

Северный рейс оправдал ожидания

14 августа впервые в истории судоходной отрасли танкер типоразмера «Афрамекс» отправился с грузом нефти из Мурманска в Китай по Северному морскому пути. Пришло время подвести итоги экспериментального рейса.

2

Обмен опытом в вопросах HSSE

«В два раза больше опыта - в два раза больше безопасности», - в этом уверен менеджер по вопросам профессионального здоровья, безопасности и охраны окружающей среды на судах компании «Юником» Дэвид Шарп.

3

Мужество, которое вошло в историю

Сегодня практически все члены экипажа танкера «Московский университет» вновь собираются в рейс - отпуск подходит к концу. Но события начала мая всё еще свежи в памяти моряков.

4

В роли попутного ветра

В 2009 году группа компаний стала официальным партнером Всероссийской федерации парусного спорта. Как развивается партнерство, и почему парусному спорту мы придаем такое значение?

5

«В людях ценю прямоту»

Старший механик продуктово-воза Tuchkov Bridge Владимир Коротких с гордостью носит почетный знак «За безаварийную работу», а в свободное время пишет рассказы о своем нелегком, но интересном деле. Ни слова выдумки - только чистая правда!

6

От первого лица

Уважаемые коллеги и друзья!



Сегодня отправляется в свой первый рейс «Вестник СКФ». Поздравляю вас с этим важным событием в жизни группы компаний «Совкомфлот». Важным без всякого преувеличения, поскольку корпоративная газета - это источник информации о нашей работе и о наших планах, канал для обмена идеями и предложениями, а следовательно, ключевой элемент создания по-настоящему эффективной организации.

Группа компаний «Совкомфлот» - это целый мир со своими уникальными ценностями и неповторимой культурой. В наших ря-

дах без малого восемь тысяч человек плавсостава и сотрудников береговых подразделений в Новороссийске, Санкт-Петербурге, Москве, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лимассоле, Лондоне, Мадриде, других городах. Мы все объединены любовью к своему делу, верностью традициям морского флота, общими интересами и стремлениями. Нам не безразлично, что происходит в мире, в нашей стране, в отрасли, в нашей компании. В этом смысле крайне важно, чтобы «Вестник СКФ», преодолевая расстояния в тысячи миль, стал надёжным связующим звеном между всеми членами нашей большой команды.

Идея создания корпоративного издания для нашей группы компаний возникла давно и неоднократно высказывалась на встречах с капитанским корпусом. В ходе рейса по Севморпути в августе этого года в составе экипажа танкера «СКФ Балтика», общаясь с капитаном и членами экипажа, я ещё раз убедился в том, насколько велика потребность в реализации этого проекта. Доступ к свежей информации и новостям, возможность обще-

ния в системе обратной связи со своими коллегами и с руководством предприятия - вот чего не хватает во время дальнего плавания, длительной командировки или отпуска. Для этого мы и создаем «Вестник СКФ».

Вне сомнений наша газета призвана стать надёжным компасом в океане отраслевой информации. Морское дело не стоит на месте, оно бурно развивается, изменения происходят каждый день. Поэтому появление своего профессионального издания - это настоятельная необходимость. Надеюсь, что в «Вестнике СКФ» можно будет найти события судоходной индустрии, новости отечественных и зарубежных судоходных компаний, аналитические отчёты, очерки - всё, что нужно знать профессионалам.

Где бы мы ни находились - на берегу или в море - нам крайне важно быть в курсе жизни «Совкомфлота»: корпоративные новости, ключевые события, информация о партнерах и достижениях, о ходе реализации новых проектов, о нашей истории и наших ветеранах. «Вестник» предоставит каждому возможность стать автором публикаций, участвовать в опросах,

обсуждать волнующие темы, задавать вопросы. Газета создаётся для всех нас, и именно от нас во многом зависит её успех.

Хочу пожелать творческих успехов редакторскому коллективу газеты, перед которым стоит столь важная и непростая миссия - реализовать потенциал издания, сделать «Вестник СКФ» значимой частью жизни каждого из нас.

Я искренне верю, что корпоративная газета упрочит фундамент нашего плодотворного сотрудничества, ведь сплоченность нашей команды - это основа успеха группы компаний «Совкомфлот» на пути укрепления наших позиций как самого современного и коммерчески эффективного флота и в России, и в мире.

