



СКФ обновляет флот

В конце октября группа СКФ сделала крупный судостроительный заказ. Четыре «Афрамекса» и два продуктовода «LR2» построит совместное российско-корейское предприятие «Звезда-DSME». СКФ делает акцент на инновации.

2

В будущее смотрят с оптимизмом

Эксперт в области коммерческой эксплуатации флота, исполнительный директор Sovcomflot UK Каллум Лудгейт в эксклюзивном интервью рассуждает о текущем состоянии и перспективах мирового фрахтового рынка.

3

Мачты для крейсера «Белфаст»

Легендарный крейсер, а ныне корабль-музей «Белфаст» был отреставрирован на средства российских компаний. Группа СКФ поддержала проект, считая своим долгом сохранять историческое наследие отрасли.

4

Отдыхать нужно правильно

«Что ни отдых - то активный, что ни праздник - то спортивный» - казалось, такой жизненный уклад остался далеко в прошлом вместе с теми, кто сочинил этот лозунг. Но сегодня мы все чаще задумываемся, не лишен ли он смысла.

5

Ветер - лучший друг яхтсмена

В этом году регата «СКФ Новошип Трофи - Кубок Черного моря» стала самой экстремальной за всю историю соревнований. Норд-ост внес свои коррективы в расписание гонок, но риск для опытных яхтсменов оказался оправдан.

6

СКФ – компания года по версии Lloyd's List

В конце сентября Лондон вновь подтвердил статус мировой столицы судоходной отрасли. На ежегодную церемонию вручения престижной премии ведущего издания в области шиппинга Lloyd's List съехались представители крупнейших судоходных компаний мира, чтобы заявить о достижениях отрасли в сложнейших условиях мирового экономического спада. Говорят, что чем сложнее восхождение, тем слаще воздух на вершине. «Совкомфлот» гордится званием победителя Lloyd's List Global Awards 2010 в номинации «Компания года».

Стать лауреатом *Lloyd's List Global Awards* – значит получить общественное признание высшей пробы. Когда профессионалы оценивают профессионалов, их оценка имеет максимальную степень объективности. В списке членов жюри премии – авторитетнейшие имена: директор Shell International Trading and Shipping и президент Палаты торгового судоходства Великобритании Ян Коперники, генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Эфтимийос Митрополос, генеральный директор одного из крупнейших в мире портовых операторов DP World Мохамед Шараф, адмирал военноморских сил и главный морской инспектор Великобритании Стефен Мейер и другие не менее знаковые личности. На их долю выпало назвать компанию года и определить, кому достанутся награды в остальных тринадцати номинациях, среди которых премия за безопасность на море (в 2010 году вручена Maersk Tankers and Nadiro), премия в области профессиональной подготовки (НУК) и звание «Портовый оператор года» (порт Антверпена).

Ранее наша группа компаний трижды выходила в финал премии Lloyd's List, в 2005-м став победителем в номинации «Ньюсмейкер года». Но звание «Компания года»,

полученное теперь, – особое достижение, которое говорит о многом.

позиции в условиях рыночного спада, другие сумели выстоять, грамотно подготовившись к

устойчивой и надежной судоходной компании.

Выбор жюри в нашу пользу был основан на том, что за последние полтора года группа «Совкомфлот» серьезно расширила спектр услуг. В дополнение к морской транспортировке углеводородов компания теперь осуществляет перевалку сырой нефти через плавучие нефтехранилища, разрабатывает эффективные схемы транспортировки энергоносителей в сложных условиях арктических и дальневосточных морей, занимается буксировкой морских объектов и оказывает услуги специализированных судов снабжения буровых и добывающих платформ. На жюри произвело впечатление устойчивое финансовое положение СКФ, которое позволяет предприятию концентрироваться на повышении качества услуг, уровня безопасности мореплавания, защите окружающей среды и сокращении энергопотребления.

Руководство группы компаний благодарит каждого работника за вклад в эту победу. «Полученная нами награда является признанием достижений более чем восьмитысячного коллектива группы компаний «Совкомфлот», в первую очередь, капитанов и членов экипажей наших судов, а также берегового персонала, и свидетельствует об авторитете и уважении, которым пользуется российская судоходная компания среди клиентов и партнеров по бизнесу. Мы разделяем этот успех с ними», - отметил Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей ФРАНК.



Директор по правительственным контрактам Lloyd's List Intelligence Дарил Уильямсон, Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк и редактор Lloyd's List Том Леандер на церемонии вручения премии.

2009 год и первая половина 2010 года оказались сложными для всех без исключения предприятий судоходной отрасли. Часть из них потеряла свои

работе в сложных условиях. Таким образом, в 2010-м премия в номинации «Компания года» была адресована не просто успешной, но также наиболее

В конце сентября также стало известно, что «Совкомфлот» в пятый раз подряд вошел в число финалистов ежегодной премии *Platts Global Energy Awards* американского информационного агентства в сфере энергетики Platts. В 2010 году группа компаний

представлена в номинации «Проект года в области транспортировки нефти».

СКФ вновь стал единственной российской компанией в финале этой престижной международной премии.

Финалисты в 17 номинациях были выбраны среди двух сотен

конкурсантов из 21 страны.

В состав жюри вошли представители национальных контролирующих органов, ведущие ученые и международные эксперты в области энергетики. Победители *Platts Global Energy Awards 2010* станут известны в декабре.

Официально

Социальный компас

Выбираем активный отдых!

Бывалые моряки с удовольствием вспоминают свои молодые годы, проведенные в море. Тогда спорт на пароходе был едва ли не главной составляющей отдыха экипажа. Только выдалась стоянка в порту – тут же ищут себе соперников по футбольным баталиям. И в море почти каждый день после работы сражаются друг с другом на импровизированной волейбольной площадке.



Времена изменились. Экипажи судов стали почти в два раза меньше, чем раньше. «Работы вагон, какой уж тут спорт! Инспекцию успешно пройти – нагрузка покруче бега с препятствиями будет», - сетуют моряки в неофициальной беседе. Между тем, эксперты считают, что качественный отдых и занятия спортом – важнейшее слагаемое успеха в работе.

Врач Артур КАРТАВЦИКОВ много лет отдал морю - ходит в рейсы в качестве повара на танкере *NS Consul*, а в отпуске работает терапевтом в поликлинике. «Однообразие негативно сказывается на физическом и психологическом здоровье человека», - утверждает Артур Валентинович. – «Особенно это актуально для моряков, чья жизнь на судне весьма однообразна, а работа связана с большими нагрузками. К сожалению, как показывает практика, отдыхать не все мои коллеги умеют.

Окончание на стр. 5.



Развитие флота

Заказываем суда с умом:

делаем ставку на инновации

В конце октября группа «Совкомфлот» и совместное предприятие Объединенной судостроительной корпорации и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering - «Звезда-DSME» заключили соглашения о строительстве серии танкеров для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов. ➔

ЧТО БУДЕМ СТРОИТЬ?

В период с 2012 по 2014 годы будут построены два танкера-продуктовоза типа «LR2» (дедвейт 117,8 тыс. т, ледовый класс 1С) и четыре танкера типа «Афраммакс» для перевозки сырой нефти (дедвейт 120,6 тыс. т). Подписанные документы также предусматривают опцион судовладельца на строительство еще шести судов типоразмеров «Афраммакс» и «LR2».

Строительство танкеров-продуктовозов «LR2» будет вестись в соответствии с правилами классификации Lloyd's Register. По своим характеристикам суда будут значительно отличаться от существующих сегодня танкеров того же типа. «Афраммакс» будут строить на основе технических решений, использованных в проекте «LR2», с модификацией грузового комплекса.

Первый танкер, построенный для группы СКФ в рамках совместного проекта «Звезда-DSME», планируется принять в эксплуатацию уже в середине 2012 года. Обеспечивать сопровождение проекта и последующую эксплуатацию судов будет ОАО «Новошип».

КАК ОЦЕНИВАЮТ ПРОЕКТ ЕГО УЧАСТНИКИ?

Топ-менеджеры СКФ, ОСК и DSME прокомментировали заключение этой важной сделки:

Первый заместитель Генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений АМБРОСОВ: «С учетом возрастающих требований регуляторов и грузоотправителей к безопасности морской транспортировки энергоносителей самое серьезное внимание мы уделили согласованию технической спецификации заказанных судов, имея в виду создание лучших танкеров в своем классе. В соответствии с действующей в группе компаний «Совкомфлот» процедурой заключению контракта предшествовала кропотливая работа по выбору проекта и судостроительной верфи-подрядчика. Предложение совместного предприятия «Звезда-DSME» было признано оптимальным. Вся работа по согласованию технических и коммерческих параметров соглашений, а также выбору верфи проходила при непосредственном участии специалистов ОАО «Новошип».

