

Морской

ЖУРНАЛ

ежемесячное издание

Апрель 2014



Британская компания Rolls-Royce начала разработку «беспилотных» грузовых судов



Корпорация Rolls-Royce Holdings начала разработку проекта морских грузовых судов, которые смогут выходить в море без экипажа. Предполагается, что управляться эти суда будут из расположенных на берегу командных центров. Виртуальный прототип «уда-

ленной» командной рубки, обеспечивающий находящемуся на берегу капитану 360-градусный обзор с капитанского мостика, уже работает в исследовательском подразделении корпорации в норвежском городе Алесунд, сообщает Bloomberg.

Корабли-дроны, утверждаются в Rolls-Royce, будут дешевле и безопаснее нынешних, к тому же снизится их вредное влияние на окружающую среду. В регионах, подобных Балтийскому морю, такие суда могут появиться в течение ближайших 10 лет, а из центров управления будут одновременно контролироваться сотни таких объектов. «Сейчас технологии находятся на достаточном для реализации такого проекта уровне развития, и общество движется в этом направлении», — заявил директор по развитию Rolls-Royce Оскар Левандер. — Если мы хотим, чтобы это стало реальностью, настало время действовать».

Продолжение на стр. 2 »

Моря не обмелеют?

На рынке круизных услуг Калининграда — стагнация, но предпосылок для негативных потрясений нет.

Рынок круизных услуг возник на постсоветском пространстве в начале 90-х годов. Тогда чуть не в одночасье развалился национальный флот, резко возросла безработица, а моряки стали переходить на контрак-

ты. Кто-то еще работал на старых судах — зачастую переведенных под удобные флаги, перепроданных через подставные конторы, основанные для вывода из государственной собственности в частную. Кто-то уходил в

коммерцию. А кто-то искал новые возможности для работы в море. Как раз в тот период к российскому рынку труда моряков стали проявлять интерес иностранные судовладельцы. На этом фоне появились первые круизные агентства, ставшие посредниками между моряками и зарубежными работодателями.

Продолжение на стр. 8 »



ДАЙДЖЕСТ

На ПСЗ «Янтарь» спущен на воду первый фрегат проекта 11356 «Адмирал Григорович». Всего для Черноморского флота России будет построено пять таких судов.

В Сингапурском проливе произошла череда столкновений судов. Во избежание повторения инцидентов в руководство по навигации в этих водах внесены дополнения.

Грузооборот торгового порта Калининград за январь-февраль 2014 по сравнению с тем же периодом прошлого года сократился на 30%, до 503,9 тыс. тонн.

Опросы по проекту ЕС «KnowMe» показали, что 70% моряков довольны выбором карьеры.

ITF помог вернуть зарплату членам экипажей (в т.ч. россиянам) трех контейнеровозов «Maersk Vigo», «Maersk Valetta» и «Maersk Vancouver» (флаг Гибралтара).

Экипаж танкера «NS Columbus» группы компаний «Совкомфлот» спас молодого кубинца, который 20 дней дрейфовал в открытом море.

За последние 2 года зафиксирован рост числа судов под российским флагом. Тем не менее, доля перевозимых ими грузов продолжает сокращаться.

Госдума РФ приняла законопроект о 72-часовом безвизовом въезде в РФ на яхтах.



Британская компания Rolls-Royce начала разработку «беспилотных» грузовых судов

» Продолжение. Начало на стр. 1



Схематичное изображение будущего корабля-дрона демонстрирует судно, лишённое кают и других помещений, обеспечивающих жизнедеятельность экипажа. Все освободившееся пространство предполагается использовать для увеличения объема перевозимого груза. Кроме того, незагруженные «беспилотники» окажутся примерно на 5% легче своих обитаемых «коллег», а это приведет к 12-15%-й экономии топлива. Seriously снизить издержки удастся и на оплате труда членов экипажа: нынешние \$3,3 тысячи в день (в среднем) составляют

примерно 44% от всех операционных расходов.

Впрочем, судовладельцы, страховщики, проектировщики, профсоюзы и регуляторы сомневаются, что подобные беспилотные корабли действительно смогут появиться в ближайшее время, и не относятся к проекту серьезно. Хотя технической возможности никто не отрицает, сомнения вызывает безопасность такого типа перевозок, а также экономическая эффективность проекта: потенциальная экономия вряд ли оправдает вложенные в разработку инвестиции. Помешать осуществлению идеи Rolls-Royce могут и различные международные и государственные морские законы, жестко регулирующие требования к экипажам грузовых судов.

«Беспилотники не смогут заменить глаза, уши и мыслительные процессы профессиональных моряков, — утверждают в Международной федерации транспортников (ITF). — Человеческий фактор является одной из первых линий защиты в случае выхода

из строя оборудования или при неожиданном изменении условий, что так часто случается в море. Слишком легко себе представить опасности, поджидающие суда без экипажа». В ответ в Rolls-Royce заявляют, что переход на новый тип паромов будет происходить постепенно: первоначально он затронет только контейнеровозы и сухогрузы, в то время как танкеры по-прежнему будут комплектоваться экипажем. «Но на самом деле, экипажи на таких судах будут не более чем данью традиционному восприятию, — продолжает убеждать противников идеи Левандер. — Уже сейчас компьютеры способны быстрее обнаруживать в воде различные опасности, реагируют они также быстрее, чем человек. Так что такие суда будут гораздо безопаснее нынешних». Доля истины в его утверждении есть: по данным Allianz Global Corporate & Specialty AG, именно человеческий фактор (к примеру, усталость) вызывает большинство несчастных случаев на море. ■

Международная организация труда одобрила рост минимальных зарплат моряков

Подкомитет Морской комиссии по заработной плате Международной организации труда (МОТ) на прошедшей в конце февраля встрече в Женеве согласовал повышение минимальной базисной ставки для квалифицированных моряков. С 1 января 2015 года она будет увеличена с нынешних \$585 до \$592, а с 1 января 2016 года составит \$614. Об этом сообщается на сайте организации.

