТ на складе размещается отдельно, часть на МК, часть на паллетах. Как это все запихнуть в машину никто не думает. Нет такого специального человека на складе, чтобы думать. В итоге за всех думает водитель, и думает он только о том, как это все увезти. В будке, на пассажирском кресле в кабине, в крайнем случае второй ходкой, третьей.

Сегодня у меня МК, на которой сверху лестница и мебель. Добраться с этим до погрузочных ворот тот еще квест. У тех, кто работает в зоне КГТ, нет задачи обеспечить твой выезд со склада. Только закидывать постингами МК и паллеты. Это значит, что ты сам должен разгребать завалы по пути, что-то отодвигать, откидывать, отпихивать. Дальше, пробираясь по складу, то, что лежит у тебя сверху, особенно если оно по габаритам большое, будет задевать за аналогичное на МК, стоящих по пути. Это вроде тетриса – нужно прикидывать как и под каким углом проехать, чтобы не упало. Это забавно, если бы время не поджимало. А оно всегда поджимает, вплоть до вечерних пробок. Попадешь в них – потеряешь очень много времени.

Самый большой по объему ПВЗ. Стабильно 25 тарников за раз, еще мешков штук семь, и крупногабаритного позиций десять. Работают три девчонки-студентки, меняются. Самый большой, самый людный и самый веселый ПВЗ. Может, потому туда все и заказывают, что там здоровая атмосфера?

Чат

ВНИМАНИЕ!

Информационный лист БДД!

Дорога осенью это

- Гололед в утреннее и ночное время
- Снижение видимости во время дождя и снега
- Скрытый под снегом лед
- Колебания температуры
- Снег с дождем
- Гололедица

Выбирайте безопасную дистанцию!

Будьте максимально бдительны за рулем!

Не совершайте резких маневров, особенно торможений, перестроений, обгонов!

Не садитесь за управление если плохо себя чувствуете, устали или засыпаете!

Никакого АЛКОГОЛЯ или НАРКОТИЧЕСКИХ средств!

- Не мое КГТ оставил на месте

- Уехал.
- Уехал
- Лайфхаки есть по Тореза, 30?
- Просто на тротуаре встаешь и таскаешь... ничего интересного
- Жопой подъезжаешь к Магниту и все – катаешь или тащишь

ОТВЕТ ОТ КАЖДОГО!!!

Мне нужен сегодня ответ по всем ПВЗ на которых забор осуществляется с 18:00

Ответ нужен:

- Номер ПВЗ
- Примерное количество возвратов
- Примерное количество Селлеров
- И время когда вы были на этом ПВЗ

Четвертый день катаю на одной и той же машине, «форд» с номером 196. Неужели закрепили за мной? После выходных на приборной панели появился листок бумаги – сменщик предлагает играть в шахматы. Один ход за четыре дня. Он начинает: Е2-Е4. Принимаю предложение.

У меня опыт больше, чем у Великого комбинатора, но я не шахматист. С другой стороны, не на корову играем... отвечаю пешкой на Е5. Посмотрим...

Чат

Партнёры, напоминаю!

На ежедневной основе осуществляем забор с каждого ПВЗ, не кидаем в перенос задания! Всё должно быть забрано вовремя!

– ПВЗ на Поликарпова, 2 отмечено как не выполненное. 100 процентов сбой программы. За него заплатят?

Минус 8 градусов. Утром было –11. Коллега, что работает недалеко, ищет провода, чтобы прикуриться. Я поискал в кабине – у меня нет. Предложил дернуть. Глобально так проблему не решить, потому как на следующем ПВЗ машина снова не заведется. Оставить ее работать на холостом – тоже не вариант. Ключ один, и оставить его в замке открытой машины нельзя. За двадцать минут, пока сканируются возвраты, украдут что-нибудь или угонят. Ответственности за угон ноль, вор скажет, что взял чужую машину покатайся без цели хищения, и его отпустят. Сколько лет я за рулем, почти тридцать, а как была эта ерунда с «залез погреться» и «угнал без цели хищения», так и осталась. Не принимают законодатели нормальный закон об угоне, не заставить. Значит, машина глушится... С аккумуляторами проблема системная, четвертый водитель ищет провода только за эту неделю. Холодные пуски, короткие пробеги, аккумулятор зарядиться не успевает. Механикам не интересно.

Зимой в машине холодно. Дизель в принципе медленно греется, за 20 минут стоянки все выстужается и за пять-десять минут между ПВЗ не успевает нагреться. Разгоряченный ящиками и мешками ты садишься в холодную машину, и весь день так – то потеешь, то мерзнешь. Люди болеют.

Кашляю. Прослушивал записи на диктофоне, обнаружил, что уже две недели.

Я стал пропускать грузовики, особенно всякие доставки, особенно вечером. Да, я приеду домой позже на несколько минут. В худшем случае я лишь дальше от парадной поставлю на ночь машину. А они когда приедут домой?.. Мой товарищ работает в Озоне, но не в ПВЗ возит,

а по квартирам. Так он начинает как и я, рано утром, а заканчивает часто в 11 вечера. Тяжелая работа, если честно.

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Коллеги, напоминаем что необходимо во время каждой приемки осмотреть автомобиль на наличие повреждений, все повреждения снять на видео или фото съемку. Иначе вся ответственность на вас.

Проверить наличие запасного колеса, домкрата, баллонного ключа, буксировочный крюк, набор автомобилиста (аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки, буксировочный трос), осмотреть салон автомобиля на повреждения (царапины пластика, порванные сиденья, грязные сиденья и т.д.), осмотреть кузов автомобиля, проверить уровень технических жидкостей автомобиля (моторное масло, тормозная жидкость, масло гидроусилителя, антифриз)

С видеообзором внешних повреждений согласен, но остальное... Это на полчаса все проверить по списку. А они, механики, тогда зачем? Почему я, арендуя автомобиль, каждый день должен проверять уровень технических жидкостей? Тем более, что машина часто меняется. Их уже с десяток было. Механики говорят, что это ради моей безопасности. Ну-ну, эмпатичные какие. Машины за годы обстуканы как пасхальные яйца. Подкапотное пространство не мылось, наверное, никогда. Как я буду утром, в темноте, при минус десяти градусах смотреть уровень масла гидроусилителя? Это нужен фонарь, это нужно чем-то накрыть морду автомобиля, чтобы не испачкаться. Это нужно совсем по-другому одеться. Мне это совсем не надо. И это, конечно, никто не делает. Только видео по кругу, чтобы в сотый раз зафиксировать бесконечные царапины под слоем льда и грязи. Лампочки еще менять, реле поворотников пару раз ломались... Я им автослесарь?..

Я никогда раньше зимой не болел, а тут кашляю и кашляю. Ну сделали бы второй комплект ключей для машины. Вышел, закрыл не глуша мотор, вернулся в тепло. Хотя бы во время морозов. И с аккумуляторами бы решился вопрос, и со здоровьем. Но нет, никому не интересно. Одна машина – один ключ. Это, наверное, и есть эффективный менеджмент, когда вытягиваешь из бизнеса по максимуму.

Оказывается, в каждой машине сзади есть выдвижная лесенка. Я про это узнал только сейчас, случайно, увидел грузчика с «Яндекс Доставки», как он забирается в свою будку. Думаю, не буду ей пользоваться, привык уже прыгать.

Есть места в городе, где хватает места для отдельной полосы с поворотом направо. Но нет там отдельной полосы. Новый тренд – на двухполосной дороге с левой полосы стрелка налево, а с правой – прямо и направо. Где раньше можно было поворачивать с трамвайных путей – сплошная полоса вдоль них. Редкостный маразм. Если в правом ряду ДТП, то движение прямо вообще останавливается. Те, кто налево, стоят и ждут свою стрелку, те, кто прямо – просто стоят. Все рассказы про газоны в городе, про согласование изменений длиной в год, про собачек, которым некуда будет какать – это все рассказы для бедных. Захотели ВСМ построить, или мост – расселили несколько кварталов. Исторических. В момент. Передвинули дома, где нужно, что не согласовали – сожгли. Так что основная причина – не интересно, прибыли здесь не получишь. А вы, водители, выкручивайтесь как хотите. Понакупили себе машин... автобусы из-за вас недозаполненные ходят.

Если мы автомобильная держава, то с дорогами надо решать. А если мы деревня, где главный – пешеход, то да, засеять все травой и забыть. Отсюда новомодные сплошные линии на несколько километров, запреты левых поворотов на несколько кварталов. Пробки на пере-

крестках исчезли? Хорошо. Люди недовольны? Да плевать, они всегда чем-нибудь недовольны. А, пробки появились в других местах? А это мы решим в следующем отчетном периоде. Мы же работаем, а не решаем проблему.