Счастливого тебе плавания, «Вестник Современного коммерческого флота».

С.О. Франк,
генеральный директор
ОАО «Совкомфлот».

Событие

Северный рейс оправдал ожидания

6 сентября 2010 года - дата, которая вошла в историю не только нашей группы компаний, но и всей мировой судоходной отрасли. В этот день успешно завершился арктический рейс по маршруту Мурманск - Нингбо (Китай), выполненный нашим танкером «СКФ Балтика». В ходе рейса «Афрамекс» ледового класса 1A Super (Arc5) с 70-ю тысячами тонн газового конденсата на борту прошел 2,5 тысячи морских миль по трассам Северного морского пути. ➔



19.08.2010, 08.00 МСК. «СКФ Балтика» форсирует перемычку Таймырского ледового массива при поддержке ледоколов «Россия» и «Таймыр».

Высокий ледовый класс позволяет танкеру в осенне-летнюю навигацию самостоятельно преодолевать сплоченность ледовых полей до 10 баллов с толщиной льда около метра. Тем не менее, ледовую проводку во время наиболее сложной с навигационной точки зрения части арктического рейса осуществляли два российских атомных ледокола - самые мощные в мире. Курс пролегал через Баренцево море, севернее мыса Желания острова Новая Земля, пролив Вилькицкого, на выходе из которого караван

прошел Таймырский ледовый массив, через пролив Санникова, море Лаптевых, ледовые поля Восточно-Сибирского моря до мыса Дежнева.

«СКФ Балтика» стал крупнейшим судном, когда-либо проходившим по Северному морскому пути (СМП), и выполнил переход от Мурманска до Нингбо за 22 дня, что почти на 18 дней быстрее традиционных маршрутов через Суэцкий канал. Такого результата очень ждали на берегу, ведь рейс был фактически экспериментальным.

Окончание на стр. 2.

Социальный компас

Люди - одно из главных конкурентных преимуществ любой преуспевающей компании, а работа с кадрами - одно из важнейших направлений ее деятельности. Эта аксиома не вызывает сомнений, но сколько труда необходимо приложить работодателю, чтобы не только привлечь, но и удержать профессионалов!

Для судоходных компаний кадровая проблема всегда была актуальной. И хотя кризисные явления в мировой экономике несколько ее сгладили, престиж морской профессии все еще нуждается в поддержке. Одной из основных причин его спада специалисты называют потерю интереса к профессии у молодежи и недостаточный высокий уровень социальной защищенности моряков. Но общую ситуацию по отрасли нельзя назвать однородной. Есть компании, которые способны обеспечить социальную защищенность персонала - достойный уровень оплаты труда, перспективы профессионального развития и уверенность в завтрашнем дне.

«Совкомфлот» - пример такого работодателя. Уже сегодня дедейт флота нашей группы компаний приближается к 11 млн. тонн, и в ближайшем будущем эта цифра будет только возрастать. Чтобы обеспечить развивающийся флот квалифицированными кадрами, СКФ реализует свою кадровую стратегию, уделяя особое внимание персональным интересам работников.

Уважаемые читатели! Представляем вашему вниманию рубрику «Социальный компас». В каждом номере «Вестника СКФ» мы будем выбирать фокусную тему и глубоко прорабатывать ее с учетом ваших пожеланий. Пишите в редакцию - пусть это будет диалог, к которому непременно подключится руководство компаний группы и широкий круг профильных специалистов.



Событие

Северный рейс оправдал ожидания



Капитан «СКФ Балтика» Александр Никифоров (справа) и его коллега, дублер капитана, капитан Василий Шепелевич на мостике танкера.

Окончание. Начало на стр. 1.

Основной целью рейса было определить возможности доставки энергоносителей крупнотоннажными судами с ледовым классом из бассейна Баренцева и Карского морей на рынки Юго-Восточной Азии по СМП на экономически обоснованных и безопасных условиях. Эта цель достигнута.

