

Наши олимпийский объект

17 сентября в Сочи был впервые представлен широкой публике проект реконструкции морпорта - ключевого объекта для столицы зимней Олимпиады-2014. Реализует проект группа СКФ совместно с Росморречфлотом.

2

Секреты мастерства

Как организовать безопасную ледовую проводку судна шириной 44 м с помощью ледокола шириной 33 м? Ответ на этот вопрос знает капитан «СКФ Балтики» А. Никифоров - участник экспериментального арктического рейса.

3

Моряки СКФ спасли человеку жизнь

12 сентября с мостика нашего танкера *NS Creation* штурман заметил резиновую лодку с человеком в волнах Черного моря. Мужчина поднялся на борт. С того момента 12 сентября стало для него вторым Днем рождения.

4

Клуб капитанов меняет лидера

Легендарный капитан Пётраков уходит с поста председателя Клуба капитанов «Новошипа» и «Юникама». В беседе с нами он, как всегда, остроумно и образно рассуждает о человеке морской профессии и о его музе.

5

«Работнику флота - почет»

История отраслевых наград напрямую связана с историей страны и тысячами имен достойнейших из ее граждан. В прошлом году исполнилось 70 лет знаку «Почетный работник морского флота», который по сей день сохраняет высокий статус.

6

Событие

Правильно посеешь инвестиции – пожнешь успех

В сентябре группа компаний «Совкомфлот» приняла участие в Девятом международном инвестиционном форуме «Сочи-2010». По традиции группу компаний на Сочинском форуме представило ОАО «Новошип». Экспозиция паромства разместилась на двух площадках – на территории павильона Краснодарского края и в здании Морского вокзала.



Президент ОАО «Новошип» И. Тонковидов, президент ОАО «ОСК» Р. Троценко, президент DSME С. Нам, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» С. Франк и заместитель министра транспорта РФ В. Олерский на стенде СКФ, сентябрь 2010.

Форумы, подобные сочинскому, проводятся с целью аккумулировать энергию развития нашей страны, создать условия для поиска новых бизнес-возможностей и заключения выгодных соглашений.

В этом году форум открылся 17 сентября. Экспозиция группы СКФ по традиции удостоилась внимания Председателя Правительства России Владимира ПУТИНА. Главе российского Правительства было доложено о результатах экспериментального арктического рейса танкера «СКФ Балтика», а также о том, что СКФ планирует в следующем году выполнить серию коммерческих транзитных рейсов по трассе Севморпути в страны Азиатско-Тихоокеанского региона судами типов «Панамакс» и «Суэцмакс», в том числе и по маршруту севернее Новосибирских островов.

Владимир Путин был также проинформирован о расширяющемся сотрудничестве группы «Совкомфлот» с отечествен-

ными судостроителями - предприятиями Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). За три дня до открытия форума СКФ как раз принял в эксплуатацию очередной арктический челночный танкер типа «Панамакс» «Кирилл Лавров» (подробнее об этом на стр. 2). Кроме того, группа компаний «Совкомфлот» и ОСК завершили проработку проекта строительства серии танкеров типоразмеров «Афрамекс» и «LR2» дедвейтом 118 тысяч тонн. Предполагается, что их строительство будет осуществлять верфь «Звезда - DSME» - совместное предприятие ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (входит в состав ОСК) и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd (DSME).

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей ФРАНК в этой связи отметил: «Обновление и пополнение флота группы компаний в сегментах танкеров типа «Афрамекс» и «LR2» происходит в соответ-

ствии со Стратегией развития общества на 2010-2015 годы, утвержденной Советом директоров. Группа «Совкомфлот» занимает одно из ведущих мест в мире в сегменте танкеров типа «Афрамекс». Тем не менее, мы считаем необходимым не останавливаться на достигнутом, в первую очередь, исходя из возрастающих требований регуляторов и грузоотправителей к танкерному флоту с точки зрения повышения безопасности мореплавания, защиты окружающей среды, энерго- и ресурсосбережения, а также принимая во внимание возрастающие потребности российской внешней торговли в морских перевозках экспортных энергетических грузов».

Президент ОСК Роман ТРОЦЕНКО сообщил: «Для российско-кореянского совместного предприятия это первый возможный заказ такого масштаба. Мы рады продолжить сотрудничество с

группой «Совкомфлот». Пока новая верфь в бухте Большой Камень (Приморский край) не начнет полноценно функционировать, строительство танкеров предполагается вести в Корею при участии российских специалистов, которые будут осваивать современные технологии судостроения. Ввод в эксплуатацию новой верфи позволит с максимальной эффективностью использовать ее производственные мощности для выполнения заказов судовладельцев».

Президент ОАО «Новошип» Игорь ТОНКОВИДОВ подчеркнул, что выбору верфи предпочтительна кропотливая работа по отбору оптимальных технических характеристик судов и коммерческих параметров соглашений. «Предложение, которое было представлено совместным предприятием «Звезда-DSME», по своим параметрам в большей степени нас удовлетворило. Танкеры-продуктовоы типа «LR2» с ледовым классом 1С, которые планируется построить в рамках данного проекта, предназначены для перевозки сырой нефти, темных и светлых нефтепродуктов с терминалов в портах Финского залива и в первую очередь из порта Усть-Луга», - уточнил глава паромства.

Социальный компас

Работаем и без грамот!

- Нет, ребята, я не гордый.
Не загадывая вдаль,
Так скажу: зачем мне орден?
Я согласен на медаль.
А. Твардовский,
«Василий Теркин»

Есть набор дежурных фраз, которые обычно проносят на церемониях награждения за профессиональные заслуги: «золотой фонд», «высокий профессионализм», «неоценимый вклад». Те, кто получают награды, чаще всего не задумываются, насколько «неоценим» тот вклад, который они вносят в общее дело. Они просто добросовестно исполняют свой долг и не знают, что может быть иначе. Так зачем же нужны все эти медали, нагрудные знаки, грамоты и благодарности? Попробуем разобраться.

Человек устроен так, что ему небезразлично, как окружающие к нему относятся. Часто общественное признание заслуг и всеобщее уважение бывают важнее материального вознаграждения. Представьте, например, что вы живописец, которому исправно оплачивают его творения и тут же их выбрасывают. Любому мастеру хочется, чтобы его работы оценили посетители галереи или, как минимум, хозяева отдельно взятой гостиной. Моряк - не художник? Это правда, но многие из нас также болеют душой за свое дело и достигают выдающихся результатов.

В этом году экипаж нашего танкера «Московский университет» чествовали в Кремле. Ни у кого не возникает сомнения, что это событие запомнится морякам на всю жизнь. Но и ведомственные, и корпоративные награды могут вызывать меньшую гордость. В компаниях группы СКФ система так называемой «нематериальной мотивации» хорошо развита и отлажена.

Начало. Окончание на стр. 4.



Официально

В центре внимания

Возвращаемся к докризисным показателям быстрее конкурентов

21 сентября Совет директоров ОАО «Совкомфлот» на очередном заседании рассмотрел отчет правления по результатам работы Общества и его дочерних компаний в первом полугодии 2010 года. ➔

Главные итоги полугодия:

- Количество судов в составе флота увеличилось до 144 единиц, суммарный дедейт флота составил 10,5 млн. тонн;
- Танкер-газовоз «Гранд Анива» перевёз сотую партию российского сжиженного природного газа с терминала в порту Пригородное (проект «Сахалин-2»);
- С июня 2008 года арктические челночные танкеры успешно перевезли 10 млн. тонн сырой нефти со стационарного морского ледостойкого отгрузочного причала «Варандей» (Баренцево море);
- Подписано соглашение с ОАО «Газпром» о сотрудни-

- честве по вопросам организации морской транспортировки сжиженного природного газа со Штокмановского месторождения;
- Организована перевозка крупной партии газового конденсата по трассам Севморпути в рамках сотрудничества с компанией ОАО «НОВАТЭК» по реализации проектов морской транспортировки нефти и сжиженного природного газа, в том числе с полуострова Ямал;
- Арктический челночный танкер «Михаил Ульянов» был принят в эксплуатацию с судостроительного предприятия ОАО «Адмиралтейские верфи» (Санкт-Петербург) и

- начал работу по долгосрочному контракту с компанией «Газпром нефть шельф» (дочернее предприятие ОАО «Газпром»);
- Заключено долгосрочное соглашение с Внешэкономбанком и ОАО «ВЭБ-лизинг» о финансировании приобретения и дальнейшей эксплуатации арктических челночных танкеров «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» на сумму 230 млн. долл. США;
- Чистая прибыль Общества составила 111,2 млн. долларов США;
- Показатель EBITDA составил 292,6 млн. долларов США.