Управляющий директор компании Sovcomflot UK, член Правления ОАО «Совкомфлот» Каллум ЛУДГЕЙТ: «Плановое обновление флота пароходства в сегменте танкеров типа «Афраммакс», а также расши-

рение наших возможностей в сегменте судов типа «LR2» предусмотрены Инвестиционной программой Общества на 2010-2015 годы. Группа компаний «Совкомфлот» занимает ведущее место в мире в сегменте танкеров «Афраммакс», и именно суда этого типоразмера наиболее востребованы при перевозке нефти и нефтепродуктов как из российских, так и иностранных портов, в том числе с учетом изменяющейся географии морской транспортировки нефтепродуктов в мире».

Президент «ОСК» Роман ТРОЦЕНКО: «Выполнение работ в рамках подписанного пакета соглашений напрямую взаимосвязано со строительством новой современной верфи на Дальнем Востоке – первой верфи крупнотоннажного судостроения в истории России. Уже при строительстве первых двух танкеров на производственных мощностях DSME в Корею будет организован процесс освоения современных технологий судостроения российскими специалистами – всего в обучении примут участие более 500 инженеров, конструкторов и рабочих. Часть работ по строительству блочных корпусных конструкций третьего и четвертого танкеров будет выполнена на производственных мощностях новой верфи «Звезда-DSME». Пятый и шестой танкеры будут построены «под ключ» в России».

Президент DSME Сан Тэ НАМ: «Мы приветствуем первый серийный заказ российско-корейского совместного предприятия «Звезда-DSME», созданного в Приморском крае, на котором после серьезной реконструкции и подготовки персонала предполагается строить нефтеналивные танкеры, танкеры-газовозы СПГ, а также добывающие платформы для шельфовых месторождений».

Том БОРДЛИ, Морской директор Lloyd's Register: «Это очень почетный контракт для Lloyd's Register не только по той причине, что мы оказываем поддержку первому проекту на новой верфи «Звезда-DSME», а также потому, что оборудование танкеров будет отвечать самым современным требованиям к энергосбережению и защите окружающей среды, что выделяет данный инновационный проект танкеров типа «Афраммакс», специально предназначенных для эксплуатации в Балтийском и Черном морях».

В ЧЕМ ИННОВАЦИИ?

Говорить об отличительных особенностях заказанных судов можно долго. Приводим лишь несколько базовых характеристик проектов:

- Индекс энергетической эффективности новых судов, определенный по утвержденным ИМО методикам, на 10% выше расчетного индекса для судов подобного класса

- Предусматривается возможность длительного использования низкосернистого (с содержанием серы 0,1%) топлива. В сочетании с другими мерами, направленными на сокращение выбросов, это делает суда одними из наиболее экологически безопасных

- Осадка ограничена 14,6 м, при этом ширина корпуса увеличена до 46 м, что обеспечивает максимальную грузоподъемность при проходе Балтийскими проливами и оптимально соответствует условиям морской транспортировки углеводородов с терминалов Приморска и Усть-Луги

- Грузовая система судов позволит одновременно перевозить и перекачивать четыре сорта груза, размещаемых в двенадцати окрашенных грузовых танках. Использование специальных красок при окрашивании танков позволит существенно расширить номенклатуру перевозимых грузов

- В проекте реализован ряд технических решений, которые обеспечат танкерам этой серии конкурентные эксплуатационные преимущества. В частности, использована особая конструкция руля для повышения пропульсивной эффективности и маневренности судна; подводная часть корпуса будет окрашена специальными необрастающими красками с низким коэффициентом трения и сроком службы свыше пяти лет; устанавливается оборудование постоянного контроля оптимальных параметров скорости, осадки и дифферента судна в зависимости от его загрузки и условий плавания; оптимизирован пакет средств, обеспечивающих безопасную работу судна и его оборудования при низких (до -25°C) температурах воздуха

- В полном объеме реализованы стандарты компании относительно условий работы и проживания членов экипажа: предусмотрены индивидуальные каюты повышенной комфортности, нормированы климатические условия в помещениях и освещенность.



Новости коротко

Осень - пора семинаров

В рамках программы переподготовки старшего командного состава группы СКФ в начале октября кадровый офис во Владивостоке провел семинар для офицеров флота компании «Юником». Задачей организаторов мероприятия стало не просто формальное выполнение требований процедур по тренингу. Семинар стал очередным шагом на пути развития корпоративной культуры компании.



– Мы даем возможность нашим морякам встретиться с береговыми менеджерами, с представителями других структур и просто пообщаться в неформальной обстановке, – пояснил Сергей ПОПРАВКО, управляющий директор компании «Юником». – Первый и самый основной вопрос – ужесточение стандартов безопасности на флоте. Мы также полагаем, что моряки должны быть осведомлены о том,

что происходит в нашей группе компаний и в нашей отрасли. Кроме того, речь шла о прохождении инспекций нефтяных компаний и портового контроля. Большое внимание на семинаре было уделено профессиональной подготовке.

Подошедший семинар в конце октября прошел и в Новороссийске. Его участниками стали около ста офицеров флота из «Новошипа» и «Юника». По традиции на совместном семинаре выступили не только представители компаний группы СКФ, но и приглашенные эксперты: в числе других свои презентации представили директор танкерного подразделения DNV Ян КОПЕН и директор West of England Insurance Services Тони ПОЛСОН. Среди тем докладов были: экологические требования, качество топлива, безопасность грузовых операций, оценка рисков. Был представлен анализ инцидентов и результатов внешних инспекций, разбирались нетривиальные случаи из области коммерческой и технической эксплуатации флота. Но главное в том, что участники семинара смогли воспользоваться возможностью пообщаться с коллегами на профессиональные темы и обменяться опытом.

NS BRAVO - новый танкер СКФ

В октябре флот СКФполнил новый танкер NS Bravo дедвейтом 156 тыс. тонн. Это третий из четырех танкеров типа «Суэцмакс», заказанных на китайской верфи Jiangsu Rongsheng в соответствии с программой обновления флота ОАО «Новошип» на 2006-2010 годы.

Новый танкер отвечает всем современным международным требованиям в области безопасности мореплавания и охраны окружающей среды. Наблюдавшее за строительством классификационное общество Lloyd's Register присвоило NS Bravo самый высокий класс экологической безопасности – Environmental Protection. Кроме того, судно получило «Зеленый паспорт» – документ, удостоверяющий экологическую безопасность материалов, из которых оно изготовлено.

Параметры судов В-серии впечатляют, ведь это не только самые крупные танкеры в истории «Новошипа», но и одни из самых крупных среди всех судов группы компаний. Танкеры длиной 274,5 м и шириной 48 м имеют высоту борта 23,7 м и полную осадку 17 м. Каждое судно серии способно одновременно перевозить три вида груза при максимальной скорости в 15 узлов.



Церемония именная танкера NS Bravo состоялась 29 сентября при участии президента ОАО «Новошип» Игоря Тонковидова. Крестной матерью судна стала Елена Олерская.

Ожидается, что строительство четвертого, завершающего серию танкера будет окончено в декабре текущего года. Судно будет названо в честь Леонида Лозы, с 1987 по 2001 годы возглавлявшего Новороссийское морское пароходство.



Еврооблигации СКФ: успешный дебют

В октябре состоялся дебютный выпуск еврооблигаций ОАО «Совкомфлот» сроком на семь лет. Он позволил группе компаний привлечь 800 миллионов долларов США для финансирования ее инвестиционной программы в рамках реализации Стратегии развития группы на период с 2010 по 2015 годы.

Говоря простым языком, еврооблигации (евробонды) - разновидность долгосрочных ценных бумаг. Обычно заемщиками, выпускающими евробонды, выступают правительства, корпорации, международные организации, заинтересованные в получении денежных средств на длительный срок. Размещением ценных бумаг занимаются инвестиционные и

коммерческие банки. В нашем случае это были Deutsche Bank, J.P. Morgan и ВТБ Капитал.

Евробонды считаются одним из наиболее надежных финансовых инструментов, поэтому основными их покупателями выступают институциональные инвесторы: страховые и пенсионные фонды, инвестиционные компании и банки. Стратегия развития и кредитная история

Общества были положительно восприняты международными инвесторами, обеспечив значительный спрос и позволив достичь максимально привлекательных параметров сделки для компании.

Уровень спроса можно проиллюстрировать так: чтобы удовлетворить потребности всех тех, кто изъявил желание вложить средства в ценные бу-

маги нашей группы компаний, пришлось бы увеличить размер выпуска почти в четыре раза. Столь высокий спрос позволил СКФ максимально снизить ставку процента, который нужно будет ежегодно выплачивать владельцу облигации по облигационному займу. В итоге величина процентной ставки оказалась самой низкой за всю историю выпуска

семилетних еврооблигаций российскими эмитентами и существенно меньше ставок по облигациям других международных танкерных компаний, демонстрируя исключительное положение и значимость компании как для отечественной экономики, так и для международной судоходной отрасли.

Мнение эксперта

В будущее рекомендуют смотреть с оптимизмом

Качество жизни каждого, кто работает в танкерной отрасли, напрямую зависит от состояния фрахтового рынка. Поэтому многие стремятся понять его законы и предугадать дальнейшее развитие событий, чтобы в какой-то степени предвидеть свое будущее. Мы знаем о том, что прошлый год был признан худшим в десятилетии с точки зрения рентабельности флота. Напрашивается вывод: сложный период уже позади, и по итогам года группа продемонстрирует существенный рост доходов. Но эксперты такого мнения не разделяют.