До этого повышение согласовывалось в 2011 году. В результате минимальная ставка матроса первого класса с января 2012 года возросла до \$545, с января 2013 года — до \$555, а с декабря 2013 года — до \$585. В этом году ITF рассчитывала добиться прибавки еще в 15%, однако в преддверии совещания активно муссировались слухи, что профсоюзам это вряд ли

удастся, поскольку к такому повышению не слишком располагали сделанные специалистами МОТ оценки ценной инфляции и динамики обменных курсов. Однако добиться прибавки удалось, хотя сумма повышения оказалась и не столь высока, как ожидалось.

Окончательно размер минимальной оплаты труда моряков будет утвержден в июне этого года.

МОТ продолжает и дальше вести работу, ориентиро-



ванную на развитие системы различных компенсаций морякам. Так, в первой половине апреля пройдет встреча международного трехстороннего комитета по вопросу внесения поправок в Морскую Конвенцию о Труде 2006 года (MLC 2006), которые касаются материальной ответственности судовладельцев в случае оставления, травм и смерти моряков, а также страхового покрытия зарплат членов экипажей. ■

Танкеры «Морского инженерного бюро» вошли в число лучших в мире



Два танкера, спроектированных русско-украинским «Морским Инженерным Бюро», вошли в список «Значительных судов 2013 года», составленный Британским королевским обществом корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects). Об этом сообщает пресс-служба организации.

Танкеры «СВЛ Либерти» (RST27) и «Альметьевск» (RST25) делят мировую пальму первенства с такими судами, как первый в мире контейнеровоз «Maersk McKinney Moller»; первый большой паром-газоход «Viking Grace»; круизное судно длиной 325 метров «Norwegian

Breakway», рассчитанное на 4896 пассажиров (самое большое судно такого типа для захода в Нью-Йорк).

Всего в список лучших проектов, отобранных старейшим мировым сообществом кораблестроителей, вошли 50 судов различного назначения, типа и размеров (от морских круизных лайнеров до супертанкеров), сданных в прошлом году в эксплуатацию.

Танкер «СВЛ Либерти» (порт приписки — Новороссийск) дедвейтом в море/реке 7041/5439 тонн отличился корпусом с рекордным для мирового судостроения коэффициентом общей полноты 0,936. Танкер «Альметьевск» дедвейтом в море/реке 6610/5130 тонн заменил известную серию судов типа «Волгонефть», которые в свое время стали одними из первых в мире танкеров с двойным дном и двойными бортами. ■

В Калифорнии строят первый в мире контейнеровоз на газе



На верфи General Dynamics NASSCO в Сан-Диего стартовало строительство первого в мире контейнеровоза на сжиженном природном газе. Заказчиком выступила корпорация TOTE, которая и объявила об этом событии на своем сайте.

Будущий контейнеровоз класса Marlin одновременно станет самым крупным в мире судном на сжиженном газе. При этом его машины смогут работать и на газе, и на жидком топливе. Использование газа значительно уменьшит выбросы вредных веществ, при этом эффективность использования топлива по сравнению с обычными судами возрастет.

Добавим, что TOTE стала первой компанией в мире, которая заговорила о сухогрузном флоте на газовом топливе еще в 2012 году. Тогда корпорация объявила, что она будет инвестировать в новые контейнеровозы для торговли с Пуэрто-Рико. Вместе с тем, к настоящему моменту о планах строительства сухогрузов на газовом топливе заявили еще несколько крупных операторов (Crowley, Horizon Lines, Matson), что связано с продолжающимся ужесточением международных и национальных норм выброса сернистых соединений двигателями судов в окружающую среду. ■

Калининградский моряк награжден медалью «За спасение погибавших»



Калининградский моряк Александр Романов за проявленное мужество, самоотверженность, смелость и решительность при спасении людей в экстремальных условиях указом Президента РФ был награжден медалью «За спасение погибавших».

Матрос первого класса представительства компании «NAV Ship Management» (Норвегия) в марте 2012 года во время стоянки судна в польском порту Щецин спас человека: капитана сменного экипажа, поскользнувшегося на обледеневшей палубе и упавшего за борт. «Ему повезло, что он упал между бортом и кранцем, ничего себе не разбив. Но там очень сильное течение и вода ледяная. Я и бро-

сился за ним», — рассказывает Александр. Моряк поддержал утопающего на плаву, помог ему добраться до причального трапа. «Страшно не было, я же бывший десантник. Человеческая жизнь — в первую очередь», — говорит он.

Так держать, калининградцы! ■

Рынок контейнерных перевозок в 2014-15 годах ждут ценовые войны

Рынок морских контейнерных перевозок в 2014-15 годах ждут ценовые войны и демпинг. Такой прогноз 13 марта в ходе конференции «Логистика контейнерных перевозок» в Санкт-Петербурге озвучил управляющий директор United Arab Shipping Company Agency Кирилл Тюленев, сообщает PortNews.

Согласно его данным, рост спроса на перевозки в этот период ожидается на уровне 4,4%, а рост предложения — на 5,5%. При этом уже в настоящее время на рынке наблюдается ситуация с переизбытком тоннажа, добавил вице-президент по стратегии и специальным проектам группы FESCO Алексей Клецко: судовладельцы активно заказывают новые, более вместительные и экономичные суда, при этом и старые паромы списывать не спешат. В результате избыток тоннажа контейнеровозов в настоящее время оценивается на уровне 10-15%.

Еще одна составляющая проблемы — демпинг. Так, по словам Алексея Клецко, демпингующие компании предлагают уровень ставок

на 10-15% ниже, чем у лидеров рынка, а выживают за счет банковских кредитов, впоследствии «бегая от банков» и банкротясь.