Группа компаний является крупнейшим судовладельцем в мире в сегменте танкеро-продуктовозов, занимает второе место в сегменте танкеро-продуктовозов типа «Афрамакс», четвертое - в сегменте танкеро-продуктовозов типа «Суэцмакс», то есть в сегментах, наиболее востребованных российской внешней торговлей. На 30 июня 2010 года портфель заказов составлял 11 судов суммарным дедейтом 0,85 млн. тонн. Текущая судостроительная программа полностью профинансирована за счет собственных и привлеченных средств.

Комментируя результаты работы Общества в первом полугодии 2010 года, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей ФРАНК отметил: «Несмотря на то, что конъюнктура фрахтового рынка в первом полугодии 2010 года оставалась низкой, компания добилась хороших показателей на всех направлениях своей деятельности, в том числе за счет сбалансированной структуры флота. «Совкомфлот» продолжал планомерно реализовывать программу обновления флота в соответствии с утвержденной советом директоров стратегией развития общества и потребностями наших клиентов. Пополнение флота уникальными в техническом отношении судами укрепило позиции предприятия в обслуживании крупных энергетических проектов российских и зарубежных нефтегазовых компаний».

Первый заместитель генерального директора Евгений АМБРОСОВ считает, что груп-

па компаний продемонстрировала устойчивые финансовые результаты, несмотря на нестабильность конъюнктуры танкерного рынка в сегменте конвенционального тоннажа. По его словам, значительная часть фрахтовых поступлений приходилась на индустриальные проекты, на суда, занятые в долгосрочных контрактах в таких специализированных

сегментах рынка, как перевозки сжиженного природного газа, оперирование челночными танкерами и предоставление услуг судов-снабженцев добывающих платформ. В результате полученная выручка от работы флота превысила ожидания рынка. «Устойчивое финансовое положение предприятия позволяет нам полностью концентрироваться на повышении качества услуг, предоставляемых нашим клиентам, на выполнении всех без исключения программ в области повышения безопасности мореплавания», - сообщил Е. Амбросов.

Действительно, судя по опубликованным финансовым отчетам крупнейших мировых танкерных компаний, по объему выручки за первое полугодие СКФ уступает лишь канадской группе компаний Teeкау. Но и канадцам до докризисного ре-

зультата не хватило 27%. Кроме того, по сравнению с первым полугодием 2009 года выручка Teeкау снизилась, тогда как СКФ продемонстрировал рост на 10,9%. В целом пока мы быстрее всех лидеров отрасли возвращаемся к докризисным показателям. Третье место по размеру выручки принадлежит датской компании Torm, которая специализируется на перевозках нефтепродуктов и газа. Замыкают пятерку крупнейших танкерных пароходств бельгийская Euronave и американская Overseas Shipping Corp. (OSG). Их выручка за первое полугодие оказалась, соответственно, на 33% и 43% меньше докризисного показателя.

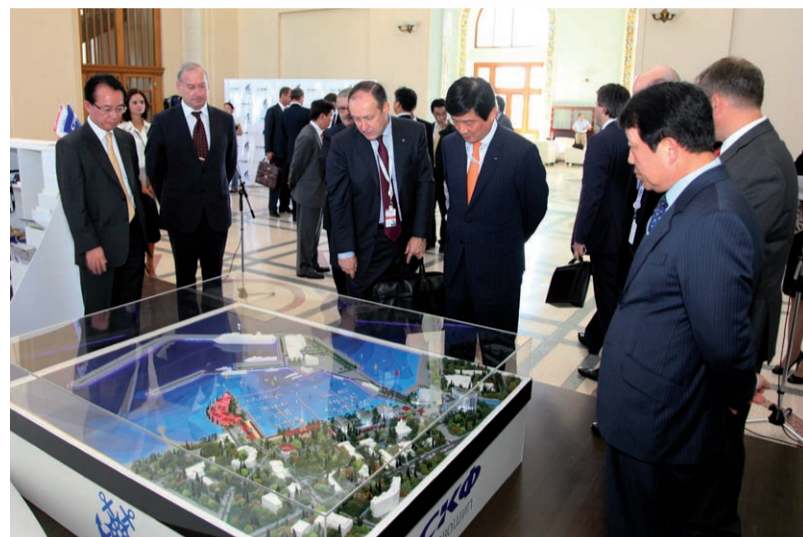
«Мы удовлетворены достигнутыми в первом полугодии результатами», - отметил первый заместитель генерального директора Николай КОЛЕСНИКОВ. – «Они превосходят бюджетные проектировки компании и свидетельствуют об устойчивости нашей модели развития. Имея в своем активе один из самых молодых флотов в мире, с учетом последовательного снижения уровня кредитной нагрузки в

«Имея в активе один из самых молодых флотов в мире, СКФ обладает серьезным потенциалом для дальнейшего инвестирования в случае появления благоприятных бизнес-возможностей»

непростых рыночных условиях «Совкомфлот» укрепил свои финансовые позиции. Он обладает серьезным потенциалом для дальнейшего инвестирования в случае появления благоприятных бизнес-возможностей».

«Сочи Гранд Марина» Олимпийский проект СКФ

В дни проведения международного форума в Сочи впервые за долгое время историческое здание Морского вокзала было открыто для широкой публики. В его живописных интерьерах был представлен проект комплексного возрождения инфраструктуры и береговой линии морского порта Сочи - «Сочи Гранд Марина». ➔



Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» демонстрирует президенту DSME макет «Сочи Гранд Марины».

Сочинский морской торговый порт (СМТП) является дочерним предприятием ОАО «Новошип», входящего в группу «Совкомфлот». В декабре 2007 года порт Сочи был назван одним из ключевых объектов в рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года. Поэтому именно нашей группе компаний выпала честь реализовать проект реконструкции порта при подготовке города к Олимпиаде. Об особенностях проекта и его значении нам рассказал Константин САХАРОВ, генеральный директор ООО «Сочи Гранд Марина» - дочерней компании СМТП.

Итак, в рамках проекта на преолимпийском этапе будут проведены реконструкция исторического здания Морского вокзала и строительство яхт-марины на 200 яхт, четырехзвездочного отеля на 250 номеров, а также торговых и офисных помещений. Программа комплексной застройки существующего порта рассчитана до 2016 года и предполагает освоение территории общей площадью более 10 га, включая 3 га вновь созданных территорий, на которых разместится ряд объектов портовой инфраструктуры и коммерческой недвижимости. Благодаря сочетанию яхт-марины и береговой

недвижимости с новой круизной гаванью проект обеспечит высокую отдачу не только для самих инвесторов, но и для города (как до Олимпийских игр 2014 года, так и после), создаст дополнительные рабочие места и привлечет туристов.

Консультантом по проектированию и постройке Сочинской яхт-марины стала международная компания Mourjan Marinas IGY - признанный авторитет в данной области с огромным опытом работы в Европе, портах Карибского бассейна и на Ближнем Востоке. Строительство марины пройдет в два этапа: к Олимпиаде будет построена первая очередь на 200 яхт, а после - еще на 110. Также предусмотрено создание яхт-клуба и большого числа объектов со свободным доступом яхтсменов, ведь в наших общих интересах развитие прибыльного яхтенного и круизного туризма в России.

Важно отметить, что в рамках программы реконструкции порта строительство гидротехнических сооружений и комплекса административных зданий, а также намывание новой территории площадью 7,2 га осуществит Росморречфлот за счет средств федерального бюджета.

PS

В дни проведения форума «Сочи-2010» прошли и другие значимые для проекта мероприятия. В частности, 17 сентября в здании Морского вокзала состоялась церемония подписания соглашений о сотрудничестве между СКФ и Bosco di Ciliegi. Предметом соглашения стало развитие уникального комплекса Морского вокзала. А 18 сентября на территории порта состоялась парусная регата «Кубок Land Rover». В соревнованиях группу СКФ представила яхта «Виват», занявшая в итоге почетное третье место.