Ситуацию для нас прояснил член Правления ОАО «Совкомфлот», управляющий директор Sovcomflot UK Ltd. Каллум ЛУДГЕЙТ.

- Первое десятилетие XXI века в целом было удачным для нашей отрасли. Но по законам рынка подъем влечет за собой спад, который мы теперь и наблюдаем. 2010-е будут сложным периодом?

- Фрахтовый рынок цикличен, и продолжительность одной фазы цикла обычно составляет 3-4 года. Поэтому не думаю, что следует говорить о том, что нас ждет сложное десятилетие. Текущий спад начался в 2008 году и совпал с периодом активного роста мирового танкерного флота. Пять лет стабильности на рынке привели к тому, что количество новостроек резко выросло. Развитие флота стимулировали доступные кредиты, которые как в Европе, так и в Америке были достаточно дешевыми и предоставлялись на демократичных условиях. На волне всеобщего оптимизма в 2005-2007 годах были заказаны те суда, которые в конце десятилетия стали поступать на рынок. Необходимо время, чтобы рынок «переварил» этот тоннаж. Но есть и позитивные новости: не считая прошлого года, общий уровень спроса на тоннаж снизился незначительно.

- Экономический рост напрямую влияет на объемы морских грузоперевозок?

- Прошлогодний спад в отрасли во многом был обусловлен сложным периодом для мировой экономики. Ограниченный доступ к заемным средствам снизил темпы роста мирового флота. С другой стороны, упал спрос на нефть и нефтепродукты.

Сейчас спрос практически достиг докризисных уровней, и мы смотрим на ситуацию более оптимистично, поскольку рано или поздно тоннаж мирового флота сократится за счет вывода из эксплуатации устаревших судов.

- Сколько времени нужно, чтобы рынок пошел вверх?

- Мы надеемся, что «низкий» рыночный цикл завершится в 2012 году и к тому времени мы увидим фундаментальные улуч-

шения. Новый период «высокой доходности» может начаться уже в 2013 году.

Сейчас фрахтовый рынок остается низким и достаточно нестабильным: в течение года мы наблюдали высокую волатильность фрахтовых ставок. Сгладить результаты такой нестабильности по плечу только крупным судовладельцам. Небольшим судоходным компаниям приходится сложнее: отсутствие высоких доходов для них сочетается с непреодолимыми трудностями в период глубокого спада. Преимущество группы СКФ в том, что большое количество судов позволяет максимально использовать те возможности, которые даже в непростых условиях периодически предоставляет рынок. Благодаря этому, в 2010 году по уровню доходов мы выглядим хорошо в сравнении с многими из наших конкурентов.

- По итогам кризисного 2009 года мы также опередили многих лидеров отрасли. Сыграла свою роль сбалансированная схема коммерческой эксплуатации флота? Как сегодня строится наша фрахтовая политика?

- Наша бизнес-модель основана на долгосрочных отношениях с крупнейшими нефтяными компаниями, нефтетрейдерами и операторами национальных нефтегазовых проектов. Мы всегда стремились сохранять баланс в соотношении работы флота в тайм-чартере и на споте. С одной стороны, мы получаем стабильность за счет фиксированных ставок тайм-чартера, с другой – приобретаем возможность отфрахтовывать тоннаж по более выгодным спотовым ставкам. И сегодня наша группа компаний не отстает от этого принципа. Это дает нам определенную свободу. В начале 2000-х и «Совкомфлот», и, очевидно, «Новошип» ориентировались преимущественно на долгосрочные контракты и впоследствии упустили неплохие возможности в период роста фрахтового рынка. Наша

идея заключается в том, чтобы, участвуя в крупных промышленных проектах, постоянно отслеживать текущее развитие рынка и стараться отфрахтовать наши суда на пиках. Таким образом, мы сохраняем сбалансированный фрахтовый портфель. При этом, я полагаю, группа СКФ задает весьма высокую планку для конкурентов.

- Позволяет ли это избирательно подходить к заключению фрахтовых соглашений?

- В СКФ действует строгая политика в области расстановки приоритетов при выборе фрахтователей. Во избежание зависимости от одного-двух крупных клиентов, было принято решение установить для каждого клиента порог в 10 процентов от общего объема доходов группы. У нас действуют жесткие правила выбора фрахтователей и определения периода, на который мы можем отфрахтовать наше судно. Этот выбор основан на кредитном рейтинге потенциального клиента, его рыночной позиции и других критериях. Безусловно, российские нефтяные компании присутствуют в списке клиентов СКФ, но большую часть этого списка занимают лидеры мировой нефтяной отрасли. Помимо этого мы работаем и с менее крупными фрахтователями, оказываем услуги в качестве морских накопителей и осуществляем технический менеджмент судов сторонних компаний.

- Как строится работа фрахтового комитета?

- Когда «Совкомфлот» и «Новошип» объединились, стало ясно, что группа компаний слишком велика, чтобы работать по прежней схеме. Поэтому мы поменяли принцип коммерческого управления объединенным флотом: от регионального перешли к функциональному. В составе фрахтового комитета были определены ответственные за отдельные классы судов. Например, за коммерческую эксплуатацию танкеров для сырой нефти отвечает



Сергей Бурима, вице-президент «Новошипа». Андрей Бабаханов, начальник управления эксплуатации флота ОАО «Совкомфлот», контролирует коммерческую эксплуатацию продуктовозов. Кроме того, у нас есть подкомитеты, отвечающие за газовозы, шаттлы, суда-снабженцы и другие. Это путь, по которому в наши дни идет большинство крупных судовладельцев.

- Какие типы судов сегодня наиболее востребованы на мировом рынке, и какие регионы работы можно назвать наиболее перспективными?

- Для балкеров 2008 год был очень сложным, но с тех пор сектор уже сумел восстановиться в основном благодаря экспорту железной руды и угля для китайской металлургической промышленности. Уголь стал базовым энергоресурсом для промышленных предприятий в Юго-Восточной Азии, что провоцирует спрос на балкеры и в последнее время делает работу в данном сегменте более выгодной по сравнению с эксплуатацией танкеров.

Атлантика остается пассивной. В регионе сегодня нет столь выраженного роста тяжелой промышленности, который обычно стимулирует спрос на танкерные перевозки.

- Что это значит для нашей группы, у которой в портфеле заказов 13 судов, большинство из которых танкеры?

- Думаю, что разница между нами и нашими конкурентами в том, что СКФ строит суда для ре-

шения конкретных бизнес-задач. Например, серия танкеров типа «Афрамакс» и «LR2», заказанных недавно для «Новошипа», должна укрепить позиции лидирующего оператора судов в этом сегменте в Черном и Средиземном морях, на Балтике.

Мы стараемся разместить больше заказов в «низкой» фазе рыночного цикла. Тогда средняя цена новостроя оказывается наиболее выгодной. Такой подход дает нам дополнительное конкурентное преимущество.

- Какое из наших преимуществ имеет особое значение для клиентов?

- Кадры – вот самое ценное, что у нас есть, – идея интегрированной судоходной компании, которая не только самостоятельно управляет флотом, но комплекзует и тренирует экипажи. Наши экипажи однородны, и это тоже серьезный аргумент для фрахтователей. Ведь на рынке часто бывает так, что клиент не знает, кто владелец судна, какой экипаж на борту, имеют ли члены команды необходимые навыки и соответствуют ли отраслевым стандартам. Не просто отвечать требованиям, но опережать их – политика и «Юникома», и «Новошипа». Это касается не только кадров. Мы вместе стремимся к тому, чтобы после инспекции офиса или судна СКФ у наших клиентов не оставалось сомнений в том, что они делают правильный выбор, работая с нами.

В центре внимания

Курсом на Венесуэлу

Группа компаний «Совкомфлот» и одна из крупнейших в мире национальных нефтегазовых компаний *Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)* развивают сотрудничество в области морской транспортировки углеводородов. ➔

15 октября в Кремле в присутствии Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева и Президента Венесуэлы Уго Чавеса было подписано соглашение о создании совместного предприятия между ОАО «Новошип» (группа компаний «Совкомфлот») и венесуэльской судоходной компанией *PDV Marina S.A.* (входит в состав группы *PDVSA*). Со стороны группы компаний «Совкомфлот» в подписании принял участие президент ОАО «Новошип» Игорь Тонковидов. Со стороны *PDVSA* соглашение подписал президент *PDV Marina S.A.* Асдрубал Чавес (*Asdrubal Chavez*).

Документ, подписанный в Кремле, - логическое продолжение соглашения о намерениях, заключенного между «Совкомфлотом» и *PDVSA* в Каракасе в апреле текущего года. Целью создания совместного предприятия ОАО «Новошип» и *PDV Marina* является расширение участия крупнейшей российской судоходной компании в качественном обслуживании морской транспортировки нефти и нефтепродуктов из Венесуэлы. Углубление российско-венесуэльского сотрудничества в нефтегазовой сфере стало

одной из предпосылок для заключения соглашения.