Все развез и час просидел, дожидаясь 18-ти часов. Три ПВЗ у меня, где забирать можно только после 18-ти. Потом час сканировал возвраты. Денег это не приносит, но если забрать раньше или не сканировать – штраф.

Несусь на склад уже в темноте. На заправке сотрудница игриво предлагает кофе и хотдог. Какой хотдог, схватил чек и побежал. Полтора километра по гребенке до склада, пустые ворота – удача. До выхода механика на сдачу автомобилей – 10 минут. Они раз в полчаса ходят. Говорят, есть склады, где ты приехал – механик и вышел. Наверное, это в раю. У нас такого нет. Последнее силовое упражнение вечера: за десять минут перекидываю в коридор, что между воротами и складом, полсотни ящиков, двухметровые башни пустых тарников и разрозненное крупногабаритное барахло. Спешу на смотровую площадку. Там уже четыре машины, моя пятая. А механик сегодня не спешит... твою ж...

Механик опаздывает на 15 минут, не спеша осматривает машину, не замечает перегоревшую лампу задних габаритных огней. Заговариваю зубы, и он как-то не замечает. Или замечает, но не показывает виду. Спешу на стоянку – ставить грузовик. Потом бегом на склад – развозить по местам всю ту кучу, что накидал в коридоре. Ищу паллеты, рохлю, грузу и отвожу. Ровно 20 минут зверского темпа. Все равно быстрее, чем если бы сперва все развез, а потом ехал на осмотр. Да и для здоровья полезно.

Закончил, переоделся и домой. Начал сегодня в шесть, домой поехал в двадцать один. Пятнадцать часов.

Чуть позже того, как я уехал, недалеко от склада наш грузовик опрокинулся в канаву. На тех самых последних полутора километрах. Темно там, глубокие ямы, лед. Повезло дважды – и сам цел, и машина аккуратно легла поперек канавы. Мелочи по кузовному и кран – все расходы. И тридцать тысяч штрафа, куда же без него. Водители с чате советуют писать заявление на рассрочку, чтобы не всю сумму списывали сразу, а частями. Логично, иначе как водитель полмесяца без зарплаты будет работать, надо что-то ему есть, пить, квартиру еще снимать.

На одном из ПВЗ предлагают заплатить. За что? Чтобы я привозил к ним товары раньше других. Так... Ребята, вы и так вторые в списке, так что спасибо, не нужно.

Водителей, не складывающих зеркала на запаркованных машинах, я бы морально убивал на месте. Не жалеете чужие автомобили, пожалейте хоть свой.

В сети радостный отклик на работу в Озоне: некто, простой водила, пишет, что ему тут сплошные плюсы и счастье. Вот раньше у него все было плохо, а теперь ему все хорошо. И какой у него хороший трудовой коллектив, менеджер как отец родной и платят прекрасно. И машина новая и чистая, и условия труда прекрасные. Механики разве что не вынимают из-за руля и не несут отдыхать, массируя пятки, пока шпеки сами все развозят по складу. Ну чистый Андерсен. И все написано такими шаблонными фразами... Неискренними, непроизносимыми вслух... Ну не верю! Первые 10 комментариев в стиле: товарищ полковник, перелогиньтесь. Ясно, что писал не простой человек, не водитель, кем бы он по профессии ни был. Ни одной ошибки. Стилистически выверено. И только ахи и радостные вздохи. Водители так не говорят. Скорее, текст писал профессиональный копирайтер.

Въезд на пандус. Нажимаю кнопку переговорного устройства. Из динамика:

- Да.
- Здравствуйте, Озон.
- Озон??
- Да, Озон. Доставка.

Молчание. Иду к машине, открываю дверь. Из динамика переговорного устройства доносится: «Что, Озон, да?..»

Твою ж дивизию... у тебя камера и экран перед глазами. Ну посмотри, стоит грузовик перед воротами, а на нем полуметровыми буквами со всех сторон... Возвращаюсь к переговорному, но там монолог уже заканчивается: «А, Озон?.. проезжайте».

Включаю телефон на ПВЗ. В курьерском приложении «Вози Озон» выбираю «выехал», потом «приехал» и «забрать». Ввожу код. Сканирую возвраты. Сканируется медленно. Может, база данных лагает, может, интернет подвисает. Не хватает двух предметов. Должно быть пятьдесят четыре, а просканировалось пятьдесят два. Знаю эти шутки. Какое-нибудь колечко в пакетике прилипло к джинсам или футболке... Перебираю все 50 плюс позиций – все равно двух предметов нет.

– Не хватает двух предметов, – говорю сотруднику ПВЗ.

– Да, точно?! Все должно быть. Давайте поищем по номеру.

– А может, что-то отдельно стоит?

– Ах да, точно! Там, на складе, коробка... вот она!

Вашу ж мать!! А рядом нельзя было поставить?! Почему обязательно прятать в дальний угол?! Теперь второй предмет... По базе – помада. Никакой помады я не видел, сто процентов. Сотрудник уверяет, что сам кидал ее в тарник. Кидал? По какому-то наитию открываю коробку с кроссовками – и вот она, помада! Удачно попала в вентиляционное отверстие. Через некоторое время я уже не ищу потеряшки, сразу прошу пробить по номеру и сказать что это за товар. Искать легче, когда знаешь что ищешь.

На тротуарах, где я могу останавливаться абсолютно законно, хмурые бабки периодически грозят кулаком. А я им даже не мешаю. Технически продвинутые достают телефон, трясут им, но снимают редко. Иногда опускаю стекло, объясняю, что имею право. В ответ – невнятная ругань на тему «ездиют тут...». Вероятно, я в их глазах ответственен и за цены, и за старость, и за погоду.

Около одного из ПВЗ, буквально в паре метров, находится притон. Люди приходят и днем, и ночью. Что-то пишут через мессенджеры, звонят, объясняют через закрытую дверь. По идее, там дворницкая. Я этого дворника даже пару раз видел: современно одет, деловой, приезжий из Азии. Иногда посетители долго ждут, пока впустят. Мужчины и женщины, прилично одетые и как бомжи. Некоторые приезжают на такси. Заходят внутрь, выходят кто сразу, кто нет. Кого-то внутрь не пускают. Местные считают, что там торгуют наркотой, уже полгода. С лопатой дворника никто не видел.

Иногда возвраты сканируются быстро, почти мгновенно. Иногда – с задержкой. Иногда ждать приходится долго. Небольшая часть товаров не сканируется вообще. Штрихкод вроде обычный, но не читается. В этом случае нужно набирать цифровой код, что в условиях недостаточного освещения вызывает сложности. Водители в рабочем чате делятся лайфхаками: подвигать камерой телефона ближе-дальше, отложить вещь и потом попробовать снова. Времени жалко на все эти ухищрения. Может, требовать тотальное сканирование стоило после того, как подобных проблем не будет? Ах да, кто там голос подал, водитель?.. Уволься, если недоволен. А отдел программирования Озона тем временем нанимает партию индусов. Дешево и сердито, скоро все точно заработает. Я видел на странице разработчиков Озона оды о себе, любимых. Столько умных слов... Для кого только – непонятно.

Бабка с мелкой недовольной собачкой. Слышно издали, как всех облаивает. Бабка ведет безуспешные переговоры с собачкой о тишине. Я только что открыл заднюю дверь и собираюсь вытаскивать тарники. Собака лает на меня. Бабка ей: «Будешь лаять, я тебя посажу в машину...» Собака смотрит с удивлением. «...и дядя тебя увезет». Собака обдумывает предложение и на время затихает. Что сказать, результативный подход у бабки. Когда-то давно

мамы пугали так детей: будешь плохо себя вести, дяде тебя отдам, дядя тебя уведет. Оказывается, тема жива: посажу тебя в машину и дядя тебя увезет...

То дождь, то снег, то замерзло. Все время боюсь поскользнуться на ступеньках и упасть. Почти все первые этажи, парадные, ступени облицованы дешевой скользкой плиткой. В дождь, снег, в мороз, особенно когда мороз и снег – очень скользко. Навязчивая мысль, что вот прямо на два тарника, что несу перед собой, да лицом, и руки заняты, не выставить...

Чтобы получить задание на день, в приложении «Вози Озон» нужно выбрать машину – ввести данные новой или выбрать из списка введенную ранее. Программа не позволяет сохранить больше 10 машин, поэтому старые приходится удалять. Иногда мне некогда, и я случайно выбираю из списка какую-нибудь старую.