Челночный танкер «Кирилл Лавров» принят в эксплуатацию



На церемонии приема в эксплуатацию арктического челночного танкера «Кирилл Лавров».

14 сентября флот группы компаний «Совкомфлот» пополнился челночным танкером арктического ледового класса «Кирилл Лавров».

Торжественная церемония приема судна в эксплуатацию состоялась на старейшем российском судостроительном предприятии - ОАО «Адмиралтейские верфи» (входит в состав Объединенной судостроительной корпорации - ОСК).

Танкер «Кирилл Лавров» - второе судно в серии арктических челночных танкеров дедевитом 70 тыс. тонн, строи-

тельство которых впервые осуществляется на отечественных судостроительных верфях. Танкеры-челноки специально спроектированы для работы на арктических шельфовых месторождениях России. Долгосрочное финансирование проекта приобретения и дальнейшей эксплуатации арктических челночных танкеров предоставлено на рыночных коммерческих условиях государственной корпорацией «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

При строительстве танкеров «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» были применены передовые технологические решения, позволяющие существенно повысить уровень эксплуатационной безопасности в экологически чувствительных прибрежных районах Крайнего Севера и Дальнего Востока и отвечающие жестким требованиям фрахтователей - операторов нефтегазовых месторождений в экстремальных климатических условиях.



Секреты мастерства

Капитан «СКФ Балтика» А. Никифоров: «Мы просто выполнили свою работу»

Стать первопроходцем - миссия сложная и почетная. Ее успех можно доверить только человеку в высшей степени достойному. Командовать экипажем «СКФ Балтики» во время экспериментального арктического рейса в августе-сентябре этого года было поручено именно такому человеку. Капитан Александр НИКИФОРОВ - моряк со стажем, опытный капитан, отлично знакомый с арктическими широтами - ответил на наши вопросы после завершения исторического рейса Мурманск - Нингбо по трассам Севморпути. ➔



- Александр Валентинович, даже далекому от морской темы человеку на интуитивном уровне понятно, что вести танкер с 70-ю тысячами тонн газового конденсата на борту Северным морским путем - задача непростая. Расскажите читателям «Вестника СКФ» - Вашим коллегам по цеху, с какими трудностями пришлось столкнуться Вам и Вашей команде?

- Любое плавание по Северному морскому пути с грузом газового конденсата, нефти или, допустим, бензина - непростая задача. Плавание во льдах, особенно в арктических, всегда связано с повышенным риском и требует тщательной подготовки как судна, так и экипажа к такому рейсу. А в нашем случае основная трудность состояла в том, что никогда еще на трассах СМП не было судна такого размера. Ни оператор судна на Кипре, ни специалисты из московского офиса «Совкомфлота», ни экипаж танкера, ни судоводители и капитаны ледоколов, осуществлявших проводку, не имели возможности опереться на чей-то опыт. Как организовать безопасную проводку судна шириной 44 метра ледоколу, у которого максимальная ширина 33 метра? Какую тактику проводки выбрать, чтобы судно не получило повреждений при маневрировании во льдах? Что надо предусмотреть на случай возможных аварийных ситуаций? Как сделать так, чтобы рейс в конце концов получился коммерчески выгодным? Всем пришлось потрудиться. Огромная работа по подготовке к рейсу была проведена подразделением Ice Fleet компании «Юником» (Кипр), головным офисом группы «Совкомфлот» и кадровым офисом в Петербурге. Нам, экипажу, остава-

лось только добросовестно и качественно выполнить свои обязанности.

- От острова Новая Земля до мыса Дежнева путь неблизкий. Как менялись условия в течение пути, и какой отрезок пути был самым сложным с навигационной точки зрения?

- Примерно за 10 дней судно преодолело со средней скоростью 10 узлов около 2500 морских миль по трассам СМП. Под проводкой атомных ледоколов судно прошло ледовые участки в море Лаптевых и в Восточно-Сибирском море сплоченностью до 8-9 баллов с вкраплениями многолетнего льда толщиной местами более двух метров. Значительная часть пути во льдах проходила при ограниченной видимости. Временами бака было не видно. Приходилось буквально наощупь продвигаться за ледоколом в расстоянии трех кабельтов. Ближе нельзя - расстояние уже критическое, так как ледокол мог вдруг потерять скорость, встретив тяжелый лед. Дальше держаться - тоже риск: можно легко потерять канал и повредить корпус. Но наиболее сложным участком, наверно, было форсирование Айонского ледового массива в Восточно-Сибирском море. Хотя по сплоченности льда он и уступал Таймырскому массиву в море Лаптевых (где сплоченность доходила до 9 баллов против 6-8 в Айонском массиве), сам лед там был тяжелее, толще и крепче. Но самое главное, мы шли в районе предельно малых глубин для судна, и караван был ограничен в возможности маневрирования для обхода наиболее сплоченных участков.

- Какая именно подготовка предшествовала рейсу? Как тренировали экипаж?

- Оператор судна произвел тщательный анализ возможных рисков как для судна, так и для уникальной экологии арктического бассейна, и разработал действия, направленные на их минимизацию. Было заказано и поставлено на судно дополнительное снабжение, необходимое для обеспечения нормальной работы судна во льдах и для реагирования на возможные аварийные ситуации. Весь штурманский состав прошел обучение на тренажере, симулирующем плавание во льдах. До выхода в рейс экипаж провел тренировки по заводу буксирного конца на случай аварийной буксировки. Были проведены занятия со штурманами и матросами по организации наблюдения при плавании во льдах и по управлению судном как при самостоятельном плавании во льдах, так и при движении в караване под проводкой ледокола.

- Помог ли опыт ледового плавания, полученный прежде? Приходилось ли Вам ранее ходить по СМП?

- После окончания училища и до 2000 года я работал в Приморском морском пароходстве. Пришел 4-м помощником в 1982 году и стал там капитаном в 1994-м. Одним из направлений работы пароходства было обеспечение нефтепродуктами восточного сектора Арктики. Так что бывать в Арктике приходилось, и довольно много. В каждой из должностей, начиная с 4-го помощника и заканчивая капитаном, и единичные рейсы, - что называется, «от звонка до звонка». Немного, всего три раза, пришлось пройти так же, как и сейчас, насквозь от Мурманска до Тихого океана. Две полные навигации отработал в восточном секторе Арктики

на танкерах-снабженцах уже в должности капитана. И хотя размеры тех танкеров были несравнимо меньше по сравнению с «СКФ Балтика», карлики рядом с великаном, но опыт, приобретенный в те годы, конечно, пригодился.

- «СКФ Балтика» - крупнейшее судно, когда-либо прошедшее по СМП. В связи с недостаточной гидрографической изученностью глубоководных арктических районов, плавание осуществлялось через относительно мелководные участки. Как удалось обеспечить их безопасный проход?

- Относительно мелководные участки - это мягко сказано. Критически минимально допустимые безопасные глубины, при прохождении которых приходилось идти малым или даже самым малым ходом для уменьшения просадки судна во время движения. Тщательнейшим образом приходилось следить и не допускать крена судна, например, из-за расхода борта. Ведь при ширине судна 44 метра крен даже в один градус дает увеличение осадки на 40 см. Величина вроде бы небольшая, но при запасе под килем всего в 2,5 метра, когда каждый сантиметр на счету, 40 см уже очень существенно. Для обеспечения прохода мелководного участка пути пришлось загрузить судно не на полную грузоподъемность, а так, чтобы к подходу к мелководному участку судно с учетом расхода бункера вышло на осадку 11 метров. Подстраховывал нас и лидирующий ледокол. Кроме того, на трассу СМП вышло гидрографическое судно, которое, конечно, было не в состоянии произвести промер по всему маршруту, но проработало по

нашей рекомендации наиболее ответственные с нашей точки зрения участки. И, как оказалось, не зря. Были обнаружены глубины почти на метр меньше показанных на карте, что вынудило нас даже отклониться от намеченного предварительно маршрута.

- Какие дополнительные меры были приняты для обеспечения безопасности мореплавания, защиты окружающей среды и повышения готовности к ликвидации последствий возможных аварийных происшествий в условиях удаленных районов плавания?

