

## «Витус Беринг» приступил к работе

Через два месяца после того, как в Санкт-Петербурге Президент России Владимир Путин напутствовал экипаж нового ледокольного судна снабжения под флагом РФ, «Витус Беринг» приступил к работе у платформы «Орлан» в Охотском море.

## «Новошип Тренинг» обновил лицензию

Учебно-тренажерный центр группы СКФ в Новороссийске «Новошип Тренинг» прошел очередное освидетельствование Росморречфлота без замечаний и получил новую лицензию. Документ подтверждает соответствие центра Конвенции ПДНВ-78.

## Флот СКФ приветствует молодежь

В последний день зимы в ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова состоялся выпуск курсантов, проходивших обучение в рамках совместного проекта с группой Совкомфлот. Сейчас они оформляют рабочие дипломы и очень скоро получают распределение на суда.

## Рекомендуем полезные ссылки

Сразу два новых сайта, полезных для наших читателей, появились в сети. Предлагаем посетить информационный портал фонда «Транспортная безопасность». Тех, кто вскоре собирается на заслуженный отдых, заинтересует сайт ветеранов СКФ.

## Морские истории в День смеха

Чувство юмора - одно из важнейших профессиональных качеств моряка. Как без него покорять стихию и бороздить просторы? Ведь чем серьезней работа, тем больше стресса накапливается у человека. Хорошо снимают этот стресс веселые морские истории.

## К вершине мирового рейтинга

Группа Совкомфлот заняла четвертое место в рейтинге 30 лучших танкерных компаний мира по версии британского судоходного журнала *Tanker Operator*.

«Совкомфлот продолжает подниматься на вершину мировых рейтингов и, несомненно, вновь войдет в пятерку лучших и в следующем году, когда примет в эксплуатацию свой первый танкер типа VLCC», – говорится в предисловии к рейтингу.

Совкомфлот обладает обширным опытом транзитных

перевозок в Арктике, что значительно укрепляет рейтинговые позиции компании, пишет *Tanker Operator*.

Пароходство заявило о себе как мировой лидер сразу в нескольких классах танкеров:

- №1 в мире в сегменте танкеров типа «Афрамекс»;
- №2 в сегменте «Суэцмакс» и танкеров-продуктовозов;
- №3 по числу челночных танкеров (№1 в данной категории судов ледового класса).

Журнал выделил еще одну особенность, позволившую Совкомфлоту набрать допол-

нительные баллы в рейтинге. Начиная с 2005 года, практически все новые танкеры СКФ имеют дополнительный символ класса, соответствующий высоким стандартам экологической безопасности. Данный символ не является обязательным, но требует технически более усовершенствованного дизайна судов и свидетельствует об ответственном отношении судовладельца к вопросам охраны окружающей среды.

При составлении рейтинга издание *Tanker Operator* принимало в расчет исключительно

### В центре внимания

танкерный тоннаж и не учитывало суда-газовозы, балкеры, снабженцы и другие вспомогательные суда.

В результате Совкомфлот вошел в первую пятерку списка даже несмотря на то, что в расчет брали только флот из 135 танкеров общим дедвейтом около 11,45 миллиона тонн, тогда как на данный момент в состав флота группы компаний входит 159 судов дедвейтом более 12 миллионов тонн.



### Социальный компас

## Пенсионный проект расширяют

Недавно на флот Юникома пришла хорошая новость: в феврале правление Совкомфлота приняло решение расширить пенсионную программу. С 1 марта 2013 года в нее включены повара.

Пенсионная программа для моряков Юникома действует с 2007 года и реализуется совместно с «Ингосстрах-Жизнь». Но до недавних пор состав ее участников был ограничен офицерскими должностями, а также должностями донкермана и боцмана.

Начисление взносов в пользу всех поваров, находящихся на борту судов Юникома, компания начала с 1 марта. Расчет и начисление суммы взносов будет производиться ежемесячно пропорционально отработанному моряком времени на судне исходя из максимальной ставки 50 долларов США в месяц. При этом взносы не удерживаются из зарплат. Компания из собственных средств производит отчисления в пользу моряка.

Как только участник программы достигает пенсионного возраста (для российских мужчин это 60 лет, для женщин - 55), он в любое время может получить накопленные средства, а может и не торопиться: гарантированная норма доходности составляет 3,5% годовых.

Для новых участников деньги только начинают накапливаться. А если человек в скором времени выходит на пенсию - как тогда работает механизм? С этим вопросом мы обратились к Виктору ПЕТРУСЕВИЧУ, руководителю группы по работе с плавсо-

Окончание на стр. 2.

### Официально

## СКФ на Арктическом саммите *The Economist*

В условиях набирающей темпы индустриализации и прироста населения основным источником энергии продолжают оставаться углеводороды. Около 22% всех мировых неразведанных запасов нефти и газа приходится на Арктический регион. Поэтому развитие энергетических проектов на континентальном шельфе Арктики – высоковероятный сценарий, который обеспечит развитие мировой экономики. Так генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей ФРАНК начал свой доклад на Арктическом саммите, организованном авторитетным британским журналом *The Economist* в норвежской столице в начале марта.



экологическое состояние региона и его изменение из-за расширения хозяйственной деятельности стали фокусными темами форума в Осло. Речь шла об устойчивой тенденции к росту коммерческого судоходства, которая с 2010 года наметилась в Арктике – главным образом в части использования Северного морского пути. По некоторым оценкам экспертов, ежегодный транзит по СМП может составить 70 миллионов тонн грузов.

Совкомфлот является одним из ведущих игроков в сфере морской транспортировки грузов в Арктике: много лет компания успешно применяет новые технические решения и тактики плавания во льдах в период арктической навигации и при работе в рамках проектов со сложной ледовой составляющей («Варандей», «Сахалин-1»). Более трети судов СКФ имеют усиленный ледовый класс. Рей-

сы крупнотоннажных судов компании по трассам СМП вошли в историю – начало положил рейс танкера «СКФ Балтика» в 2010 году. Ему предшествовала многолетняя работа по оценке рисков, связанных с прохождением арктического маршрута, рассказал участникам Арктического саммита Сергей Франк.

Тема освоения Арктики и участие в нем Совкомфлота не первый раз поднимается британским журналом. В июне 2012 года *The Economist* опубликовал специальный репортаж об Арктике, в котором отдельная глава «Судоходство» была посвящена рейсу самого крупного судна в истории Севморпути – танкера СКФ «Владимир Тихонов». В ходе этого плавания был освоен новый глубоководный маршрут севернее архипелага Новосибирских островов. По нему уже прошли десятки судов.



Суровые климатические условия и жесткие экологические ограничения требуют соответствующих инженерных решений для будущих проектов. По словам Сергея Франка, защита окружающей среды – один из наиболее важ-

ных вопросов, который необходимо принимать во внимание, анализируя риски, связанные с глубоководным бурением и морской транспортировкой углеводородов.

Геополитическое и экономическое развитие Арктики,

## «Витус Беринг» приступил к работе на Сахалине

Еще в середине января, сразу после того, как в Санкт-Петербурге в присутствии Президента России Владимира Путина на судне «Витус Беринг» подняли российский флаг, ледовый снабженец отправился в долгий путь на восток. Там, в Охотском море, его ждала буровая платформа «Орлан», для персонала которой «Витус Беринг» стал незаменимым помощником. ➔

За 45 суток наше новое ледокольное судно снабжения «Витус Беринг» преодолело 13 тысяч морских миль и 1 марта прибыло на Дальний Восток. Уже через неделю «Витус Беринг» вышел в первый рейс из порта Холмск для работы в рамках проекта «Сахалин-1» по долгосрочному контракту с компанией Exxon Neftegas Ltd. По окончании погрузочных операций и бункеровки в порту Ванино судно проследовало к буровой платформе «Орлан», расположенной в северной части Охотского моря на шельфе острова Сахалин.

ника, затем дублера капитана. Это был «СКФ Сахалин» (в то время носивший название «ФЕСКО Сахалин»).

- Работа на проекте «Сахалин-1» мне знакома и привычна, - говорит капитан. - Но «Витуса Беринга» я впервые увидел воочию на рейде порта Сингапур - с катера, который доставлял меня на борт. Взгляд сразу притягивает современный дизайн, чувствуется мощь, характер этого судна. Да он просто красив. Где бы ни появился «Витус Беринг», он неизменно привлекает к себе всеобщее внимание, его хочется разглядывать, не упуская



Совещание судового комитета безопасности на борту судна «Витус Беринг». Слева направо: старший механик С. Прищепа, капитан Д. Попов, второй помощник А. Борисов, старший электромеханик Д. Еремеев (принимая дела), старший электромеханик А. Нелюбин, боцман С. Ильченко.

