

# Задры Верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 4 (2468)  
ФЕВРАЛЬ 2012 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ  
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

*Пусть светит солнце  
в мирном небе  
И не зовет труба в поход.  
Чтоб только на боях  
учебных  
Солдат в атаку шел вперед.  
Пусть вместо взрывов гром  
весенний  
Природу будит ото сна,  
А наши дети спят спокойно  
Сегодня, завтра и всегда!  
Здоровья крепкого*

*и счастья  
Все тем, кто мир наш  
отстоял.  
И кто его сегодня охраняет  
И кто сполна долг Родине  
отдал!*

**Желаем успехов в подготовке  
квалифицированных офицеров  
запасу сотрудникам Факультета  
военного обучения!**

**«Семь футов под килем!» –  
будущим офицерам.  
Дорогие защитники Отечества,  
желаем вам крепкого здоровья,  
надежного тыла и мирного неба  
над головой. И чтобы Родина  
не краснела за вас, а вы – за Родину!**

Редакция «ЗКВ»



## ФОТОКОНКУРС

в рамках фестиваля  
«Весна на Лоцманской»

Номинации:

серия «Язык цвета»

предметная съемка

работа с моделью

подробная информация: +79500430436

Осталось несколько дней до выборов Президента РФ. Общественная жизнь поляризовалась. С одной стороны – апатия и безразличие, с другой – накал страстей и обещания радикальных перемен. Как поведут себя студенты, никто не знает. Неуклюжая попытка отлучить студентов от выборов в Госдуму, когда ликвидировали избирательные участки в общежитиях и создали путаницу со списками избирателей, лишь подтолкнула часть молодежи в ряды несистемной оппозиции. Необходимо найти способ ведения конструктивного диалога с молодежными лидерами, не обходя самые острые и «неудобные» вопросы. Тем более, что все упреки в адрес власти, которые особенно жестко звучат в предвыборной полемике, мы можем адресовать самим себе. Необходимо понимать, что уличные митинги – это продолжение культурно-воспитательной работы другими средствами.

Столь ненавистная россиянам бюрократия прекрасно прижилась на Лоцманской ул., д. 3. Дважды привлеченные мной специалисты не смогли осилить бюрократический марафон при оформлении на работу в университет и вынуждены были сойти с дистанции. Автор программы скоростного пользования компьютером, способной повысить конкурентоспособность наших выпускников, столкнувшись не просто с проволочками, а с неприкрытым хамством, передал учебное оборудование не нашему, а другому университету. Коррупция, поразившая все сферы нашей жизни, не обошла стороной и Корабелку. Даже первокурсники знают, куда и сколько нужно занести за вождельный зачет или экзамен.

Это не столько вина, сколько беда. Ведь разброд и шатание всегда возникают при отсутствии ясных перспектив. Вертикаль власти не может быть устойчивой без идеологического наполнения, определяющего надличностные цели общества и создающего уверенность в завтрашнем дне.

Затянувшиеся в верхах поиски национальной идеи негативно отражаются на всех отраслях экономики. Вянутой политики по развитию отечественного флота и судостроения власть выработать не в состоянии.

С одной стороны, есть общее понимание необходимости обоснования приоритетов освоения шельфа Северно-Ледовитого океана, переориентации отрасли на создание гражданского, в том числе пассажирского, флота, создания судостроительного кластера на Тихом океане.

С другой стороны, эти декларации не подтверждаются делом. Многолетние попытки сплотить отрасль в Объединенную Судостроительную Корпорацию никак не отразились на развитии корабле-

строительного образования. Самым печальным итогом этих процессов для нашего университета стали порванные внутренние связи, которые позволяли и студентам, и преподавателям ощущать себя единой общностью.

Средства от этих «болезней» хорошо известны. Это прозрачность, гласность и понятные для всех задачи на осязаемую перспективу. В этой ситуации тем более важно сформулировать миссию СПбГМТУ и определить приоритеты в его развитии. Мне представляется очень своевременной разработанная под руководством проректора А.В. Смольникова и принятая Министерством образования и науки Программа перспективного развития СПбГМТУ до 2016 года.

Поскольку доступ на официальный сайт университета ограничен определенной процедурой (не стану оспаривать данную практику, на то он сайт и официальный), студенты, преподаватели, общественные ор-

ганизации и отдельные структурные подразделения университета обратились своими «рупорами». Вот их неполное перечисление:

[http://vk.com/profkom\\_spbgmtu](http://vk.com/profkom_spbgmtu)  
<http://www.morfest.ru/>  
<http://vk.com/morfest>  
<http://vk.com/festivalchik>  
<http://vk.com/club1491>  
<http://vk.com/club636>  
<http://vk.com/club4103>  
<http://vk.com/club9376>

Кроме интернет-ресурса регулярно в телеэфире выходят передачи с волнующей морской ответственностью тематикой. Это, прежде всего, «Морские вести» (ОТВ-центр, понедельник, 18.25). Ваш покорный слуга также еженедельно выходит в прямой эфир на канале «ВОТ!» в программе «Как пройти к морю» (по четвергам в 16.00 или на <http://vk.com/ktoyou>).

Неформальное общение в сети позволит сделать шаг навстречу преподавателям и студентам, администрации и выпускникам.

Еще один важный шаг – создание условий для самореализации молодых людей в сфере их досуга, вовлечение в социально значимую деятельность.