Подливает масла в огонь и тенденция на укрупнение альянсов контейнерных линий (подобных недавно созданному P3, который образовали Maersk Lines, Mediterranean Shipping Company и CMA CGM), цель которых — сокращение операционных расходов и диверсификация сервисов участников.

В конечном счете, полагают эксперты, ситуация к 2016 году стабилизируется. С рынка уйдут игроки, которые не инвестировали в строительство более вместительных и экономичных судов, а также не захотели развивать схемы интеграции с другими участниками логистического процесса. ■



Международное морское бюро: пираты двигаются на юг Африки

Международное морское бюро (IMB) опубликовало очередной отчет о пиратстве. Согласно документу, экипажам необходимо быть особо бдительными при переходе в водах Западной Африки: количество пиратских атак здесь неуклонно растет.



Так, с начала 2014 года одно судно было угнано и шесть атаковано, еще одна попытка нападения не увенчалась успехом. Угнанный в ангольских водах у берегов Луанды танкер Keralá был найден спустя 8 дней, однако весь груз с него исчез.

Как подчеркивает IMB, угон танкера показывает, что банды нигерийских пиратов смещают свои атаки к югу, где пиратская угроза раньше никогда не фиксировалась, так что экипажи проходящих здесь транзитом судов мо-

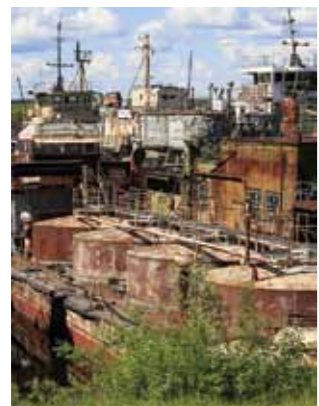
гут даже не догадываться об опасности. По данным аналитиков, в основном пираты интересуются судами, перевозящими нефтепродукты. «В Западной Африке бурно развивается черный рынок топлива; наличие рынка сбыта обуславливает рост

нападений на нефтяные танкеры», — отмечается в докладе. Особенно бдительными IMB рекомендует быть вблизи берегов Нигерии, Бенина и Того.

Отметим, что в прошлом году нигерийские пираты совершили более тридцати атак у берегов Западной Африки. Всего на их долю пришлось 19% от всех совершенных в мире нападений на суда.

С 1 апреля 2012 года воды Западной Африки объявлены зоной повышенного пиратского риска. ■

Россия сокращает финансирование морского и речного транспорта



Руководство России приняло решение о сокращении ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на 622 млрд руб. При этом сокращение финансирования программ по линии Росморречфлота, ка-

сающихся развития морского и речного транспорта, составит 30 млрд руб. Об этом 20 марта заявил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, передает PortNews.

Отметим, что ФЦП затрагивает такие вопросы, как увеличение пропускной способности российских морских портов, комплексное развитие транспортных узлов, обновление состава морского и речного флота, обеспечение транспортной безопасности и т. п. Из-за сокращения финансирования часть проектов в морских портах будет закрыта, коснутся изменения и подпрограммы по развитию внутреннего водного транспорта. ■

Скончался капитан порта Калининград Василий Беляев

Капитан порта Калининград Василий Беляев скончался 8 марта 2014 года после продолжительной болезни. Об этом сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта.

Василий Беляев родился 14 марта 1948 года в Кировской области. После окончания Печорского среднего речного училища работал на судах местного речного пароходства. Отслужив на Балтфлоте, несколько лет трудился на судах Западного речного пароходства штурманом, старпомом, а после окончания Калининградского высшего инженерного морского училища — капитаном. В 1991 году создал ООО «Судоходная компания «Речдан», которое возглавлял в течение шести лет.

С 1997 по 2014 год работал на руководящих должнос-

тях в госучреждениях, в том числе капитаном морского порта Калининград. В 1999 году был избран представителем Российской Федера-



ции в Международной ассоциации капитанов морских портов (ИМА), а с 2004 года стал членом ее правления. Награжден многочисленными ведомственными и правительственными наградами.

Коллектив «Морского журнала» выражает соболезнования родным, близким, друзьям и коллегам Василия Григорьевича. ■

В Крыму национализировали морские порты полуострова

Госсовет Крыма национализировал морские порты полуострова, которые прежде контролировались Министерством инфраструктуры Украины. В список вошли Керченская паромная переправа, Керченский морской торговый порт, Керченский морской рыбный порт, Феодосийский морской торговый порт, Ялтинский морской торговый порт, Севастопольский морской торговый порт, Севастопольский морской рыбный порт, Евпаторийский морской торговый порт. Республике также отошло имущество госпредприятия «Администрация морских портов Украины». В ближайшее время начнется интеграция транспортной системы Крыма в транспортный комплекс России.

Как пишет «Регистр Ллойда», ссылаясь на крымские судоходные круги, в ближайшее время нововведения приведут к тому, что из-за дополнительной бюрократии замедлится перевалка грузов. Участники рынка подчеркивают, что ситуация остается малопредсказуемой и изменчивой.

По данным киевского Центра транспортных стратегий, крымские порты обеспечивали 10-15% от общего грузопотока Украины. Российские транзитные грузы, по данным за прошлый год, составили около 39% трафика. Основная масса российской перевалки приходилась на Керчь, которую сейчас планируется связать с Россией мостом. ■



ОДОБРЯЕМ ВАШ ВЫБОР БЫСТРО

АВТОКРЕДИТЫ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ МОРЯКОВ
ОТ ОАО АКБ «РОСБАНК» и «НИССАН_ЦЕНТР КАЛИНИНГРАД»

Минимум документов. Быстрое принятие решения.



ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ

РОСБАНК

SOCIETE GENERALE GROUP

г. Калининград, Ленинский пр-т, 30А

8(4012)555-055, 8(4012)590-951
www.rosbank.ru

Ген. лицензия ЦБ РФ № 2272 от 20.08.2012 г.



УСПЕЙТЕ ВЗЯТЬ СВОЕ
ВЫГОДА ДО 340 000 РУБЛЕЙ*

ЗАПИШИТЕСЬ НА ТЕСТ-ДРАЙВ

НИССАН_ЦЕНТР КАЛИНИНГРАД

Московский пр-кт, 258

Портовая, 43

56-56-56

www.nissan39.ru

* Инновации, которые восхищают.

** Указана максимальная выгода на альм Nissan Pathfinder 2013 года выпуска в комплектации 3.0 V6 LE. Предложение ограничено. Подробности в салоне.

Рубль сбереженный = рубль заработанный

В прошлом номере «Морского журнала» мы начали рассказ о потребительском кредитном кооперативе «Морской Фонд», созданном моряками в 2010 году на базе крьюинга «Стафф-Марин». Кооператив работает исключительно с моряками и только для моряков, предлагая очень гибкие и конкурентные условия предоставления займов: минимум бюрократии, быстрое одобрение займов даже на большие суммы, возможность выплат по кредитам только после возвращения из рейса. Как и любая финансовая организация, кооперативы не только выдают займы, но и привлекают деньги в рост. И в этом выпуске мы познакомим вас со сберегательными программами «Морского Фонда», которые также ориентированы на интересы моряка. Сберегательные программы, с потребительской точки зрения, – это аналог банковских вкладов.



В турпоездку – по расписанию

Знакомая ситуация: вы всем семейством собрались провести отпуск где-нибудь в Испании, за полгода заказали турпутевки, купили новые чемоданы... и отложили деньги. В лучшем случае – на банковский депозит, в худшем – положили дома в коробочку в бельевом шкафу. Про коробочку и говорить нечего – хранить так деньги, с учетом инфляции, – заранее проигранный вариант. Депозиты поинтереснее, однако они либо являются «срочными», то есть предполагают размещение ваших средств в банке на жестко определенный срок, либо «до востребования», процент по которым крайне невысок.

На этом фоне сберегательная программа «Линия роста», которую предлагает своим пайщикам кооператив «Морской Фонд», выглядит очень интересно. Во-первых, это программа для краткосрочных размещений не дольше 180 дней.

Во-вторых, вы выбираете срок размещения средств с точностью до дня. Например, до вашей поездки осталось 45 дней? Не проблема, откройте вклад на 30, 35, 41 или 42 дня. На сколько дней – решаете только вы. В зависимости от суммы, валюты размещения и выбранного вами срока будет начисляться процент – до 12,5% годовых в рублях и до 8% годовых в валюте.

Важно ещё и то, что схема начисления процентов позволяет расторгнуть договор размещения в любой момент без потери накопленного дохода. А если в течение срока действия договора сумма на вашем счете, благодаря капитализации, «перешагивает» из одного суммового диапазона в другой, ставка автоматически возрастает.

Утром – стулья, вечером – деньги

На первый взгляд очень экстравагантно выглядит программа «Проценты вперед». Название говорит само за себя: в рамках

данного вида размещения средств вы имеете возможность получить всю сумму начисляемых процентов не по истечении какого-то срока, а сразу, непосредственно в день оформления договора.

В чем преимущества данной программы? Например, захотели вы купить телевизор или ноутбук. Деньги у вас есть – можно приобрести желаемый предмет прямо сейчас. Но тогда ваши сбережения сократятся. А если воспользоваться предложением «Проценты вперед», то можно и деньги сохранить в полном объеме, и нужная покупка у вас будет сейчас, а не когда-то потом.

Конечно, ставки дохода по данной программе ниже, чем в других продуктах



Роман Клименко, председатель правления КПК «Морской Фонд»

Моряки для «Морского Фонда» очень значимы, мы с ними много лет работаем, мы давние партнеры, а со многими и друзья. В то же время для государства моряки – слишком маленькая прослойка населения, чтобы всерьез занимать их социальными нуж-

«Морского Фонда». Зато не надо ждать того дня, когда можно будет воспользоваться заработанными на инвестициях процентами. Плата за скорость будет несущественной, а радость приобретений, безусловно, своевременной.

Немаловажно отметить, что программа «Проценты вперед» страхует ваши доходы от инфляции. Всем понятно, что через полгода или год, из-за инфляционных процессов, реальная покупательная способность денег будет уже не такая, как сейчас. То, что сегодня можно приобрести за 30, 60, 100 тысяч рублей, через год будет стоить дороже, и накопленных по стандартному варианту процентов на покупку может уже не хватить. «Проценты вперед» – это отличная возможность вложить «будущие» деньги в нужную вещь уже сейчас.

Классика современна всегда

Наиболее классическим продуктом «Морского Фонда» является сберегательная программа «Персональный

дамы. Что, к примеру, ждет моряка на пенсии? От государства – ничего хорошего. Знаю только в своем окружении несколько капитанов, которые, выйдя на пенсию, вынуждены работать за мизерные зарплаты или охранниками, или диспетчерами в разных организациях, так как жизнь продолжается и жить на что-то надо. Конечно, часто люди покупают квартиры, какие-то гаражи, занимаются сдачей недвижимости в аренду, и это не самое плохое решение. Но попадутся недобросовестные квартиранты, разгромят квартиру и съедут, а ремонт может стоить годового дохода от арендной платы. И что делать морякам-пенсионерам, если для них это был единственный источник дохода? А многие и не могут купить квартиру: для единовременной покупки цена

капитал». Доход можно получать как ежемесячно, так и капитализировать, тем самым увеличивая сумму накопления и объем начисляемых процентов. Разместить средства можно на срок до 2-х лет как в рублях, так и номинировать в валютах (доллар США, евро).