Венесуэльское направление является традиционным для «Новошипа». Соглашение о создании совместного предприятия позволит укрепить отношения с одним из ключевых клиентов группы компаний и в целом благотворно скажется на развитии российского морского кластера, так как потенциал совместного предприятия может быть использован для приобретения новых судов, в том числе, построенных на производственных мощностях российской Объединенной судостроительной корпорации.

Договор предусматривает организацию совместного коммерческого управления флотом, для чего компании создадут объединенный пул судов типа «Афрамакс».

Также в рамках соглашения «Новошип» и *PDV Marina* ведут совместную проработку транспортных проектов, связанных с разработкой шельфовых месторождений, и планируют организовать профессиональную подготовку венесуэльских специалистов в ведущих российских морских учебных заведениях.



Переговоры под парусами «Надежды»

«Надежда» - трехмачтовое учебное судно, построенное по образцу парусных судов начала XX века. 26 парусов общей площадью около 2770 кв.м управляются вручную. Название паруснику было дано в честь легендарного фрегата, на борту которого 200 лет назад российские моряки под командованием Ивана Крузенштерна впервые в истории отечественного флота совершили кругосветное плавание.

Завершила работу Всемирная выставка «Экспо-2010» в Шанхае. Грандиозный форум, стоивший Китаю дороже, чем Олимпиада-2008 в Пекине, за полгода привлек более 70 миллионов посетителей. Около 200 государств представили свою культуру, экономические и инвестиционные возможности в специально построенных тематических павильонах. Каждый десятый гость выставки побывал в павильоне России - неудивительно, ведь нас с Китаем всегда многое связывало. 28 сентября павильон посетил Президент нашей страны Дмитрий Медведев, открыв День России на «Экспо-2010».

Частью выставочного павильона России в Шанхае по инициативе группы компаний «Совкомфлот» стало парусное учебное судно «Надежда» Морского государственного университета им. адмирала

Г.И. Невельского (Владивосток). На борту парусника была развернута экспозиция, представляющая инновационные достижения СКФ в области обслуживания морской нефтегазодобычи и транспортировки углеводородов в сложных природных условиях Арктики и Дальнего Востока. Кроме этого, на «Надежде» были представлены инвестиционные проекты Приморского края, проекты развития профессионального морского образования в России и материалы по подготовке Владивостока к предстоящему в 2012 году саммиту АТЭС.

В День России на борт «Надежды» поднялись руководители крупнейших китайских нефтегазовых и судостроительных предприятий. Среди них была госпожа Ванг Лихуа, президент государственной компании *PetroChina International*.

Руководство СКФ обсудило с ней вопрос развития сотрудничества между нашей группой компаний и китайским нефтегазовым холдингом. В ходе переговоров рассматривались конкретные проекты, реализация которых позволит увеличить количество судов группы СКФ, обслуживающих китайское направление. В скором времени планируется заключение соответствующих контрактов.

День России на «Экспо-2010» в Шанхае еще раз подтвердил, что развитие отношений между крупнейшим в России и одним из ведущих в мире танкерных перевозчиков и мировым лидером по импорту углеводородов происходит на фоне укрепления делового сотрудничества между российскими и китайскими нефтегазовыми корпорациями.



История

«Последний свидетель» вновь объединил Россию и Британию

«Для меня большая честь участвовать в церемонии на отреставрированном корабле-музее «Белфаст» - легендарном судне, сопровождавшем Северные конвои. Народ России отдает дань памяти тем, кто сражался против нашего общего врага - нацизма. Мы благодарны российским компаниям, участвующим в сохранении нашего общего исторического наследия и правды о трудных временах Второй мировой войны», - так Руководитель Администрации Президента России, Председатель Совета директоров ОАО «Совкомфлот» Сергей НАРЫШКИН приветствовал участников церемонии открытия музея после реставрации. ➔



На борту «Белфаста» Сергей Нарышкин вручает юбилейную медаль «65 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов» герцогу Эдинбургскому Филиппу.

Николас ФЕЙЕРФАКС, член Правления ОАО «Совкомфлот», директор *Sovcomflot UK*: *«Группа СКФ не только вложила средства в восстановление мачт «Белфаста», но и помогла вовлечь в проект иностранные компании. В итоге нам удалось собрать более 80 тысяч фунтов. Королевский военный музей, в состав которого входит «Белфаст», выразил нам свою благодарность. В последнее время всем пришлось «затянуть пояса», и даже учреждение под патронажем Правительства Ее Величества не стало исключением. Средства не хватают даже на то, чтобы докрасить корпус корабля. Поэтому проект «Последний свидетель» оказался очень кстати и привлек внимание общественности. Заголовки наподобие «Мачты из России с любовью» превратились в клише, показав, как позитивно в Британии восприняли инициативу россиян. Это особенно важно в свете наметившегося потепления отношений между странами. «Последний свидетель» - отличный пример взаимодействия наших народов в XXI веке».*

Установка новых мачт, изготовленных российскими корабельными для «Белфаста», прошла в рамках благотворительного проекта «Последний свидетель» при финансовой и организационной поддержке российских компаний, в числе которых «Северная верфь», «Совкомфлот», «Северо-западное пароходство» и «Северсталь».

Это сегодня крейсер «Белфаст» является частью Королевского военного музея и находится на постоянной стоянке на реке Темза возле Тауэрского моста. А в декабре 1943 года он был в составе группы кораблей, потопивших в сражении у мыса Нордкап немецкий линейный крейсер «Шарнхорст», который считался «грозой» Северных конвоев. «Белфаст» оказал поддержку нашей стране в годы Второй мировой войны, действия его экипажа позволили сохранить жизни сотен советских и британских моряков и солдат, которые плечом к плечу воевали против фашизма. Поэтому «Последний сви-

детель» имел особое значение как для Великобритании, так и для России. В знак признательности за подвиги, которые одинаково глубоко отпечатались в памяти людей разных поколений и национальностей, в день открытия обновленного корабля-музея на его палубу поднялись герцог Эдинбургский Филипп и Руководитель Администрации Президента России Сергей Нарышкин. Среди гостей также были руководители ряда российских компаний и ветераны Второй мировой войны из России и Великобритании.

Делегацию «Совкомфлота» на мероприятии сопровождал ветеран Великой Отечественной войны, капитан первого ранга в отставке Анатолий Львович Лифшиц. В июле 1942 года ему было суждено стать непосредственным участником спасения 40 английских моряков конвоя PQ-17. Тогда из 37 судов в порт назначения, Архангельск, дошли только 11. Среди них был танкер «Азербайджан» пароходства

«Совтанкер», преемником которого считается «Новошип». С пробойной в 72 квадратных метра и с вышедшим из строя главным двигателем его удалось довести до родных берегов. Король Англии Георг VI, высоко оценив подвиг экипажа «Азербайджана», лично вручил капитану Владимиру Изотову, старшему механику Федору Думброву и второму механику Диамиду Слауте серебряные кресты «За боевые заслуги». Четвертая награда была передана семье Мефодия Федорова - старшего механика танкера «Донбасс», потопленного немецкой авиацией в ноябре 1942 года.

Группа СКФ постоянно стремится способствовать сохранению исторического наследия отрасли. Восстановление мачт «Белфаста» - лишь один из проектов благотворительной программы. Самый крупный из них - создание в Мурманске музея первого в мире атомного ледокола «Ленин».



Выбираем активный отдых!

Капитан танкера-газовоза СНГ «СКФ Томск» Станислав СТЕКОЛЬНИКОВ:

- Наш танкер-газовоз «СКФ Томск» был принят в состав флота СКФ в 2007 году. Он предназначен для перевозок различных сжиженных газов, таких как пропан, бутан, аммиак и их фракции. Судно оснащено по последнему слову техники в плане грузового и навигационного оборудования, но при проектировании не был забыт и экипаж: отдельные уютные каюты со всеми удобствами у каждого члена команды, большой просторный спортзал, сауна и две комнаты отдыха.

На судне работает дружный и сплоченный экипаж, силами которого условия проживания и отдыха улучшались в дополнение к полученным от корейских судостроителей. На судовые

деньги были приобретены дополнительные тренажеры в спортивный зал. Активный досуг обеспечивают штанги со скамьями, гантели, велотренажер, шаговый тренажер, компактный комбинированный комплекс для упражнений по поднятию тяжестей, теннисный стол, комплект профессиональных боксерских перчаток и груша. В салоне отдыха и курительном салоне имеются большие плазменные телевизоры с DVD-проигрывателями, музыкальный центр и PlayStation2.

Есть небольшая библиотечка художественной литературы и настольные игры (шахматы, нарды, домино). Многие члены экипажа – заядлые банщики, так что в сауну иногда нужно занимать очередь, ведь там, как говорится, нет ни генералов, ни солдат – все равны! За всем этим следят сами моряки, поддерживают порядок и рабочее состояние.

В настоящий момент «СКФ Томск» в основном занят перевозками газа в районе Гвинейского залива и западной Африки. Специфика района состоит в довольно коротких переходах (12-30 часов) с постоянными грузовыми операциями «судно-

на широком экране.