- Все время нахождения судна на СМП мы регулярно получали прогнозы развития ледовой обстановки и спутниковые снимки фактической ледовой ситуации. На ледоколе вышла в рейс водолазная бригада и бригада по ликвидации последствий аварий, включая и аварийные разливы нефтепродуктов, с полным комплектом оборудования. «Совкомфлот» добровольно взял на себя обязательство использовать только низкосернистое топливо на всем протяжении СМП для уменьшения вредных выбросов в атмосферу. Силами машинной команды была произведена модернизация судовой системы так называемых «серых вод».

Наш эксперимент удался, и теперь трафик в Арктике будет только расти. Мы отлично понимаем, что «СКФ Балтика» - лишь «первая ласточка», и надеемся, что наш пример бережливого отношения к окружающей среде станет нормой для всех последующих рейсов по трассам СМП.



Безопасность

Моряки СКФ снова поработали спасателями

12 сентября 2010 года в 17.00 по московскому времени танкер NS Creation (судовладелец ОАО «Новошип», группа компаний «Совкомфлот») в 27 морских милях от Черноморского побережья России поднял на борт человека, который более трех дней провел в открытом море без воды и пищи. ➔

NS Creation следовал на погрузку в Новороссийск. Полузаплавленную резиновую лодку на поверхности моря заметил вахтенный помощник Кирилл МАЛИНОВСКИЙ. Человек в лодке отчаянно размахивал единственным уцелевшим веслом, пытаясь привлечь внимание экипажа танкера. Как выяснилось позже, NS Creation был не первым судном, оказавшимся неподалеку от лодки, но темная одежда на терпящем бедствие мужчине не позволяла рассмотреть его среди волн.

Далее экипаж танкера действовал по сценарию учений «Человек за бортом». После того, как спасенный мужчина (житель города Брянск) немного пришел в себя после пережитого стресса, он рассказал

команде предысторию своего опасного приключения. Со слов пострадавшего, он отдыхал с женой и детьми в поселке Лермонтово (около 100 км от порта Новороссийск в сторону Сочи). 9 сентября рано утром он отправился порыбачить и слишком поздно заметил, что оказался далеко от берега. В это время начал усиливаться ветер. Попытки грести к берегу оказались безрезультатны, а одно из весел пришло в негодность. Весь следующий день лодка дрейфовала рядом с какими-то судами, но на помощь так никто и не пришел. На третий день усталость и жажда сделали свое дело: мужчина начал впадать в отчаяние, и лишь четвертые сутки принесли удачу.

По сообщению капитана NS Creation Андрея САДЧЕНКО, потерпевший был поднят на борт в удовлетворительном состоянии. Несмотря на то, что человек был сильно обезвожен, и тело плохо его слушалось, разум оставался ясным. Чтобы правильно оказать помощь, экипаж танкера связался с медицинским консультационным центром. В соответствии с его рекомендациями спасенному понемногу давали воду, а затем бульон и горячий чай.

Вечером танкер встал на рейд в порту Новороссийск. Представители портовых властей поднялись на борт, опросили потерпевшего и записали его показания, после чего он благополучно сошел на берег. ⚓



Экипаж танкера NS Creation уносит спасенного мужчину с палубы, сентябрь 2010.

В центре внимания

26 сентября в Лимассоле (Кипр) отпраздновали День моря. «Одно на всех море, один на всех мир» - примерно так можно перевести на русский язык девиз фестиваля «One Sea, one World!». ➔

Море одно на всех



Праздник порадовал не только гостей, но и организаторов.

Праздник был приурочен к Всемирному дню моря и прошел при активной поддержке официальных властей Кипра. Именно так развивают у молодежи интерес к шиппингу в стране, жизнь которой веками была связана с морем! Неудивительно, что многие крупные предприятия мировой судоходной отрасли, имеющие представительства на острове, сочли своим долгом принять участие в фестивале. Компания Unicom Management Services (Cyprus) Ltd. также с радостью стала спонсором мероприятия (и, как мы выяснили, формальностью не ограничилась). Сами работники компании приняли участие в фестивале в качестве волонтеров.

Всё началось... с коллективной уборки пляжа, после чего внимание многочисленных гостей праздника привлекли соревнования по водным видам

спорта. В честь праздника к Лимассолу подошел американский военный корабль, который продемонстрировал спасательную операцию на море. Но главными гостями фестиваля стали дети, для которых было организовано огромное количество развлечений.

По свидетельству наших коллег из «Юникома», День моря в этом году имел особый успех. Люди получили большое удовольствие, а все доходы от праздника были направлены в благотворительный фонд.

На фото: сотрудники «Юником - Кипр» (слева направо) Роберт Томпсон, Дагмар Сагеманн, Эстер Чараламбос, Елена Котсонис в качестве волонтеров у батута, который компания предоставила организаторам фестиваля в дополнение к спонсорскому пакету. ⚓

Социальный компас

Работаем и без грамот! Но любим, когда труд ценят

Окончание. Начало на стр. 1.

- За последние пять лет наши работники получили более 360 ведомственных наград, - рассказывает заместитель начальника отдела безопасности мореплавания и управления качеством, капитан-наставник ОАО «Совкомфлот» Иван ПЕТРУК. - И это не считая знаков «За безаварийную работу на морском транспорте», которых только в 2009 году было удостоено 62 капитана и старших механика. В текущем году учреждена еще одна корпоративная награда - нагрудный знак «Ледовый капитан ОАО «Совкомфлот». Решили, что профессиональное мастерство капитанов, которые обеспечивают безаварийную работу в ледовых условиях и отработали в таких рейсах

не менее трех лет, достойно особого внимания и поощрения. Сейчас, например, речь идет о награждении знаком трех капитанов, работающих на врандеевском направлении. Всего же в 2010 году 14 капитанов будут представлены к новой награде. Причем среди них будут и те, которые ходят по зимней Балтике. Там тоже условия не сахар. Я сам недавно выходил на нашем судне в рейс из Приморска специально, чтобы узнать, как работает людям в этих рейсах: мороз, плохая видимость, толщина льда доходит до 70 см, напряженный график!

Кроме того, ежегодно «Совкомфлот» награждает ценными подарками восьмерых лучших специалистов из числа плавсостава компании.

А лучшие экипажи по итогам года поощряются специальной денежной премией, которую можно использовать на благоустройство судна, приобретение спортивного инвентаря и бытовой техники.

- Так исторически сложилось, - продолжает тему директор департамента управления персоналом ОАО «Новошип» Олег СТЕПАНОВ, - что у нас в парходстве также существует несколько уникальных корпоративных наград. Основные это Золотой знак, премия имени А. Доценко, диплом и премия «За безаварийную работу». В прошлом году в общей сложности этих наград было удостоено 34 человека. Также было вручено большое количество почетных грамот и благодарностей президента компании. Кроме того, около

двух с половиной тысяч человек сегодня носят звание ветерана ОАО «Новошип». Оно дает право на получение доплаты к пенсии. Для компании это, конечно, нелегкая миссия, но очень благородная и важная - мы в это верим.

Довольно часто задается вопрос: почему же одних награждают, а других нет? Когда дело касается каких-то определенных заслуг, все ясно: отработал стармехом пять лет безаварийно - получи нагрудный знак. А как, например, определяют, кому вручить почетную грамоту или благодарность?

- Важную роль здесь играет наличие положительных отзывов и ходатайств от вышестоящего лица, - поясняет директор «Юником-Новороссийск» Александр КОНФИНО. - Уверен, что мои коллеги по группе

компаний со мной согласятся. И дело не только в результатах работы. К сожалению, не все капитаны охотно хвалят членов своих экипажей, многие принимают их успехи как должное. Мы, кадровики, как никто знаем, что только тот руководитель по-настоящему эффективен, который видит сильные стороны своих подчиненных, умеет «замотивировать» людей и направить их усердие в нужное русло. Кроме того, мы ценим преданность компании, стремление к профессиональному развитию и ответственность. Это и наши ожидания, и требования современной действительности. ⚓

Сложно даже представить, какое бесчисленное множество важнейших событий и имен бесследно исчезло под слоем исторической пыли. Так канули в Лету и имена первых мореплавателей. Отраднo, что сегодня российские моряки-танкеристы помнят историю отрасли.

В сентябре этого года исполнилось 125 лет с тех пор как на Черное море начались танкерные перевозки нефти и нефтепродуктов. В середине 19 столетия стала развиваться промышленная добыча бакинской нефти. Ее транспортировали в бочках, а позже - наливом по Каспийскому морю до Астрахани, и далее - по Волге. К концу века наша страна вышла на первое место в мире по объемам нефтедобычи. В 1883 году Баку и Батуми соединила железная дорога, открыв для азербайджанской нефти новый путь на внешний рынок - через Черное море.