Многообразие названий новых китайских автомобилей удивляет. При этом похожие дизайны, повторяющиеся цвета. В разговорах обобщают: «немцы», «японцы», но чаще называют марку: «Мерседес», «Рено», «Порше», «Киа», «Субару». Или даже модель: «гелендеваген», РАВ-4, «форестер». И «китаец». Просто «китаец». Иногда «новый китаец». И всем понятно, перед глазами какой-то усредненный китайский автомобиль, похожий на все остальные китайские автомобили. Ставить в один ряд «Рено», «Пежо» и «Бельджи» никто не будет. Скажут: «Рено», «Пежо» и «китаец». Или «камри», А8, ХЗ и «китаец». Такая реальность. Глаз их не различает, город заплотнили китайцы. В каждом втором ДТП паровозик из китайцев. Ощущение, что люди не собирались покупать машину, но почему-то срочно купили, а опыта вождения нет, и они эти новые машины бьют почему зря. А машины мощные и достаточно быстрые. И зима, для многих водителей первая. У меня традиция – рано утром по первому льду сделать несколько кругов, разогнаться и затормозить в пол, войти в поворот на скорости. Были места, где это можно было сделать безопасно. Сейчас за такое штрафуют, а машину забирают на штрафстоянку. Странные времена.

Когда-то давно говорили, что первая машина не должна быть дорогой. Не обязательно обстукивать ее как пасхальное яйцо, но в первый год какие-то мелкие неприятности почти неизбежны. Научился ездить – покупай что-то более быстрое и престижное. А сейчас первая машина у бухгалтера после автошколы – 9 секунд до сотни, и эта сотня не чувствуется, как раньше, во времена «эскорт», «кадетов» и прочих «зубилок». Тогда сотка – это быстро и адреналин. Сейчас сто незаметны. И сто пятьдесят незаметны. Как тут не биться?..

У меня никогда не было синдрома самозванца. Я самостоятельно стал программистом, разобрался в базах данных, в веб-дизайне, в брендинге и большинстве векторных и графических редакторов. Отсутствие специального образования меня не то что не останавливало, даже не беспокоило. А здесь я второй месяц задаю себе вопрос: что я, без опыта, делаю за рулем грузовика?..

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Партнёр Х***** отстранен от управления корпоративными ТС с последующим расторжением договора за выход на смену с признаками алкогольного опьянения.

Полка, закинутая на крышу МК, при закатывании МК на пандус елки, соскальзывает и падает на голову. Килограмм десять. Ее там, наверху, не видно. Лежит тихонечко, потом на ступеньке рраз – и упала. На голову, на спину, если не отскочил. А со штатных креплений полка падает на пальцы. Тоже неожиданно, моментом – рраз – и с грохотом вниз. Торчали бы пальцы сквозь решетку – переломало бы моментом. Потому толкать МК нужно открытыми ладонями и все время помнить про полку. Как забыл – тут и получил от нее. Злая вещь. Или

качается и сбрасывает все с себя, или падает на голову, или ты сам бьешься об нее головой. Вот зачем это нужно?..

Я все худею. Не специально, так получается. Думаю, нужно брать с собой больше еды. Сейчас у меня чай и пара шоколадных батончиков на день. К концу второго месяца я похудел с 78 до 72-х. При том, что кроме лишнего сантиметра на животе лишнего-то и не было. Как мне казалось. Дома говорят, чтобы сходил к врачу. Я привык, а им мой кашель не нравится. Говорят, страшный какой-то. И что-то внешне я похудел. Не заболел ли? Нельзя так быстро худеть, как-то это ненормально.

Чат

ВНИМАНИЕ КОЛЛЕГИ!

С сегодняшнего дня вступают новые правила: загрузка **ТОЛЬКО** после команды.

Никто не выкатывает МК к машинам до команды!

Нарушителям штраф!

Ход моего сменщика – конем на F3. Не могу сказать, что я никогда такого не видел. На всякий случай гуглю, вдруг на специалиста нарвался... Как-то раз в спортивном лагере мы коллективно обыграли тренера, по книжке, взятой у шахматистов. Это был единственный раз, когда мы праздновали победу. Тренер забрал книжку – почитать, и прочитал, видимо, потому что больше мы не выигрывали.

Вполне может быть, что мы играем Испанскую партию... Тогда мой ход – конем на С6. Посмотрим, посмотрим...

Чат

– Это какой-то капец... по половине рядов ногами не пройти, не то что выкатить МК-шку. Они чем вообще думают?!!

– (Мен.) *Сейчас придут складские*

У кого 79 ряд там сейчас два шпека все складывают

Он самый завальный поэтому с него начали

– Этому складу только экзорцист уже помочь сможет.

– Уехал

– Уехал.

– Сука, я им чё дядя Стёпа что ли бля... Два ряда тарников на крыше МК

– Вырастешь – снимешь

– Каждый второй ящик засыл, специально отвезу так как есть

ВНИМАНИЕ КОЛЛЕГИ!

Задание «забор с ПВЗ с 18:00» забирается **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО** после 18:00!!!

Задания **НЕ ПЕРЕНОСИМ** и **НЕ ОТМЕНЯЕМ!!!**

Закрывать и забирать задание **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО** после 18:00!!!!!!

Тройные и пятерные восклицательные знаки в рабочем чате стали нормой. Капс и много восклицательных знаков – значит это важно, значит, стоит прочитать. Обычный формат, значит, до нас не доходит.

На многих МК висят схемы размещения тарников. Дорогая цветная полиграфия, ламинат. Вот так складывать тарники можно, а вот так – нельзя. Зеленые галочки и красные кресты соответственно. Мы, водители, очень бы хотели, чтобы МК загружались согласно первому варианту, где зеленые галочки, но шпеки грузят по второму, где кресты. За это мы шпеков ругаем нехорошими словами.

Когда я таскаю ящики, это не доставляет мне удовольствие, но я понимаю, что это полезно. Это как спортзал, фитнес или кроссфит. Я отношусь к этому как к пользе.

А вот сканировать, красть на складе рохли и МК, стоять в ожидании механиков, сдавая автомобиль, это мне не нравится и не приносит мне пользы. Я отношусь к этому как к пустой трате моего времени.

Звонит в Телеграм дежурный механик. Там один есть такой, скандалист, вечно всем недоволен. В трубке: «Ав-ав-ав», реально. Говорю, что не слышно, связь лагает. На Пионерской часто так. Снова звонит, и снова: «Ав-ав-ав». Пишу ему: напишите в чем проблема или скиньте свой телефон. Нет, еще попытка, и еще. В итоге звонит по телефону. С претензиями. Первая – я сам ему не перезвонил. Не нашел телефон механика где-то в рабочем чате и не перезвонил. А ничего, что я за рулем?! Вторая претензия – я неразборчиво указал вчера суточный пробег грузовика. Еще бы было разборчиво: около их каморки темно и ручка никогда не пишет. Да и поздно было. Говорю, возьмите пробег с утра и прибавьте 80 километров, я обычно столько за день накатываю. Злитесь. Вечером сдаю ему машину. Говорю, что будка, зараза, течет сверху. Когда дождь и когда тает снег. А на солнце часто тает. Ничего не говорит, но видно, что недоволен. Ну и ладно, зато у меня постоянная машина, и в остальном она меня устраивает. Правый ближний свет, правда, не работает, но менять лампочку я не буду. Проверено: как только поменятью – сразу дадут другую машину, и тоже с какой-нибудь неисправностью. Пусть будет эта.

Я стал позже приходить на работу. Менеджер пишет, что всем быть к 6.30. Я приезжаю к семи с копейками. Ставлю будильник не на 4, а на 5. Могу и проспять. В принципе я знаю – где и во сколько мне надо быть, чтобы вернуться ко второй выдаче на складе. К крику в мегафон: «Всем выйти из рядов, выдача началась!» Зачем вставать рано, везти рано, возвращаться на склад рано, если вторая выдача поздно? И даже если выдача рано, такое бывает, мне все равно прямой поток забирать после 18-ти. Значит, сидеть в машине и ждать. Уж лучше выспаться. Наверное, я окончательно втянулся. Стал... не наглым, но опытным. Это не логистика – к какой точке когда подъехать, в какой очередности разгружаться. Это экономия сил и времени. Я стал задаваться вопросом «Зачем?» – и интересы Озона из моих действий пропали. Были, и пропали. Теперь вопрос один – оптимальное время. Составить план так, чтобы он занял минимум времени. Позже выйти и раньше вернуться. Я уже не партнер, как считает Озон, я только за деньгами. Вот так я изменился.

