

ЛЕТНИЙ СЕЗОН

На речном трамвайчике

Все крупные российские города неспроста стоят на реках.

Когда-то на заре цивилизации именно водный путь вел из пункта А в пункт Б и обратно. Сегодня значимость водного транспорта несколько меньше, но в Ярославле по-прежнему и в черте города, и за его пределами можно передвигаться водным транспортом, как в былые годы

По воде – не по рельсам

Сегодня в Ярославле работают две линии речных перевозок. Внутригородская связывает центр города с Толгой при движении вверх по течению и с пристанью Вакарево – вниз по течению. Пригородная линия – с конечной остановкой в Константиновскомверху и в Новых Ченцах – внизу. По подсчетам наших речников, суда типа «Москва» перевозят внутри города 180 – 200 тысяч человек за навигацию. За пределы Ярославля водным путем перемещаются около 65 тысяч человек.

– Мы не проводили специальных исследований, но, по субъективным впечатлениям капитанов, более половины наших пассажиров – дачники, – пояснил руководитель бизнес-направления «Пассажирские перевозки и КОФ» и службы ремонта АО «Ярославский речной порт» Андрей Жальнин. – Остальных сложно назвать туристами... Это скорее пассажиры, которые предпочитают именно речной транспорт всем остальным. Меж тем мы располагаем еще одним судном, переоборудованным именно под туристические задачи. Оно работает в режиме экспрес-

са, следуя без остановок по маршруту Речной вокзал – Стрелка – Толга. На борт это судно принимает всего 74 человека, и стоимость билета на него в десять раз больше, чем на рейсовый теплоход. Тем не менее этот рейс тоже востребован. Скажу больше, уже пару лет он работает почти с полной загрузкой. Возможно, дело в том, что Ярославль наиболее выигрышно выглядит именно с воды.

Теплоход – не автобус

Для тех, кто не мыслит своей жизни без путешествий по Волге, есть две новости. Первая: в распоряжении Ярославского речного порта имеется только четыре теплохода «Москва» на рейсовых маршрутах и один прогулочный такого же типа. Резерва нет. Вторая новость более оптимистична: теплоход служить при своевременном и правильном уходе может долго. По словам Андрея Жальнина, на наших судах стоит уже третье поколение двигателей. Сначала это были барнаульские дизели, в конце советской эпохи речникам перепали чешские «шкоды», а сегодня теплоходы рассекают водную гладь с помощью наших родных ярославских

дизелей 238-й модели, специально адаптированных для работы на водном транспорте.

Раз в пять лет теплоход проходит капитальный ремонт: начиная от диагностики всех листов обшивки корпуса и заканчивая переборкой винтов, валов, заменой втулок... За всем этим следят специалисты речного регистра – федеральной службы, отвечающей в том числе и за соответствие состояния судов их техническим параметрам. После получения документа, позволяющего спустить теплоход обратно в родную среду, можно быть уверенным, что судно в любой момент сохранит ход, управляемость и плавучесть. До сих пор ни один пассажирский теплоход ярославского речного флота по техническим причинам не создал для своих пассажиров опасной ситуации на воде.

Зато аварийные ситуации порой создает сам народ. Это касается пассажиров, которые, «находясь в состоянии отдыха», норовят чуть ли не с рубки в воду прыгнуть, и тех, кто плавает близ парохода: чай, не трамвай – объедет. К счастью, вахтенные пассажирского транспорта уже привыкли к нестандартным ситуациям и умеют с ними справляться.



Капитан – не шофер

Как известно, ни один теплоход в мире не ходит сам по себе. Если движение наземного транспорта зависит от мастерства одного человека, то любой более или менее тоннажный корабль управляется экипажем. Причем члены экипажа не взаимозаменяемы: к примеру, штурман отвечает за тот участок работы, к которой не имеет отношения механик. Однако на большинстве судов совмещена специальность капитана и механика. Поэтому капитан-механик – главный на пассажирском корабле, он должен быть не только мастером своего дела, как и водитель, но и специалистом по выстраиванию отношений в коллективе. И это вопрос уже не просто комфорта пассажиров, а их жизни и здоровья.

