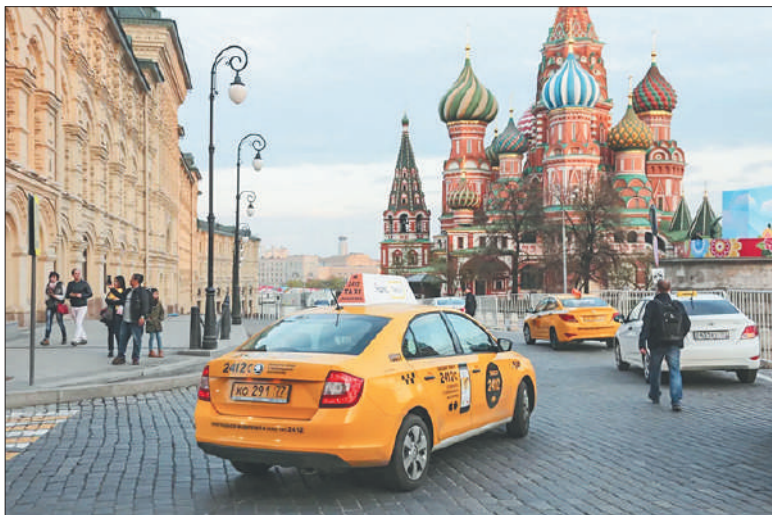


О бедном таксисте замолвите слово

«Реформирование» на рыночный лаг практически превратило их в объекты извлечения прибыли горсткой коммерсантов и «эффективных менеджеров». Эти процессы не обошли стороной такси. В нашу редакцию поступили материалы от таксиста, который рассказал о проблемах отрасли.



«Я москвич, работал и работаю водителем такси. Водительский стаж с 1992 года, и я хорошо знаю Москву, со всеми её переулками. По воле судьбы пришлось пойти работать в такси. Думал это временно, но, как оказалось, это стало моим основным заработком на многие годы. Являюсь пенсионером по инвалидности (III группа). И вот после выхода на пенсию,

а денежное довольствие – просто крохи, решил попробовать этот вид деятельности. И, как оказалось, на сегодняшний день работаю в такси уже почти 13 лет. С агрегатором Яндекс.Такси – почти 10 лет. В настоящее время по тарифу «Эконом». В этой статье хочу обозначить проблемы работы водителей с этим агрегатором и его приложением, а также высказать

предложения по решению этих проблем.

Итак, первая проблема, с чего начинается любой заказ, это подача авто в точку А (точка, где такси ожидает клиент). В Москве везде установлены дорожные знаки 3.27 «Остановка и стоянка запрещены», кроме дворов в спальных районах или платных городских парковок. И Яндекс об этом однозначно знает. Тем не менее, он даёт заказы в зону действия этого знака, даже когда на его же карте в приложении водителей указана камера «на остановку». Нередко точка А стоит прямо рядом с этим чудом видеотехники. По стандартам Яндекса. Такси, водитель вправе найти безопасное место стоянки в радиусе 300 метров. В нашем городе это практически исключено. Даже если это место будет найдено, часто это место платной городской парковки, на которой в течение 5 минут водитель должен оплатить эту услугу. В этом случае клиент сильно возмущается: «Почему авто подано не по адресу?». Отказывается идти к машине такси. И, однозначно, сообщает об этом в свою службу поддержки, что сказывается на показателях приоритета водителя, хотя водитель все выполнил согласно стандартам Яндекса. Такси. Я уже не говорю о том, что сейчас штраф за неоплату парковки составляет 5000 руб. Более того,

90% клиентов за 5 минут не выйдут к машине.

Решение: в случае вызова такси в зону действия дорожного знака 3.27 в Приложении клиента сразу же выдавать окно «В по данному адресу вызвать такси невозможно. Выйдите из зоны действия знака 3.27 и повторите попытку» или что-то в этом смысле. Нужно приучать к этому клиентов и создавать для них свои стандарты. А то Яндекс очень строго спрашивает с водителей за несоблюдение их стандартов, а для клиентов, стандарты вообще не существует. И, по словам службы поддержки водителей, Яндекс не занимается обучением клиентов правильному пользованию Приложением.