Криво поставил машину на елке. Один край прижат, между вторым и елкой щель сантиметров 10. Переставлять лень. Грузю машину, смотрю под ноги. В итоге забыл и провалился. Елка железная, сварные швы торчат, острые углы. Больно. Штаны выдержали, не порвались, но на голени глубокий разрез и три дырки. Крови нет, глубокая белая вмятина в надкостнице. Решаю, что раз крови нет и чисто, оставлю как есть. Если ехать в травму, завтра утро начнется с лекции «Как правильно ставить автомобиль на погрузку». Все всегда кончается лекцией и новыми правилами. Я и так знаю как правильно, хотелось же как быстрее.

Уровень травматизма среди водителей достаточно высок. Это порезы, вывихи, ушибы тяжелыми предметами при падении их на ноги и на пальцы рук. Об этом говорят, но из этого не делают проблемы – отлежался и на работу. Юрлицу не интересны подробности труда других юрлиц, поэтому самозанятые сами решают как им быть.

И все равно воротам я предпочитаю елку. Ворота в относительном тепле и грузиться на них быстрее, но елка это улица, это солнце или снег, дождь, не важно, это ветер и ощущение жизни. Не потеря дня под крышей, а жизнь. Холодно, да, мокро или ветрено. Но иногда солнечно. Как в жизни.

Шпеки неожиданно исчезают, в проходе появляется первая МК-шка. Не спрашиваю, скорее, утверждаю – грузимся? Да, грузимся. Грузимся, грузимся! Выталкиваю в проход МК, ту, что нужно закатить в самый конец будки грузовика, для самого последнего ПВЗ на маршруте. А впереди справа и слева уже выкатывают свои МК другие водители. И эта железная гусеница

из контейнеров и водителей, с минимальными интервалами, тянется к выходу из рядов, на открытую площадь склада, и разбивается на части – каждый к своим воротам, и многие – в сторону елок, на которых на каждой сегодня по девять машин. Азарт и подъем. Потом, начиная с пятой-шестой МК, особенно если катаешь по две сразу, наступает утомление, но сперва всегда подъем. На встречном курсе бьюсь кулаками с водителями, с кем утром не виделся.

Вечером дома переоделся в шорты, жена увидела рану. Я уже и забыл! Выглядит страшно, глубокая. Домашние требуют, чтобы я шел в травму, пугают гангреной. Говорю, что заразы быть не должно, так как штаны не порвались и в рану грязь не попала. Да еще и промыл хлоргексидином.

В выходной зашла в гости дочь, студентка медицинского. Конечно, жена ей все рассказала. И про кашель, и про ногу. Дочь посмотрела на меня как на идиота. Наверное, идиот и есть. Да я бы и сходил к врачу, но все некогда. Я два дня работаю, два пишу и всякие дела делаю. И к врачу еще и записаться надо, так запросто к нему не зайдешь.

Сменщик отвечает слонем на В5. Точно, Испанская партия. Что там у Алехина с Рубинштейном дальше было? И кто я, кстати, – Алехин или Рубинштейн? Нападаю на слона, пешка на А6. Да, я Рубинштейн. А кто там у них выиграл?.. О, я выиграл! И зачем это моему сменщику? Зачем начинать проигрышную партию?..

Идет мужик, в телефоне. Я сдаю назад. А он идет себе и идет, поперек моего предполагаемого курса... Он пешеход, он имеет право и он всегда прав. Ему повезло, что я кручу головой, запоминаю кто где находится, и что во дворах я не тороплюсь. Повезло.

Девушка напротив Пионерской раздает рекламу магазина контактных линз. Мне линзы не нужны. Когда я проезжаю, она отходит в сторону. Через неделю мы киваем друг другу, потом улыбаемся, потом она делает книксен, а я машу рукой. Через месяц ее сменяет женщина с недобрый лицом, которая смотрит на меня и грузовик осуждающе, вынужденно уступая дорогу. В непогожие дни она смотрит особенно недобро.

Внезапный психоз у водителей – неисследованная тема. Вот кто-то едет-едет-едет как все, потом как вожжа под хвост попадает – и он мечется из ряда в ряд, подрезает соседей, упирается в чей-то бампер, обгоняет по обочине... Что с ним потом случается я не знаю. Надеюсь, успокаивается. Но наиболее дурацкие аварии, особенно на КАД – по их вине. В водительских чатах зло пишут, что к мужу мужик спешит. Но, по-моему, вожжа под хвост – самое точное определение.

Сотрудница ПВЗ на Поликарпова нездорова. И физически тоже – кашляет. Культуристка, строит башни из пустых тарных ящиков. Когда их штук двадцать, получается башня под три метра, тяжелая... Таких башен в ПВЗ шесть. Похоже на застарелый конфликт ПВЗ и прошлого курьера. Пустых тарников вообще быть не должно, их нужно забирать на склад в обязательном порядке. А тут башни... Я затаскиваю тарники и мешки, открывая дверь на мороз. Сотрудница смотрит зло, надевает куртку и кашляет громче. Дверь исключительно тяжелая, не удивлюсь, если связана с генератором и вырабатывает электричество для всего дома. Или нескольких домов. Мою попытку подпереть дверь в открытом положении сотрудница пресекает. Кричит, что она скоро умрет от простуды. Килограмм 90 в ней, не меньше. И рост под сто восемьдесят. Сильно кашляет. Ждет как я буду выносить башни. Пока таскаю, думаю об этом же. Из-за веса их, вероятнее всего, заклинило, по частям не разобрать... В итоге роняю по одной, ловлю, кладу на пол и там уже расчлняю. Сотрудница разочарована. Она, мне кажется, думала, что у меня не выйдет и я устрою скандал. В итоге на следующий день она стала со мной разговаривать. Решила, что я ей не враг.

Чат

– Кто лишний на 76, освободите пожалуйста

- Взял мешки, вечером верну столько же туда же
- 75 слева
- Уехал
- Поехал
- Отгоните по братски машину с 79х, пустая стоит уже 10 минут

Сосед по погрузке рассказал, что у него газелька сломалась... Загрузился, остановился около кафе на выезде со склада. Думал купить кофе и пирожок. Купил, сел в машину – дворники не работают. Снегопад, и не работают. Заразы! Поехал разгружаться. Без дворников сегодня никак. И за пару дней до этого тоже сосед разгружался, тоже что-то поломалось. За этот день водителям не заплатят. Груз-то не отвез. Груз раскидают по другим водителям, запасных рабочих машин больше нет. Полдня работы и ноль денег. Скотство. Ненадежная машина.

Если ты пешеход и видишь боковое стекло грузовика, это не значит, что водитель тебя видит. Вот если ты видишь водителя, тогда да, технически он тебя тоже может заметить. Если ты сместился в сторону задних колес – все, тебя не видно. Зеркала? В них попадает задний край будки и пара метров вправо и влево. Зеркала заднего вида нет, камерой оборудована одна машина из 10 и качество там такое себе... Все, что напротив бортов – мертвая зона. Все, что позади в профиле машины – мертвая зона. Правильно об этом рассказывать в школе, сразу после правил обхода троллейбуса и трамвая. Но там и про трамвай, мне кажется, давно не рассказывают. А грузовик во дворе – это очень актуально.

Туалет в городе везде, где есть кусты. Печально, но факт. Даже в центре. В огромном городе практически напрочь отсутствует система общественных туалетов. Нечастые пластиковые будки у метро и в парках исключаем, так как там грузовик не поставить. А вдалеке запарковать нельзя, будки без замков, могут материальные ценности пропасть. Можно зайти в кафе или на заправку, но футболка с безрукавкой зимой намекают, что не кофе попить ты зашел... Мне, например, только в туалет заходить неудобно. Не нужно тепла, воды и комфорта, крыша не нужна, просто три стены, просто место, где многочисленные водители в городе смогут это делать законно.

Чебуречная на Пионерской с названием «Чебурек твоей мечты». Зазывалой пожилая женщина бомжеватого вида. Обещает незабываемый вкус и три чебурека по цене двух. В ПВЗ меня предупредили, чтобы не ел. Сказали, что я их вполне устраиваю.

17 декабря. Пуховики с кока-колой

Чат

- Сюда можно писать?
- (Мен.) *нет, у вас есть свой чат*
- А почему меня в нем нет?
- (Мен.) *спроси у своего менеджера в своем чате*

Противник позорно бежал на А4. Точнее, бежал его слон. Ладно... мой конь на F6. Оказывается, спустя несколько лет, Алехин с Рубинштейном переиграли эту партию, в какой-то момент пустив ее в другое русло. Оставляю листок с записью на торпедо...