Выбор дополнительной опции «Мультивалютный» дает пайщикам возможность разместить средства одновременно в рублях, долларах и евро на один и тот же срок, при этом ставка устанавливается на основе общей суммы вложений. Тут же есть возможность перевести средства с рублевой части в долларовую, или, напротив, конвертировать «евровую» долю в рубли – в зависимости от того, в какой валюте пайщику наиболее выгодно размещаться в данный момент. Такие решения позволяют минимизировать риски курсовых колебаний, когда моряк находится в рейсе.

В зависимости от сроков и сумм вкладов доходность по программе «Персональный капитал» меняется от 9,5% до 18% годовых в рублях и достигает 11,5% годовых для размещений, номинирован-

не маленькая, а получить и выплатить кредит в банке не всегда просто.

Кредитная кооперация действует в интересах моряка совершенно иначе. Например, у меня есть деньги, и я хочу, чтобы они работали. Не чтобы они лежали мертвым грузом на банковском депозите, а чтобы они приносили реальный доход, на который можно жить. И я вместе с другими коллегами-моряками вкладываюсь в кооператив, и у нас, у всех вместе, оказывается довольно внушительная сумма. Эта сумма уже способна генерировать значительный доход, который потом распределяется между пайщиками. Так, в общем-то, и получил кредитный кооператив «Морской Фонд».

Конечно, можно положить свои деньги в банк, вложить во что-то или про-



ных в долларах США и евро. Ставки хоть и ненамного, но все-таки ощутимо выгоднее, чем в банках. При этом безопасность сохранения ваших средств обеспечена на должном уровне.

Нет предела совершенству

Перечисленные продукты – далеко не единственные в арсенале «Морского Фонда». Как говорят руководители кредитного кооператива, их цель – постараться

максимально охватить потребности моряков, обеспечить своим пайщикам наиболее широкий спектр услуг. «Мы в кооперативе – не просто управленцы, а такие же пайщики, как и все остальные. Мы сами – моряки в прошлом, и как никто другой понимаем, что нужно нашим клиентам сегодня и завтра. Мы также вкладываем и свои личные сбережения в увеличение кредитного портфеля, инвестируем в развитие ме-

тодической и технической базы кооператива. Разрабатывается интернет-портал кооператива с самыми современными возможностями и личным кабинетом пайщика. В режиме тестовых испытаний находится зарплатный проект. Заказана разработка пенсионной программы для моряков», – рассказывают в «Морском Фонде».

О зарплатном и пенсионном проектах читайте в следующем номере «Морского журнала». ■

вами проверками, а всего за сутки! Банки не могут себе позволить такой оперативности – они действуют в рамках своих громоздких структур и общих шаблонов оценки заемщиков. А «Морской Фонд» работает только с моряками и для моряков, и, конечно, в своей среде так или иначе все мы друг друга знаем. Наши методики проверок существенно оперативнее и эффективнее банковских.

Да, ставки по займам у нас немного выше, чем кредиты банков. Между тем, в реальном выражении переплаты по займам вполне посильны любому моряку. И, с другой стороны, «Морской Фонд» не жадничает и платит высокие проценты по сберегательным программам. У нас моряки получают гарантированно и надежно до 18% годовых. Ни один банк

вам такого не предложит. Ни на одной квартире вы столько не заработаете. Но и золотых гор, как инвестиционные фонды, мы не обещаем.

Не исключаю, что в перспективе ближайших 5-7 лет мы организуем и производственную кооперацию, и сельскохозяйственную. Таким образом, есть хорошая перспектива не только диверсифицировать инвестиции пайщиков, но и распределить возможные риски. К тому же это и дополнительная возможность нашим пайщикам найти работу на берегу, если морская карьера завершена. Я это называю принципом табуретки: одна ножка сломалась, осталось еще три. Так работает вся Европа, весь цивилизованный мир.



Моря не обмелеют?

»» Продолжение. Начало на стр. 1

Сегодня в Калининграде устойчиво действует порядка 25-30 крьюингов. По данным регионального управления Федеральной миграционной службы, лицензий выдано еще больше. В то же время, говорит глава регионального представительства BGI Юрий Ашуров, часть компаний, имеющих лицензии, либо совсем не работают, либо отправляют в рейс лишь по паре человек в год.

Казалось бы, рынок не маленький, но серьезными игроками руководители морских кадровых агентств считают чуть более десятка компаний, среди которых как чисто местные (например, «Северный путь», «Стафф Марин», «Содействие»), так и филиалы всемирно известных компаний (BGI, Marlow Navigation, BSM и т. д.). «А в ближайшие годы, — говорит директор Marlow Kaliningrad Андрей Большаков, — пожалуй, только этот десяток компаний и останется». До столь ради-

кального сокращения, по его оценке, осталось не более 10 лет. Причина — в нарастающем дефиците кадров.

«Когда мы только начинали работать, а это было 8 лет назад, у нас очереди выстраивались из моряков, желавших уйти в рейс. Потом кандидатов было просто много, а сейчас в какой крьюинг ни зайди — часто видишь тишь да благодать», — рассказывает капитан, а теперь и совладелец крьюинга «Стафф Марин» Сергей Гусев. По его словам, количество желающих уйти в рейс еще превышает количество вакансий, но это соотношение быстро меняется.

«Сейчас мы еще активно используем ресурс, доставшийся нам с советских времен — это те моряки, которые закончили обучение в 70-80-90-е годы. А вот с молодежью сложнее: в связи с улучшением уровня жизни морские специальности стали не очень популярны», — поясняет Андрей Большаков.