Проблема: Платное ожидание клиента начинается после трёх минут бесплатного ожидания, и нужно еще семь минут платного ожидания, чтобы водитель смог в случае невыхода клиента отменить заказ без потери своих показателей. Тариф в Москве 13 руб./мин. А стоянка и даже остановка авто практически везде запрещены. Штраф 4 500 руб.

Решение: В связи с тем, что большинство клиентов не стоят на улице в ожидании такси, а выходят с большим запозданием, ввести платное ожидание для клиента с момента подачи авто в точку А. Стоимость минуты

ожидания сделать 100 руб./мин. И этот тариф довести до сведения всех клиентов, сообщая об этом при вызове такси. Пора уже дисциплинировать не только водителей, но и клиентов! Клиент заплатит несколько раз приличную сумму за ожидание, в следующий раз подумает, заказывать ли машину заранее, если сам ещё не готов к поездке.

Проблема: Подача авто по заказу с наличной формой оплаты водителю, в случае, если клиент не вышел или отказался от заказа, никак не компенсируется. А водитель при этом потратил минимум 5 минут на подачу, плюс 3 минуты бесплатного ожидания, плюс 7 минут платного ожидания. Временные затраты водителя составляют минимум 15–20 минут. А если учесть ещё и стоимость топлива, аренды авто, собственно выполненной услуги водителем (он работал всё это время), то набегает немалая сумма данной статьи расхода для водителя и не по его вине.

Решение: Оплачивать такие случаи за счёт Яндекса. И не баллами к Приоритету на несколько часов, а рублями. Это должно стать его обязанностью. Я думаю, Яндекс не обеднеет. А клиентов приучит к дисциплине».

**Пальчь,
парковый самозанятый**

...Окончены все переплёты –
Вновь служат, – что, взял,
океан?! –

Крючковский, Поплавский,
Федотов,
А с ними Зиганшин Асхат!

Владимир Высоцкий

Историю героической четверки, которой Владимир Семёнович посвятил эту песню под названием «Сорок девять дней», помнят теперь далеко не все. Но когда-то четверо советских военных – 21-летний младший сержант Асхат Зиганшин и рядовые – 20-летний Филипп Поплавский, 21-летний Анатолий Крючковский и 20-летний Иван Федотов – были настоящими легендами.

65 лет назад, 7 марта 1960 года, примерно в двух тысячах километров от тихоокеанского атолла Уэйк вертолётчики с американского авианосца «Кирсардж» заметили полузатопленную баржу, на которой находились четыре советских солдата.

На Курильских островах баржи применялись для разгрузки прибывающих кораблей, которые из-за мелководья не могли вплотную подойти к берегу. «Т-36», оборудованная койками, печкой и радиостанцией, несла службу у острова Итуруп. Члены экипажа фактически жили на ней. Зимой 1959 года все баржи, кроме одной, были выведены на сушу. На плаву оставалась только «Т-97», которая дождалась прибытия задерживающегося корабля. В январе 1960 года было принято решение вернуть на воду баржу «Т-36», чтобы как можно скорее разгрузить ожидаемый на острове корабль. 15 января Асхату Зиганшину выдан был трёхдневный паек на всех членов экипажа, поскольку прибытие судна ожида-

Советские робинзоны

лось со дня на день. Но реальность оказалась совсем иной.

16 января усилился ветер и пошёл мокрый снег. Находившиеся на плаву баржи решили пришвартовать друг к другу. Ранним утром 17 января начался сильный шторм, оборвавший трос, соединявший «Т-36» и «Т-97». Обе баржи находились у берега, им грозило столкновение со скалами. В подобных ситуациях экипаж включал оба двигателя, чтобы отдалиться от берега, а затем выбрасывался якорь. Но на «Т-36» якорная цепь замёрзла. Экипажу «Т-97» удалось пришвартовать баржу и спастись. Экипаж «Т-36» вел борьбу со стихией в течение десяти часов.

