

# НА ВЕРФЯХ СИНГАПУРА

В. СЫЧЕВ

**С**ИНГАПУР в настоящее время занимает четвертое место в мире по грузообороту и первое — по транзиту в Юго-Восточной Азии. За последние полтора десятилетия в стране получила широкое развитие судостроительная промышленность. Ежегодный рост производственных темпов в последние пять лет составил здесь 30 процентов, а на период 1970—1975 годов намечается увеличение до 40 процентов. Общая стоимость продукции судостроения возросла с 64 миллионов долларов в 1966 году до 120 миллионов в 1968 году. По некоторым данным, кораблестроительные и судоремонтные компании получили в 1970 году 200 миллионов долларов чистой прибыли против 160 миллионов в 1969 году. На июнь 1970 года заключенные ими контракты выражались в сумме 100 миллионов долларов.

В последнее время Сингапур значительно опережает своего ближайшего конкурента в области судостроительной и судоремонтной промышленности — Гонконг. Судоверфи Сингапура ориентированы на обслуживание судов более крупного тоннажа, чем гонконгские. Максимальная вместимость двух крупных сухих доков Гонконга — 35 тысяч тонн, наибольшие судостроительные заказы, которые он берет, — в пределах двух-четырёх тысяч тонн. В Сингапуре имеется несколько сухих доков для приема судов водоизмещением от 30 до 50 тысяч тонн и три дока в 100 тысяч тонн каждый на судоверфях «Джуронг» и «Сембаванг».

За первую половину 1970 года через сингапурский порт прошло пять тысяч судов с контейнерами. Предполагают, что эта цифра будет постоянно расти и к концу 1972 года грузы в контейнерах составят четвертую часть всего грузооборота Сингапура.

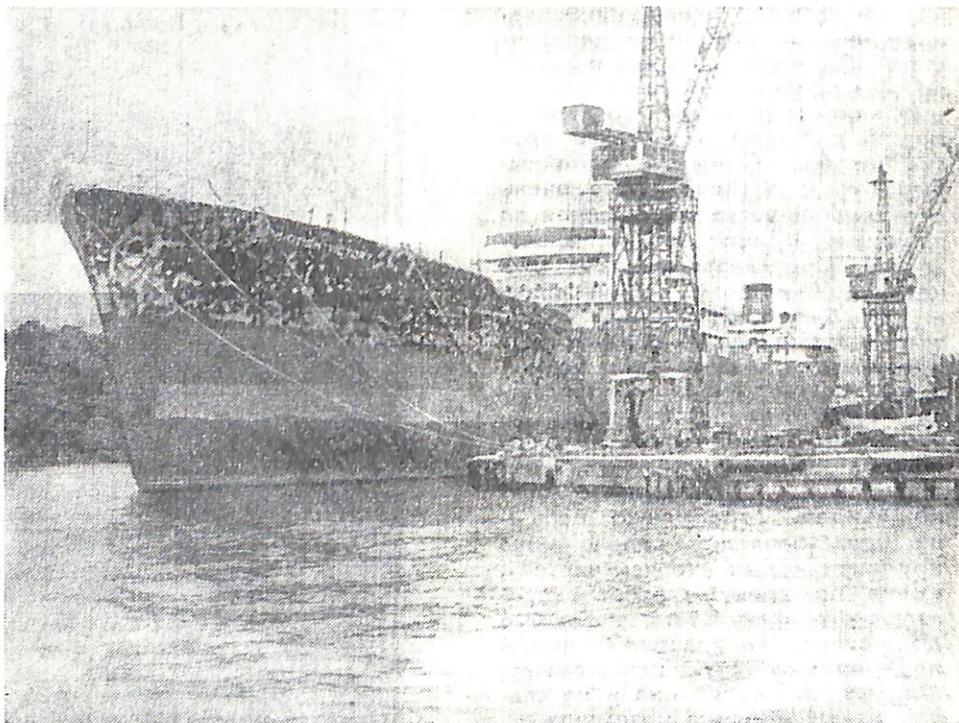
Сингапур лежит на маршруте нефтяных танкеров, курсирующих

от Персидского залива до Японии. Активизация нефтеперевозок, вызывающая спрос на баржи, товарные суда, такелаж, является основой развития судостроения в Сингапуре. Ежегодно через сингапурский порт проходит 25 тысяч судов (через Гонконг — только шесть тысяч).

Судоверфи Сингапура аналогично японским получают государственные субсидии. Тратятся большие средства на подготовку специалистов для судостроительной промышленности. В пересчете на душу населения сингапурское правительство выделяет на

обслуживают смежные отрасли промышленности. Ведущие сингапурские экономисты полагают, что проблема рабочей силы станет более острой в связи с открытием новых верфей компании «Джуронг».

В 1969 году в Сингапуре было отремонтировано девять тысяч судов, из них 1,2 тысячи — на верфях «большой тройки». Ряд сингапурских компаний использует новый метод ремонта, который, как свидетельствуют специалисты, в корне меняет всю постановку дела. Так, фирма «Сингапур шипбилдинг энд инджиниринг» уста-



Десятки кораблей под флагами почти всех стран заходят в доки Сингапура для ремонта.

Фото Л. Володина

это в восемь раз больше фондов, чем Гонконг, где только четыре процента выпускников средней школы получают техническое образование.