Лучший отдых – это смена обстановки, а спортзал и сауна к тому же помогают взбодрить тело и дух. Думаю, что тут все дело в самодисциплине. Поиск истины в стакане – удел слабаков, а море слабаков не любит. Ностальгия о том, что спорт на флоте уходит в прошлое, из-за того, что уходят люди, уходят традиции, и некому их поддержать.

Часто вспоминаю рассказы отца, капитана дальнего плавания, о футбольных и волейбольных поединках с кубинцами во время стоянок в Гаване и Сантьяго и моряками с других судов, о натянутой сетке в пустом трюме и ежедневных играх. Я сам довольно долго работал на старых судах. Проверки нефтяных компаний проводились практически в каждом порту выгрузки, однако всегда находилось время для тенниса, сауны, нардов, гантелей, особенно у «старой гвардии». Разговоры о том, что работа отнимает все время и энергию – просто оправдания. Личное свободное время никто не отменял и не отменит. Весь вопрос в нас самих, в том, как мы будем это время проводить.



Старпом против второго механика - только на ракетках!

судно». Пошел уже второй год такой напряженной работы.

Однако даже этот факт не мешает многим членам экипажа после вахты сыграть партию в теннис, покрутить педали велотренажера или посмотреть любимый фильм



Капитан «СКФ Томск» С. Стекольников и сам не упускает шанса отдохнуть активно.

Окончание. Начало на стр. 1.

Ремонт, покупки в дом, обильные застолья, курсы – и снова в море. Как правило, именно по такому сценарию проходит отпуск у большинства. Вроде бы и время есть, и деньги, но инертность мешает поменять приоритеты. Это неправильно. Человеку полезно менять состояние и накапливать положительные эмоции.

Евгений ХИЖНЯК, инспектор по охране труда «Юником СПб» рассказал нам, что недавно выходил в рейсы на танкерах ледового класса типа «Василий Динков» для проведения плановых инспекций, и смог лично убедиться, что конструктивные особенности судов не только позволяют решать производственные задачи, но и обеспечивают экипажам приличные условия для отдыха: «**Танкеры этой серии работают на Варандее, поэтому сауна и бассейн с подогревом выручают наших моряков в арктических широтах. Палубой ниже находится «спортивная каюта» - покрутить педали велотренажера и «потягать железо» сюда приходят по заранее составленному графику. Ну а после можно и спутниковое телевидение посмотреть в кают-компании. Как видите, возможности для полноценного отдыха имеются, вот только курили бы поменьше...».**

Но все же по-настоящему отдохнуть моряк может только на берегу, вернувшись из рейса. Поэтому группа «Совкомфлот» и Российский профсоюз моряков разработали и успешно реализуют совместную программу физкультурно-оздоровительных мероприятий. «**В рамках этой программы работники компаний «Новошип» и «Юником» и члены их семей, проживающие в Новороссийске, могут**

заниматься спортом», - пояснил представитель РПСМ Николай ПОПОВ. «**До 200 человек ежедневно посещают наш современный тренажерный зал. Мы также арендуем для занятий волейболом, мини-футболом, теннисом и плаванием помещения в других спортивных сооружениях города».**

Поплавать полезно не только в бассейне, но и в море. Уже несколько лет подряд для работников СКФ действует программа компенсации половины стоимости путевок в пансионат «Моряк», который расположен в заповедном месте неподалеку от Абрау-Дюрсо. В этом году отдых там стал особенно актуален для тех сотрудников, которые проживают в средней полосе. От дыма сильнейших летних пожаров многие буквально прятали семьи в реликтовом лесу «Моряка», где чистый морской воздух наполнен фитонцидами можжевельника и пицундской сосны. В этом сезоне по линии СКФ в «Моряке» отдохнули 340 человек. Директор пансионата Сергей САВА рассказал нам о видах на лето-2011: «**Планируем повышать качество обслуживания, чтобы уже в следующем году получить «звездную» категорию. Работать над этим нужно непрерывно - мы знаем, что для наших гостей уровень комфорта не менее важен, чем оздоровительный эффект, который дарит южная природа».**

Напоследок нужно отметить, что и наши береговики не отстают от работников флота. Например, недавно сборная команда «Юником Кипр» выиграла местный чемпионат по пляжному волейболу в Лимассоле. Теперь чемпионский титул предстоит отстаивать – униформа с логотипом СКФ обязывает.



Слово крестной

Московский проспект - одна из главных магистралей Петербурга. Прямой, как стрела, длиной в десять с половиной километров, он вытянулся вдоль Пулковского меридиана. Исторические эпохи вносили в его облик свой заметный след, и проспект сумел взять от них лучшее. Этой осенью имя «Московский проспект» получил новый танкер типоразмера «Афрамакс», который пополнил флот СКФ 13 сентября. В торжественной церемонии наречения судна на корейской верфи Hyundai Heavy Industries приняла участие Глава администрации Адмиралтейского района Санкт-Петербурга Наталья ГОРДЕЕВА. Наталья Геннадьевна стала крестной матерью нового танкера. Своими впечатлениями она делится с читателями ноябрьского выпуска «Вестника СКФ».

«Московский проспект» дорога в будущее



- **Расскажите, какие чувства вы испытали, когда узнали о том, что вам суждено стать крестной матерью нового танкера «Совкомфлота»?**

- В первый момент я испытала волнение и подумала, что эта миссия для меня не только почетная и ответственная, но и значимая для моего района, ведь новый танкер назван в честь Московского проспекта, большая часть которого проходит по его территории. Уверена, что у нового танкера под стать проспекту, давшему ему имя, впереди большое будущее.

- **В чем смысл миссии крестной матери?**

- Значение произошедшего я бы описала так: женщина - это главный символ начала новой жизни. Всеми силами она стремится, чтобы жизнь, которую она дарит, была долгой и счастливой. Благословляя пароход, женщина благословляет тех, кто в рейсах будет управлять всеми этими сложными механизмами.

- **Каким предстал перед вами будущий «крестник»?**

- Большим, сильным. Он поразил меня своим размахом! Как рассказал мне капитан

танкера Алексей Киржеманов, «Московский проспект» - самый современный в своем классе, полностью удовлетворяет всем национальным и международным требованиям в области безопасности. И хотя я не эксперт, но судно производит впечатление сверхнадежного. Сразу обращаешь внимание на то, как хорошо продумана каждая деталь.

- **Как прошло знакомство с экипажем? Какие памятные подарки вы вручили им?**

- С экипажем я познакомилась накануне церемонии.

Окончание на стр. 6.

Слово крестной

«Московский проспект»
дорога в будущее

Окончание. Начало на стр. 5.

Вообще моряки - особая категория людей. Я глубоко уважаю представителей этой профессии. Для них такие понятия как «долг», «честь», «совесть», «профессионализм», «взаимопомощь», «дружба» не просто слова, а смысл жизни. Знаю, что в «Совкомфлоте» работают профессионалы, искренне преданные своему делу, и мне кажется, что в тот день я увидела настоящую команду. Соблюдая традиции, я подарила экипажу свой портрет, фотографию Московского проспекта и сувениры с символикой района.

- Расскажите о ваших впечатлениях от церемонии. Буылка разбилась?

- Торжество было выверено до секунды! Перед поездкой я постаралась изучить традиции,

связанные с наименованием судна, ведь это очень важный момент, и ничто не должно быть оставлено на волю случая. Надо сказать, что к моей радости все обычаи были строго соблюдены. Буылка шампанского вдребезги разбилась - значит, в дальнейшем «Московскому проспекту» будет сопутствовать удача.

- Как вы собираетесь поддерживать отношения с экипажем танкера?

- Мы планируем встретиться с капитаном и командой судна «Московский проспект» в Петербурге в ноябре. Будем рады видеть моряков гостями Международного музыкального фестиваля «Дворцы Петербурга», который будет проходить в это время в старинных особняках на Английской набережной.



Свободное время

«Компьютер
книгу не заменит»

«Я привез книги и хочу передать их работникам флота вашей компании. Это часть нашей семейной библиотеки. Здесь литература на любой вкус», - объясняет Сергей БЕЛОВ, выгружая из багажника тяжелые коробки. **«Знаю, что на новых судах библиотеки небогатые. Об этом рассказывал мой сын Николай, который летом был на практике на одном из ваших современных «Афрамасов».** Пароход отличный, экипаж дружный - все замечательно, вот только жаловался сын, что в свободное время почитать нечего. Мне кажется, моряки будут благодарны, если вы сможете передать эти книги на флот». В офисах «Новошип» и «Юникома» обещают помочь в этом. В коробках - около сотни книг разных авторов:

от Льва Толстого и Константина Симонова до Оскара Уайльда и Джона Голсуорси.