Чат

- Доброе утро!
- При выплате з/п с меня удержали 2772 рубля.
- Хочу узнать причину.
- Если это за пропажи, то с каких ПВЗ, когда и что пропало?
- Спасибо!

– (Мен.) *Это изымание в связи с несканированием товаров 1788 р. и 2 отправления утеряны: Коломяжский проспект, 26 – Бюстгальтер МОДАБЭСТ Нижнее белье за 731,00 руб и ул. Репищева, дом 10 – Освежитель воздуха Chirton «Горная свежесть» спрей ароматизатор для текстиля, дома, туалета и ванны, набор 2 шт. по 400 мл 253,00 руб*

– Изымание?? Коломяжский, 26 – это один из тех ПВЗ, где я всегда сканирую. Так, к слову. Значит, пропало на складе. Все-таки, если товар я просканировал, но на складе он «потерялся», его все равно повесят на меня?

- (Мен.) *Конкретно этот товар ты не сканировал*
- А как проверить?
- (Мен.) *Никак.*

Озон «изымает» у меня... Понятно, что грабят, но таким замысловатым способом... Толковый словарь живого великорусского языка В. И. Даля говорит, что изымать – это взять из чего-то, исключить. Современный толковый словарь русского языка Ефремовой дает синонимы: конфискация, отбирание, отнимание. Например: «Продолжается изымание денег из карманов населения».

Значит, конфискация. Хм... не штраф, не удержание. Зачем такие сложности?

По поводу законности самой процедуры тоже вопрос. Уголовный кодекс говорит, что вина должна быть доказана и что наказание без вины не допускается. Видимо, отношения Озона и водителей под действия УК РФ не подпадают. В сети пишут про штрафы за все что только можно и в Озоне, и в других маркетплейсах. У складских работников вообще концлагерь. Сам, впрочем, не видел. При этом в ПВЗ товары постоянно под камерой, и склад весь под камерами. Смотри, ищи, как украли... А водитель... водитель, когда везет товар со склада, может сделать с ним что хочет. И со склада вынесет что хочет, хоть шкаф, так все организовано. Но крадет почему-то возвраты и исключительно женское...

На товарища повесили пропажу колготок и комплекта женских трусов. Полторы тысячи изъяли из зарплаты. Он армянин, он шумно возмущается: «Какие колготки, какие трусы, господи, кому они нужны!.. Ладно, что-нибудь нужное... трусы, колготки... с ума сошли!»

Дали на подпись бумагу с заявлением, что я не довез постинг с таким-то номером, подтверждаю совершение нарушения и согласен на штраф в 3000 рублей. Всем дали, на разные суммы. Кому-то больше, кому-то меньше. Что за постинг? Юбка? Трусы? Колготки?.. Менеджер сказала, что ей жаль, что она найдет и пришлет расшифровку. Понятно. Контора изымает, низы платят, промежуточное звено как может сглаживает ситуацию. Написал на заявлении, что не согласен ни с нарушением, ни со списанием. Был мягко предупрежден, что могу лишиться работы. Жаль, но все равно не согласен. Менеджер на нервах, переживает. Говорит, каждый раз переживает, но что она сделает, она только проводник между руководством и водителями. Верю. Она хороший человек. Успокаиваю, мол, не расстраивайся, дело житейское. Не все водители разделяют эту точку зрения, периодически то там, то тут на складе случаются вспышки ненормативной полемики...

Менеджер всплакнула даже. Так, скрытно. Да и не охота ей отвечать за заскоки высоко сидящего планктона. Она с нами работает, нас посылает на задания, с нами договаривается и решает текущие вопросы. А от начальства ей только установки и приказы. И зарплата еще, и премии. И свои сложности, конечно, у кого их нет? Ходит между грузящимися водителями и объясняет всем по очереди текущую политическую ситуацию. Кто-то с телегой, кто-то тяжелое грузит, и многим, если не всем, хочется матом...

Утро, выходной. Знаю, что если уволят, то одновременно отключат курьерское приложение и удалят из рабочего чата. Надо бы заскринить некоторые страницы, Озон мне еще 4.000 рублей должен, да и зарплата за три последних дня впереди, еще тысяч двадцать пять. Вполне могут зажать. В сети пишут, что уволенный сотрудник заснул партнером, проснулся безработным, и в суд ничего принести не смог. Так и будет, так что заскриню...

На территории склада есть поперечный забор с воротами. Пропуска те же, что снаружи, назначение неизвестно. Отдельная будка с охраной. Выезжаешь в город в левую сторону – одни ворота, на КАД в правую – двое. При этом внешние ворота обычно пропускают нормально, а внутренние часто сбоят, не читают номер машины, не читают QR код. Хотя что делай... хоть десять раз прикладывай, хоть машину вперед-назад двигай, – не работают, и все. Охранники сидят как крысы в своей будке, не хотят выходить на мороз и открывать вручную. Скотство какое-то.

Что-то все время какие-то новые сложности: две ходки, 18-часовые заборы, будка у грузовика протекает... штрафы пошли косяком. Точнее, изымания.

Чат

ВНИМАНИЕ!!!

2 и 3 января работа по графику

Отмазки: заболел, неожиданно поломал попу и выйти не смогу и тд и тп – не принимаются

Не вышли – будет вам карма

Всех буду ждать в здравом уме и рассудке

Чтобы продулись и помнили что если не пройдете – автоматом расторжение договора!!!

Долго думал над фразой «поломал попу». Так и не понял.

На многих пунктах я не забираю в первую ходку возвраты и прямой поток. Это нарушение, но, во-первых, так быстрее, и это здорово упрощает логику внутри машины. Во-вторых, в первую ходку возвратов может быть 50, 60, 70, тогда во вторую их будет уже больше ста. А когда больше ста, можно не сканировать. За это не оштрафуют, в приложении даже появляется кнопка «Принять без сканирования». Так называемая доверительная приемка. Если я доверяю ПВЗ, не ожидаю, что какого-то товара в тарниках нет, что не меня не повесят потом недостачу, я совершаю доверительный прием. Может, это неправильно, но я всем сотрудникам

всех ПВЗ доверяю. Хотя у меня и были с этим проблемы, но тех людей уже нет, а остальным я верю. Есть еще и третья причина, почему я многое не забираю в первую ходку. Эта причина – «да пошли они». Достали. Как удобно, так и работаю. Это неправильно, наверное, но ничего не могу с собой сделать. Устал, наверное.

Белые делают рокировку. Ну, я знал. Проблема этих старых партий в том, что они переиграны и изучены вдоль и поперек. Зря я полез в сеть, играл бы в свое удовольствие. Спонтанность, вот в чем интерес, а не в проигрывании чужих нот. Конем бью пешку на D4.

В личке менеджер пишет:

– (Мен.) *Нужно развезти еще две точки.*

– Большие?

– (Мен.) *Не*

– Я посмотрю

Ничего себе! 40 тарников, шесть МК с горкой. Это треть машины! Плюс четыре мешка, плюс 20 коробок, автомобильные покрышки и три упаковки мебели.

– Там два больших ПВЗ, треть машины, я и без них приеду в десятом часу вечера

– (Мен.) *С каких-то своих точек не забирай возвраты*

– У меня забор на Поликарпова, 2 там 150 карнизов, я их грузу полчаса там и час разгружаю на складе

– (Мен.) *Нужно, просто скинь две точки и все*

– Скинуть 40 тарников и кучу КГТ? И несколько мешков, я смотрел. Я извиняюсь, но я пас

– (Мен.) *короче приоритет доставка твоих точек и 2х доп точек. И сегодня можешь не забирать с ПВЗ после 18 главное увези всю доставку со склада*

– Я пас

– (Мен.) *это нужно было говорить заранее, сейчас нужно загрузить точки*

– Я приехал с первой ходки и прочитал

– (Мен.) *точки надо забрать, сейчас мне уже некуда их перекинуть*

– А я крайний?

– (Мен.) *кровь из носу вывезти со склада это все нужно*

Договариваемся, что я эти две точки со склада вывожу, но ничего сегодня не забираю. Нигде ничего. Только развожу. На это соглашаюсь. Считаю, что переговоры прошли достаточно успешно, одна сторона получила развозку в два ПВЗ, вторая не слилась полностью и выбила условия. Ладно. Еще и денег заработаю. Должно получиться больше, тысяч 13 вместо 10.

В итоге как-то получается 11 тысяч. Долго смотрел распечатку... Плюнул. Подавитесь.