Статистический материал, который был собран в ходе экспедиции, ляжет в основу базы данных, позволяющей планировать аналогичные рейсы для крупнотоннажных судов в будущем. В 2011 году по этому маршруту «Совкомфлот» планирует направить танкер «Суэцмакс» серии «Алексей Косыгин», а также танкер «Панамакс» серии «Михаил Ульянов», спроектированный для транспортировки углеводородов с арктических шельфовых месторождений и построенный

на Адмиралтейских верфях в Санкт-Петербурге. При этом проведенное силами ФГУП «Гидрографическое предприятие» Минтранса России обследование морского дна в глубоководных районах севернее Новосибирских островов позволит в дальнейшем создать новые высокоширотные маршруты плавания судов с осадкой более 15 метров. Экономия времени при этом могла бы составить до 20% против результата, достигнутого в этом году.

К арктическому рейсу специалисты нашей группы компаний готовились не один год. Какие же преимущества он раскрыл для нас и нашей страны, нефтегазовых и судоходных компаний? Сократив дистанцию почти в два раза, северный рейс открыл для углеводородов, которые добывают и будут добывать на Севере нашей страны, кратчайший путь к потребителям в Китае, Японии и Южной Корее,

минуя при этом пиратоопасные регионы! Но бесспорные достоинства северного маршрута идут рука об руку с вызовами, с которыми пришлось столкнуться морякам. Прежде всего, потребовалась тщательная навигационная проработка всего пути следования. Были приняты дополнительные меры обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Благо, моряки «Совкомфлота» хорошо знакомы со спецификой плавания во льдах – сказывается опыт работы в Финском заливе, в Охотском, Баренцевом и Белом морях.

Первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений АМБРОСОВ подчеркнул: «Предшествовавшая рейсу подготовка включала оценку и управление рисками. Были проработаны действия экипажа и береговых подразделений в случае возникновения нештатных ситуаций, разработан план действий в аварийных ситуациях, включающий в себя процедуры борьбы с аварийными разливами нефтепродуктов и использование мобильных баз ремонта при ледовых повреждениях корпуса. Экипаж прошел дополнительную подготовку по отработке взаимодействия с экипажами ледоколов. Предыдущий опыт работы в Арктике позволил капитану и его экипажу успешно справиться с заданием и преодолеть маршрут безаварийно. Теперь компания будет ходатайствовать о представлении наших моряков, отличившихся в рейсе, к государственным и ведомственным наградам».

Руководство ОАО «Совкомфлот» выражает искреннюю признательность всем участникам подготовки и реализации арктического рейса за содействие и взаимопомощь.



20 августа в точке маршрута с координатами 76 градусов 40 минут северной широты, 109 градусов 00 минут восточной долготы караван судов приостановил движение для проведения торжественной церемонии чествования покорителей Арктики – российских и иностранных мореплавателей-первопроходцев. Участники экспедиции почтили минутой молчания память всех тех, кто отдал свои жизни, осваивая арктический регион. По морской традиции с борта «СКФ Балтика» под судовой гудки танкера и ледоколов на воду был спущен венок.

Новости коротко

СКФ - финалист премии «Компания года»



Группа «Совкомфлот» вышла в финал престижной международной премии в номинации «Компания года», ежегодно присуждаемой Lloyd's List, крупнейшим специализированным изданием в области морского судоходства.

В состав авторитетного жюри, отобравшего финали-

стов, вошли видные деятели и эксперты в области морского транспорта. Победители будут объявлены на торжественной церемонии вручения, которая состоится 29 сентября этого года в Лондоне.

«Совкомфлот» трижды становился финалистом премии Lloyd's List: дважды (в 2007 и 2008 гг.) выходил в финал в номинации «Лучшее судно года», в 2005 году стал победителем в номинации «Ньюсмейкер года».

Bering Sea: 4500 дней без потерь трудоспособности

В конце июля компания «Юникон Менеджмент Сервисиз (Кипр) Лимитед» сообщила о значительном достижении: на протяжении всего периода эксплуатации танкера-продуктовоза Bering Sea, начиная с марта 1998 года, члены экипажа ни разу не получали травм, по-

влекших за собой временную потерю трудоспособности. Это свидетельствует о неизменном тщательном соблюдении техники безопасности на борту судна и доказывает, что правилами, которые порой «пишутся на бумаге», пренебрегать не следует.