«Компьютер и телевизор никогда не заменят книгу. Я сам в прошлом закончил ростовскую мореходку и работал штурманом, поэтому знаю, как на пароходе ценят хорошую книгу», - считает Сергей Белов. Сейчас дело отца продолжает сын: учится на «отлично» на третьем курсе роты среднего профессионального образования Морской государственной академии имени адмирала Ушакова - совместного проекта вуза и Новороссийского морского пароходства. Значит, и работать Николай придет именно на флот СКФ. Скорее всего, к тому времени ему станет легче находить пищу для ума.



Спорт

Ветер – лучший друг яхтсмена

10 октября в Сочи завершилась традиционная парусная регата «СКФ Новошип Трофи – Кубок Черного моря 2010». Очередная «магическая дата» – 10.10.10 – принесла удачу не только призерам соревнований, но и всем, кто просто сумел дойти до финиша, ведь пятый по счету Кубок Черного моря стал самым экстремальным за всю историю регаты. ➔

НОРД-ОСТ ДИКТУЕТ ПРАВИЛА

В этом году «СКФ Новошип Трофи» стартовала в Новороссийске несколько позже обычного - 4 октября. Яхтсмены из Таганрога, Геленджика, Сочи, Анапы и Новороссийска собрались, чтобы вновь ощутить соленые брызги морских волн и азарт борьбы. Генеральным спонсором регаты как всегда выступило ОАО «Новошип», поддерживая традиции группы компаний.

Ледяной норд-ост, ставший, похоже, визитной карточкой регаты, не испугал участников церемонии открытия соревнований. В своем коротком обращении президент «Новошипа» Игорь ТОНКОВИДОВ похвалил погоду, заметив, что именно такой ветер - лучший друг яхтсмена. На деле друг оказался с характером - устроил участникам регаты проверку на прочность.

ШЛИ, НЕ ЖАЛЕЯ ПАРУСОВ

Штормовая погода основательно вмешалась в расписание Кубка Черного моря 2010. Удалось провести всего четыре гонки, зато какие! 5 октября соревнования проходили на дистанции «олимпийский треугольник». Уже тогда было ясно, что бороться придется не столько друг с другом, сколько с погодой. Жесточайшее сражение разыгралось на следующий день, 6 октября, когда стартовала первая маршрутная гонка на участке Новороссийск - Большой Утриш. Скорость ветра достигала 22 м/с. В самом быстрое дивизионе регаты после старта вперед вырвался «Аквамарин». За ним шел «Виват».

ство было и между двумя яхтами класса «Скиф» - «Святой Анной» и «Сочи». Когда яхта мастера спорта международного класса Андрея Арбузова уже настигла яхту «Сочи», внезапный порыв ветра превратил передний объемный парус «Святой Анны» в лохмотья. Буквально через минуту та же участь постигла и яхту «Сочи». В тот момент «Виват» имел явное преимущество, но судьба уравнила шансы яхтсменов: внезапно лодка попала в жестокий бродинг и легла парусами на воду. Потребовалось время, чтобы снова встать в строй, и «Виват» оказался в арьергарде.

Далее события развивались по еще более захватывающему сценарию: Андрей Арбузов подошел вплотную к яхте Алексея Гонженко - «Сочи». Несмотря на то, что в главном парусе, гроте, зияла большая дыра, скорость «Святой Анны» была явно выше. Гонженко стал применять технику обороны - перекрывать сопернику ветер. Но поскольку на попутных курсах это делать гораздо сложнее, «Святая Анна» легко обошла «Сочи». В это время, оправившись от ударов волн, «Виват» выходил на лидирующую позицию. Наша яхта обошла «Сочи» и настигла «Святую Анну». В Форт Утриш три яхты вошли с разрывом меньше минуты, но когда гонимые баллы пересчитали по гандикапу, «Сочи» выиграла у «Святой Анны» 30 секунд, заняв первое место по итогам двух гоночных дней. «Виват» остался на четвертом месте.

Первая маршрутная гонка стала последней для яхт «Доль-

че Вита», «Арго», «Флаинг Фиш», «Корсар» и «Спасибо». Стихия так потрепала эти лодки, что их повреждения оказались слишком серьезными, чтобы выдержать вторую наиболее протяженную маршрутную гонку на участке Большой Утриш - Сочи. Вся регата оказалась под угрозой, ведь если снова выйти в море в такую погоду, можно лишиться и запасных комплектов парусов. Ситуация была настолько серьезной, что на экстренном заседании гоночного комитета постановили отложить гонку, чтобы накопить силы и отремонтировать яхты.

ОПРАВДАНЫЙ РИСК

Старт второй маршрутной гонки был дан рано утром 9 октября. При сильном ветре стартовали в лавировку. Переход оказался очень сложным. Яхты скоростного дивизиона провели в море более 20 часов, придя к финишу только следующей ночью. Но труднее всего пришлось экипажам небольших яхт «Афалина» и «Арго» - их путь в Сочи занял около 34 часов.

В середине гонки ветер стих, а уже ночью в районе Туапсе поменял направление. К финишу яхты шли под спинакерами на больших скоростях. Несколько раз лодки попадали в бродинг. **«Больше всех рисковал «Аквамарин»,** - рассказывает главный судья соревнований Андрей ЛАТИНОВ. **«Риск был оправдан - «Аквамарин» стал победителем не только в той сложной гонке, но и завоевал Кубок Черного моря 2010.**



Группу СКФ на соревнованиях представила яхта «Виват».

«Святая Анна» составила ему достойную конкуренцию, идя на экстремальной для этой лодки скорости в 14 узлов. Но сломанный на последнем этапе спинакер-гик лишил яхту шанса на победу. Интрига сохранялась до последнего момента. В итоге «Святая Анна» заняла второе место в соревнованиях, «Сочи» вышла на третье, а «Виват» замкнул четверку лидеров первой зачетной группы».

Впервые в истории регаты церемония награждения победителей «СКФ Новошип Трофи» прошла в Сочи. В роскошных интерьерах исторического здания морвокзала чествовали тех, кто сумел прийти к финишу - 8 из 15 стартовавших экипажей. Но самой ценной наградой для яхтсменов стали азарт, адреналин и яркое состязание в лучших традициях парусного спорта.



УВАЖАЕМЫЕ ЮБИЛЯРЫ!

Руководство и коллектив группы компаний «Совкомфлот» поздравляют вас и желают крепкого здоровья, благополучия и успехов в вашем нелегком, но очень важном труде.

В НОЯБРЕ ЮБИЛЕИ ОТПРАЗДНУЮТ:

АНТОНОВ Юрий Владимирович, матрос 2 класса т/х Moscovsky Prospect (01.11.1960);

РУДНЕВ Владимир Михайлович, 2 повар т/х Leonid Loza (02.11.1960);

ИВАНОВ Вячеслав Иванович, старший механик т/х Mikhail Ulyanov (02.11.1960);

СЕВОСТЬЯНОВ Николай Александрович, донкерман т/х NS Clipper (03.11.1950);

УСТИЯНЦ Александр Владимирович, капитан т/х Socol 1 (03.11.1950);

АКИМОВ Николай Иванович, донкерман т/х Timofey Guzhenko (06.11.1960);

БЕСКОРОВАЙНОВ Игорь Владимирович, боцман т/х Okhotsk Sea (10.11.1960);

МАМИН Александр Владимирович, 2 помощник капитана т/х RN Arkhangelsk (13.11.1960);

КАЗАНЦЕВ Виктор Аркадьевич, слесарь-сантехник 4 разряда, пансионат «Морск» (17.11.1950)

АЛЕКСАНДРОВ Николай Михайлович, матрос 1 класса судов ОАО «Новошип» (20.11.1950);

БОНДАРЕНКО Алексей Иванович, матрос 1 класса т/х Timofey Guzhenko (20.11.1960);

ПЕТРОВА Марина Ивановна, буфетчица т/х RN Arkhangelsk (21.11.1960);

АХМЕТЗЯНОВ Марс Хадисович, боцман т/х Socol5 (21.11.1960);

БЫКОВ Владимир Васильевич, 2 повар т/х NS Africa (25.11.1960);

МОСИН Петр Дмитриевич, старший механик т/х NS Arctic (26.11.1960).

Well done!

SCF RECOGNISED
AS COMPANY OF THE YEAR

The annual ceremony for awarding the winners of the prestigious Lloyd's List Global Awards – created by the leading specialised maritime publishing house – took place in London on 29 September. SCF Group was named a winner in the category "Company of the Year".

Lloyd's List Global Awards are presented annually to the companies which achieve significant success in maritime business. "This award recognises the contribution of more than

8,000 employees within SCF Group, including the captains and crews of our ships, as well as shore-based personnel. It also demonstrates the respect enjoyed by this Russian shipping company among its customers and business partners. We should like to share our success with them," said Sergey Frank, Sovcomflot President and CEO.

2009 and 2010 were rather difficult years for all enterprises of the shipping industry. So, being awarded "Company of the Year", particularly now, is of special value to our company.

In the most recent half year, the Group has significantly broadened the range of activities offered to its customers. In addition to seaborne transportation of hydrocarbons, the company is also engaged in: the transshipment of crude oil via FSO facilities; the development of effective logistics for energy resource transportation in the harsh climate of the Arctic and Far Eastern seas; providing towage services and supply vessels for drilling rigs and offshore platforms support. Sound financial backing allows Sovcomflot to fully concentrate on enhancing the

quality of services offered to its customers, on implementing the programmes for providing safety of navigation, protection of the marine environment and energy saving.