«Раньше выпускали по 100 человек с потока, сей-

час — 30-40, — соглашается с коллегой Сергей Гусев. — Рынок стагнирует. Каждая калининградская компания имеет собственное место, свою нишу, и ввиду недостатка выпускников-специалистов особых перспектив для бурного роста нет. К тому же вокруг региона хватает конкурентов: это и Латвия — столица крьюинга Восточной Европы, и Санкт-Петербург, и относительно близкая Одесса, где калининградцев очень активно трудоустраивают. Да и временный уровень развития коммуникаций вполне позволяет морякам напрямую связываться с работодателями Германии, Голландии, Норвегии и даже Азии. Угрозу калининградским агентствам в перспективе

могут составить и развивающиеся интернет-крьюинги. «Сейчас они не конкуренты «офисным» компаниям, но это лишь потому, что пока рынок прощупывается и осваиваются технологии. Как только рынок сделает технологический шаг, интернет-крьюинг будет развит так же, как сегодня социальные сети. И наша компания уже сегодня инвестирует львиную часть доходов в интернет-разработки», — сообщает Сергей Гусев.

Впрочем, пока будущее — в будущем, а сейчас морские кадровые агентства чувствуют себя достаточно стабильно. Моряков так или иначе хватает на всех, вакансии в любом случае закрываются, а самим судовладельцам, посягая на руководителей калининградских компаний, в принципе выгоднее работать через посредников. В соответствии с MLC 2006 рабо-

Каких-либо ассоциаций в калининградском крьюинге нет. Зачем? — удивляются представители компаний, добавляя, что несмотря на внешнюю разобщенность видят друг в друге скорее коллег, чем конкурентов.

татель должен убедиться, что моряк квалифицирован, полностью сертифицирован, имеет нужный набор документов и подготовлен к выходу в рейс. Удаленно провести такую проверку затруднительно, а крьюинг «на месте» знает, как своевременно и точно подготовить моряка в интересах работодателя. «Да и самим морякам удобнее работать через крьюинги. Начиная с того, что моряк приходит в офис, и здесь ему рассказывают, что ему нужно сделать — какие документы подготовить, какие курсы пройти, где конкретно все оформить. Не каждый моряк готов самостоятельно искать работу и готовиться к рейсу», — рассказывают в агентствах.

Стоит отметить, что серьезные крьюинги содействуют карьерному росту своих моряков. Также зачастую именно они решают спорные вопросы в случаях несвоевременности выплаты зарплат, несоблюдения сроков контрактов и т. д. «Солидные крьюинги, дорожащие своей репутацией, всегда защищают права и интересы моряков. Хотя были и такие конторы, которые отправляли моряков неизвестно куда,

тогда бы отправить и забыть, и потом их не интересовало, заплатили ли моряку, вовремя ли его списали — мол, с кем заключили контракт, с тем сами и разбирайтесь. Про соблюдение прав моряка речи не шло вообще», — вспоминает Андрей Большаков. Впрочем, согласны участники рынка, такие компании действуют и до сих пор. «Некоторые крьюинги, не поверите, до сих пор берут деньги с моряков. Хотя не имеют на это права. И моря-

ки дают. Конечно, большинство в ответ на предложение заплатить разворачиваются и уходят в другие компании, но у кого-то еще менталитет с 90-х годов остался, что трудоустройство надо платить, тогда платили многие. А кто-то на берегу, бывает, «завис», и ради заработка готов и на это», — рассказывает Юрий Ашуров.



Стоит ли моряку соглашаться на такое сотрудничество — вопрос спорный. Конечно, через крьюинг найти работу проще, но сегодня ничто не мешает специалисту выйти на интересующего его работодателя самостоятельно, через интернет — правда, в этом случае моряку придется многое вещи делать самому (например, оформлять визы и т. п.). «Иногда мы даже советуем морякам обращаться к судовладельцам напрямую. Например, многие сейчас рвутся в оффшорный флот, там совсем другие деньги. Желających так много, что судовладельцы начинают

Морская администрация: В Калининградском регионе более 20 000 дипломированных специалистов морского торгового флота.

ста, а не новичка. И мы советуем обращаться напрямую, потому что так у моряка появляется хоть какой-то шанс получить нужную работу. А уже потом или судовладелец передаст этого сотрудника своему партнеру-крьюингу, или моряк сам придет в любой крьюинг, как специалист с опытом», — говорит Юрий Ашуров.

Основу работодателей калининградских моряков составляют европейские судоходные компании из Дании, Голландии, Норвегии, Германии. Это определяет и требования к плавсоставу: во всех крьюингах подчеркивают, что для получения хорошей работы, помимо квалификации и опыта на соответствующем типе судов (танкеры, сухогрузы, рефрижераторы и т. д.), для моряков крайне важен хороший уровень разговорного английского языка. Сегодняшним выпускникам учить язык приходится практически самостоятельно. Преподаватель английского языка Балтийской государственной академии рыбопромышленного флота Ольга Корешкова рассказывает: «В прежние времена программа образования по морским специальностям включала не менее трех пар английского языка в неделю. Объем современных программ изучения английского языка сокращен в разы». То же подтверждают и агентства: уровень знаний языка выпускников морских учебных заведений крайне низкий.



Около 5000 моряков торгового флота трудоустроены через местные кадровые агентства.

Квалификацию, кстати, тоже имеет смысл повышать. Сейчас, говорят в крьюингах, в Калининграде отмечается переизбыток моряков рядовых специальностей (матросов, мотористов) на фоне низкого спроса на сотрудников данного контингента. При этом ощущается острая нехват-

ка специалистов старшего состава. Что до востребованности, то в какой-то степени конкуренцию калининградским морякам составляют филиппинцы, индусы, румыны. Это не столько ценовая конкуренция — на конкретном судне морякам разных национальностей будут платить одинаково — сколько вопрос продолжительности контракта. Наш моряк редко соглашается на контракт длиннее четырех месяцев, филиппинец может пробыть на судне и полтора года, что судовладельцу, естественно, выгоднее. Но все крьюинги подчеркивают, что уровень квалификации россиян гораздо выше. «Филиппинцы — это в основном просто исполнители, причем на должностях любого уровня, от матроса до капитана. Наш же моряк болеет за дело, это дорогого стоит», — говорят представители компаний. Также активную конкуренцию россиянам давно составляют украинские специалисты, которые также соглашаются на длинные контракты, но при этом не страдают безынициативностью. Сегодня, подсчитывают в местных крьюингах, количество моряков из России раза в два меньше, чем с Украины. Тем не менее, убеждены специалисты, работы хватит всем.