Для транспортировки экспортных нефти и керосина по заказу фирмы «Бр. Нобель» был построен **российский танкер «Свет» дедвейтом 1,7 тысячи тонн. В 1885 году именно он стал первым танкером в водах Черного моря.** Так

были заложены основы славных морских традиций, которые по сей день чтят моряки торгового флота.

Танкер «Свет» длиной 89,5 м и шириной 11,6 м имел 8 грузовых танков. Осадка в грузу составляла 4,5 м. Что интересно, «Свет» имел парусное вооружение площадью 240 кв.м. Максимальная скорость танкера под парусами составляла 7,5 узла, а под парами - все 10. В экипаже первого черноморского танкера было 50 человек. Сегодня в учебно-тренажерном центре группы компаний в Новороссийске хранится модель, выполненная знаменитым судомоделестом Валентином Шикиным. Мастеру пришлось провести большие научные изыскания, чтобы донести до нас (и до наших потомков) основные параметры и внешний вид «Света».

За прошедшие 125 лет размеры танкеров уве-

125 лет танкерным перевозкам на Черном море



Парусный танкер «Свет», современная реконструкция.

личились в 100 раз, а экипажи стали вдвое меньше. Менялись технологии, накапливался опыт, расширялась география рейсов, но во все времена танкеры у берегов Черного моря

оставались символами успеха и процветания страны. Позиции группы «Совкомфлот» в черноморском регионе традиционно сильны, но компания продолжает их укрепление, инвести-

руя средства в современные суда, но что еще более важно, в людей, которым эти суда доверяют. В этом - одна из основ стратегии развития СКФ.

Люди СКФ

«Море не любит унылых»

В сентябре с поста председателя Клуба капитанов «Новошип» и «Юникома» «Риск» ушел легендарный капитан Александр ПЕТРАКОВ. Как он объяснил - по состоянию здоровья. Убедительный аргумент. Но нам показалось, вопрос не столько в здоровье, сколько в высоко поднятой для себя планке. Соответствовать жизненному стандарту, установленному капитаном Петраковым самому себе и окружающим, непросто. Хотя энтузиазма у Александра Ивановича в его 83 хоть отбавляй.

- Александр Иванович, мне всегда было интересно, почему многие капитаны спустя время начинают писать стихи, прозу, рисовать - одним словом, подаются в искусство?

- Приходит естественное желание поделиться нажитым опытом. Некогда им было раньше талант проявлять. Современным капитанам не до литературы, трудно им сейчас приходится: интенсивность эксплуатации флота увеличивается, проверки одна за другой. Раньше заход в порт был праздником. Мы с первым помощником составляли справку о порте захода для моряков и прикидывали, как сделать так, чтобы они хотя бы после магазинов не проходили мимо достопримечательностей. На борту поднимались портовые власти, чтобы познакомиться... Представляете, сегодня капитан порта захотел бы побыть на борту вашего судна! А тогда им было интересно просто посмотреть на русского капитана, пообщаться. Да, сейчас капитан не тратит столько времени на судовождение, а у нас это было основной задачей. Не было и такого оборудования. Сегодня определять месторасположение судна по небесным светилам нужно только для тренировок, чтоб не забывать, что такое секстан и хронометр.

- Может быть, потому и стихи писали, что часто смотрели на звезды?

- В какой-то степени да, особенно когда длинный переход и

никто тебя не трогает.

- Взаимоотношения в экипаже тоже были другими?

- Перед капитаном стояла задача вовлечь экипаж судна в организационную работу. Вот и предусматривали технические занятия по изучению судна, раз в месяц обязательные командирские занятия, где все помощники отчитывались о своей работе с подчиненными, собрания профсоюзные проводили. Да, был в этом определенный формализм, но это от людей зависело. Я всегда считал, что работа на судне должна быть построена таким образом, чтобы не было времени скорбеть о несовершенстве мира.

- Александр Иванович, а почему один может пробиться в капитаны, а другой нет?

- Образование дается всем одинаковое, а потом уж как ты его используешь. Человек целеустремленный, как правило, достигает цели. В среднем десять лет требуется сегодня, чтобы подняться на капитанский мостик. В каждой должности надо проработать не менее двух контрактов - это если все гладко. В наше время этого не придерживались, был возрастной ценз, требовались определенные рекомендации. Кстати, в свое время был начальник Дальневосточного пароходства Валентин Бянкин, очень незаурядная личность. Он стал капитаном в 24 года. Был одержим профессией и уверен, что станет начальником пароходства.

Причем, в этой уверенности не было самонадеянности. Так и произошло впоследствии.

- А его видно, будущего капитана?

- Можно ошибиться. Один раз я так ошибся, что до сих пор переживаю. Пока об этом нигде не говорил. Не видел я в одном человеке перспектив, а он потом стал капитаном... Правда, личностью так и не стал.

И еще одно - море не любит скучных людей. По образному выражению адмирала Макарова, «унылый человек не годится для такого бойкого дела как морское».

- Что вам удалось сделать на посту председателя Клуба капитанов «Риск»?

- Когда я принял дела, упорядочил членские взносы. Появился бюджет, который можно было рационально использовать. Сократили бюрократические процедуры при приеме в члены Клуба. Ввели новые традиции, например, ежемесячно проводим встречу «без галстуков» с членами Клуба. На нее приходят все капитаны, которые в этот день находятся на берегу. Стало традицией поздравлять юбиляров. Одним словом, постарались по-человечески «привязать» людей к Клубу, объединить их. Мы - капитаны и всегда помним, что море - это огромный мир, в котором глаза не устают смотреть, а сердце - биться.



КЛУБ КАПИТАНОВ «РИСК» был создан в 1989 году. Сегодня его членами являются 170 действующих капитанов, в том числе 145 капитанов судов группы «Совкомфлот». Как считают моряки, сила Клуба, прежде всего, в его благородных целях и делах, среди которых на первом месте - защита интересов капитанов. За время существования Клуба десяткам капитанов была предоставлена правовая защита и, когда это было необходимо, материальная поддержка. Активное участие в свое время в расследовании морских аварий и происшествий помогло многим капитанам избежать административного и даже уголовного наказания.



ДЕРЖИСЬ, ЖЕНА МОРЯКА!

Те из работников группы компаний, кто живет в Новороссийске и в сентябре были дома, уже смогли в полной мере оценить творение скульптора Александра Суворова - памятник «Женам моряков».

Хотя идея памятника нравится практически всем, «морячка», как ее сразу окрестили, у самих моряков вызывает различные эмоции. Экспертное мнение согласился высказать наш собеседник Александр Петраков. Уж он-то на своем веку повидал всякие эталоны и всяких морячек:

- Памятник видел, даже потрогал. Неплохо. Един-

ственное, чего не хватает, - сумки в руке. Нас всегда жены встречали с сумками, чтоб покормить сразу. Это сверхсовременная женщина. В наше время жены были разные, в том числе не менее привлекательные, но, может быть, чуть попроще. Мне кажется, ребенка можно было поменьше сделать, лет двух - ей тяжело такого на руках держать. Да и место для нее, к сожалению, неудачно выбрали - памятник обращен туда, откуда моряки не приходят. Но в целом идея хорошая. Надеюсь, что мои коллеги свою «морячку» полюбят, и если не «за что», то уж, как минимум, вопреки.

ЖИЗНЬ - МОРЮ, СЛАВУ – ОТЕЧЕСТВУ, ПОЧЕТ - РАБОТНИКУ ФЛОТА

- *Моя страсть к коллекционированию появилась ещё в детстве*, - рассказывает заместитель директора «СКФ Юником-СПб» Владимир СОЛОМОНОВ, опытный моряк и известный петербургский коллекционер отраслевых наград. - *Серьезное отношение к коллекционному материалу, его систематизации, стремление изучать его и раскрывать секреты пришли уже в зрелом возрасте после службы в Военно-морском флоте и окончания ГМА имени адмирала С.О. Макарова. Тогда у меня появилась возможность посещать различные страны Европы, Азии, Африки и пополнять коллекцию иностранными и российскими (вывезенными из страны) образцами.* ➔



Владимир Соломонов знает, о чем говорит: в его личном арсенале знак «Почетному работнику морского флота» имеется.