– К сожалению, даже наличие в Рыбинске речного училища имени Калашникова не гарантирует нам при-

влечения специалистов высокого уровня, – поясняет Андрей Жальнин. – Поэтому кадровый вопрос остается для нас наиболее существенным. Тут ситуация не самая ordinaria – дело не в деньгах, не в квалификации преподавательского состава. И даже не в том, что законодательная база у нас стала настолько запутанной, что уже и капитаны с двадцатилетним стажем не вполне отчетливо понимают, какие суда они имеют право водить. Тут вопрос, скорее, в психологии. Чтобы стать речником, нужно прежде всего этого хотеть. Причем такое желание должно определять жизнь молодого человека. Из юноши, который отправился в речное училище за компанией, по незнанию или потому что это учебное заведение расположено ближе к дому, редко получается достойный специалист. Мы можем научить всему, но любовь к «водному образу жизни» – это как музыкальный слух. Или есть – или нет.

МАРШРУТКИ



Как говорит наш великий сатирик Михаил Жванецкий, «выбери, но осторожно». Две наши читательницы, судя по их письмам, ошиблись с выбором...

– В минувший понедельник мне нужно было добраться от Московского проспекта до госпиталя ветеранов. Прямой маршрута не было, и я решила сесть на 71-ю маршрутку, – рассказывает Мария Лисицина. – Кондуктора в салоне не было, поэтому пришлось идти от задней двери к водителю, там отдавать деньги и самой брать билет. Билеты оказались свалены кучей около мотор-

ного отсека, можно было взять даже два или выбрать себе «счастливое» сочетание цифр. Оно определенно пригодилось бы, потому что водитель постоянно нарушал скоростной режим, непрерывно перестраивался в потоке и говорил при этом по телефону. В районе площади Волкова, где из-за кругового движения образовался небольшой затор, водитель около 30 секунд непрерывно сигнализировал стоящей впереди машине. Когда это не возымело эффекта, на весь салон разнесся мат, которым наш «вагоновожатый» пытался охарактеризовать этого участника движения. Дальше наш

Мы поедем, мы помчимся?

В Ярославле часть транспорта работает по регулируемому тарифу и выполняет в том числе важную функцию, предоставляя льготы социально незащищенным слоям населения. Другая часть перевозит пассажиров по фиксированной цене, которую устанавливает перевозчик. Что в этой ситуации выбирать пассажиру?

путь лежал по улице Свободы, где маршрутка развила такую скорость, что дважды проскакивала остановки – пассажиры просто не успевали сообщить водителю о том, что собираются выйти. В итоге он остановился между «площадью Юности» и «площадью Труда», а затем между остановками «проспект Толбухина» и «улица Городской вал». Нужно ли говорить о том, что ремнями безопасности этот «профессионал» не пользовался и выглядел не как шофер, поскольку одет был в майку, кепку и шорты... Транспортное средство мало чем уступало водителю: из 23 кресел для пассажиров поролон не просвечивал через обшивку

только в трех или четырех. Эта поездка я запомню надолго!

Проблема, изложенная во втором письме, тоже относится непосредственно к работе пассажирского транспорта, осуществляющего перевозки по нерегулируемому тарифу.

– Я живу в поселке, расположенном за ТЦ «Глобус». Остановка является конечной для многих маршрутных такси. Но конечная она только номинально. Чаще всего после окончания вечернего часа пик маршрутки разворачиваются задолго до конечной остановки, а значит, пассажиры вынуждены идти лишних триста-четыре метра.

В моем случае – больше километра, – пишет Инна С. – Вечером в День города водитель 99-й маршрутки с номером М380 ВО не доехал даже до остановки «улица Сахарова», развернувшись на полпути между нею и остановкой «улица Папанина». Мне пришлось за свои 26 рублей топтать до остановки пешком. Водитель же создал сомнительную репутацию для своего работодателя. Когда у него будут отбирать лицензию, его потенциальные клиенты – пассажиры – вряд ли за него вступятся.

Письма читателей прокомментировал заме-

ститель начальника управления городского пассажирского транспорта ДГХ мэрии Евгений Бякин:

– Мы всегда оперативно реагируем на письма пассажиров и проверяем поступившие к нам сигналы. Работаем в тесном контакте с представителями ГИБДД, и если будет доказано, что водители нарушали ПДД, их ждет штраф. Кроме того, мы выйдем на перевозчиков и постараемся убедить их больше не нанимать на работу таких водителей. Но хотелось бы, чтобы подобные заявления были не голословными. Сегодня практически у всех есть средство видеосъемки на телефоне. Видео-запись можно использовать как обоснование претензии к водителям и их работодателям. Призываю пассажиров как можно активнее пользоваться этими техническими возможностями. Это позволит нам более эффективно наводить порядок в общественном транспорте.

Подготовил Анатолий КОНОНЕЦ

Фото из соцсетей