«Сейчас много рассуждают о кризисе в грузоперевозках, о падении рынка. Но это касается только судовладельцев, а для моряков угрозы, в сущности, нет: даже если работодатель признается банкротом и судно отходит под управление к кредитору, оно все равно остается на ходу. Продать суда, как новые, так и б/у, сегодня непросто, и кредиторы зачастую оставляют их в работе, перезаключая контракты с крьюингами. Для команды, по сути, ничего не меняется. Поэтому угроза для моряков только одна. Если моряк плохо работает и не зарекомендовал себя, то нанимать его не будут. А если у него хороший уровень английского языка, высокий профессионализм, он будет всегда востребован», — говорят представители крьюинговых агентств. — Как говорится, моря не обмелеют». ■

All right, captain!

В этом рейсе у нас была интересная история. Идем по Магелланову проливу. Красота неопишная! И вдруг видим – пароход килем кверху торчит из воды. Я у лоцмана спрашиваю – что это такое? Он говорит – «Санта Леонор», американский пароход. Затонул здесь лет 50 назад, а почему затонул – история отдельная.

У моряков есть команды: “starboard” и “port”. Это международный английский язык; “hard a-starboard” означает «полный право на борт», “hard a-port” – «лево на борт». А американцы же самые умные, они международный английский язык не принимали, и у них право на борт было “all right”, а лево на борт – “all left”.

И вот идет по Магелланову проливу лоцман с капитаном на борту. Капитан спрашивает у лоцмана “Would you like a cup of coffee?” – мол, не хотите ли чашечку кофе выпить? Тот ему и отвечает – “All right, captain!”. Рулевой слышит “all right” и кладет право на борт. И налетает в тумане на скалу. Днище у парохода пробито, и он так и висел на этой скале до тех пор, пока налетевший шторм не сбросил судно и оно не ушло под воду. Один только киль над водой и остался.

** Игра слов: “All right” означает и «хорошо», и «полный направо».

Так вот, как рассказывают в Магеллановом проливе, именно после этого случая было принято решение повсеместно следовать международному английскому языку и вместо “all right” писать “hard a-starboard”, а вместо “all left” – “hard a-port”.

Капитан Алексей Шеняков

Как цементировать коллектив

Это еще в советское время было. Перегоняли мы пять судов на Дальний Восток. Сформировали караван, назначили флагманское судно. А как раз тогда только-только начинали вводить такую штатную единицу, как первый помощник капитана. Их вводили на больших судах, на плавбазах, ну и, конечно, на флагмане должен был быть первый помощник. По сути, этот человек следил за морально-политической обстановкой на судне, а поскольку должность была новая, никто толком не знал, чего от него ожидать.

В общем, перед отплытием в капитанской каюте флагмана накрыта поляна, сидят начальник управления, парторг, начальник отдела кадров, сам капитан... Тут раздается стук в дверь: «Разрешите?» И заходит крепкий такой хлопец, с во-



енного флота. Говорит: «Капитан, я к вам направлен первым помощником!». Тот отвечает: «Отлично, заходи, присаживайся к нам, за стол». «Нет, – говорит первый помощник, – я направлен к вам для цементации коллектива, и вот этого не позволю!».

Ну, капитан отправил новичка размещаться и загрузил. «Что, – говорит ему секретарь парткома, – хороший я тебе подарок подкинул?». «Да уж, – отвечает капитан, – чую, нахлебамся мы с ним горя...»

И вот вышел караван в море. Шли Балтикой, проливами, и пока вышли в Северное море, три дня прошло. Тут капитан говорит: «Ребята, а где первый помощник? Что-то его не видно, не слышно, куда он делся-то?». Выясняется, что того и правда с отплытия никто не видел.

Послали боцмана проверить. Возвращается: «Разрешите доложить?» – «До-

кладывай!» – «У первого помощника каюта закрыта изнутри, а из-под дверей доносится специфический запах?» – «Какой еще запах?» – «Специфический». Ну, капитан забеспокоился, приказал вскрыть каюту. Взломали филенку, зашли – и вот картина: первый помощник храпит на кровати, рядом два ящика водки стоят, и пол-ящика нет уже.

Капитан его разбудил, еле добудился, и говорит: «Совсем, товарищ, ты утомился, я гляжу, лица вон на тебе нет. Тяжело в одиночку коллектив-то цементировать! Ну ничего, мы тебе поможем: вместе цементировать будем!».

И оказался в итоге этот первый помощник нормальный мужик, и коллектив изумительный подобрался. Чего только не устраивали: и перетягивания каната, и песни, замечательные вечера были! А уж если и «цементировали» коллектив – так по праздникам и все вместе, в кают-компании.

Капитан Владимир Павловский

***Хотите поделиться своей историей из морской жизни? Пишите нам на адрес info@morskoy-forum.com или звоните по телефону +7 921 103 27 88. Автору лучшего рассказа – приятный бонус: 500 рублей на телефон. Ждем!**

Капитан! В корабле пробоина!

– Где?
– По левому борту, ниже ватерлинии.
– А-а, тогда ничего, там не заметно.

– Я вижу, капитан, у вас плохое настроение. Что-нибудь случилось?
– Я выиграл главный приз в телевизионном конкурсе.
– Так это же хорошо!
– Кому как! Второй и третий призы – денежные, а первый – туристическая поездка на нашем теплоходе...