Фалеристика – увлечение для настоящих интеллектуалов. Мало просто собирать красивые металлические значки. У каждого из них своя «биография», неразрывно связанная с историей государства и тысячами славных имен его граждан. Как вспомогательная историческая дисциплина, фалеристика подразумевает проведение полноценных научных изысканий. Специально для читателей «Вестника СКФ» Владимир Соломонов рассказывает о своей попытке проследить историю создания и развития одной из наиболее значимых наград для людей морской профессии - нагрудного знака «Почетный работник морского флота».

- В прошлом году исполнилось 70 лет одной из старейших ведомственных наград – знаку «Почетный работник морского флота». В начале 1933 года было принято государственное решение об упорядочении изготовления и ношения нагрудных знаков. Постановлением Президиума ЦИК СССР было запрещено изготовление и ношение неутвержденных наград. Из всех имевшихся нагрудных знаков разрешалось носить только те, которые были получены за отличия в социалистическом соревновании и за ударный труд.

В апреле 1939 года Народный комиссариат водного транспорта был ликвидирован, а вместо него созданы Народный комиссариат морского флота и Народный комиссариат речного флота. Для отличия работников нового морского ведомства 8 мая 1939 года Решением Совета Народных Комиссаров СССР № 625 впервые была учреждена



1.

ведомственная награда - значок «Почетному работнику морского флота» (фото 1).

Знак был контррельефный, изготовлен из посеребренной и позолоченной латуни, покрыт белой и красной эмалью, на реверсе наносился штихельный номер. Награда выдавалась в красной коробочке с удостоверением и вручалась тем, кто проработал в системе Министерства морского флота не менее 10 лет за образцовое выполнение особо важных заданий по укреплению и развитию морского транспорта, за спасение человеческих жизней, судов и грузов на море. Награжденные имели право на бесплатный проезд на судах морского флота в каюте второго класса.



2.

Два фактора определяли высокий статус знака: вручался он наркомом, а затем министром морского флота, и, кроме того, подобно государственным наградам – орденам и медалям, был номерным. Первыми награжденными значком «Почетному работнику морского флота» были члены экипажа танкера «Иосиф Сталин»: №1 - капитан В.К. Шабля, №2 - первый помощник капитана С.А. Кононенко, №3 - старший механик Г.Ф. Аинков. В числе первых награжденных были и портовики Сахалина.

За годы существования знак «Почетному работнику морского флота» неоднократно менялся. 14 февраля 1966 года (дата требует уточнения) был утвержден значок «Почетному работнику морского флота» нового образца (фото 2). В традициях периода развитого социализма аскетичную латунь сменила бронза, покрытая золотом.

Третий вариант (фото 3) был утвержден 15 февраля 1977



3.

года (дата также требует уточнения). Собственно он и стал прообразом той награды, которая вручается сегодня.

Прошли десятилетия, но знак сохранил свой статус. К 1987 году, за 47 лет, им были награждены более 25 тысяч че-



4.

ловек, то есть более 500 человек в год.

В начале 90-х появилась четвертая версия награды (фото 4). В соответствии с Постановлением Правительства России от 12 августа 1992 года №578 вышел Приказ Минтранса от

12 января 1993 года №1 «О нагрудных знаках и значках работников транспортно-дорожного комплекса», в котором было утверждено Положение об отраслевых нагрудных значках.

Первые четыре вида знака были номерными, но последний, пятый знак «Почетный работник морского флота» (впервые изменено название с «Почетному...» на «Почетный...») утвержден Приказом Минтранса РФ № 130 от 18 октября 2005 года (фото 5), номера не имеет - только удостоверение.

За последние десять лет этой высокой награды было удостоено 262 работника компаний группы СКФ. Но что сегодня дает ведомственная награда Почетному работнику морского флота, кроме заслуженного уважения?

Во-первых, при выходе на пенсию - присвоение звания «Ветеран труда» и, соответственно, увеличение пенсии. Гражданину, которому присвоено звание «Ветеран труда», органом социальной защиты населения по месту его жительства выдается удостоверение ветерана труда. Образец бланка удостоверения и его описание, а также Инструкция о порядке заполнения, выдачи и учета удостоверений утверждены постановлением Правительства РФ от 27 апреля 1995 года № 423.



5.

Во-вторых, право на бесплатное медицинское обслуживание в федеральном государственном учреждении «Центральная клиническая больница гражданской авиации» (ФГУ «ЦКБ ГА») согласно Приказу Росавиации от 29 января 2009 года № 34.

P.S.: Автор публикации просит всех, кто располагает дополнительной информацией по данной теме, связаться с ним по электронной почте vps53@mail.ru.

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 ОКТЯБРЕ ЮБИЛЕИ ОТПРАЗДНУЮТ:

ШЛЯХОВ Михаил Павлович, моторист 1 класса т/х Krymsk (01.10.1960);

БРАТУХИН Владимир Васильевич, боцман т/х Moscovsky Prospect (02.10.1960);

СОСЕДКА Сергей Николаевич, матрос 1 класса т/х Kaluga (02.10.1960);

БУРЕНКОВ Сергей Михайлович, 2-й механик т/х Socol 1 (02.10.1960);

ГАЕВСКИЙ Александр Юрьевич, токарь т/х Torgovy Bridge (05.10.1960);

ШТЕБА Павел Васильевич, матрос 1 класса т/х Moscow (06.10.1960);

РОМАНЕНКО Борис Александрович, старший механик т/х SCF Byrranga (06.10.1960);

КОЗАК Сергей Константинович, моторист 1 класса т/х MST Almak (07.10.1950);

РУДНЕВ Валерий Сергеевич, электромеханик т/х RN Arkhangelsk (11.10.1950);

ПЕТРОВ Сергей Валентинович, моторист т/х SCF Polar (12.10.1960);

ШУВАЕВ Сергей Михайлович, моторист т/х Mikhail Ulyanov (17.10.1960);

ГАЛЬЧЕНКО Игорь Васильевич, донкерман т/х NS Antarctic (18.10.1960);

СОКОЛОВ Александр Евгеньевич, матрос 1 класса т/х NS Asia (21.10.1960);

СОЛОВЬЕВ Александр Евгеньевич, моторист-токарь т/х Pamir (22.10.1950);

КАБЕНЕВ Михаил Михайлович, 2 повар т/х NS Antarctic (23.10.1960);

КОРЗО Александр Евгеньевич, старший суперинтендант, департамент технической эксплуатации флота ОАО «Новошип» (23.10.1960);

КОРЕНЬКОВ Герман Игоревич, донкерман т/х Kapitan Gotsky (23.10.1960);

КАБАЕВ Виктор Васильевич, повар т/х RN Arkhangelsk (25.10.1960);

ВИХЛЯЕВ Владимир Васильевич, матрос 1 класса судов группы СКФ (27.10.1960);

ЛЕЖНИН Сергей Валентинович, электромеханик т/х Elbrus (30.10.1960).



In Focus

SCF PARTICIPATES IN THE 9TH SOCHI INTERNATIONAL INVESTMENT FORUM

In September SCF Group participated in the 9th International Investment Forum Sochi-2010. It is a tradition that the Group is represented at the Sochi forum events by Novoship.

This year the exposition was included in two different locations: the Krasnodar region exhibition hall and the Sochi Sea Terminal building.

On 17 September, **Vladimir Putin**, Prime Minister of the Russian Federation, visited SCF Group's exposition. He was briefed on the results of the recent pioneering voyage of the tanker *SCF Baltica*, carrying a cargo of 70,000 tonnes of gas condensate, from Murmansk/Vitino to China along the Northern Sea Route. The voyage demonstrated the

potential for large, enhanced ice class ships (more than 100,000 tonnes dwt) to transit along the Northern Sea Route, almost halving the time required to transport hydrocarbons on the traditional sea route via the Suez Canal. The Sovcomflot programme for 2011 envisages a series of commercial transit voyages along the Northern Sea Route to the countries of the Asia Pacific Region, by Panamax vessels (70,000 tonnes dwt) and Suezmax ships (160,000 tonnes dwt), including through the sea lanes north of the Novosibirsk Islands.

