

На этой неделе состоялось открытие пассажирской навигации на Неве. Этот сезон обещает быть более успешным, чем прошлый. О перспективах и проблемах Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга ОАО «Северо-Западное пароходство» нам рассказывает ее советник управляющего директора Евгений Зубарев.



По рекам и каналам...

– Евгений Васильевич, недавно вы отметили 50-летие своей работы в Северо-Западном пароходстве. Как сейчас изменились условия работы?

– В эти дни, как обычно, идет интенсивная подготовка флота к навигации. Все компании заняты или спуском судов, или их покраской. А если вспомнить историю, то изменения большие. До 90-х годов в городе был всего один перевозчик – Ленинградский пассажирский порт, который я возглавлял на протяжении семи лет. В то время мы перевозили гораздо больше пассажиров, чем сейчас. Тут несколько причин. В частности, не была так развита сеть автодорог. У нас производились большие перевозки как в городе, так и в области: четыре переправы было только по Неве до Шлиссельбурга. В день каждой из них пользовались от 2 до 10 тысяч человек.

– Потом это ушло и появилось порядка 200 частных компаний?

– Причем многие были очень непрофессиональные. Оформляли или покупали в Государственной инспекции маломерных судов документ на право управления судном – и поехали! Было достаточно много неприятных случаев. Но постепенно те, кто действительно нормально работал, остались. Они образовали ассоциацию в 1999 году. В начале это было 5 компаний. Сейчас – 18, которые осуществляют 90% перевозок в городе.

Не так давно мы взяли на тендере два новых маршрута. Одна наша компания занимается паромными, курсирующими из Ломоносова в Кронштадт. Это особые перевозки, суда, специально построенные для этой линии в 60-х годах. Паромы работают, а мы их содержим. И надо отдать должное, что с 60-х годов настолько

их профессионально эксплуатируют, что до сих пор эти суда нормально работают. Хотя было построено все четыре таких парома. Другой маршрут, который тоже взяла наша компания, входящая в ассоциацию, – это скоростная линия на метеорах на Кронштадт.

– В этом году экономический спад будет оказывать меньшее влияние на вашу работу?

– Думаю, навигация будет лучше, чем в прошлом году, когда по нам ударил кризис. Мы перевезли в 2009 году на 250–300

тысяч человек меньше, по сравнению с предыдущим сезоном. Всего же у нас перевозится порядка 2 миллионов человек в год. Есть, правда, не очень приятные моменты. К сожалению, Петродворец сейчас опять задрал цены на подход судов к причалам на 21 процент. Это увеличит стоимость поездки на 50 рублей. При том, что топливо, наша зарплата остались на том же уровне. Но мы готовы пополнять флот, сотрудничать с городом по организации перевозок на Морской фасад, по перевозкам по реке Смоленка и по другим маршрутам

города. Важно, чтобы они были детально проработаны. В прошлом году мы убрали из ассоциации две компании, которые нарушали правила. На их место пришли другие. Введено в эксплуатацию 30 новых судов за последние три года. В этом году на линии выйдут 5 дополнительных капитально отремонтированных «Метеоров». Новые типы судов на подводных крыльях начинают производить в Нижнем Новгороде. Сейчас их испытывают на сибирских реках. Пока же к нам приходят новые «Восходы». Всего наш флот увеличился на 12 скоростных судов. Так что очередей в этом году не будет!

– Ваша ассоциация много занимается благотворительностью. Что в планах в этом направлении?

– Мы объявили, что к 60-летию Победы, с 6 по 10 мая, будем возить всех ветеранов и сопровождающих бесплатно по предъявлению удостоверения. Сейчас заканчивается согласование причалов, от которых будут осуществляться эти рейсы. В ближайшие дни будет об этом объявлено. Вообще большую работу с ветеранами мы проводим традиционно. Недавно подписали очередной документ о работе в течение навигации этого года. В рамках программы «Долг» в прошлом году мы перевезли 12 тысяч ветеранов. В этом, думаю, будет намного больше.

Также в начале мая мы перевезем 700 детей-сирот от отеля Санкт-Петербург к аттракционам в ЦПКО. Там у нас нет причалов, но мы договорились с владельцами тех, что там существуют, которые пока не входят в ассоциацию. Владельцы с удовольствием согласились участвовать в этом проекте.

Беседовал Николай Пешков



Магистраль №1

Октябрьская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» – одно из крупнейших предприятий в Северо-Западном регионе. Переоценить значение этой магистрали очень трудно.

Протяженность магистрали – 10 372,7 км. Дорога обслуживает территорию с населением более 25 млн человек. Она проходит по территории одиннадцати субъектов Федерации – Ленинградской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Мурманской, Тверской, Московской, Ярославской областей, городов Москва и Санкт-Петербург и Республики Карелия. В транспортной системе Северо-Западного региона России железной дороге принадлежит ведущее место – на ее долю приходится 75% грузоперевозок и 40% пассажирских перевозок. Здесь трудятся 69 781 человек.

Чтобы повысить уровень мобильности жителей нашего города и укрепить экономические и культурные связи со столицей, в 2009 году была завершена реализация проекта высокоскоростного движения Санкт-Петербург – Москва с курсированием современных комфортабельных составов поездов «Сапсан». В рамках про-

екта с 2007-го по 2009 год освоено 15,4 млрд рублей.

В 2010 году планируется продолжить развитие скоростного пассажирского движения и завершить первую составляющую важнейшего для нашей страны международного проекта – организацию скоростного пассажирского сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Его общая стоимость – 79,7 млрд рублей. На текущем этапе проходят испытания поезда Pendolino SM6, получившего название «Аллегро». Ввод поезда в коммерческую эксплуатацию намечен на конец 2010 года. Время поездки от Санкт-Петербурга до Хельсинки составит 3,5 часа, в том числе по российской территории – 1,5 часа.

Октябрьскую железную дорогу с Администрацией города связывают крепкие партнерские отношения и многолетнее сотрудничество. Завершаются работы по реконструкции «Американских» мостов через Обводный канал –

совместного проекта, реализованного с целью улучшения транспортной ситуации в прилегающем районе Санкт-Петербурга. Общая стоимость реконструкции составила 4,5 млрд рублей. С целью подготовки территории набережной к расширению проезжей части осуществлены удлинение мостов и замена старых опор на новые – более мощные.

В соответствии с планами Царскосельская железная дорога будет восстановлена в составе Малой Октябрьской к празднованию 300-летия Царского Села в 2010 году.

Октябрьской железной дорогой проводится целенаправленная работа по расширению сотрудничества и привлечению новых партнеров. Объемы закупок продукции у предприятий Санкт-Петербурга в 2009 году составили 6,1 млрд рублей. Общая сумма заказов Октябрьской железной дороги на предприятиях Санкт-Петербурга в 2009 году, с учетом выполнения работ, составила порядка 18 млрд рублей.

При поддержке администрации Санкт-Петербурга активно проводится работа по внедрению

современных энергосберегающих технологий и методов «бережливого производства».

Примером взаимовыгодного сотрудничества ОАО «РЖД» с промышленным комплексом региона служит реализация совместно с производственным объединением «Светлана» программы внедрения светодиодных технологий на железнодорожном транспорте.

В 2010 году светодиодным освещением, позволяющим в 4–5 раз уменьшить затраты на обслуживание, планируется оснастить 22 станции и остановочных пункта. Следующим этапом станет оснащение в 2011 году еще 23 станции Санкт-Петербургского узла светодиодным освещением.

Олег Павлов