– Господин капитан, – приставала к капитану особенно

надоедливая пассажирка, – а зачем на палубе мачта?

– Видите ли, если у нас кончится топливо, мы сможем воспользоваться ею в качестве шеста, чтобы отталкиваться...

Новости: Сегодня возле Мадагаскара потерпел крушение российский рыболовный траулер «Непотопляемый». Команда, третью неделю отмечающая день рождения капитана во Владивостоке, не пострадала.

Капитан записал в корабельном журнале: «Сегодня боцман был пьян». Боцман обиделся и заявил,

что это был единственный случай.

– Искренне сожалею, – сказал капитан, – но я должен записывать все случаи, даже исключительные. Через несколько дней боцман записал в журнале: «Сегодня капитан был трезв».

Механик и штурман, оба молодые ребята, решили поменяться постами на одну вахту. Штурман стоит в машинном отделении, дурееет от рева дизелей. К нему подбегает матрос:

– У правого дизеля греется главный упорный подшипник!
– Прибавить оборотов!
– Ох, проплывим подшипник – все под суд пойдем...

– Ладно, пойдем на мостик, с механиком посоветуемся. Поднимаются в ходовую рубку. Там характерная обстановка: ночь, слабые огоньки подсветки приборов. Над картой склонился механик, сосредоточенно чешущий затылок.

– Слушай, у нас тут в машине проблема – греется главный упорный подшипник правого дизеля...
– И не мудрено: второй час по суше идем...

– Господин капитан, почему большинство кораблей носят женские имена?
– Если бы вы знали, как им трудно управлять, вы бы не задавали глупых вопросов.

«Морские Системы»
учебный центр

проводит регулярные курсы
«Разговорный морской английский язык»

Интенсивные занятия для тех, кому требуется развить разговорные навыки профессиональной речи

20 занятий / 5 раз в неделю / 3 часа в день

Группы до 10 человек / Центр города

Цена – 7500 рублей (125 рублей/час), включая тестирование и сертификат Marlins TOSE

Тел. 524 387



Кредитное агентство «СМ-Финанс»

Профессионально. Надежно. Быстро.

Автокредитование и Ипотека

специально для моряков

Минимальный пакет документов
Быстрое рассмотрение заявок

Тел.: +7 (4012) 523 093; +7 (4012) 593 231
e-mail: info@m-fond.com

г. Калининград, площадь Победы, 10,
ТЦ «Кlover», офис 519 (5-й этаж)



000 «СМ-Сервис». Реклама

*000 «СМ-Финанс»/000 «СМ-Сервис» оказывают полный спектр услуг в содействии кредитованию в партнерстве с ведущими банками региона

Интернет-портал

WWW.MORSKOY-FORUM.COM

- Онлайн-услуги морякам
- Онлайн-консультации специалистов
- Профессиональные новости
- Форумы

ВИЗЫ МОРЯКАМ

- Шенген (Германия/Прибалтика, мульти, до 3-х лет)
- ТЕПЕРЬ БЕЗ ПОСЕЩЕНИЯ КОНСУЛЬСТВ!!!**
- США (С1/D, 2 года, от 2-х дней)
- Любые другие страны по требованию

Тел. +7 (4012) 593 230

e-mail: e-services@morskoy-forum.com

Качественно. Оперативно. Надёжно.

Сберегательная программа для моряков «Персональный капитал»



до **18%** годовых*

Для пайщиков** КПК «Морской фонд»:

Визовые услуги – скидка 50 %
УЛМ и МК – бесплатно
Marlins TOSE – скидка 50 %
Marlins ISF – скидка 50 %
CES – бесплатно

Страхование жизни – скидка 20 %
ОСАГО – бесплатно
КАСКО – скидка 20 %
Зеленая карта – скидка 20 %
Страховка для виз – скидка 30 %

* Срок размещения личных сбережений – от 90 до 730 дней (для программы «Персональный капитал рубли») или до 360 дней (для программ «Персональный капитал доллары США» и «Персональный капитал ЕВРО») включительно определяется вкладчиком (Пайщиком);

Минимальная сумма вклада – 30 000 рублей РФ, максимальная сумма вклада – 750 000 рублей РФ (суммы размещения от 750 000 рублей тарифицируются отдельно решением Правления кооператива);

Допускается по желанию Пайщика капитализация процентов;

Пролонгация срока размещения личных сбережений (при условии существования соответствующего продукта на последний день срока размещения) допускается по желанию Пайщика, либо автоматически при условии невостремования Пайщиком личных сбережений в последний день срока размещения;

Льготные условия досрочного расторжения договора передачи личных сбережений применяются при условии размещения денежных средств на срок более 180 календарных дней. В остальных случаях досрочное расторжение договора производится по ставке «до востребования»;

По программам «Персональный капитал доллары США» и «Персональный капитал ЕВРО» предусмотрена процентная надбавка, которая начисляется в последний календарный день месяца, а также в последний день размещения личных сбережений;

В случае, если срок размещения личных сбережений составил 360 и более календарных дней, в последний день срока размещения личных сбережений кооператив выплачивает Пайщику бонус в размере 2% годовых;

Пополнение: возможно в течение первой половины срока действия договора. Минимальная сумма взноса – 10 000 рублей;

Налоговый агент – КПК «Морской Фонд».

Необходимое условие предоставления услуг – членство в КПК «Морской фонд».

** Скидки распространяются на пайщиков КПК «Морской Фонд», разместивших средства в сберегательных программах кооператива. Каждому такому пайщику выдается «Карта скидок» от партнеров кооператива – ООО «СМ-Финанс», ООО «СМ-Сервис», ООО «Стафф Менеджмент».

WWW.M-FOND.COM