The Prime Minister was informed about the developing cooperation of SCF Group with Russia's shipbuilders – the enterprises of the United Shipbuilding Corporation (USC). On 14 September, the Panamax Arctic shuttle tanker *Kirill Lavrov*

was delivered. She was built by the Admiralty Shipyards for Sovcomflot for the Priazlomnoye project (project operator - Gazprom Neft Shelf), with financial support from Vnesheconombank.

Meanwhile, SCF Group and USC have completed drafting a project brief for the construction of a series of Aframax tankers (118,000 tonnes dwt) and LR2 ships (117,800 tonnes dwt). It is planned that the construction of the ships will be executed by Zvezda-DSME – a joint venture between the Far Eastern Centre of Shipbuilding and Shiprepair (part of USC) and Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).

Sergey Frank, Sovcomflot President and CEO, noted: "The renovation and replenishment of the Group's fleet in Aframax and LR2 tankers market segments, is in compliance with the company's development Strategy for 2010-

2015, approved by the Board of Directors. SCF Group is one of the leaders in the Aframax tanker segment. Nevertheless, we think it is necessary to continue to develop this segment addressing first and foremost the tightening requirements of regulators and shippers towards tankers, with a focus on the safety of navigation, protection of the marine environment, saving energy and resources, as well as the growing demands of Russia's foreign trade for seaborne energy exports".

Roman Trotsenko, President of USC, commented: "This is first order of such scale for the Russian-Korean JV. We are pleased to continue cooperation with SCF Group. While the new shipyard in Bolshoy Kamen Bay (Primorsk region) is not functioning at full capacity, the tankers will be constructed in Korea with the participation of

specialists from Russia. They will master the modern technologies of shipbuilding, so after the new yard is fully operational, it will help utilise its capacities most effectively, in order to fulfil ship owners' orders".

Igor Tonkovidov, Novoship's President, underlined that thorough work was undertaken in selecting the ships' optimum technical specifications and commercial contract parameters when selecting the yard. "The proposal made by the Zvezda-DSME Joint Venture, including its parameters, met our requirements. LR2 product tankers with ice class 1C, planned for construction as part of this project, are designed to carry crude oil, as well as heavy and light oil products from terminals in the Gulf of Finland, initially only from the port of Ust-Luga".



Well done!

SCF GROUP 2010 FIRST HALF RESULTS

Highlights of the First Half 2010 results (six months ended 30 June 2010):

- Total fleet increased to 144 vessels with total deadweight of 10.5 million tonnes

- The LNG tanker *Grand Aniva* carried the 100th shipment of Russian LNG from the Prigorodnoye terminal (Sakhalin 2 project)

- The SCF Arctic shuttle tankers safely transported 10 million tonnes of crude oil, since June 2008, from the Varandey offshore terminal (Barents sea)

- An agreement signed with Gazprom, in respect of LNG transportation from the Stockman project

- Transportation of the first ever Aframax shipment of gas condensate along the Northern Sea Route (from Murmansk to Ningbo) was organised within strategic cooperation with OAO Novatek on Yamal LNG project

- The *Mikhail Ulyanov*, a technologically advanced Arctic shuttle tanker, was delivered from the Admiralty Yards, St. Petersburg and began a long-term t/c with Gazprom Neft Shelf (100 pct subsidiary of OAO Gazprom)

- Long term USD 230 million financing for acquisition of two Arctic shuttle tankers of 70,000 DWT *Mikhail Ulyanov* and *Kirill Lavrov* provided by VEB (Russian State Development Bank)

- Net profit USD 111.2 million
- EBITDA USD 292.6 million

Sovcomflot Board of Directors reviewed the 2010 First Half results of Sovcomflot and its subsidiaries at a regular meeting held on 21 September in Moscow.

Commenting on the Group's results **Sergey Frank**, President & CEO of Sovcomflot, said: "Whereas the freight market remained challenging throughout first half 2010, we were able to demonstrate steady performance across all business lines, thanks to a well-balanced fleet employment structure. We consistently continued the build-up of our fleet in line with the Group's strategy and the needs of our customers. During the period we took delivery of a number of new Suezmax tankers and the first Russian-built Panamax-size Arctic shuttle tanker. This technologically advanced shuttle tanker has unique capabilities, allowing operation in the heavy ice conditions of the Russian Arctic".

Evgeny Ambrosov, Executive Vice-President and Group COO said: "Sovcomflot has demonstrated a strong performance, despite continued pricing pressure in the conventional tanker market segments. With a growing portion of revenues coming from the Group's industrial business portfolio, with project vessels employed under long-term fixed rate contracts (in such specialised areas as LNG, shuttle-tanker and offshore supply vessel operations), the fleet as a whole continued to earn in excess of market expectations. Our steady

financial results allow the company to focus on the implementation of all the provisions envisaged by the Safety Comes First 2020 (SCF-2020) programme".

In fact, according to the official publications of the major tanker owners SCF is second only to Teekay Group in total revenues for H1 2010. But the Canadians' results were also 27 per cent lower than those of 2008. Besides, in comparison to H1 2009, Teekay's revenues decreased whereas SCF Group showed a 10.9 per cent increase. Overall SCF is the fastest among the industry leaders to return to the figures it achieved two years ago. Danish Torm, which specialises in gas and oil products transportation, achieved the third largest revenue. The fourth and the fifth places were taken by Belgian Euronave and American Overseas Shipping Corporation, respectively. Their earnings for H1 2010 were 33 and 43 per cent lower than in 2008.

Nikolai Kolesnikov, Executive Vice-President, Chief Strategy & Financial Officer said: "We are pleased with the Group's results for the first half of 2010, which exceeded our budget targets. With one of the most modern tanker fleets in the world, and with the net debt to capital ratio further reduced over the period, the company is in a strong financial position even at the low point of the shipping cycle, and has the capacity for further investments if the right business opportunities arise".



Solution

SOCHI GRAND MARINA: THE SCF OLYMPIC PROJECT

As part of the 9th International Investment Forum Sochi-2010, the reconstruction project for the Seaport of Sochi was presented to the public. For Russia it is a unique public-private partnership to revive the seaport and coastline in an integrated way.



In December 2007, the port was included among the key facilities for the 2014 Winter Olympic City of Sochi. The waterfront infrastructure redevelopment is the project of Sochi Grand Marina, affiliated to SCF Novoship. **Konstantin Sakharov**, CEO of Sochi Grand Marina has told us about its distinctive features and significance: "The reconstruction of the seaport of Sochi includes construction of waterworks, the building of a new passenger terminal and coastal port infrastructure, and reconstruction of the historical Sochi Sea Terminal building as well. We lay great emphasis on providing Sochi port

with a beautiful, first-class yacht marina. It will be the first specialist yacht marina constructed on the Black Sea coast. As a partner for the implementation of such a complex project, Mourjan Marinas IGY has been selected with its extensive experience in the development of marinas in the Middle East and Europe".

The SGM project runs up to 2016 and involves the development of land with a total area exceeding 10 ha, including 3 ha of new land that will house a number of port infrastructure facilities.

From the federal budget, the project covers construction of 7.2 ha of new areas near the coastline, a new passenger terminal and administrative buildings. It also includes the construction of a new harbour for cruise ships, capable of hosting concurrently two cruise liners of up to 300 m long, as well as one ferry of up to 220 m long.



Newbuildings

KIRILL LAVROV DELIVERED

On 14 September, the fleet of SCF Group expanded with the arrival of a new shuttle enhanced-class tanker.

The ceremony of acceptance took place at the Admiralty Shipyards, St Petersburg - the oldest shipyard in Russia, which is a member of the United Shipbuilding Corporation (USC).

Kirill Lavrov is one of the series of Arctic shuttle tankers of 70,000 dwt, which are being constructed for the first time at Russia's shipbuilding yards. These shuttle tankers have been specially designed to operate in Russian Arctic offshore fields.

The acquisition of the shuttle tankers and their further operation is being financed by the State

Corporation acting as the Bank for Development and State Export Credit Agency of Russia - Vnesheconombank.

The construction of the tanker *Kirill Lavrov* has employed unique technological solutions, which are in demand for oil and gas usage in Arctic and Far Eastern Sea projects. The operation of such vessels in developing the offshore

oil and gas fields will enhance the level of environmental safety in such sensitive regions as the Arctic and Far Eastern Seas. In 2011, the ships are expected to be involved in the transportation of hydrocarbons from the Russian ports of the Barents and Pechora Seas, to the countries of the Asia-Pacific Region, using the shipping lanes of the Northern Sea Route.