Три последних недели то тепло, то холодно. Теплая кабина – холодная улица, холодная кабина – теплый склад, холодная улица – теплый ПВЗ. Бесконечные перепады температур вызывают кашель. Многие подкашливают, болезнью это не считается. Не знаю как с этим справиться. Откашливающие и противокашлевые средства не помогают. Что-то со мной не то. Надеюсь, пройдет естественным путем. Начинается это когда на улице ниже минус десяти. Машина греется при разгоне и при движении на пониженной передаче. Погонял – и в кабине Ташкент. А на улице при этом минус десять. И это большая разница для легких. Климат-контроля в машине нет, дешевая комплектация, поэтому за температурой не всегда уследишь.

Чат

– Доброе утро!

Я заболел. Воспаление легких. Четыре рабочих дня пропущу.

– (Мен.) *Хорошо. Выздоровливай!*

– Спасибо!

Я все-таки заболел. Проснулся утром – температура под сорок. Запись в поликлинику на неделю вперед, так что пошел к дежурному. Сделал снимок. В общем, воспаление легких, антибиотики, работе пока дробь. Минус четыре рабочих дня, минус тридцать с лишним тысяч. Вот тут четко понимаешь разницу между самозанятым и сотрудником: сотрудник и поболел бы, и зарплату свою получил. Самозанятый сосет лапу. Ни отпуска, соответственно, ни соцгарантий. И эти упыри еще штрафы накладывают! Совести совсем нет. Хотя совесть и бизнес мало совместимы.

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

Всё, что больше 100 постингов и программа вам разрешает доверительную приёмку, вы всё так же сканируете все постинги!

Партнёр Г***** отстранён от рейсов, с последующим расторжением договора, за систематическое отсутствие сканирования возвратов!

– Да ну нах

– Вчера уволили водителя, расторгли договор за систематическое несканирование

– Ни слова

– Я плачу

– Это насовсем?

– Нужен список ПВЗ, в которых пропадают заказы. И в них сканировать. Какой смысл тратить время на хорошие ПВЗ?

– (Мен.) *Дело не в том, что кто-то хороший, а кто-то плохой*

И дело не в твоих хороших либо плохих отношениях с сотрудниками пвз

Дело в том что им нужны сканирования, чтобы понимать принимал ты это отправление или нет, вдруг там будет какая-то хрень размером с ладонь, которую случайно потеряешь, или какая-нибудь огромная хрень, которую забудут вытащить со склада и если пикнешь то будет понятно где искать и с кого спрашивать

ПВЗ перестали отправлять записи с камер, что усложнило работу Супервайзеров при поиске того или иного отправления

– Почему перестали?

– Бунт на корабле?

– Пипец впалду быть кассиром, но видимо придется

– С меня сняли 397 р. в январе. Вроде, немного. Но! Если мной про**ан какой-то предмет, я хочу знать – с какого ПВЗ я его вез.

– Я не понял про камеры... кто им позволяет что-либо выключать-включать, они же по договору работают.

– На хороших ПВЗ тоже бывает косячат

– Вещи сами собой не пропадают. Мне сегодня отдали предмет, который я не забрал вчера, и я его сдал в возвраты.

– Это нормально. А когда пропало с концами – это ненормально. Нужна статистика, и сделать ее дело получаса. Для того, кто с этой базой работает. И пары часов – кто не работает.

– Доверяй но проверяй

– Значит, все сканировать. Но времени будет уходить... А особо одаренные еще и маркером пишут поверх штрих-кода...

– Маркер на штрихе не мешает)))

– Мешает

– У меня такого не было, хотя часто где есть маркер

- Вручную на крайняк можно внести))
- Ну воооот, вручную понятно примешь, но такое себе по времени
- Ты вручную код введешь, а шпек на складе нет, все, товар потерян тобой
- Час-два лишних будет уходить на работу
- И правильно, ведь выпавшийся водитель – ленивый водитель.

Утром на площадке тестирования водителей толпа новичков. И вчера была, и, говорят, позавчера. То есть мне не показалось, что знакомых лиц стало меньше, их действительно стало меньше. Они увольняются или их увольняют. Для компании логично: старую собаку новым фокусам не выучишь, найдем новую. Поэтому, наверное, и наставничество отменили. Чтобы старый водитель молодого плохому не научил.

Эксперты на рынке труда пишут, что удержание сотрудников считают трендом ближайших лет. Расставание с ними – крайне недальновидно, это траты на поиск и обучение нового персонала, простои, неизбежные косяки. Удерживать предлагается обучением, вознаграждением, перспективами роста, удобными условиями труда и рабочего графика. Ну все как у нас сейчас... только наоборот. Не думаю, что руководство Озона читало эту статью. Ощущение, что там рулят военные, военными же методами. «Приказы не обсуждаются, приказы выполняются!» «Нет слова не могу – есть слово надо!» «Получил приказ – выполняй!» И любимое: «Я не спрашиваю почему не сделано, я спрашиваю – ПОЧЕМУ НЕ СДЕЛАНО!» Странно все это.

Чат

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ: машины на гостевой парковке не ставить!!!

- Да она же пустая всегда!..
- Заместо грузовика тоже нельзя... а куда тогда?

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!!

С сегодняшнего дня вступают новые правила: в список причин увольнения или отстранения добавляется отказ от дополнительных развозок и доверительная приемка

- Ну его нах...
- Доверительная же от ста возвратов?
- Ты чего, в отпуске был?
- Да
- Тогда понятно. Поздравляю
- надо собраться, пойти да сказать про все эти сканирования: либо отменяете, либо идите все на...
- О, революция намечается?
- Ну да. Не терпеть же всю ту херню...
- А если я и так еле успеваю, и мне еще ДОПов накидают, от которых нельзя отказываться, то как я успею?
- Умри но сделай
- Значит, Озону ты не подходишь
- Плохой раб, ленивый

ВНИМАНИЕ ПАРТНЕРЫ!

1. Курьер при обнаружении порченного товара заполняет АКТ и с Актом и отправлением идет на зону возврата (Акты будут лежать на стойке блока)
2. В зоне возврата получает подпись сотрудника возврата

3. Фотографирует акт и отправляет в чат ПРОТЕЧКИ блок 1,2
4. Отдает АКТ и постинг сотруднику возврата

- Это на час времени
- Ни один шпек не поставит свою подпись, а их менеджеров никогда нет
- За**ать решили походу

Психологи говорят, что трудные времена – это уроки, и их нужно понять. Я просто катаю товары, просто управляю грузовиком. Это не трудно. Но все эти приказы по гарнизону... Правила невыполнимы, нарушаешь – штрафуют.

Штрафы и понимание, что будешь качать права – вылетишь. Поднимешь тему в чате водителей – вылетишь, кроме водителей там и менеджеры пасутся.

Я понял зачем придумали изымание вместо штрафа. Штраф незаконен, а что такое «изымание» типовая тетка в мантии просто не поймет. Нет закона про изымание.

Получаю дополнительное задание на забор селлеров. К той, которая после 18 вечера, добавилось еще две точки. Итак, я час сижу курю бамбук, потом в 18 часов забираю с трех точек, на которых я сегодня уже был дважды?

Королева, 7, звоню охране, которая минут через десять поднимает ворота. Огромный темный ангар, в глубине которого лифт в подземелье вроде морга, тележка, коридоры обитые жестью, стойкий запах лежалого мяса. Неожиданный выход в просторный и светлый холл торгового центра. Узкий кривой коридор с высокой ступенькой и самый тесный из всех моих ПВЗ, при этом самый большой по объему. Интересные люди тут работают. Вечер, толпа человек в тридцать, и всех сотрудница знает, с каждым перекидывается словом. Наверное, потому сюда и заказывают, что тут как дома. Женщина рисует маслом и пишет стихи. Не на работе, конечно, работа тут адова.

Чат

Уважаемые Партнеры!

На загрузку встаем строго по расстановке!

Расстановку супервайзер выкладывает вечером накануне.

Самостоятельно ворота и места на елке не занимать!!

- А если я приехал и никого нет?
- Жди, кури бамбук
- Идиотизм какой-то. А если тот, кто по расстановке, приедет на склад позже?
- (Мен.) *Можете меняться между собой*
- А сейчас-то чем плохо?
- Зачем?

Фермское шоссе, элитный квартал со шлагбаумами по кругу, из которых только один имеет связь с охраной. Тут ветер. Говорят, около этого дома-гиганта всегда ветер. Такой, что вырывает ящик из рук и грозитя унести меня вместе с ним, если не отпущу. Отстань, говорю, я лицо... это... материально ответственное. А дома кот и дочкины крыски в гостях, и все меня ждут.