Около полудня 17 января бушевавший ветер изменил направление. Судно столкнулось со скалами и получило пробоину, на барже закончилось топливо, и её вынесло в океан. Выбраться вплавь было невозможно: ледяная вода, высокая волна, минусовая температура. «Да нам и мысль в голову не приходила о том, чтобы бросить баржу. Разве можно разбазаривать казённое имущество?!», – рассказывал впоследствии Асхат Зиганшин.

После неудачных попыток обнаружить баржу командование пришло к выводу о гибели всех членов экипажа «Т-36». Но они выжили!

Паёк, рассчитанный на три дня – два ведра картошки, одна буханка хлеба, по полкило сала, полторы банки тушёнки, килограмм крупы, чай, кофе и спички – бойцы растягивали как могли.

Ели раз в сутки. Каждому доставалось по кружке супа из пары картофелин и ложки жира. Пятилитровый бачок с питьевой водой разбился в шторм, пили техническую, предназначенную для охлаждения дизелей – ржавую, но пресную!

Но как бойцы ни старались, 23 февраля закончились последние припасы. В пищу шло всё: ремешок от часов, кожаный пояс от брюк, кирзовые сапоги, кожа из-под клавиш гармошки,

чтобы не допустить разгерметизации отсека, а за ночь вода опять накапливалась – осадка баржи была чуть выше метра.

И вот 7 марта дрейфующим наконец улыбнулась удача. Около 15:00 баржу обнаружил патрульный самолет авианосца «Кирсардж», который следовал из Японии в США. Но судно изменило курс и направилось в место обнаружения баржи.

Прибывшие американцы об-



которую Зиганшин иронически предложил считать «мясом высшего сорта». Кирзу варили в океанской воде, чтобы из неё выварился гуталин, а затем жгли в печи и ели полученный уголь.

Чтобы не думать о еде, солдаты старались загрузить себя работой. В начале рейда две недели – день за днём – пытались вычерпать воду из трюма. В темноте открывать люк не реша-

наружили советских военнослужащих совершенно истощёнными. Их накормили бульоном, хлебом и кофе. Американцы позже признавались, что были изумлены самообладанием советских военнослужащих, которые, находясь даже на грани жизни и смерти, и не набрасывались на пищу, а спокойно делились со своими товарищами.

Бойцы гордо заявили, что

просят только продуктов и топлива и с ними сами как-нибудь доберутся домой, в СССР, на полузатопленной барже. Но об исполнении столь фантастического намерения, конечно, не могло быть и речи. Затерянных в океане доставили в Сан-Франциско, где с почётом приняли. Асхат Зиганшин вспоминал, что американцы предлагали предоставить им убежище, но бойцы наотрез отказались: «Боже упаси! Советское патриотическое воспитание. До сих пор не жалею, что не соблазнился никакими предложениями. Родина одна, другой мне не надо. Про нас потом и говорили: эти четверо прославились не тем, что гармошку съели, а что в Штатах не остались».

Затем военнослужащих отправили в Нью-Йорк, где они встретились с представителями советского посольства и неделю отдыхали на даче. Из Нью-Йорка они отплыли на корабле «Куин Мэри» в Европу. Оттуда их доставили в Москву, а затем, после медицинского обследования, вернули в свою часть. Таким образом солдаты за время службы невольно совершили кругосветное путешествие.

По возвращении в СССР героям был организован торжественный приём. Министр обороны Родион Малиновский подарил спасённым штурманские часы, «чтобы они больше не блуждали», а Асхату Зиганшину было присвоено внеочередное звание старшего сержанта.

В 1960 году все четверо военнослужащих были уволены в запас досрочно. А в 1962 году о подвиге бойцов был снят фильм под названием «Сорок девять дней».

Александра Смирнова