13 марта «Витус Беринг», пройдя 880 морских миль, подошел к «Орлану». Переход от порта Ванино до района нефтепромысла проходил в обычных для этого региона условиях. От пролива Лаперуза и далее в Охотском море следовали во льду - на деле были проверены ледокольные качества судна. Все прошло на «отлично». С ходу включились в работу, выгрузив первый двадцатифутовый контейнер с продуктами для платформы. За первую неделю работы у платформы экипаж «Витуса Беринга» успел выгрузить палубный груз и дизельное топливо, принять обратный груз и поучаствовать в учебных тревогах по эвакуации персонала платформы. В общем, занимались своим обычным делом. 19 марта судно снова направилось в порт Холмск, проведя по пути ряд занятий и тренировок экипажа. Об этом нам рассказал капитан «Витуса Беринга» Дмитрий ПОПОВ. Впервые он был направлен на ледокольное судно снабжения в 2006 году в должности старшего помощ-

ни малейшей детали. Особенно запомнился первый заход «Витуса Беринга» в порт Холмск и прибытие на БПО «Орлан». Посмотреть на новое судно вышло много людей. Все признают, что оно соответствует характеру, харизме великого человека, исследователя северных морей, чье имя оно носит.

Наше ледокольное судно снабжения «Витус Беринг» способно выполнять самые разные функции, важная из которых - перевозка грузов для снабжения буровых платформ. Мы можем возить как наливные грузы (дизельное топливо, вода, базовое масло, буровые растворы), так и насыпные (цемент, барит, бентонит). Также перевозим палубный груз: контейнеры, буровые трубы и оборудование.

«Витус Беринг» может использоваться для борьбы с разливами нефти и нефтепродуктов. На судне установлено оборудование производства Lamog. В его состав входят: океанические боновые ограждения длиной 600 метров, два ледовых щеточных скиммера для сбора нефти с поверхности

моря, рабочий бот для заводки бонового ограждения, стрелы для установки системы легких бонов и сами легкие боны, а также система дисперсанта.

Наше судно используется для обеспечения безопасности платформы. У нас есть мощное противопожарное оборудование, скоростная шлюпка для подъема людей с воды, на случай аварийной эвакуации персонала платформы на борту судна имеются условия для размещения 195 человек.

«Витус Беринг» может выполнять функции буксирного судна. Мощность судовой энергетической установки 18000 кВт. Согласно техническим характеристикам, мы можем следовать со скоростью 8 узлов в сплошном льду толщиной 90 см со снежным покрытием 20 см или со скоростью 3 узла в сплошном льду толщиной 1,5 м со снежным покрытием 20 см. Системы и оборудование судна разработаны и построены для работы в диапазоне температур от минус 35 до плюс 30 градусов Цельсия, что соответствует нашему непростому в смысле климата региону.

Несмотря на большое количество систем и устройств органы управления, сконцентрированные на мостике и в центральном посту управления, занимают совсем немного места. Поэтому мостик кажется просторным и светлым. Весь комплекс управления системами компьютеризирован, применены самые современные технологии. Так, например, система динамического позиционирования российского производства и ГМССБ производства Дании управляются с использованием «тачскринов».

Управление таким оборудованием подразумевает особые требования к экипажу. Помимо основных профессиональных навыков необходимо проходить дополнительную подготовку по работе со сложным специфиче-

ским оборудованием. Компания уделяет этому большое внимание и направляет плавсостав на дополнительное обучение, на тренажеры.

Наш экипаж я оцениваю как грамотный и профессиональный. Многих людей знаю достаточно давно, вместе начинали работать на сахалинском шельфе в 2006-м. В основном это моряки с многолетним опытом работы на проекте «Сахалин-1», на которых можно положиться в любой ситуации. Вполне успешно вливаются новые члены команды, перенимают опыт работы и выполняют поставленные задачи.



Капитан Д. Попов.

Экипаж судна полностью мужской, 19 человек. На судне созданы все условия для эффективной работы и полноценного отдыха. Имеются спортивный зал, сауна и бассейн, спутниковое телевидение. От лица экипажа выражаю благодарность компании за то, что она проявляет внимание к нуждам и потребностям людей: экипаж хорошо экипирован, организовано качественное питание, стабильные сроки контрактов и достойная заработная плата. Со своей стороны обещаю: мы не подведем.

Окончание. Начало на стр. 1.

ставом - капитану-наставнику СКФ, который теперь курирует этот проект.

- Каждый год компания производит дополнительный взнос в пользу моряков старше 55 лет для увеличения их персонального пенсионного счета по итогам работы за предыдущий год. Это происходит за счет накопленного резерва вышедших участников программы, который подлежит распределению между оставшимися моряками. Соответственно, в начале 2014 года каждый участник, в том числе и повар, продолжающий работать в компании, получит дополнительное пенсионное начисление, - говорит капитан Петрусевич.

Если обратиться к статистике, то на 1 марта 2430 работников плавсостава Юникома являются участниками



пенсионной программы. Максимальное индивидуальное накопление на 1 марта превысило 13 тысяч долларов. С начала действия программы 96 моряков получили пенсионные выплаты на общую сумму 387 тысяч долларов США.

- Ежегодные отчисления группы компаний составляют 1,5 миллиона долларов США. Всего перечислено более 7,7 миллиона долларов, - продолжает наш собеседник. - Включение поваров в пенсионную программу увеличит суммарный взнос компании на 65 тысяч долларов, но мы сознательно пошли на это поскольку понимаем, что программу нужно расширять. Пусть это не происходит так быстро, как хотелось бы морякам, но прогресс есть, как видите.

На данный момент за рамками программы остаются самые многочисленные категории плавсостава Юникома: матросы, мотористы и буфетчики. Это примерно 45 процентов от общего количества моряков компании. Включение их в программу потребует больших финансовых вложений, и со временем этот вопрос будет вынесен на обсуждение.

## «Новошип Тренинг» подтвердил соответствие Конвенции ПДНВ-78

В марте этого года Федеральное агентство морского и речного транспорта в очередной раз засвидетельствовало соответствие учебно-тренажерного центра «Новошип Тренинг», принадлежащего группе СКФ, требованиям глав V и VI ПДНВ-78. В год празднования 25-летия Совкомфлота это событие стало еще одним важным шагом на пути к созданию соответствующей высочайшим международным стандартам единой системы подготовки и переподготовки плавсостава группы компаний на территории России. ➔

*На основании проведенного освидетельствования комиссия Росморречфлота установила, что оснащение классов теоретической подготовки, оборудование тренажерных комплексов, материально-техническое обеспечение, документация, учебно-методическая база центра, укомплектованность и компетентность инструкторского состава удовлетворяют Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с учетом всех внесенных в нее поправок.*

*Освидетельствование пройдено без замечаний. Лицензия, полученная по его результатам, действительна в течение пяти лет и дает право центру вы-*

*давать судовому персоналу сертификаты о прохождении подготовки в таких областях, как проведение грузовых операций на нефтяных танкерах, химовозах и газовозах, транспортировка опасных грузов, охрана судов, оказание медицинской помощи и подготовка инструкторов береговых учебных центров.*

*В продолжение темы корпоративного тренинга, которую в прошлом номере «Вестника СКФ» поднял директор нового учебного центра СКФ в Санкт-Петербурге Игорь Панков, мы беседуем с директором учебно-тренажерного центра «Новошип Тренинг» Сергеем МАКАРОВЫМ о том, чем впечатлили комиссию Минтранса в этот раз.*



«Type specific training» на оборудовании ЭКНИС.

- В следующем году «Новошип Тренинг» отметит свое десятилетие, но, строго говоря, его работа началась значительно раньше – примерно 25 лет назад, когда при Новороссийском пароходстве были основаны учебно-курсовой комбинат и тренажерный центр. Это были одни из первых в России учебных заведений для переподготовки профессиональных моряков. Получается, вопрос обновления лицензии для вас должен быть рутинным.

- Каждый раз лицензирование – это сложная и ответственная задача для команды центра. Вводятся новые виды подготовок (сейчас их у нас более ста), вступают в силу новые нормативные документы, и нужно снова и снова доказывать свою компетентность. В нашей стране и государственные, и негосударственные учебные центры должны получать определенные комплекты лицензий, чтобы иметь право заниматься образовательной деятельностью. Разрешение на подготовку экипажей морских судов выдает Росморречфлот. Служба морской безопасности выпускает сертификат соответствия центра международным требованиям по заявленным видам подготовки. Проверяется всё, начиная от оборудования и заканчивая качеством услуг. Этот сертификат позволяет проводить теоретические курсы подготовки с использованием грузобалластных тренажеров и тренажера грузового танка. Помимо этого отдельно лицензируется подготовка плавсостава на навигационных тренажерах и тренажере

ГМССБ. Общеобразовательная деятельность УТЦ регламентируется лицензией Министерства науки и образования.