В этом доме маленький магазинчик, я в нем покупаю маленькую железную банку колы. Под вечер иногда ужасно не хватает сахара. Первые пять глотков залпом, несмотря на холод напитка и минус на улице, остальное можно не спеша.

Чат

Механики ЛЦ Парнас:

Коллеги! В последнее время участились случаи ДТП с тяжелыми последствиями!

За последнюю неделю произошло четыре ДТП с пострадавшими, три из которых, по вине наших партнёров!

В связи с этим, настоятельно рекомендую отнестись к этой информации серьёзно, сделать для себя правильные выводы и строго выполнять ПДД при управлении корпоративными ТС, чтобы Санкт-Петербург не попал в эту печальную статистику.

Не превышаем скоростной режим, соблюдаем дистанцию, пристегиваемся ремнями безопасности, не отвлекаемся от управления ТС, всё внимание всегда должно быть направлено на дорогу, крутим головой на 360, особое внимание при проезде перекрестков и нерегулируемых пешеходных переходов!

При движении задним ходом, всегда подаем звуковой сигнал и включаем аварийную сигнализацию!

Не садимся за руль в болезненном или уставшем состоянии, строго выполняем требования режима труда и отдыха водителей!

Берегите себя и окружающих! Будьте внимательны и осторожны!

Всем расписаться в журнале специального инструктажа.

– Не садимся за руль в болезненном или уставшем состоянии, строго выполняем требования режима труда и отдыха водителей. Я поехал домой

– Тебе чего, пяти часов сна не хватило?

– Мне кажется, компания не дорожит своими... партнерами.

– Все, завтра тебя уволят

Народ на дороге адаптировался к зиме. Дистанция уже не по сто метров, а по пятьдесят. За время работы светофора успевают проехать пять машин, а не три. Прогресс налицо.

25 декабря. Рождество

Время 22 часа. Очень холодно. На сдаче машин скандал: человека заставляют менять две лампы, а он не хочет. Передний ближний свет и задний габарит. И ветер, и секущая снежная крупка...

– Менять, может, час, – спорит водитель, – потом домой час, а здесь быть в 6.30. А спать когда? Сами же пишете: водим аккуратно...

– Это для вашей же безопасности, – доказывает механик.

– Я не подписывался чинить машину, я ее арендую и даже плачу за это налог, – не соглашается водитель.

– Это твоя обязанность, не нравится – увольняйся.

– Сам увольняйся, если не можешь содержать машины в порядке. Вас, механиков, четверо или пятеро, можете найти время...

Остальные водители на стороне собрата, стоят рядом, но активно в спор не вмешиваются. Механики обидчивы, сегодня у тебя есть закрепленная за тобой машина, а завтра уже нет.

Сегодня выдали «газель». Приличная, если издали, и побитая жизнью при близком рассмотрении. Как и большинство машин в парке. Может, правы были те, кто предлагал занести механикам коньяк. Не люблю я всего этого, коньяки, шоколадки... «Газель» тоже не люблю, но взятки в виде благодарности больше. Ладно, пусть будет «газель». «Форд» как яркая звезда пролетел по моему небосклону. Вообще-то хорошо так пролетел, целый месяц.

Обычно я развожу товары в девять ПВЗ, но сегодня – в двенадцать. Кто-то заболел, или уволился, или уволили, или машина сломалась, что не редкость. Замены нет, его груз раскидывают по оставшихся в строю. Три незнакомых ПВЗ это лишние час-полтора, как повезет. Справочных данных, какой-либо базы знаний по ПВЗ у Озона нет. Ни как подъехать, ни какие препятствия внутри. Ничего нет. Водители делятся информацией друг с другом, и это личная инициатива. Иногда, чтобы найти пункт выдачи, обхожу двор пешком. Иногда весь ТЦ обхожу. И почти всегда – сложности с парковкой, незнание особенностей, наличия пандусов и лифтов. Где-то все это может быть, но пока найдешь...

Двенадцать ПВЗ – это вся будка под крышу и два здоровых мешка в кабине, загораживающих правое зеркало. Мешки на 120 литров, такие, полтора метра на метр. Да, денег я зарабатываю больше, может, даже десятку. Но и времени потрачу больше. Может, спать получится два-три часа. Тесть когда-то сказал, что всех денег не заработаешь. Как же он был прав. Кроме денег никаких других привилегий не будет. Захотят слить – сольют, захотят оштрафовать – оштрафуют. Спасибо не скажут, просто самозанятый оказывал дополнительную услугу юрлицу. Уверен, где-то в оферте это прописано.

Тут нет доски почета. Есть менеджер по работе с водителями, и все. Она разруливает ситуации с грузами, она отвечает за то, чтобы все ушло клиентам. А увольняют и штрафуют другие люди, они о нас ничего не знают и мы их в глаза не видели. Бюрократия. Никто никому ничего не должен на уровне человеческого общения. Это не просьба выручить – развести чужой товар по чужим пунктам. Это приказ. И за него платят деньги. А за невыполнение штрафуют. Ничего личного. И все бы ничего, но работа с самозанятыми не предполагает приказов, это договор между двумя юрлицами и выполнение заранее оговоренного объема работы. Тут, получается, Озон и на елку залез, и зад свой не уколол.

Если сейчас несколько человек уволится, а предпосылки для этого есть, то заменить их будет некем. Новых наберут, но быстро развозить по многим адресам у них не получится. Нужно знать специфику каждого ПВЗ. Найти его во дворах, это раз. Запарковаться, чтобы не просили каждую минуту подвинуть машину – это два. Где-то шлагбаум, где-то лифт, где-то

лестницы и переходы. Местами водители берут с собой тележки, есть места, где без них никак. Телефоны охраны, чтобы подняли ворота. Много чего. Экономится или, наоборот, теряется куча времени. Десять ПВЗ по двадцать минут – это три с половиной часа. А по тридцать минут – уже пять. А ведь надо не только разгрузиться, но и загрузиться возвратами и прямым потоком, привезти их на склад, разгрузиться там, загрузиться второй волной и снова все развезти, а после снова привезти возвраты с прямым потоком и сдать на складе. А если ты справляешься слишком быстро, могут добавить нагрузку. И не за всю эту нагрузку заплатят.

Большинство ТЦ отвратительно спроектированы с точки зрения логистики и совсем не рассчитаны на такое количество автомобилей, как сейчас. А дворы... Есть дворы, из которых задним ходом не выехать. Заехать еще заедешь, а выехать... каждый третий умник норовит запарковаться не вплотную к поребрику, на повороте, оставив полмашины торчать из ряда, не сложив боковое зеркало. А у грузовика радиус поворота большой, и задняя часть выносится на повороте на полметра, если не больше. А в темноте, а в дождь, или когда снег залепляет зеркала за секунды? Я новые точки обходил пешком – смотрел как там и что в этом новом месте. В какую сторону поток. Утром это одно, а в шесть вечера – совершенно другое. Все едут домой с работы, нервные, торопятся. Паркуются кое-как, лишь бы быстрее. Я вообще склоняюсь к мысли, что вокруг много

не очень умных людей. Парковаться так, что вероятнее всего тебя заденут, это не умно.

Заезжаешь во двор, к ПВЗ можно только задом, значит, нужно развернуться. Есть поворот, только туда суешься, чтобы сдать назад, как с трех сторон появляются страдающие недержанием. Всем надо срочно. А ты – посередине. И не час там стоишь, а пять секунд. Включаешь заднюю, но сзади не двигаются. Нигде не двигаются. Иногда идешь договариваться – кто как и после кого проедет. Иногда просто ждешь. Иногда помогает, иногда нет. Дамы молча кричат и жестикулируют за закрытыми окнами новых «китайцев», у таксистов на «солярисах» поголовно не работает задний ход, так они говорят. Вечерние дворы – тот еще квест. Но если без мата и спокойно, то разруливать можно. Самые адекватные – деловые. Видят, что потеря времени – и сами спокойно уезжают.

Вчера у меня был восемнадцати с половиной часовой рабочий день. Проснулся в четыре, лег спать в час. Проснулся снова в четыре, подумал, переставил будильник на шесть. Да пошло оно! С одной стороны – требования менеджера, с другой – безопасность меня и окружающих. Гололед, снег и прочие дорожные условия. Буду ответственным и выплусь.

Автомобили не заводятся. В рабочем чате регулярная просьба-вопрос – кто может дать прикурить там-то и там-то. Механики говорят – сами виноваты, нечего включать аварийку при разгрузке. И габариты. Работайте в темноте. Я думаю, аккумуляторы старые и не заряжаются регулярно. Да, условия эксплуатации тяжелые – частые старты и малые пробеги день за днем. Плюс холода. В таких условиях хорошо бы их профилактически заряжать раз в два месяца. Или проверять уровень заряда раз в неделю. Но нет: два раза в неделю просьба «прикурить» и «сами виноваты».