DNV сертифицировало интегрированную систему менеджмента ОАО «Новошип»

25 августа 2010 года в офисе ОАО «Новошип» состоялось вручение сертификатов, удостоверяющих соответствие интегрированной системы менеджмента компании требованиям международных стандартов. Региональный директор представительства всемирно известного норвежского классификационного общества DNV Нильс Андреас МАСВИ вручил сертификаты президенту ОАО «Новошип» Игорю ТОНКОВИДОВУ. Уникальность события заключается в том, что в этом году в дополнение к ресертификационным аудитам Системы менеджмента качества (стандарт ISO 9001), Системы экологического менеджмента (стандарт ISO 14001) и Системы менеджмента профессионального здоровья и безопасности (стандарт OHSAS 18001) впервые в истории паромства DNV проведено освидетельствование Системы управления безопасностью на соответствие

Международному кодексу по управлению безопасностью (МКУБ). Масштабные проверки прошли в офисе и на судах компании. Серьезных недостатков выявлено не было, зато проверяющие отметили много хороших практик в области оценки рисков, проведения исследований инцидентов, устранения замечаний, полученных в ходе внешних аудитов, и профессиональной подготовки персонала.

Далее соответствие всем перечисленным стандартам компания по-прежнему будет подтверждать ежегодно, но ресертификационный аудит будет проходить одновременно раз в пять лет.

Сертифицированная интегрированная система менеджмента паромства – свидетельство того, что компания во всех отношениях безопасно и качественно перевозит вверенные грузы и достойно работает с первоклассными клиентами.

В 2 РАЗА БОЛЬШЕ ОПЫТА – В 2 РАЗА БОЛЬШЕ БЕЗОПАСНОСТИ

«С тех пор как «Юником» и «Новошип» начали работать в рамках одной группы компаний, им удалось немало достичь в области обмена опытом. Это относится к различным аспектам деятельности компаний, в том числе и к повышению уровня безопасности мореплавания», – считает Дэвид ШАРП, отвечающий за это направление в компании «Юником Менеджмент Сервисиз (Кипр) Лимитед». ➔

Строго говоря, должность нашего собеседника звучит как Health, Safety, Security and Environment (HSSE) Manager. Его коллеги в «Новошипе» трудятся в департаменте безопасности мореплавания и качества, но вне зависимости от номенклатуры задачи подразделений совпадают – сохранение жизни и здоровья работников флота группы компаний «Совкомфлот», предотвращение загрязнения окружающей среды и безопасная доставка вверенного груза.

– Системы управления безопасностью в «Юникеме» и «Новошипе» схожи, – продолжает капитан Шарп. – Изначально они были выстроены на одних принципах, однако впоследствии подверглись различным изменениям. Ни один флот в мире не обходится без инцидентов и недостатков, из которых компании-операторы обязаны извлекать уроки. Поэтому «Юником» и «Новошип» проводили совершенствование своих руководств. Теперь перед нами стоит задача повысить эффективность систем управления безопасностью путем обмена накопленным опытом. В особенности нас волнуют вопросы охраны судов, поскольку пиратская активность по-прежнему высока.

За последние два года в «Юникеме» зафиксированы всего две вероятные попытки сбли-

жения неопознанных лодок с танкерами, проходящими через пиратоопасные районы. После детального изучения опыта «Новошипа», полученного в истории с майским захватом «Московского университета», мы решили позаимствовать кое-что из его процедур. В то же время, и мы можем дать рекомендации нашим коллегам, например, на тему установления контактов в экстренной ситуации.

Достаточно давно мы изучаем практику присутствия вооруженной охраны на борту судна. Сейчас многие организации предлагают свои услуги в этой области. С одной из них мы вели переговоры и даже выходили в рейс с их консультантом. Но вопросов здесь всё ещё больше, чем ответов. Очень сложно судить о профессиональных качествах наемников. Смогут ли они в реальности защитить экипаж и судно? Кроме того, кто должен нести ответственность за этих людей? Ответ ясен: капитан. Но устраивает ли нас этот ответ? Далеко не каждый порт готов принять судно с вооруженными людьми на борту. Страховые компании и администрации флагов также не одобряют их присутствие на судах. И еще вопрос: не спровоцирует ли вооруженная охрана вспышку агрессии нападающих? Если на каждом торговом судне будет группа военных, пиратские атаки могут стать более жестокими. Получается, мы несем ответственность

не только перед нашими экипажами, но и перед мировым сообществом в целом. Как видите, проблема многогранна, что делает поиск правильного решения непростой задачей. Итоги произошедшего с «Московским университетом» сделали ее немного легче. В вопросах защиты от пиратов «Новошип» серьезно продвинулся вперед и уже успел получить опыт использования вооруженной охраны на судах. В ходе моего официального визита в Россию в августе этого года я отметил для себя ряд интересных моментов, которые теперь мы обсуждаем с коллегами на Кипре.