В Сингапуре ощущается острая нехватка квалифицированных рабочих, инженеров морского флота, конструкторов. Из 12 тысяч человек, занятых в судостроительной промышленности, восемь тысяч работают в «большой тройке» — на трех крупнейших судоверфях «Сембаванг», «Кэппел» и «Джуронг» (остальные четыре тысячи заняты на 20 мелких судоверфях). Десять тысяч рабочих

новила «синхролифт» стоимостью в 2,5 миллиона долларов, который позволяет отказаться от сухих доков, действуя по принципу гидравлического домкрата, автоматически устанавливающего суда на ремонт. На «синхролифте» может одновременно осуществляться ремонт четырех судов.

Принадлежавшая правительству компания «Нептун ориент лайн», суда которой обслуживают линии Дальний Восток — Англия, Сингапур — Япония, Сингапур — Австралия, запланировала затратить на модернизацию 200 миллионов долларов до 1974 года.

В конце 60-х годов сингапурским судостроением заинтересовался американский капитал, сочтя его прибыльным делом. Местная компания «Фар Ист шипбилдинг индастри» получила контракт объемом в 20 миллионов долларов на постройку буровой вышки для американской нефтяной фирмы «Ридинг энд Байтс». Для выполнения работ нанята 350 рабо-

чих, используется несколько 135-тонных кранов, никогда не применявшихся ранее в Юго-Восточной Азии. В работы вовлекаются в настоящее время еще 15 судостроительных компаний. Три американские фирмы развертывают строительство судоверфей и вспомогательных предприятий на площади 100 га на территории «Джуронг».

## СИНГАПУР-71

Молодые перспективные отрасли промышленности Сингапура — судостроительная и судоремонтная — стали зоной активного проникновения американского монополистического капитала.

### ПИР ДЛЯ МОРСКИХ ДЖИННОВ

На западном берегу острова расположилась небольшая рыбацкая деревушка. Дома-развалюхи, кое-как сколоченные из досок, стоят на высоких столбах. Во время прилива вода подходит к самой двери, и выбраться из дома можно лишь на лодке. В отлив вода отступает, обнажая глинистое дно, усеянное пищевыми отбросами, ржавыми банками, битым стеклом. В полосе прибрежного мелководья торчат вбитые кольца, между которыми сделаны бамбуковые загородки. Они образуют замысловатый лабиринт, попав в который рыба не может выбраться на волю.

Однако бывают периоды, когда в течение недели или даже нескольких недель рыба не ловится. Тогда рыбаки прибегают к последнему средству — старинному ритуалу жертвоприношения джиннам, обитающим в море.

Церемония начинается ранним утром. В самую большую из рыбацких лодок, пестро разукрашенную, садятся оркестранты. Они выводят заунывную мелодию на своих причудливых инструментах. Руководит всем медиум — «посредник» между людьми и джиннами. После того как оркестр сыграл увертюру, медиум направляется на специальную площадку, заставленную яркими цветами, и начинает читать одну за другой длинные и сложные молитвы. Затем берет в руки игрушечный парусный кораблик и нагружает его пожертвованиями: вареным рисом, кусочками крутого яйца, листьями бетеля, — подходит к воткнутым в песок тряпичным драконам на шестах из стебля банана и выбирает самого большого из них. Возле дракона разжигают костер — так, чтобы дым обволакивал его, и медиум пляшет вокруг костра, пока не впадет в транс. Вместе с ним в танце участвуют молодые девушки. Заключительный акт ритуала — спуск игрушечного кораблика с жертвоприношениями на воду.

(«Стрейте тайме», Сингапур)

### ПОДПОЛЬНЫЙ МИР

В импорте Сингапура из соседних стран есть «товары» особого рода. Это нелегальные иммигранты.

Стать гражданином Сингапура — дело очень непростое. Правительство, обеспокоенное быстрым ростом населения на столь малом по площади острове, проводит очень жесткую политику в отношении иммиграции в страну. Однако Сингапур, с его огромным портом, тысячами иностранных туристов, строящимися заводами, сулит заработки разорившимся крестьянам Индонезии. Ценой больших жертв они накапливают определенную сумму денег, договариваются с владельцами лодок, совершающих рейсы в Сингапур, и, заплатив за проезд, переправляются на остров. Транспортировка нелегальных иммигрантов в Сингапур — большой бизнес, которым занимаются целые подпольные синдикаты. Перевозчики — всего лишь рядовые исполнители воли всемогущих хозяев преступного мира.

Лодка с иммигрантами причаливает к сингапурскому берегу в безлюдном месте. Прибывших встречают, сажают в машины и везут в какой-нибудь затерявшийся в джунглях домик. Спустя несколько дней их перебрасывают на одну из строек Сингапура, дают работу. Плата самая мизерная — только чтобы работники не умерли с голоду. «Остальное, — говорят им, — по окончании срока контракта». Проходит месяц-другой, рабочие требуют оплаты. «Хорошо», — отвечают им, и тут же следует звонок в полицию: «Алло, там-то и там-то находится группа людей, нелегально проникших в Сингапур!» Иммигрантов немедленно арестовывают и выдворяют из страны.

Не все, конечно, иммигранты попадают на стройки. Многие молодые девушки еще в Индонезии подписывают обязательство служить в подпольных домах терпимости Сингапура. Их судьба еще незавиднее. Ведь жаловаться некому. А малейшее непослушание — и хозяин выдаст их полиции.

(«Стрейте тайме», Сингапур)