Человек ко всему привыкает, так говорят. Прослужив три года на Севере я скажу, что лично я с этим согласен. Мало того, еще человек быстро дичает и быстро перестает следить за собой. Критичными становятся личные неприятности и рутина, а вовсе не отсутствие условий. Стараюсь бриться хотя бы раз в неделю и стираю верхнюю одежду через день. Не столько для окружающих, сколько для себя.

По коробке передач, по управляемости, по тяге на всех передачах «форд» ближе к легковой машине, а «газель» – к грузовой. У нее все поставлено на мощность, она неспешный тяжеловоз. А «форд» – быстрый легковоз. Грузоподъемность у них разная, обычно у «газели»

полуторный перегруз, у «форда» – двойной. Но при этом, как ни странно, «форд» идет легче и кренится в поворотах меньше.

На спинку и водительское сиденье «газели» жалуются многие. Жестко, как на фанере сидишь, и спина болит в конце дня. Это не водительское сиденье, это водительский стул. «Форд» после «газели» это бизнес-класс. А наоборот – как дисковый телефон по сравнению со смартфоном.

Тесный заснеженный двор, бесконечный дом с множеством углов и одним въездом. Девушка на БМВ навстречу... Вылезаю из кабины, иду объяснять, что мне назад никак, три поворота и длинная «газель»... В эту-то сторону еле проехал, если честно. Девушка молча кивает, поднимает стекло. Я возвращаюсь за руль... БМВ прыгает вперед, потом назад и вправо, ловко закатываясь к парадной между двумя заборчиками, отгораживающими бетонную дорожку от газона. Все это за какие-то две секунды, в темноте. Проезжаю мимо и удивляюсь: между заборчиками и бортами машины от силы по десять сантиметров. Это мастер.

Беру с собой дополнительно бутерброды с курицей. С вечера запекаю мясо в фольге. Чувствую себя прекрасно, но вес уже на восемь килограмм меньше, чем был в октябре. Джинсы без ремня падают, спереди без особых проблем влезают два кулака.

Перед заездом на КАД с Парашютной две полосы сливаются в одну. Я на той, что заканчивается. Место слева есть, включаю поворотник, но там деятель на «гранте» ускоряется, не хочет пропускать. Ну, формально его полоса... Женщина на пассажирском водит пальцем по экрану смартфона, за рулем благообразный седой старец. Сзади наклейка инвалид. Сто лет не употреблял это слово... чухан. Нашумевший сериал не смотрел, но слово стало популярным...

Сегодня день паровозика. Это как день жестянщика, только погода прекрасная. Две, три, пять машин друг за другом. В день жестянщика или лед, или снег, или ливень, или яркое солнце, низкое солнце, словом, какое-то погодное явление. Сегодня обычный средний день: в меру серый, достаточно светлый. Не скользко, не жарко, не туман, вообще ничего. И при этом весь город в битых машинах.

28 декабря. Самое время подумать

Механики говорят, что мой «форд» в ремонте, и надолго.

– А сменщику моему какую давали?

– Уволился он.

Жаль, в шахматы не доиграли...

Холода затянулись. Всегда обветренные губы, всегда кашель. Ничего, доживем до тепла и все пройдет. Как-то незаметно я сдал к концу декабря.

Слепой парень. Слегка касается палочкой дороги. Он доходит до знакомой ступеньки магазина и дальше ему палка уже не нужна, на ходу складывая ее, он легко взбегаёт по ступенькам до входа, он знает их число, он открывает дверь и входит внутрь. Та первая ступенька – вроде точки опоры. Он не был уверен до нее, а после ему легко, он знает где находится и что дальше. Мы тоже так можем, если не пропустим первую ступеньку и если не забоимся сложить палку.

Читал, что юмор – это некоторое допущение. Мы знаем, что сказанное неправда, но делаем вид, что допускаем, что это может быть правдой. Поэтому смешно. Как старая шутка:

– Что у тебя болит?

– Голова.

– А почему повязка на ноге?

– Сползла.

Хрестоматийный бургер не оценит: как это повязка с головы сползла на ногу? Не может такого быть. Враки. А мы смеемся. Мы тоже понимаем, что она не может там оказаться, но делаем некоторое допущение и нам смешно.

Встречаю много красивых людей и много странных людей. Странных – не равно психически больных, хотя их тоже достаточно. Странных это... вот заходит в ПВЗ гражданин, получает свой постинг. Одновременно он говорит с кем-то по телефону, он уже вошел с телефоном, и вот гражданин говорит буквально следующее: «Да, Фоменко умер, да, подтверждаю, мне только что Бондарчук звонил». Гражданин прилично одет. Странно для этого района, но прилично: блестящие кожаные туфли, брюки со стрелками, пальто и шляпа. Врет, но уверенно так. Я почти купился.

В курьерской программе есть такая особенность: после двух выходных дней не работает сканер штрихкодов. Нужно посмотреть адрес, куда везти КГТ, есть только штрихкод на коробке, а сканер нее работает. Потом тебе перед выездом загружают задания, сканер включается и работает до следующих выходных. И так каждый раз. Я написал разработчикам в приложении, но ответа не дождался. Менеджер сказала, что никакой связи с ними нет и никогда не было.

Перед сменой протираю влажными салфетками руль, рукоятку переключения коробки передач, ручник, все кнопки и переключатели. Не могу ездить в недостаточно чистой машине.

Навигатор выдает новую фразу: «Впереди полиция». Странное заявление. Конная, пешая? Облава на народныхольцев? Конкретику давай!

Менеджер написала в чат, чтобы все имели в виду, что у всех дополнительные точки. Кто-то не вышел в свою смену и его точки поделены на оставшихся в строю. Могло и несколько человек не выйти, могла машина сломаться или могло произойти ДТП. Много причин. Но, с точки зрения менеджера, все должно быть со склада вывезено. У статуса «самозанятый» много минусов, но есть и плюсы. Мы не сотрудники, мы партнеры. Это прописано в оферте, на которую часто ссылаются менеджеры. Наша работа регламентируется заданиями. Получил – и выполняй как хочешь. Можешь остановиться поесть, можешь поспать, но не позже условленного времени задание должно быть выполнено. На дополнительные хотелки менеджеров мы

можем не реагировать. На всякие «а сделайте еще это» можем не обращать внимание. Так по закону. Иначе нам должны платить зарплату, больничные, отпускные, отчисления в пенсионный фонд и социальное страхование. Уволить партнера могут без объяснения причин.

Прочитал статью, что Вайлдберриз половину прибыли делает на штрафах. Его продавцы, клиенты и сотрудники жалуются на хаотично меняющиеся условия, репрессивную систему штрафов и отсутствие обратной связи. А в Вайлдберриз заверили, что собирают штрафы не в качестве дохода. Вот в это верю. Конечно, из спортивного интереса собирают. Из гуманитарных принципов и во имя мира во всем мире. Или: меньше выплат – беднее жизнь сотрудников – меньше углеродный след. И озоновый слой меньше, и средняя температура на планете. Отнимать деньги у тех, кто на тебя работает, это хороший бизнес. Так что грабим!

Конец года, перебирал и выкидывал старые бумаги. Много бумаг. Тетради, папки. Сделанные проекты, запланированные, концепты. Среди сделанных – сайты, программы, базы данных. Среди запланированных – мультфильмы, игры. Нужно было наоборот все делать.

Психологи говорят, нельзя планировать изменения с нового года, это незрелый подход. Решил – делай сразу, не откладывай. Я не знаю, как отказаться от незрелого подхода. Планирую, как и большинство, что вот числа так со второго, а реально – с третьего-четвертого, я начну менять свою жизнь. Прочитаю стопку отложенных книг, стану больше писать, возобновлю регулярные тренировки, начну снова бродить по городу с фотоаппаратом. И трекинговые ботинки буду надевать за город, а не на работу... И ремонт дома доделаю. Вот прямо с января-февраля и начну. Ну или с марта, как светло станет на улице. Или лучше, когда потеплеет.

В работе водителем, если подумать, есть плюсы и есть минусы. Я устаю. Не так сильно, как в первое время, но все же. Я потерял всю свою небольшую жировую прослойку. В первый день из двух выходных я сплю десять часов. Я неплохо зарабатываю. Я здорово прокачался физически. Пока все. Да, я собираю материал для новой книги, про свою работу в Озоне.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.