Недавно вышли новые приказы Минтранса России: №62 (о лицензировании всех учебных заведений в сфере транспорта) и №32 (о лицензировании тренажерных центров, которые не относятся к государственному морским учебным заведениям). Согласно последнему и прошлому освидетельствованию. Приказом Росморречфлота была создана комиссия: по одному представителю от Службы морской безопасности и Морской Администрации порта Новороссийск, а также два представителя Государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова. Председателем комиссии также стал эксперт из ГМУ. Учитывая, что университет имеет свой современный тренажерный центр, который также оказывает услуги на рынке подготовки моряков, можно предположить, как строго оценивали нас.

- На что обратили особое внимание?

- Фокусной темой в ходе этой проверки стали недавно введенные подготовки по Международному кодексу ОСПС, который обязывает обучать всех моряков охране судов и портовых средств. Это требование вступает в силу с 1 января 2014 года, то есть за этот год предстоит обучить всех моряков группы компаний СКФ, живущих в нашем регионе.

- Манильские поправки к ПДНВ вступили в силу, но до 2013 года будет продолжаться переходный период. Какой смысл в освидетельствовании на соответствие требованиям поправок в начале 2013 года?

- Продолжая выдавать моряку сертификат старого образца, учебное заведение ограничивает его работу четырьмя годами. Получив новую лицензию, мы начали выдавать полноценные пятилетние сертификаты.

Отмечу и еще одно новшество – теперь сертификаты печатают в Москве Служба морской безопасности от имени Росморречфлота. Раньше это были рекомендованные типографии. Таким образом, ужесточается контроль государства флага за выдачей сертификатов. Кроме

этого, некоторые сертификаты необходимо подписывать у капитана порта. Нужна ли такая бюрократическая цепочка или проще передать эти функции учебным центрам, как во всем мире? Вопрос пока в стадии обсуждения.

- Ваш учебный центр регулярно проверяют не только органы лицензирования. Кто еще контролирует качество работы центра?

- «Новошип Тренинг» сертифицирован международным классификационным обществом DNV по стандарту ISO 9001 («Менеджмент качества»). DNV проводит ежегодные подтверждающие аудиты. Новошип также проверяет нас каждый год по системе управления качеством. Несколько раз в год центр посещают представители ойл-мейджеров. Только за последнее время у нас побывали представители компаний Shell, Statoil, ExxonMobil, BP. Не преувеличу, если скажу, что нам необходимо поддерживать мировой уровень тренинга. Проявив это членам комиссии Минтранса и показав оборудование центра, мы без особого труда сняли с повестки большинство стандартных вопросов о качестве подготовок.

Но основная оценка нашей работы происходит на флоте. Навигационная безопасность всегда была фокусом подготовки в тренажерных центрах, но многие забывают, что большое количество происшествий имеют технический характер. С учетом этого наша уникальная программа обучения поиску и устранению неисправностей в машинном отделении, созданная с участием специалистов Новошипа, позволила нашим механикам проходить аварийные ситуации на тренажере и закреплять свои навыки, предотвращая реальные происшествия. Статистика технических инцидентов подтверждает правильный выбор компании. Также с тех пор, как в рамках танкерных подготовок была внедрена подготовка к веттинг-инспекциям, средний уровень замечаний на инспекцию в компании снизился и стал одним из лучших в индустрии.

Такой глубокий контроль эффективности тренинга доступен только тем учебным центрам, которые работают в структуре

Директор УТЦ С. Макаров (в центре) демонстрирует представителям Юникома (Кипр) Д. Шарпу и Е. Гусеву тренажер грузового танка.



судоходных компаний. У нас более 30 договоров со сторонними клиентами, и 40-50% слушателей центра представляют других судовладельцев, но в своей работе мы ориентируемся на потребности Новошипа и группы СКФ. Прямая связь тренинга с практикой – наш приоритет. Тонкостям работы на флоте невозможно обучать по общепринятым учебникам. Используя действующие процедуры СУБ компании, мы максимально приближаем процесс обучения к реальной работе на флоте.

- Какие достижения 2012 года в «Новошип Тренинге» считают основными?

- В прошлом году в УТЦ «Новошип Тренинг» было обучено более пяти тысяч человек. Для нас это символический рубеж, условная высота, которую мы взяли. И хотя мы не ставим знак равенства между количеством и качеством, востребованность наших услуг о многом говорит. Также важным событием прошедшего года мы считаем введение так называемого «type specific training» - тренинга на оборудовании ЭКНИС определенного типа. В недалеком будущем вступит в силу новое требование, которое будет обязывать судоводителей проходить обучение на той системой электронной картографии, с которой он будет работать на судне. Пока я не слышал о том, что какой-то еще тренинг-центр в нашей стране этим занимается. Это требование еще не вступило в силу, но при прохождении веттинг-инспекций уже фиксируются дополнительные замечания, что портит общую статистику

и в конечном итоге может повлиять на отфрахтовку судов. Среди сторонних клиентов этот вид тренинга также очень востребован, так как им раньше приходилось для этого отправлять моряков за границу.

- Как складывается взаимодействие с коллегами из Санкт-Петербурга?

- Мы уже около двух лет сотрудничаем со специалистами из Совкомфлота, ответственными за этот проект – с момента появления идеи создания УТЦ в питерской штаб-квартире СКФ. Теперь, когда центр готовится принять первых слушателей, наше взаимодействие выходит на новый уровень, и мы по-прежнему готовы оказывать коллегам из Северной столицы любое необходимое содействие. Сейчас новый УТЦ СКФ в Санкт-Петербурге должен пройти процедуру лицензирования, подобную той, которая завершилась у нас. Мы желаем нашим коллегам успеха и с нетерпением ожидаем момента, когда сможем приступить к налаживанию системы совместных тренингов.

- А с тренинг-центром «Ушаковки» вы сотрудничаете?

- Мы специализируемся на высокотехнологичном тренинге, а весь базовый тренинг передали нашим коллегам из ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. Есть точки соприкосновения и обмена новой информацией, мы используем богатый теоретический потенциал университета. Думаю, что они также удовлетворены нашими добрососедскими отношениями.

Люди СКФ

## Привет, молодежь!

28 февраля в стенах ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова состоялся выпуск курсантов целевой группы, которая проходила обучение в рамках совместного проекта вуза и группы СКФ.



Вручение дипломов выпускникам ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

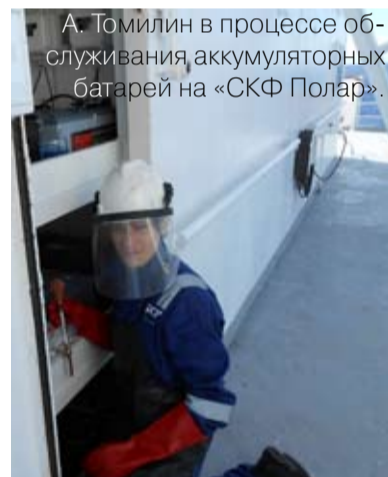
Совместный проект СКФ и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова рассчитан на три года с перспективой дальнейшего развития. Этот выпуск курсантов-целевиков – уже второй. 8 судоводителей, 8 судомехаников и 3 электромеханика сейчас оформляют рабочие дипломы. Процесс предполагает сдачу тестов и займет какое-то время, а после получения рабочих дипломов и собеседования в офисе Юникома (Санкт-Петербург) все выпускники получат распределение на суда.

– Все молодые специалисты из прошлого выпуска трудоустроены на флоте СКФ и имеют хорошие отзывы, – говорит капитан-наставник Юникома СПб Николай ЗАЯЦ. – В соответствии с меморандумом, который подписывают компания, университет и каждый курсант целевой группы, выпускники получают приоритетное право трудоустройства на суда группы компаний Совкомфлот. Мы готовим их к этому: составляем годовой план работы с курсантами, включающий специфические для СКФ виды подготовок. Занятия проводятся как в стенах вуза, так и в офисе. Директор Юникома СПб и капитаны-наставники являются членами комиссии на госэкзаменах, присутствуют на защите дипломов.

Специальная программа для целевых групп включает изучение процедур СУБ, AMOS 2Q, Marlins и CES. По результатам сотрудники СКФ принимают зачеты. Далее теоретические знания «шлифуют» и закрепляют во время плавпрактики на судах СКФ. В процессе обучения курсанты получают стипендию в размере 5000 рублей в месяц, если в зачетку попадают только «отлично» и «хорошо».