Тема защиты от пиратов таит много нюансов. Например, очень важна и правильная работа кадрового подразделения, в том числе и с родственниками моряков, подвергшихся нападению. Замечу, что комплектование экипажей в том же городе, где находится главный офис компании-оператора, имеет много преимуществ. Например, европейской компании в случае захвата судна гораздо сложнее поддерживать тесный контакт с семьями экипажа, находящимися в Индии или на Филиппинах.

Головной офис «Юникама» и наши российские крьюинговые офисы также удалены друг от друга. Но нам это не мешает постоянно держать связь с нашими моряками. На семинарах мы получаем отзывы о качестве тренинга, ведь мы понимаем, что



Сотрудники «Новошипа» и «Юникама» (слева направо) В. Крикунов, А. Курченко и Д. Шарп обмениваются наработками в области охраны судов.

сертификат не всегда подразумевает наличие знаний. В России также работают капитаны и старшие механики-инструкторы, но мне кажется, в этом направлении нам следует еще поработать. Мы также проводим пятидневные брифинги на Кипре для тех, кто впервые получает должность капитана и старшего механика. Также у нас в офисе постоянно работают моряки по программе TMSA, которая дает неплохие результаты.

Что же касается повышения квалификации экипажей, я уверен, что эффективность тренинга всецело зависит от преподавателя. Сами по себе симуляторы без квалифицированного тренера – не более чем компьютерная игра. У «Новошипа» в этой области

всё организовано правильно. Думаю, мы сможем в будущем шире использовать возможности учебно-тренажерного центра «Новошиптренинг», но этот вопрос требует дополнительной проработки.

Сейчас с нашими коллегами в Новороссийске у нас отличное взаимодействие. Нами движут одни и те же задачи: обеспечение безопасности на флоте, соответствие требованиям мирового законодательства и ожиданиям клиентов. Одного результата мы часто пытались достичь разными путями, но со временем у «Юникама» и «Новошипа» становится всё больше точек соприкосновения и больше возможностей для взаимного совершенствования.



В центре внимания

«МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Символ мужества, которое вошло в историю

Минуло четыре месяца с тех пор, как захваченный сомалийскими пиратами танкер «Московский университет» был освобожден российскими военными моряками. Члены экипажа, пережившие двадцатичасовую осаду, сейчас вновь готовятся уйти в рейс. Время стирает из памяти события прошлого, но те, кто в ночь с 5 на 6 мая находился в румпельном отделении захваченного судна, отчетливо помнят каждую минуту из хроники тех событий. ➔



Экипаж танкера после освобождения от пиратов, май 2010.

НАВЫКИ ПРИГОДИЛИСЬ

На рассвете 5 мая танкер типа «Афрамекс» «Московский университет» был на пути из Судана в Китай с грузом сырой нефти. Аденский залив остался позади – накануне судно вышло из патрулируемого коридора, а сопровождавший его российский большой противолодочный корабль «Маршал Шапошников» ушел по направлению к Сокотре. Ничто не предвещало беды, хотя колючая проволока на леерах всё еще напоминала, что судно находится в пиратоопасном районе.

– Незадолго до этого мы провели учения, сюжет которых совпал с событиями 5-6 мая, – рассказывает капитан танкера Юрий ТУЛЬЧИНСКИЙ.

– Но нападение всё равно стало неприятным сюрпризом. Во время тренировки мы прорабатывали разные сценарии развития событий и даже крайний вариант – захват судна, но о нем говорили с легкой долей скептицизма (всё-таки захват крупнотоннажного танкера – большая редкость). А в последних числах апреля мы как раз получили обновлённую карту нападений, в соответствии с которой и был скорректирован маршрут прохода опасного района. Раньше мне не случалось сталкиваться с пиратами. Предугадать это невозможно, полностью безопасных зон