All this impressed the judges of one more significant industry contest. For the fifth year running, SCF Group has become a finalist of the annual *Platts Global Energy Awards*, developed by the leading American provider of information on the energy and metals markets. In 2010, Sovcomflot has been nominated in the category of "Downstream

Operations of the Year". SCF again is the only Russian company in the finals of this prestigious international award. The finalists in 17 categories were chosen from more than 200 contestants representing 21 countries. The judging panel consists of national regulatory authority representatives, former heads of major energy companies, leading academics and international energy experts. The results of the Platts Global Energy Awards will be announced in December.



Newbuildings

SCF SIGNS HISTORICAL
SHIPBUILDING CONTRACTS

SCF Group and Zvezda-DSME, the Joint Venture between OAO United Shipbuilding Corporation (USC) and Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd (DSME) signed agreements for the construction of a series of tankers designed for the transportation of crude oil and oil products.

The agreements envisage the construction of six vessels due within 2012-2014, including two LR2 product carriers (117,800 dwt, ice class 1C according to international classification) and four Aframax tankers, designed to carry crude oil (120,600 dwt). The agreements include an owner's option for the construction of six more Aframax and LR2 ships.

The specifications for the LR2 vessels, to be constructed in accordance with Lloyds Register's classification rules, will make these ships differ significantly from the tankers of the same type ordered today:

- The energy efficiency index of the new ships, determined in accordance with IMO approved methods, is 10 per cent higher than the standard index for ships of similar class;

- The ship's design envisages the possibility of the prolonged use of low-sulphur fuel (0.1 per cent). In combination with other measures, this is designed to achieve a major reduction in emissions, making the project one of the most environmentally safe;

- The scantling draught is limited to 14.6m, and moulded breadth is increased up to 46m, allowing the vessel to have the maximum possible cargo capacity for the passage through the Baltic Straits, and corresponding to the conditions for the seaborne transportation of hydrocarbons from the oil terminals of Primorsk and Ust-Luga;

- The ships' cargo system allows the simultaneous carriage and transfer of four different types of cargo, contained in twelve coated cargo tanks. The use of special paints to coat the tank surfaces will greatly enhance the range of cargoes that can be transported.

A range of technical solutions have been used to implement the project, which will give tankers of the series competitive operational

advantages. In particular, a special rudder design has been used to increase the propulsion efficiency and manoeuvrability of the ship. The tanker's hull will be coated with special antifouling paints, with a low friction coefficient and an effective life of more than five years. Equipment has been installed to continuously monitor the optimum parameters of speed, draft and trim, in accordance with the vessel's load and navigation conditions. A set of features has been implemented to enable the safe operation of the vessel and its equipment in low temperatures (up to -25°C).

The company's standards in respect of seafarers' living and working conditions have been fully implemented (individual comfortable cabins; fixed standard climate conditions in the accommodation; optimal illumination).

On the basis of technical solutions applied in the LR2 ships project, the Aframax tankers will be built with a modification to their cargo capabilities, to facilitate crude oil transportation.

Senior Executive Vice-President of SCF **Evgeny Ambrosov** said, "Keeping in mind the growing requirements of regulators and shippers in respect of safe energy transportation, we devote serious attention to reconciling the technical specifications of the vessels ordered, with a view to building the best tankers in their class, measured by their energy efficiency and technical solutions. In accordance with current Sovcomflot procedures, the contract signing was preceded by a thorough evaluation process to select a shipyard. The offer made by the Zvezda Joint Venture was the optimal one. All the work of technical and commercial parameter reconciliation, as well as yard selection was performed with the direct participation of specialists from OAO Novoship, who will track the project's implementation and the tankers' operation afterwards."

Sovcomflot UK Managing Director, Executive Board Member **Callum Ludgate** underlined, "The planned renovation of our company's Aframax tanker fleet, as well as our growing capabilities in the LR2 segment is stipulated in the Group's Investment Programme for 2010-2015. SCF Group is the world leader in the Aframax tanker segment – the ships most in demand for the transportation

of oil both from Russian and foreign ports, with due regard for the changing geography of the seaborne transportation of oil in the world."

The President of USC **Roman Trotsenko** noted, "The new modern shipyard in Russia's Far East will be the first yard in the country's history which will build large-capacity ships. During the construction of the first two tankers at the DSME yard in the Republic of Korea, intensive training of the JV Zvezda-DSME personnel will take place. The process of mastering modern shipbuilding technologies by Russian specialists will be arranged. More than 500 engineers, designers and professional workers will take part in this training. Part of the block hull construction of the third and fourth tankers will be performed at the new yard Zvezda-DSME. The fifth and sixth tankers will be completely constructed in Russia. The personnel training programme will allow the construction of ships and marine equipment to begin at the new Zvezda-DSME yard to an international quality standard and in time to meet the needs of prospective offshore projects in Russia."

DSME's CEO & President **Nam Sang-Tae** said, "We welcome the first serial order received by the Russian-Korean Joint Venture Zvezda-DSME (established in the Primorsk Region), which after major reconstruction and personnel training is to start building oil tankers, LNG tankers and producing platforms for offshore fields."

"This is a contract of honour for Lloyd's Register, not only because of our supporting the first project for the new yard – the Joint Venture Zvezda-DSME, but equally because the tankers' equipment will include the requirement for the most modern technologies aimed at energy saving and environment protection, which places a special emphasis on this innovative Aframax tanker project, specially designed for operation in the Baltic and Black Seas," noted **Tom Boardley**, Marine Director of Lloyd's Register.

The first tanker of the series built for Sovcomflot Group by Zvezda-DSME is expected to be delivered in the middle of 2012.



Moment in History

NEW MASTS FOR 'THE LAST WITNESS'

"It is an honour for me to take part in the ceremonial unveiling of a major restoration project for the legendary warship *Belfast*, a participant of the Arctic Convoys. The people of Russia hold the memory of those who fought against the common enemy – Nazism. We thank the Russian companies that helped to preserve our historical heritage and the truth about the hard times of the Second World War," said the Head of Administration of the President of Russia and Chairman of the SCF Board of Directors, **Sergey Naryshkin**.



The *HMS Belfast* reconstruction project was called 'The Last Witness' as she is the only remaining warship to take part in the Arctic Convoys. SCF Group was among other Russian companies to support the project.

Today *HMS Belfast* is a branch of the Imperial War Museum and is moored on the river Thames near Tower Bridge in London. But in the times of the Second World War she was a warship of the UK Royal Navy. *HMS Belfast* was operating within a formation of ships which sank the German battle cruiser *Scharnhorst* (the terror of the Arctic Convoys) in the Battle of North Cape in December 1943. The ship rendered support for Russia and saved the lives of hundreds of Soviet and British seamen and soldiers, fighting together against fascism. So her restoration project drew a wide response in both countries. The ceremony was attended by a

number of distinguished guests including the Duke of Edinburgh. About 20 Arctic Convoy veterans also attended the event.

Director of Sovcomflot UK, Executive Board Member **Nicholas Fairfax** was among the guests of the ceremony on board the ship. "It was a very good example of Anglo-Russian cooperation," he said. "SCF did not just give money, but gave a lot of assistance, helped to involve some other companies. I think we raised just over 80 thousand pounds. The Imperial War Museum, which is the British Government entity and which is responsible for *HMS Belfast*, was extremely grateful. As you know, there were budget cuts for government projects in the UK. So the charity initiative was great, the British were very positive about it. 'New masts for *HMS Belfast* from Russia with love' is already a cliché, but it was very well received at a time when the Anglo-Russian political relations are not perfect. Now it seems they are warming up, and I think this project in some way contributed to improving these relations."

HMS Belfast's restoration is one of the projects in Sovcomflot's charity programme aimed at perpetuating the maritime history. The largest project is the first atomic ice-breaker *Lenin* museum, established in Murmansk. In general, Russian tankers' crewmembers awarded the British crosses 'For Services in Battle' took an active part in the Arctic Convoys. Three crewmembers of the tanker *Azerbaydzhan* (participated in PQ-17 convoy in July 1942) were among them. Out of 37 ships of the convoy only 11 reached the port of Arkhangelsk. The seamen managed to navigate the tanker *Azerbaydzhan* with a shot hole of 72 square metres and a broken main engine to the home shores. King George VI presented the British silver crosses to Captain Vladimir Izotov, to Chief Engineer Fedor Dumbrov and to Second Engineer Diamid Slauta in acknowledgment of their feat. The fourth award was handed over to the family of Mefodiy Fedorov, Chief Engineer of the tanker Donbass, sank following an attack the German aircraft in November 1942.



Expert opinion

LOOKING AHEAD
WITH OPTIMISM

Experts say that the previous year was the worst in a decade, and the situation is not going to improve fast. For the readers of SCF Newsletter as well as for everyone involved in the shipping business around the world, the question of when the challenging period is over is of vital importance. The Managing Director of Sovcomflot UK Callum Ludgate expresses his viewpoint.