Очередной выпуск состоялся, но проект продолжает развиваться. В следующем году впервые выпустят курсантов целевой группы, специально подготовленных для работы на газовозах, – 6 судоводителей, 6

судомехаников и 3 электромеханика. Результаты совместного образовательного проекта СКФ и «Макаровки» в компании будут тщательно анализировать, но уже сейчас ясно, что молодые специалисты, подготовленные с учетом наших требований, станут надежным фундаментом кадрового резерва СКФ на будущее.



А. Томилин в процессе обслуживания аккумуляторных батарей на «СКФ Поляр».

Александр ТОМИЛИН – один из выпускников проекта, окончил обучение по специальности «электромеханик» с красным дипломом. Сейчас он готовится уйти в рейс на газовозе «СКФ Арктик». По правилам нашей компании первый месяц Александр будет работать стажером, и только после этого получит право занять должность судового электромеханика.

«В прошлом году я проходил плавпрактику на судне того же типа – «СКФ Поляр», – рассказывает выпускник. – Мой наставник был всего на пару лет старше меня, но я благодарен ему за те практические навыки, которые я получил за четыре месяца на судне. Считаю, что мне повезло попасть в Совкомфлот, стать участником целевого проекта. В нашем выпуске было 35 электромехаников, и всего около 10 человек идут на флот. Не знаю, как устроятся на берегу остальные, но тем, кто выбрал море, хочу пожелать успешной карьеры и поскорее набраться опыта, чтобы передавать его следующему поколению начинающих».



Новости коротко

## Танкер СКФ в списке лучших судов 2012 года

Танкер Совкомфлота «Николай Зуев» признан одним из лучших судов 2012 года по версии британского Королевского общества корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects – RINA).

Как отмечает официальное издание RINA, признание технических особенностей танкера типа «Афрамекс» «Николай Зуев» обусловлено целым рядом конструктивных преимуществ судна. В частности, индекс энергетической эффективности нового судна значительно ниже базового уровня, установленного для судов подобного класса. Предусматривается возможность длительного использования низкосернистого (с содержанием серы 0,1%) топлива. В сочетании с другими мерами это делает суда одними из наиболее экологически безопасных. Осадка 14,9 м при увеличенной до 46 м ширине корпуса



обеспечивает максимальную грузовместимость при проходе Балтийскими проливами и оптимально соответствует условиям морской транспортировки углеводородов на терминалах Приморска и Усть-Луги.

Грузовая система танкера позволяет ему одновременно перевозить и перекачивать три сорта грузов, размещаемых в 12 грузовых танках, включая сырую нефть и темные нефтепродукты. При строительстве использована особая конструкция руля для повышения пропульсивной эффективности и маневренности судна; подводная часть корпуса

окрашена специальными красками, предотвращающими обрастание корпуса, с низким коэффициентом трения и длительным сроком службы; установлено оборудование постоянного контроля оптимальных параметров скорости, осадки и дифферента судна в зависимости от его загрузки и условий плавания; в полном объеме реализованы высокие стандарты компании «Совкомфлот» по условиям работы и проживания членов экипажа, для моряков предусмотрены индивидуальные каюты повышенной комфортности.

## Памятник Гагарину установлен при поддержке СКФ

Группа Совкомфлот стала одной из трех российских компаний-спонсоров установки памятника Юрию Гагарину в Королевской обсерватории в Гринвиче (Великобритания).

На торжественной церемонии открытия, которая состоялась в канун 8 марта, присутствовали: дочь космонавта, директор Музеев Московского Кремля Елена ГАГАРИНА, Посол России в Великобритании Александр ЯКОВЕНКО, представители Роскосмоса и члены королевской семьи Великобритании.



Группу Совкомфлот на мероприятии представили: член Совета директоров, независимый директор ОАО «Совкомфлот» Дэвид МУРХАУС, первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений АМБРОСОВ, глава Sovcomflot Overseas Holding Corporation лорд Николас ФЭЙРФАКС, а также административный директор ОАО «Совкомфлот» Владимир МЕДНИКОВ.

Монумент в честь 50-й годовщины первого полета в космос был установлен в



Участники торжественной церемонии в Королевской Обсерватории Гринвич. Март 2013.

Лондоне в июле 2012 года. Тогда статую Гагарина установили на проспекте Молл, ведущем к королевскому Букингемскому дворцу. Однако это размещение было временным, и за право получить памятник себе в коллекцию соперничали сразу несколько ведущих британских музеев.

В результате консультаций Британский Совет и Роскосмос выбрали в качестве постоянного местонахождения бронзового монумента Гагарина Королевскую обсерваторию в Гринвиче, где проходит нулевой меридиан – условная граница между восточным и западным полушариями. Именно это место демонстрирует тесную связь между многовековыми традициями обсерватории, где в средние века велись исследования небесных тел, с первым человеком, совершившим полет в космос.

«Нам приятно поддержать установку статуи Юрия Гагарина на его новом постоянном месте в Королевской обсерватории в

Гринвиче, – сказал генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк. – С давних пор существовали тесные связи между астрономией и морской навигацией, а Королевская обсерватория играла ведущую роль в развитии обеих наук в Великобритании. Как судоходная компания, Совкомфлот приветствует это событие, которое символизирует тесную связь между двумя нашими странами, каждая из которых внесла свой значительный вклад в освоение планеты».

Глава Sovcomflot Holding Overseas Corporation Лорд Николас Фэйрфакс, выступая на церемонии, заявил: «Юрий Гагарин был поистине выдающимся человеком. Для Совкомфлота большая честь поддержать церемонию установки его памятника в Королевской обсерватории в Гринвиче, таким образом увековечив имя первого в мире космонавта».



## Новости коротко

## Газпром и СКФ обсуждают сотрудничество

Российский газовый холдинг ОАО «Газпром» и ОАО «Совкомфлот» обсудили вопросы морской транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Обсуждение прошло в рамках рабочей встречи глав компаний Алексея Миллера и Сергея Франка.

Первый шаг по освоению Северного морского пути как нового маршрута для транспортировки СПГ в страны АТР был сделан этой зимой. Ледовый газовоз «Река Обь», зафрахтованный Газпромом, совершил первую в мире перевозку СПГ по Северному пути в декабре 2012 года. На борту судна в этом рейсе находился специалист СКФ - капитан ледового танкера с большим

опытом работы в Арктике Олег Дурасов.

Очевидно, что пробный рейс танкера-газовоза «Река Обь» станет точкой отсчета для начала регулярных перевозок СПГ на рынки стран АТР с учетом растущего спроса на энергоресурсы в регионе. Группа СКФ обладает необходимым опытом и флотом, чтобы справиться с этой задачей.

## Заложен киль газовоза «Сибур Воронеж»

14 марта 2013 года на верфи Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Южная Корея) состоялась закладка киля первого газовоза, заказанного группой Совкомфлот для работы по контракту с нефтехимическим холдингом СИБУР.



В марте 2012 года ведущая судоходная компания России и лидер российской нефтехимии подписали долгосрочное соглашение об отфрахтовании двух судов-газовозов для регулярных круглогодичных перевозок сжиженных углеводородных газов (СУГ). Экспортные отгрузки СУГ СИБУР планирует начать через собственный терминал в морском порту Усть-Луга в этом году.

Суда строятся под наблюдением двух классификационных обществ: Регистра Ллойда (LR) и Российского морского регистра судоходства (РС).

Суда спроектированы с учетом всех применимых международных требований и

стандартов. Конструктивный тип грузовой системы представляет четыре вкладные емкости типа «С», рассчитанные на перевозку груза под давлением 540 кПа, общей вместимостью 20 600 кубических метров.

Дизайн судов был разработан при участии специалистов группы СКФ с учетом требований компании СИБУР. Конструкцией, в частности, предусмотрена система обработки балластных вод, обязательная для установок на судах с конца 2013 года. Корпус судна будет подкреплен исходя из требований к расчетам прочности конструкции для кру-

гогодовой эксплуатации в условиях Северной Атлантики в течение 25 лет, что позволит существенно увеличить срок службы судов в нормальных условиях. Конструкция судов с ледовым классом 1В (Ice3 по классификации Российского морского регистра судоходства) обеспечит их эффективную эксплуатацию в условиях низких температур Балтийского моря в период зимних навигаций.

Окончание строительства и поставка «Сибур Воронеж» заказчику планируется на середину июля 2013 года.

