

Интервью с Ю. Б. Гильцем радио «Бизнес ФМ» (Санкт-Петербург)

СЗП празднует 95-летие. Компания участвует в реализации наиболее значимых проектов транспортной отрасли России с 1923 года. Ее история неразрывно связана с формированием Санкт-Петербурга как морской столицы. Пароходство, коллектив которого насчитывает более тысячи человек, перевозит ежегодно более 6 миллионов тонн грузов. Подробнее о работе компании в интервью корреспонденту «Бизнес ФМ» Максиму Морозову рассказал управляющий директор СЗП Юрий Борисович Гильц

— Что из себя представляет флот СЗП и какие задачи он выполняет?

— Северо-Западное пароходство — это одно из немногих пароходств, которое прошло непростой путь. Когда мы начали работать в рыночных условиях, то к сожалению, на территории бывшего Советского Союза не все пароходства выжили. Мы знаем печальную историю Балтийского пароходства, Черноморского и так далее. Для Северо-Западного пароходства на самом деле важно не то, что оно просто сохранилось, а то что сегодня компания находится в очень хорошей финансовой и физической форме. У нас флот состоит из 57 судов, 47 — это теплоходы класса «река-море» и десять чисто морских, которые работают на Северо-Западный регион. Основная наша ниша — это либо перевозка грузов, которые в основном идут с реки, это так сказать наша основная стратегическая бизнес-идея на экспорт. И работа в основном в Азовском регионе по мелкосидящим портам. Таких, как Азов, Ростов-на-Дону, Ейск и Таганрог. Наша грузовая база достаточно традиционна: на Юге это зерно и уголь, на Северо-Западе металл, лес, удобрения.

— Как оценивается вклад пароходства в экономику Санкт-Петербурга и Северо-Запада?

— Во-первых, надо сказать, что это единственное пароходство с такой историей и которое действительно зарегистрировано и работает в Санкт-Петербурге. У нас 1100 работников. Платим соответственно все налоги здесь, и пароходы у нас зарегистрированы тоже в Санкт-Петербурге, поэтому все налоговые отчисления полностью идут в местный бюджет. И если мы говорим про экономику Северо-Западного региона, то вклад пароходства достаточно весомый, и в оплате портовых сборов и так далее.

— В прошлом году 80 процентов от общего объема перевозок составили экспортные грузы. Другими словами, санкции не оказали влияния на объемы экспортных перевозок?

— Санкции не оказали влияния на наш объем перевозок, более того, на сегодняшний момент мы сталкиваемся с проблемой недостатка тоннажа, то есть объемы растут, основным драйвером являются зерно в первую очередь и уголь, но по Северо-Западу мы также видим рост объема как по металлу, так и по лесным грузам.

— Если мы говорим об экспорте, то в порты каких государств сегодня ходят суда?

— Во-первых, это практически все порты Северо-Западного региона, все скандинавские страны, Польша, Германия, Франция, Великобритания, Ирландия, Испания. По сути дела, в Европе работаем практически со всеми странами. Если мы говорим про южный регион, то это Турция, страны Ближнего Востока и также мы присутствуем на Каспии.

Мы с оптимизмом смотрим в будущее, потому что логистическое решение «река-море» востребовано, экономически целесообразно для наших клиентов. У нас самый молодой флот на рынке, по пароходству средний возраст 16 лет, тем не менее мы видим, что есть потребность в наших услугах, есть потребность во флоте и мы его, скорее, будем строить.