- *The first decade of the century was very good, and according to the laws of the market it created a lot of pressure on the shipping business. The 2010s may provide a much more difficult outlook. Do we have hard times ahead?*

- In general freight market cycles tend to be about three to four years in duration. So I would not say that we are looking at a decade which implies ten years of misery. The current market began to fall away in 2008, which coincided with the delivery of a large amount of tankers into the world fleet. The reason was to do with five years of very good market as you said and secondly the availability of cheap borrowings. Lending in America and Europe was made on easy and low cost terms and was readily available. And we saw a large amount of ordering based upon the optimism of good markets between 2005 and 2007. The result of that ordering has obviously shown in 2009-2011. The freight market will have to digest that supply. The positive news is that apart from last year the overall level of demand has not decreased significantly.

- *Does economic growth influence the volume of world freight traffic?*

- The market downturn last year was a lot to do with the financial conditions. The restriction on credit actually halted the availability of ship supply and reduced the demand for both crude and refined products. By now the demand has restored the levels. So we are now not so gloomy about it, we just feel that the amount of tonnage available will decrease sooner or later.

- *Is it going to be a long cycle for the market to go up again?*

- We continue to see volatility and a poor market. So we would hope to see an end to this current low cycle probably by 2012, and a restoration of a solid earning space in 2013.

In the present market we have low earnings across the entire tanker

fleet, but it is marked by volatility. It requires large ship-owners to average that volatility. Owners with small fleets will find it very difficult to manage the volatility in earnings because they cannot get the highs in the market and the lows they find very difficult to manage. One of the benefits SCF Group has is its large modern fleet that enables us not to miss opportunities the market provides. This is why our earnings this year have been relatively good compared to our competitors.

- *In 2009 we performed better than the majority of the players of the shipping industry thanks to our well-balanced fleet employment structure. Does the freight strategy of the Group stay unchanged?*

- SCF business model is based on long-term relations with major customers – oil majors, big traders and operators of offshore projects. Our freight strategy has always been to have a balance between fixed income contracts and some exposure to the volatility of market. Both Sovcomflot and Novoship in the early 2000s had long-term contracts however they missed some of the benefits from the upturn in the market. Now we are moving to high-tech long-term industrial projects and have a balanced portfolio going forward. I think that the idea of going into high levels creates high barriers to entry for our competitors.

- *Competitive advantages allow us to select counterparties, don't they?*

- We have a strict chartering policy about prioritising our counterparties. In order to ensure that we are not dependent on one or two main counterparties, we restrict company earnings from any one customer within a limit of 10 per cent. And likewise we have strict categories of whom we can contract ships to and the duration we can contract them for. It is also subject to our counterparties' credit ratings or positions in the market. Generally the international oil majors tend to account for the majority of our earnings. Besides we do some business with medium-sized oil companies and with other owners offering technical management for their vessels.

- *How does the Chartering Policy Committee work?*

- When Sovcomflot and Novoship merged they became too big to work on geographical basis. So we changed the way we operate commercially from an original base structure to a functional one, and split ourselves into commercial divisions. We have the Crude

Division which is headed by Sergey Burima of Novoship. He is in charge of all the crude carriers' commercial operation. Likewise Andrew Babakhanov from Sovcomflot (Moscow) is head of the Products Division and all product tankers are under his commercial control. We have the LNG or Gas Division looking after the LNGs and LPGs. And likewise the Offshore Division includes the shuttle tankers, the IBSVs, supply vessels and others. This is the way the majority of large companies operate.

- *What types of vessels are now in demand? What about the segments in which SCF's positions are traditionally strong?*

- The dry bulk market had a very poor year in 2008 and has recovered substantially. And this is still on the basis of Chinese iron ore and coal consumption for their steel industry. The growth in coal consumption as a base energy fuel for utilities in South-East Asia and sub-continent continues to drive demand, so the dry bulk market has continued to perform better than the tanker market.

The Atlantic tends to be rather stagnant. There is not much growth that we call heavy industrial growth which will normally stimulate infrastructural demand.

- *What does it mean for our company, which has a wide range of vessels on order?*

- I think the difference between ourselves and some of our competitors is that we tend to order ships throughout the cycle. And we look at what we need the ships for. For example, Novoship has ordered Aframax and LR2s to build up their fleet to strengthen their position as the largest Aframax operator in the Black Sea, in the Mediterranean and in the Baltic.

- *What advantage is most significant for SCF's customers?*

- Crew is the most important thing that we have. Well-trained, carefully selected homogeneous crews are an immense competitive advantage. In a bad market, when there are many ships available to customers, they will often take an SCF vessel in preference to others. They know that there is consistency of crew and crew standards. It is a policy within both Novoship and Unicom to exceed the regulations, and not only in the field of crewing. Together we improve our quality in order that when our customers visit SCF vessels or offices they get evidence that they made the right choice.



News in Brief

COMMERCIAL TALKS
UNDER SAIL OF NADEZHDA

On SCF Group's initiative the sailing vessel Nadezhda ('Hope') owned by Admiral Nevelskiy Maritime State University became part of the Russian National Pavilion at Expo 2010 Shanghai. On board the ship, SCF Group held an exposition reflecting its innovative achievements for safe and reliable seaborne transportation of energy in the Arctic and Far East regions.

The President of Russia Dmitry Medvedev opened the Day of Russia at Expo 2010. On this occasion the heads of the leading Chinese oil and shipbuilding companies came on board the *Nadezhda*. Among them was Mrs Wang Lihua, President of *PetroChina International* - China's state-owned oil company and the world's largest company by market capitalization.

SCF Group senior managers discussed the development of cooperation between SCF and PetroChina. During the talks the parties discussed a number of projects, the implementation of



which will allow an increase in the number of Sovcomflot ships operating eastbound to China. The parties agreed to develop cooperation and are soon going to sign new contracts.

The development of relations between Russia's major tanker carrier and the world's leading importer of hydrocarbons is gaining momentum, against the background of China's constantly growing share of energy import and consumption, and within the framework of the strengthening business partnership of Russian and Chinese oil and gas corporations.



HEADING FOR VENEZUELA

SCF Group and PDV Marina, a subsidiary of one of the world's largest national oil and gas companies – Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA), have established a joint venture.

Novoship and PDV Marina's officials signed the Agreement on 15 October in the Kremlin, in presence of the President of Russia Dmitry Medvedev and the President of Venezuela Hugo Chavez. The document envisages, in particular, organising the commercial operation of a joint pool of Aframax - the segment

in which SCF Group holds the leading positions in the world. The future potential of the joint venture can be used for financing shipbuilding projects. The orders may be placed in Russia at the facilities of the United Shipbuilding Corporation. It is also planned that SCF Group will assist Venezuelan seafarers and engineers in developing their professional skills, and provide training on board SCF vessels and in Russia's leading maritime academies, supported by Sovcomflot and Novoship.



NS BRAVO DELIVERED

On 14 October, the delivery ceremony for the 156 000 dwt tanker NS Bravo took place in China, at Jiangsu Rongsheng Heavy Industries.

NS Bravo is the third vessel in the series of four Suezmax-type tankers ordered by Novoship in accordance with the Fleet Renewal Programme for 2006-2010. The new tanker has been built with consideration of existing major oil companies' projects and is intended for Russian cargoes. She can carry up to three different grades of cargo simultaneously.

The design and operational characteristics of the B-series vessels are in compliance with the latest requirements of oil majors,

as well as the requirements set by international and national conventions related to safety of navigation and protection of the marine environment. Lloyd's Register has granted the *NS Bravo* the Environmental Protection Class, which means conformity to the highest possible industry environmental standard besides this the vessel has been awarded a Green Passport.

SCF Group believes its modern, well-maintained fleet is a significant competitive advantage in the global market. At present there are 13 new vessels on order representing 1.4 million deadweight tonnes.



Корпоративное издание группы компаний «Совкомфлот»
www.scf-group.ru

Выпускается ежемесячно

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Российская Федерация, 353900, Новороссийск,
ул. Свободы, 1 Тел. (8617) 60 1299

РЕДАКТОР Серафима Шукшина E-MAIL shukshina@novoship.ru

ТЕКСТЫ Серафима Шукшина, Наталия Тацун, Андрей Каспарсон

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА Сергей Недайводин

ДОПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА И ПЕЧАТЬ ООО «Омега-Принт»,
тел. (863) 269 4360 E-MAIL officeomega@aaanet.ru

The Newsletter of SCF Group
www.scf-group.ru

Issued monthly

EDITORIAL ADDRESS 1, Svobody str., Novorossiysk, Russia 353900
Tel. (8617) 60 1299

EDITED BY Serafima Shukshina E-MAIL shukshina@novoship.ru

TEXTS Serafima Shukshina, Natalia Tatsun, Andrey Kasparson

DESIGN & LAYOUT Sergey Nedayvodin

PRINTED BY Omega-Print Ltd., tel. (863) 269 4360
E-MAIL officeomega@aaanet.ru