## Ветераны СКФ осваивают WWW

Ветераны флота СКФ получили возможность не терять контакт друг с другом после выхода на пенсию. В середине марта в интернете начал работу сайт, созданный по инициативе совета ветеранов плавсостава Новошипа. Председатель организации надеется с его помощью объединить всех российских пенсионеров, посвятивших жизнь морской профессии, чтобы вместе было легче отстаивать общие интересы.

Новороссийская городская общественная организация инвалидов, ветеранов, пенсионеров плавсостава ОАО «Новошип» теперь имеет свой сайт в Интернете: [veteran-tankerflot.ru](http://veteran-tankerflot.ru). Как шутят сами ветераны, 21-й год существования организации ознаменовался прорывом в XXI век.

Неверно думать, что наши пенсионеры далеки от компьютерных технологий: те, кто привык управляться с современными морскими судами, легко находят общий язык

с любыми «гаджетами». Это помогает пожилым людям не только больше общаться, но и находить единомышленников, а также онлайн делиться опытом с молодыми.

— Наши молодые коллеги прямо с парохода могут написать нам и задать вопрос или попросить совета, и мы с радостью откликнемся, — комментирует председатель организации Эдуард Онегов. — Вся жизнь прошла в морях, столько опыта, знаний накоплено, что будет неправильно ими не делиться. Еще одна важная цель — объединить профессиональное сообщество и отстаивать наше право быть представителями профессии, официально признанной опасной для жизни (и, соответственно, получать доплату к пенсиям). Такой статус в России имеют профессии летчика и шахтера. Нам кажется несправедливым, что моряки дальнего плавания приравнены к обычным береговым служащим. Как известно, моряков всегда было сложно объединить — каждый, оказавшись на берегу, погружается в дела семейные. Но Интернет

позволит нам накопить больше мнений и привлечь внимание к проблеме.

На сайте ветеранов есть фото- и видеогалереи, а также блог, где будет идти обсуждение «околопрофессиональных» тем. С их помощью ветераны надеются привлечь на сайт сторонних посетителей, неравнодушных к морю.

— Мы были рады помочь ветеранам с созданием сайта, ведь это недорогое удовольствие, — говорит председатель первичной профсоюзной организации ОАО «Новошип» РПСМ Николай Попов. — Наши пенсионеры являются членами профсоюза, но денег с них мы не берем, а наоборот стремимся финансово поддерживать. Создание сайта обошлось в 25 тысяч, и еще 160 тысяч рублей мы выделяем организации ежегодно в качестве благотворительной помощи. Думаю, что они заслужили такую поддержку и надеюсь, что с появлением сайта их общественная деятельность активизируется.

## История



Представляем очередное историческое судно Совкомфлота — танкер для перевозки сырой нефти «Тромсо Конфиденс» дедвейтом 155 тысяч тонн. Он был построен в 1991 году на верфи Hyundai Heavy Industries в южнокорейском Ульсане. «Тромсо Конфиденс» был первым в составе отечествен-

ного флота танкером типа «Суэцмакс» с двойным корпусом из высокопрочной стали. В середине 2000-х танкер ввиду почтенного возраста вышел из состава флота СКФ, но еще несколько лет работал на другого судовладельца под звучным названием *Flawless* — «Безупречный».

## Событие

## Создан Интернет-портал о безопасности на транспорте

Российский фонд «Транспортная безопасность» недавно запустил новый Интернет-проект — информационно-аналитический портал «ТБ-Информ». По замыслу разработчиков он должен стать инструментом объединения всех заинтересованных в транспортной безопасности людей: от рядовых работников транспорта до руководителей отрасли.

Совкомфлот является официальным партнером фонда наряду с РЖД, Аэрофлотом и другими компаниями. Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей ФРАНК возглавляет попечительский совет фонда, а в состав правления входит Владимир ДОМНЫШЕВ, советник генерального директора по вопросам транспортной безопасности. Он же в экспертном совете фонда руководит работой секции безопасности на морском и речном флоте.

Адрес портала: [tb-inform.ru](http://tb-inform.ru). Тематика текстов охватывает:

- новации в области законодательства и нормативно-правовой базы транспортной безопасности;
- события и мероприятия, посвященные проблемам транспортной безопасности;
- деятельность центров подготовки кадров для сферы транспортной безопасности, новые кадровые назначения;
- новые разработки и внедрение новых технологий и техники в сфере транспортной безопасности;
- аварии и происшествия, связанные с нарушениями требований транспортной безопасности и мероприятия по ликвидации их последствий;
- незаконное вмешательство в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, мероприятия по их профилактике;
- проверки исполнения требований безопасности на

объектах транспортной инфраструктуры, выявленные нарушения и меры для их устранения;

— заключение крупных договоров страхования объектов транспортной инфраструктуры, новые условия страхования;

— люди, добросовестно работающие в сфере транспортной безопасности.

«На страницах портала «ТБ-Информ» мы приглашаем к разговору профессионалов в области обеспечения безопасности, руководителей транспортных предприятий, капитанов морских и воздушных судов, диспетчеров, грузоотправителей и грузополучателей, страховщиков — всех участников транспортного процесса, чтобы совместными усилиями искать эффективные пути снижения человеческих и материальных потерь на транспорте», — прокомментировал Валерий КРАСНОВСКИЙ, председатель правления фонда «Транспортная безопасность». В свою очередь, он обещал, что приложит все силы, чтобы итоги онлайн-диалога нашли воплощение в необходимых поправках к отраслевым нормативным документам.



Свободное время

## Флаги СКФ в столице Олимпиады-2014

Примеру гендиректора Совфрахта, который в честь 25-летия СКФ с флагом нашей компании в руках достиг Южного полюса (фото на 1 стр. «Вестника СКФ» №3(27)), последовали сотрудники Новошипа: 8 марта группа работников парохозяйства поднялась на хребет Аибга, горный массив к востоку от Красной Поляны, и развернула там флаги с символикой СКФ. Поездка в столицу Олимпиады-2014 состоялась при поддержке компании и РПСМ.

Туристы из Новошипа отправились «инспектировать» олимпийские объекты в Сочи при поддержке парохозяйства и Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков, которые профинансировали поездку в рамках совместной программы физкультурно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятий. Трехдневный визит в столицу белой Олимпиады-2014 начался с осмотра строящихся объектов прибрежного кластера. Центральным из них станет Олимпийский парк, где впервые в истории зимних Олимпийских и Паралимпийских игр все ледовые арены будут находиться в шаговой доступности друг от друга. Уже сегодня почти достроены стадионы, как грибы посреди огромной вспаханной грузовиками стройплощадки, производят сильное впечатление.

На красной поляне новороссийцы посетили комплекс

«Горная карусель». После завершения всех работ он станет одним из крупнейших в Красной Поляне горнолыжных курортов, включающим в себя объекты инфраструктуры Олимпиады-2014 - комплекс трамплинов и медиа-деревню.

Масштабы модернизации инфраструктуры впечатляют не меньше, чем сами олимпийские строения, – всего 183 объекта, имеющие колоссальное значение для повышения качества жизни жителей Сочи. Своими глазами представители Новошипа увидели новую Адлерскую ТЭС, реконструированную гидроэлектростанцию «Краснополянская», новые дорожные развязки, пути для скоростных электропоездов, автотрассы с тоннелями и мостами. Стоит ли говорить про невероятное количество возводимых гостиниц? В общем, пока Сочи может по праву носить титул столицы российскихстроек.

Под занавес наши туристы



Пока настоящие мужчины СКФ бороздят моря, их соратницы покоряют горы.

заглянули в центр города, чтобы осмотреть самый главный для СКФ олимпийский объект – входящий в состав нашей группы компаний Морпорт Сочи, реконструкция которого проходит в рамках подготовки к 2014

году. На память сфотографировались на фоне олимпийского хронометра на площади перед морвокзалом. Хронометр показывал 334 дня до открытия Олимпийских игр...

Актуально

## Как русские моряки швейцарские часы сварили

Без юмора в морской профессии никак не обойтись – должны же мы что-то противопоставить суровой стихии. Вот почему морская байка стала особым жанром, и практически у каждого представителя профессии в арсенале найдется несколько курьезных случаев, связанных с работой и бытом на судне. В канун Дня смеха мы предложили работникам флота СКФ поделиться с нами своими любимыми историями.

**Боцман танкера «СКФ Приморье» Филипп СТЕПАНЮК:**

- Недавно в вашей газете читал про то, как в 80-е годы танкер Новороссийского парохозяйства подорвался в Никарагуа (тогда я как раз работал в районе порта Коринто на рыболовецком судне и про «Луганск» слышал от военных моряков), и вспомнилась мне одна история. Известно, что во время холодной войны советские транспортные суда, в том числе и танкеры, перевозили грузы для стран социалистического блока. Ясно, что Штатам это не нравилось. Американские самолеты специально очень низко летали над судами, вертолеты то и дело зависали над палубой в целях устрашения. В общем, заставляли русских нервничать. Но наши ответили достойно.