Kirill Lavrov (1925-2007) was an actor of the Leningrad Bolshoy Drammatichesky Theatre (BDT). In 1989 he became the artistic director of the BDT, the USSR People's Actor, the Hero of Socialist Labour, the laureate of Lenin and State Prizes, the President of the International Confederation of Theatres Unions.



Moment in History**125 YEARS OF KEEPING TO BEST PRACTICE**

In September we celebrated the 125th anniversary of the first oil tanker voyage on the Black Sea. In the middle of the 19th century the commercial production of oil from Azerbaijan began. To reach the consumers it was transported in barrels across the Caspian Sea to the city of Astrakhan, and then northbound - up the River Volga. From 1883, a railway connected Baku to the port of Batumi. For the oil it opened a new route to export markets - through the Black Sea.

To cover this new market niche, the famous Russian Nobels' enterprise ordered a tanker of about 1,700 tonnes dwt. It was called *the Svet* (Eng.: *the Light*). In 1885, *the Svet* became the first tanker on the Black Sea. It marked a new beginning for the glorious tanker shipping traditions of the Russian South.

The Svet was 89.5 m long and 11.6 m wide. She had eight cargo tanks. Her draft was 4.5 m. The tanker was rigged with 240 square meters of sails. Her maximum speed was 7.5 knots under sail and 10 knots under steam. There were 50 crew members onboard. A model of *the Svet* was constructed by the researcher Valentin Shikin, who commemorated this significant phase in the history of the Russian shipping industry. Over the past 125 years the average tanker has grown in size one hundred fold. New technologies have appeared. However, for more than a hundred years, tankers near the Russian Black Sea coast were a symbol of the country's prosperity.

**SCF Person****A. NIKIFOROV, MASTER OF THE SCF BALTICA: "WE MERELY PERFORMED OUR DUTIES"**

Being a pioneer is always a worthy and honourable mission. It can only be entrusted to somebody with true professionalism. Such a person was chosen to command the crew of *SCF Baltica* for her experimental voyage along the Northern Sea Route.

SCF Baltica's Master **Alexander Nikiforov**, an experienced seaman conversant with the Arctic latitudes, tells us about the historic voyage.

- **What challenges are involved in using the NSR? What difficulties did you face?**

- Any voyage along the NSR, no matter what cargo you are transporting, is not an easy task. Ice navigation, especially in the Arctic waters, is always connected to high risk and requires thorough preparation. In this particular case, it was difficult to be pioneers: nobody had done it before us. Of course, smaller vessels have travelled through the Arctic for decades, but not a tanker of Aframax size. How to organise the convoy, if the beam of the tanker is 44 m and the ice breaker is not more than 33 m wide? How to protect the vessel from damage due to maneuvering in the icy waters? How to provide a proper oil spill response capability? How to make the voyage efficient, from a profit perspective? To answer all of these questions, everybody had to work hard and as a team: the operators in Cyprus, SCF's Moscow office and the crewing office in St. Petersburg. All the crew had to do was to perform their functions with skill.

- **What part of the route turned out to be the most challenging? How did the climatic conditions change?**

- In ten days, the tanker covered a distance of about 2,500 nautical miles along the NSR with the average speed of ten knots. With an escort of nuclear powered ice breakers, the vessel passed the areas of ice concentration, amounting to around 8-9 points in the Laptev Sea and the East Siberian Sea. In some places,



the ice was more than 2 m thick. Most of the time the visibility was restricted. We had to follow the ice breaker almost by touch, at the distance of three cables. We could not come any closer to the ice breaker, as the distance was already critical, and we could not stay away from her because the heavy pieces of ice might have damaged our hull. However, the most difficult part was forcing the Ayonskiy pack ice in the East Siberian Sea, where the ice was especially strong, though not as thick as in the Laptev Sea.

- **What was done to prepare the vessel for the voyage? How was the crew trained?**

The vessel's managers made a thorough risk analysis, studying risks for the vessel's safety and for the sensitive environment of the Arctic basin, and developed a number of procedures to minimise the ship's environmental impact and to improve safety management. Additional supplies, including oil spill response equipment, were provided. All the ship's mates passed through simulator training, including unassisted ice navigation and passing with an escort. The

There were lots of critically shallow-water areas, which we had to pass at minimum speed, in order not to increase the vessel's draft. We also had to keep abreast of the tanker's trim caused by fuel consumption, as even one degree trim raises the draft by 40cm. When you have 2.5m under keel it is more than significant. The leading ice breaker secured us, and besides a special hydrographic ship had surveyed the most high-risk areas beforehand. The survey discovered areas with depths 1m less than the charts showed, so we sometimes even had to slightly alter the course.

- **What additional measures were taken to protect the environment?**

- On a regular basis we received forecasts of changes to the ice conditions and satellite images of the current situation. The oil spill response capability was provided by the ice breakers, as they carry the required equipment onboard. Sovcomflot, of its own free will, decided to use only low-sulphur fuel on board *SCF Baltica* during her transit through the NSR, in order to reduce air pollution. The crew also upgraded the vessel's gray water system.

An oil spill in the Arctic, especially on top of the ice, would take a lot of expertise and effort to clear up, with the degradation of oil in these harsh conditions being extremely slow. Our experimental voyage was a success, and from now on, the traffic along the NSR will grow. We hope that our careful attitude to the sensitive environment of the region will serve as a good example.

**Safety Comes First****SCF TANKER RESCUES A MAN FROM THE BLACK SEA**

On 12 September, at 17h00 Moscow time, the crude oil tanker *NS Creation* (Novoship, SCF Group) rescued a man 27 nautical miles off the Russian Black Sea coast.

The NS Creation was underway to the port of Novorossiysk, for loading cargo when the officer of the watch **Kirill Malinovskiy** noticed a half-submerged rubber rowing boat on the sea surface. A man in the boat was desperately waving an oar trying to attract attention. It later emerged that *the NS Creation* was not the first vessel to have the boat within her field of vision, however, the dark clothes made the figure imperceptible among the waves.

The crew of the tanker acted in accordance with the "Man overboard" drill. When the shipwrecked man from the Russian city of Bryansk later came to his senses, after the great stress he had to overcome, he told his saviours about his unfortunate voyage. In his words, he was on vacation with his wife and children at Lermontovo (about 100 km from Novorossiysk). Early in the morning, on the 9th September, he went fishing and did not notice that he started drifting out to the open sea. A wind sprung up, and rowing towards the shore became hopeless. More than that, one of the oars broke. The next day some vessels passed nearby without seeing the man in distress. On the third day, weariness and thirst

drove him to despair, and only the fourth day brought good fortune.

As per the Master **Andrey Sadchenko's** report, the rescued man came onboard in a satisfactory condition. Though he was extremely dehydrated, and the body was severely impacted, the mind stayed clear. To render proper assistance, *the NS Creation's* crew contacted the medical consulting centre. Following the receipt of instructions, the rescued man was given sips of drinking water and then broth and hot tea.

In the evening, the tanker reached the port of Novorossiysk. The port authorities boarded, questioned the rescued man and recorded his evidence. After that, he disembarked safely ashore.

**In the Open**

«ONE SEA, ONE WORLD!»

On 26 September, the city of Limassol celebrated the Day of the Sea in the run-up to the World Maritime Day. The Cyprus Shipping Chamber organised a charity festival, with the slogan "One Sea, One World". Unicom Management Services (Cyprus) Ltd. sponsored the event which was actively supported by the local authorities and many other companies from the shipping industry.

The Day of the Sea started with... beach cleaning! After a number of aquatics competitions (sea kayak, jet skiing, kite and windsurfing, water polo, sailing race) an American naval ship demonstrated a rescue operation.

This year, the Day of the Sea in Limassol gained outstanding response. Children were especially warmly welcomed, with a host of activities designed for them.

As we found out, for the staff of Unicom, participating in the Day of the Sea festival was not a mere formality. Apart from being a main sponsor of the event, the company provided a bouncy castle for the children. Unicom volunteers manned the castle all day and enjoyed their time a lot (*see the photo on p. 4: (from left to right) Mr. Robert Thompson, Dagmar Sagemann, Esther Charambous, Elena Cotsonis, and the bouncy castle in the background*).



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

В номере использованы материалы газеты «Наш Новороссийск»

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

October 2010 | #2(2)