Как-то на одном из танкеров матросы ухитрились поймать несколько альбатросов (к слову, это одни из самых крупных летающих птиц), нарисовали им под крыльями и на груди красные звезды и в ключевой момент отпустили. Птицы сделали круг почета. Что было дальше, остается только гадать, но можно представить лица американских летчиков, когда над ними пролетали такие «бомбардировщики».

**Четвертый механик танкера «НС Чемпион» Игорь БАСАМАН:**

- Как-то давно у коллег на другом судне был такой случай: танкер в море, второй помощник идет в курилку, навстречу попадает совершенно незнакомый человек с полотенцем на шее. Штурман входит в пустую курилку, устраивается, закуривает и печально погружается в размышления. Заходит третий механик:

-Только что видел какого-то пассажира. Кто такой, откуда взялся?

«Слава богу, - думает штурман, - со мной все в порядке».

Стали гадать, кто это может быть, как незаметно попал на судно, где все это время жил и почему его раньше не видели. Раз открыто ходит, шел явно из бани, значит капитан в курсе. В общем, чуть ли не сотрудник разведки возвращается на Родину...

Тут появляется стармех. Молодежь начинает его пытаться: что за тип вдруг объявился на борту?

- Да это моторист бороду и усы сбрил. Он каждый год их осенью обновляет. Еще и без очков. Не вы первые: в прошлом году так же его не узнал, думал, что заяц, пытался схватить!

**Четвертый помощник капитана танкера «СКФ Самоглот» Артур ГИБАДУЛЛИН:**

- Моряки – народ суровый, серьезный (все же работа связана с риском для жизни), но порой такие казусы случаются, что сохранить серьезное выражение лица очень сложно! Например, я слышал такую историю об одном молодом штурмане: подарили ему друзья двух хомячков – решили, что молодой холостяк должен понемногу привывать о ком-то заботиться. Вскоре надо было идти в рейс, и наш герой попытался пристроить хомячков знакомым, но те наотрез отказались. Он, добрая душа, долго думал и решил оставить их дома. Устроил им гнездо из газет, купил кормов и хитроумных кормушек-поилок, оставил на всякий случай капать кран в ванной, в час по чайной ложке, положил дощечки, чтобы они туда лазали... Казалось, продумал все до мелочей. Не все! Возвращается через полгода, открывает дверь: все деревянное и бумажное в квартире стерто в пыль! А навстречу ему несется сотня полторы радостных хомячков разного размера. О том, как этот «животновод» отреагировал, история умалчивает.

**Капитан танкера «Кубань» Михаил БАБЕНКО:**

- Это сейчас швейцарскими часами никого не удивишь, а было время, когда их иметь было верхом престижа. Тогда моряки вообще многое везли из-за границы, потому что у нас было не достать. Слышал я историю о том, как в середине девяностых наши выгружались в одном из европейских портов. Часть экипажа вышла в город. Решили купить старпому настоящие швейцарские часы в подарок на День рождения. Сказано – сделано. В тот же день и вручили.

Но День рождения – праздник, любимый нашим народом и отличающийся особым весельем. Поздравив старпома, стали коллективно проверять качество подарка. Изучили инструкцию к часам. Там написано: водонепроницаемые, противоударные. Стали испытывать: водой заливали, с высоты бросали – работают! Но пыливый русский ум нашел таки лазейку в инструкции. Товар пришел в негодность, хотя ничего из того, что было запрещено производителем, наши не делали.

Возвращают в магазин по гарантии: часы не идут, корпус без видимых повреждений,

УВАЖАЕМЫЕ ЮБИЛЯРЫ!

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

**В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ЮБИЛЕИ ПРАЗДНУЮТ:**

**ЛУШНИКОВ А.Ф.**, 2 механик т/х «СКФ Суэк», 05.04.1953;

**КАРПЕНКОВ Я.Я.**, донкерман т/х «НС Чемпион», 06.04.1953;

**АШРАФЬЯНЦ С.В.**, моторист-электрогазосварщик т/х «НС Челленджер», 12.04.1963;

**ПЕТРОВ Ю.Ф.**, матрос 1 класса т/х «Виктор Титов», 12.04.1963;

**СТЕПАНЮК Ф.Ф.**, боцман т/х «Приморье», 14.04.1963;

**ЛИВИНСКИЙ С.И.**, матрос 1 класса т/х «НС Антарктик», 15.04.1963;

**ШЕВЫРЯХИН Н.П.**, старший повар т/х «НС Конкорд», 15.04.1963;

**КОВАЛЕВ В.В.**, моторист-электрогазосварщик т/х «НС Браво», 18.04.1963;

**ДОМНИЦКИЙ Е.Ю.**, матрос 1 класса т/х «НС Каламбас», 20.04.1963;

**ЖИТЕЦКИЙ П.В.**, старший механик т/х «Адыгея», 20.04.1963;

**КУТУКОВ А.П.**, матрос первого класса т/х «Кирилл Лавров», 21.04.1963;

**МАРЧЕНКО В.В.**, механик т/х «Сургут», 24.04.1963;

**МАТЮХОВ И.Ю.**, старший помощник капитана т/х «Олимпийский проспект», 25.04.1963;

**СЕРБИН В.Н.**, 2-й механик т/х «Лаптев си», 26.04.1963;

**ЕРМОЛЕНКО В.И.**, боцман т/х «НС Бургас», 27.04.1953;

**МАРКИТАНОВ С.В.**, капитан т/х «СКФ Суэк», 27.04.1953;

**БЕРКЕТА Ю.А.**, старший механик т/х «НС Бургас», 28.04.1963;

**ДАВЫДОВ О.А.**, матрос 1 класса т/х «Тихорецк», 29.04.1963;

**АНДРИАНОВ В.А.**, матрос 1 класса т/х «Петропавловск», 30.04.1963.

пломба не тронута. В магазине удивились и заменили часы на новые, извинились. Уже на выходе администратор останавливает наших моряков и говорит: «Скажите, что же все-таки произошло? Нам нужно знать для улучшения качества нашей продукции...»

Ответ поразил: «А мы их прокипятили!»

Год спустя, оказавшись в том же городе, один из участников эксперимента зашел в тот же часовой магазинчик. Первое, что бросилось в глаза на входе – плакат, где большими буквами на русском языке было написано: «Изделия не кипятить!»

## Well done!

## SCF TAKES 4TH PLACE IN INTERNATIONAL TOP TANKER COMPANY RATINGS

**Sovcomflot Group has taken 4th place in a list of the top 30 tanker companies in the world as published by the British shipping magazine Tanker Operator.**

The preface to the list reads as follows: "Sovcomflot is continuing its rise to the very top of the global ratings and will undoubtedly retain its place in the top five next year when the company brings its first

VLCC tanker into commission."

According to *Tanker Operator* magazine, Sovcomflot's extensive experience of trans-Arctic shipping significantly strengthens its positions in the ratings.

Sovcomflot gained top ratings as a world leader in several different tanker classes:

- 1st in the world in the Aframax tanker segment
- 2nd in the Suezmax and product carrier segment
- 3rd in shuttle tanker fleet size (1st for ice class vessels of

this type)

*Tanker Operator* magazine noted one further factor that helped Sovcomflot gain additional points in the ratings. Since 2005, practically all new SCF tankers have been given an additional classificatory symbol indicating their compliance with high standards of environmental safety. While gaining this eco-friendly badge is not mandatory, it does require a ship's design to be more technologically advanced and demonstrates a responsible

attitude to environmental protection on the part of the ship owner.

In drawing up its top 30 list, *Tanker Operator* magazine only considered tanker tonnage and excluded gas carriers, bulk carriers, supply ships and other service vessels. As a result, Sovcomflot entered the top five with its 135 tankers alone (deadweight 11.45 million tonnes) while the present SCF fleet consists of 159 vessels with a combined deadweight of over 12 million tonnes.

## SOVCOMFLOT ATTENDS THE ECONOMIST'S ARCTIC SUMMIT

**OAO Sovcomflot President Sergey Frank presented a report at an Arctic summit organised by The Economist, a well-respected British magazine.**

The aim of the forum in Oslo was to discuss the most pressing issues concerning geopolitical and economic development in the Arctic, the ecological state of the region and the prospects of it changing in light of expanding economic activity. The summit attracted many participants, including representatives of state institutions and leading business and science experts.

**Torgeir Larsen** – State Secretary in the Norwegian Ministry of Foreign Affairs, **Tom Paddon** – President of Baffinland (a corporation engaged in seabed mining on Canada's Arctic shelf), **Gustaf Lind** – Chairman of the Arctic Council (international organisation), representatives of diplomatic missions, scientists,

heads of social organisations, government bodies and business associations were among the guests.

Sovcomflot's report was presented by **Sergey Frank**, who noted that in conditions of expanding industrialisation and population growth, hydrocarbons would remain the primary energy source. Around 22% of the world's unexplored oil and gas reserves are in the Arctic region. It is highly likely we will see the further development of energy projects on the Arctic shelf which, in turn, will boost global economic growth. At the same time, the harsh climatic conditions and tough environmental constraints mean suitable engineering solutions must be found for these future projects. Environmental protection is one of the most important issues and must be carefully considered by analysing the risks associated with deepwater drilling and the maritime transportation of hydrocarbons.

Since 2010, there has been a stable trend towards increasing

growth in commercial shipping in the Arctic, primarily in the use of the Northern Sea Route (NSR). Some experts predict that annual shipping across the NSR could reach 70 million tonnes of cargo. Sovcomflot is one of the leading players in the sphere of maritime cargo transportation in the Arctic. Its captains and experts have longstanding experience of working in challenging and icy conditions and over a third of SCF vessels have a high ice class which allows them to operate safely and effectively in the extreme cold. Sovcomflot made history when its super tankers successfully crossed the Northern Sea Route. The first to do so was *SCF Baltica* in 2010, proving the commercial viability of the NSR. SCF President Sergey Frank told participants at the Arctic summit about the years of planning and risk assessment that went into making these Arctic voyages a reality.

Sovcomflot has been successfully employing new technical solutions and ice

navigation strategies for many years, both during the Arctic navigation period and in operations on projects with challenging, icy conditions (Varandey and Sakhalin-I projects).

This is not the first time *The Economist* has mentioned Arctic development and Sovcomflot's role in it. In June, 2012, the magazine published a special report on the Arctic, in which a separate 'Shipping' section was devoted to the Northern Sea Route passage undertaken by the tanker *Vladimir Tikhonov* (deadweight: 162,000 tonnes) – the largest tanker in history to make the crossing. During this voyage, a new deepwater route was established to the north of the New Siberia Islands archipelago, which has now been used by many other ships.

As part of the summit in the Norwegian capital, a small exposition was organised, dedicated to the work of OAO Sovcomflot and Arctic voyages undertaken by SCF tankers across the Northern Sea Route.

## SCF TANKER NIKOLAY ZUYEV INCLUDED IN BEST SHIPS LIST

**SCF tanker Nikolay Zuyev has been officially recognised as one of the best ships of 2012 by Britain's Royal Institution of Naval Architects (RINA).**

As stated in the official RINA publication, the Aframax tanker *Nikolay Zuyev* received recognition for her broad range of structural advantages and technical solutions. Among other factors, the new vessel's energy consumption is significantly lower than the base level set for ships of her class. Provision has also been made for

the long-term use of low-sulphur (0.1%) fuel. In combination with other measures, this makes *Nikolay Zuyev* one of the most environmentally safe vessels in the world. When the ship's beam size is increased to 46m, her draught is just 14.9m, meaning cargo capacity can be maximised when crossing the Baltic Straits and ensuring the vessel is ideally suited to hydrocarbon transportation conditions at terminals in Primorsk and Ust-Luga.

The tanker's cargo-pumping system allows for the simultaneous transportation and pumping of three types of cargo located in 12

The naming ceremony was held on 29 May 2012.



separate tanks, including crude oil and dark-oil products. A specially designed rudder provides the vessel with improved propulsion efficiency and better maneuverability. The bottom of the ship is coated in special paint to prevent sea-crust

and ensure a low friction factor and a long service life. High-tech equipment has been installed aboard to constantly monitor and regular its speed, draught and pitch, depending on the cargo load and sailing conditions.

## KEEL LAYING CEREMONY HELD FOR GAS CARRIER SIBUR VORONEZH

**On 14 March, 2013, a keel laying ceremony took place at the Hyundai Mipo Dockyard Co.Ltd. yard in South Korea for the first gas carrier ordered by Sovcomflot Group for operations under an agreement with petrochemical holding SIBUR.**

In March, 2012, Russia's leading shipping company Sovcomflot and petrochemical giant SIBUR signed a long-term agreement on the charter of two

gas carriers for the regular year-round transportation of liquefied petroleum gas (LPG). SIBUR plans to start exporting shipments of LPG in 2013 via its own terminal at the sea port of Ust-Luga.

The new vessels are being built under the supervision of two classification societies – Lloyd's Register (LR) and the Russian Maritime Register of Shipping (RS) – and have been designed in line with all relevant international requirements and standards. Their cargo-pumping system consists of 4 type-C tanks with a combined capacity of 20,600 m, designed to

transport cargo under a pressure of 540 kPa. The lead ship is due to be completed and delivered in mid July 2013.

The new gas carriers were designed in collaboration with SCF Group experts according to SIBUR requirements. These vessels are equipped with the latest technological advances in the shipbuilding industry and have a range of competitive advantages over other existing ships of their class. These ships are specially designed to be fitted with a ballast water management system – a compulsory requirement for vessels

from the end of 2013. The structural design of the vessels includes a reinforced hull for year-round operations in the harsh climatic conditions of the North Atlantic. These robust vessels will have an active service life of 25 years, although this figure will significantly increase if they are used in normal climatic conditions. The design of these 1B ice class vessels (Ice3 in the Russian Maritime Register of Shipping) will allow them to operate effectively in the low temperatures of the Baltic Sea during their winter passages.

## In Focus

## SOVCOMFLOT FUNDS GAGARIN STATUE INSTALLATION AT ROYAL OBSERVATORY GREENWICH

**Sovcomflot is one of three Russian companies to help fund the installation of a statue of Russian space pioneer Yuri Gagarin at the Royal Observatory Greenwich in London.**

The statue was originally unveiled in 2011 on The Mall in London as part of a series of cultural events to mark the 50th anniversary of the cosmonaut Yuri Gagarin becoming the first human to travel in space.

The monument was a gift of the Russian Space Agency (ROSCOSMOS) to the British Council, which secured permission for its temporary installation on The Mall, next to the Admiralty Arch. It was here that Gagarin met the British Prime Minister enroute to Buckingham Palace, during his visit to Great Britain in 1961.

Following consultation, the British Council and ROSCOSMOS selected the Royal Observatory Greenwich as the permanent home for the statue. This location acknowledges the link between the Observatory's centuries old record of astronomical observation, with the first man ever to venture into the heavens.

**Elena Gagarina** unveiled the statue of her late father today, at the Royal Observatory Greenwich. At the ceremony, speeches were made by: **Lord Sterling of Plaistow**, Chairman of Royal Museums Greenwich; **Vitaly Davydov**, State Secretary and Deputy Head of ROSCOSMOS and His Excellency **Alexander Yakovenko**, the Russian Ambassador to the Court of St James's in London. Sovcomflot was represented at the event by: **David Moorhouse** CBE, Independent Director of the Board of OAO Sovcomflot; **Lord Fairfax of Cameron**, Chairman of Sovcomflot Overseas Holding Corporation and **Vladimir Mednikov**, Executive Vice-President of OAO Sovcomflot.

Commenting on the event **Sergey Frank**, President & CEO of OAO Sovcomflot said, "We are delighted to have supported the installation of Yuri Gagarin's statue at its new permanent home at the Royal Observatory Greenwich. Since medieval times there have been close connections between astronomy and marine navigation. As a shipping company, Sovcomflot welcomes today's event symbolising the close ties between our two nations, both of which have made a great input in the exploration of the Planet Earth."

**Lord Fairfax**, Chairman of Sovcomflot Overseas Holding Corporation said, "Yuri Gagarin was a remarkable man. Sovcomflot is therefore very pleased to have supported the installation of his statue, at the Royal Observatory Greenwich, thereby providing a lasting tribute to his pioneering work."



## Newbuildings

## VITUS BERING COMMENCES OPERATIONS ON SAKHALIN-I

Back in mid-January, after the Russian flag had been hoisted aboard *Vitus Bering* in a ceremony attended by President Vladimir Putin in Saint-Petersburg, the icebreaking supply vessel set out on her long voyage east. There, in the Sea of Okhotsk, she was warmly greeted by the personnel of the *Orlan* drilling platform, who have recently come to rely on the invaluable assistance of *Vitus Bering*.

Over the course of 45 days, our new icebreaking supply vessel *Vitus Bering* covered 13,000 nautical miles, arriving in the Far East on 1 March. After just a week, *Vitus Bering* set out on her first passage from the port of Kholmsk to engage in operations on the Sakhalin-I project as part of a long-term agreement with ExxonNeftegas. Following loading and bunkering at the port of Vanino, the vessel proceeded to the *Orlan* drilling platform situated in the north of the Sea of Okhotsk on Sakhalin's coastal shelf.

*Vitus Bering* arrived at the *Orlan* platform on 13 March, having travelled 880 nautical miles. The passage from the port of Vanino to the oil field was made in typical conditions for the region. *Vitus Bering's* icebreaking capabilities were put to the test as she encountered ice from the La Perouse Strait and into the Sea of Okhotsk. She performed excellently. *Vitus Bering* then got straight to work, unloading her first 20-foot container of food supplies for the platform. In the first week of operations at the platform, the ship's crew managed to unload its deck cargo and diesel fuel, take on return cargo and participate in emergency platform evacuation drills. The crew performed its usual work and then on 19 March *Vitus Bering* set off once again for the port of Kholmsk, conducting a range of staff training exercises while in transit. The Captain of *Vitus Bering* **Dmitry Popov** told us about the experience. He first served aboard an icebreaking supply vessel in 2006 as a first mate and then as a captain's understudy aboard *SCF Sakhalin*.

- I am familiar with and accustomed to work on the Sakhalin-I project, but I first saw *Vitus Bering* with my own eyes at the port of Singapore from the deck of a boat that was taking me to her. Your gaze is immediately drawn by her modern design – you can feel



the power and character of the ship. She is a beauty. Wherever *Vitus Bering* goes, she invariably attracts a great deal of attention – this ship makes you want to examine every minute detail. I especially remember our first call at the port of Kholmsk and arrival at the *Orlan* platform. Many people came out to have a look at *Vitus Bering*. The ship seems to share the character and charisma of its namesake – the great explorer of the northern seas *Vitus Bering*.

The icebreaking supply vessel *Vitus Bering* is capable of carrying out a range of different functions, the most important of which is supplying drilling platforms. We can transport both fluid cargo (diesel fuel, water, base oil, drilling fluid) and bulk cargo (cement, barite, bentonite). We also carry deck cargo: containers, drill pipes and equipment.

*Vitus Bering* can be used to clear up oil slicks and petrochemical spills. The ship is equipped with Lamor hardware, including: 600-metre heavy duty booms, two Arctic skimmers for collecting surface oil, a working boat for deploying heavy duty booms, equipment for deploying light- and ultra-light booms, and a dispersant system.

Our vessel is used to ensure platform safety. We have powerful fire-fighting equipment, a high-speed motorboat for rescuing those in the water, and can accommodate 195 persons aboard our vessel in case of emergency evacuation from the platform.

*Vitus Bering* can also act as a tugboat with its 18,000kWt propulsion system. In accordance with our ship's technical characteristics, we can travel at a speed of 8 knots in 90cm thick compact ice with a snow covering of 20 cm or at 3 knots in 1.5 m thick compact ice with a snow covering of 20 cm. All systems and equipment aboard the vessel have been designed and built to work in a temperature range from -35 to

+30 degrees Celsius, which suits the challenging climatic conditions of the region.

Despite the large number of systems and monitoring devices concentrated on the bridge and central control station, this hardware takes up little room. Therefore, the bridge appears light and spacious. The entire systems control suite is computerised and uses the very latest technology. For instance, the dynamic positioning system (made in Russia) and GMDSS (made in Denmark) are controlled using touch screens.

Using hardware of this kind places special demands on crew members. Besides the main professional skills, additional training is needed to ensure staff can use complex onboard equipment. Our company pays special attention to this issue and sends crew members on additional training courses with simulators. I believe our crew is both competent and professional. I have known many crew members for several years and some of us started working together on the Sakhalin shelf back in 2006. They are mainly sailors with long-term experience of working on the Sakhalin-I project and can be relied upon in any situation. New members to the crew fit in seamlessly; adopting our working practices and fulfilling their operational duties. Our ship's crew consists of 19 men. The conditions onboard *Vitus Bering* offer an effective working environment while providing a comfortable living space for the crew. There is a gym, sauna, swimming pool, and satellite television. On behalf of the crew, I would like to express our gratitude to the company for providing good working conditions: the crew is well-equipped, we receive good quality meals, have stable contract terms and are well paid for our work. On our part, we would like to promise that: we will not let you down.



## Safety Comes First

## NOVOSHIP TRAINING CENTER PASSES STCW-78 ASSESSMENT

In March this year, the Federal Agency of Maritime and River Transport once again certified that the Novoship Training centre (part of SCF Group) met the requirements of sections V and VI of STCW-78.

On the basis of the assessment carried out, the Rosmorrechflot commission concluded that the training centre satisfied the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978), including all amendments made to it. Certification took place without incident or remark. The licence received following the assessment is valid for five years.

In the previous issue of SCF Newsletter we discussed corporate training with Igor Pankov – Head of Sovcomflot's new training and engineering centre (TEC) in Saint-Petersburg. Continuing this theme, we spoke to **Sergey Makarov** – Head of Novoship Training.

- Next year Novoship Training will celebrate its 10-year anniversary, but, strictly speaking, its work began much earlier – about 25 years. This was one of the first centres in Russia for the retraining of professional seafarers. Was renewing your licences a rather routine operation?

- Certification and licensing is always a complicated and responsible task for our centre's team. New types of training are introduced (we currently have over 100), new normative documents come into force, and we have to repeatedly prove our level of competency. In our country, both state and non-state training centres are required to have a certain set of licences, which give them the right to perform their educational activities. Rosmorrechflot is responsible for issuing licences to train maritime crews. The Maritime Security Service issues a certificate that confirms centres meet international standards for their given types of training. Everything is rigorously checked – from hardware to the quality of service. This certificate allows the centre to conduct classroom training with the use of cargo-ballast simulator and a cargo tank simulator. An additional licence is required to train crews using navigation and GMDSS simulators. The general educational activities of the TEC are regulated via licences

from the Ministry of Science and Education.

Our latest assessment followed the introduction of new Ministry of Transport order №32 (on the licensing of training centres, which have no relation to state maritime academies). Standards are high and assessments strict so, as you can imagine, this process is far from routine.

- What did the inspectors pay particular attention to?

- The main focus of this inspection was on our recently introduced ISPS courses, which are in line with the international code and require all sailors to be trained in ship and port facility security. This requirement will enter into force on 1 January, 2014, meaning we will have to train all SCF sailors in our region this year.

- The Manila amendments to the STCW have come into force but there will be a transitional period up until 2017. Why undergo inspection to meet these new requirements at the beginning of 2013?

- By continuing to issue sailors with the old certificate, our centre would be limiting their working entitlement to four years. Receiving the new licence means we can issue full 5-year certificates.

- Your training centre is regularly inspected not only by licensing authorities. Which other organisations monitor the quality of work at your centre?

- Novoship Training is certified by DNV international classification society according to the ISO 9001 standard (Quality Management). DNV conducts yearly inspections and Novoship also performs annual quality control checks. Our centre is visited several times a year by representatives of leading oil companies. We have recently been visited by representatives of Shell, Statoil, ExxonMobil, and BP. However, the true value of our training is reflected in the work of the fleet. Many accidents are of a technical character and can be avoided with the right training. We have always sought to provide this by offering simulator training to prepare crews for non-standard situations at sea. Sovcomflot's commitment to training in this sphere as resulted in improved safety statistics.

Our primary goal is to provide practical training for use in the industry. The subtleties of work at sea cannot be taught using a common textbook so we employ the company's own safety management system to make training as true to life as possible.



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

Выпускается ежемесячно

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Российская Федерация, 353900, Новороссийск,  
ул. Свободы, 1 Тел. (8617) 60 12 99

РЕДАКТОР Серафима Шукшина

E-MAIL shukshina@novoship.ru

ТЕКСТЫ Анна Бокина, Наталья Тацион, Серафима Шукшина

ДОПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА И ПЕЧАТЬ ООО «Омега-Принт»

На стр.8 использовано фото MarineTraffic.com.

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

Issued monthly

EDITORIAL ADDRESS 1, Svobody str., Novorossiysk,  
Russia 353900 Tel. (8617) 60 12 99

EDITED BY Serafima Shukshina

E-MAIL shukshina@novoship.ru

TEXTS Anna Bokina, Natalia Tatsun, Serafima Shukshina

PRINTED BY Omega-Print Ltd.