Мы по праву можем гордиться, что в этой сфере университету удалось сохранить, а в чем-то приумножить наши традиции. Если поначалу мы делали ставку на развитие эффектных, даже гламурных проектов, как, например, ансамбль барабанщиц, ставший непременным участником многочисленных городских событий, то в последнее время реализуется всё больше глубоких социально значимых программ. Одной из них стал фестиваль интеллектуальных игр, который проходит ежегодно в ноябре-декабре и втягивает в свою орбиту сотни молодых людей. Его организаторам А. Урядову

и Н. Ивинскому удалось вывести фестиваль на городской уровень.

Следует отметить команду КВН «Аксиома», которая на последнем январском фестивале в Сочи получила право на участие в московской лиге КВН, сделав еще один шаг к телеэфиру.

В прошлом году начал работать с постоянным репертуаром студенческий театр под руководством Р.Н. Назаровой. А в течение новогодних школьных каникул несколько благотворительных спектаклей для детей сыграла студенческая труппа под руководством Е.В. Соколовой.

В связи с включением в программу фестиваля «Весна на Лоцманской» новой номинации – танцевального конкурса, – получил развитие жанр хореографии. Интернет дал новый импульс традиционному сильному у нас жанру фотографии. Постоянное участие в Международном кинофестивале «Море зовет!», в клубе «Кино не для всех», а также в телевизионных проектах позволили накопить богатейший видеоархив по морской тематике и жизни университета.

Но, пожалуй, самый грандиозный проект реализуется совместно с Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга и Комитетом по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями, получивший название «Морское наследие Петра Великого». По сути, в единую систему собраны хорошо известные мероприятия Корабелки, имеющие городской и федеральный масштаб. Это традиционный митинг и прием, посвященный годовщине получения Петром I патента корабельного плотника (в этом году в программу был добавлен «круглый стол» по проблемам патриотического воспитания на морской тематике).

(Окончание на стр. 2)

## Шаг за шагом



# ГИГАНТЫ МОРЕЙ

## Крупнейшие танкеры и газовозы в мировом морском флоте

**Всемирная история судоходства — это история постоянного роста размеров морских судов наряду с их разделением по назначению и многим другим признакам. По мере увеличения объемов перевозимых морем грузов и усиления специализации транспортных судов всё больше становился их тоннаж, что позволяло уменьшать расходы на перевозку каждой тонны и единицы груза. Чем больше судно, тем дешевле перевозка. Судоверфи и порты едва успевали приспосабливаться к этим ненасытным запросам торгового флота, в котором титул крупнейшего в своем роде судна стал всё быстрее и быстрее передаваться от одного великана к другому, каждый раз поражая воображение современников. Для обозначения новых судов-великанов израсходованы уже все возможные эпитеты: супер-, ультра-, мега-... И по сей день остается открытым вопрос — существуют ли пределы этой гигантомании в морском флоте?**



Крупнейший газовоз для СПГ Mozah класса Q-Max

Среди всех наливных и сухогрузных судов рекордсменами по тоннажу были и остаются нефтетанкеры. Толчком к стремительному росту размеров нефтеналивных судов стали в 70-е годы ближневосточные события, нефтяной кризис и закрытие Суэцкого канала. Танкерные маршруты тогда были вынуждены обогнуть всю Африку, поэтому рынок требовал максимально крупнотоннажные суда.

Самым большим достижением мирового судостроения стал нефтетанкер «Batillus» дедвейтом 553,7 тыс. тонн, который был построен в 1976 г. на верфи в Сен-Назере (Франция). Строительство продолжалось 10 месяцев и потребовало 70 тыс. тонн стали. Он прожил короткую жизнь: уже в 1985 г. гигант был сдан на слом. Из спущенных позже на воду еще трех однокорпусных танкеров этой серии только один смог дожить до 2003 г. Каждый из них вмещал 9200 ж/д цистерн с нефтью, а его высота с надстройками превышала высоту 15-этажного дома. Из-за своих габаритов и осадки они не могли пройти ни по одному из международных морских каналов и даже по проливу Ла-Манш.

В отличие от этого, служба другого судна-великана была более продолжительной и драматичной. Он был построен на японской верфи Сумитома как «Seawise Giant», но затем несколько раз менял своих владельцев и получал новые названия — «Happy Giant», «TT Jabre Viking» и «Knock Nevis». Изначально танкер имел полную грузоподъемность 480 тыс. тонн, но в 1975 г. прошел полную реконструкцию в Японии и получил дополнительные секционные вставки, что увеличило его дедвейт до 564,7 тыс. тонн. Тем самым он имеет основания считаться крупнейшим в истории торговым судном и непревзойденным рекордсменом по тоннажу. Его длина превышала 458 м, что можно сравнить с высотой парижской Эйфелевой башни (вместе с новой высокой антенной — 324 м).

В мае 1988 г. во время ирано-иракской войны этот танкер был атакован иракской авиацией в Ормузском проливе и столь серьезно поврежден, что его судьба казалась предопределенной. Но всё же благодаря капитальному ремонту в Сингапуре в 1991 г. судно было восстановлено и опять приступило к грузоперевозкам. Свой жизненный путь танкер завершил

спустя 8 лет на песчаном побережье индийского Аланга, где на самом большом в мире кладбище кораблей непрерывно происходит разделка на лом множества старых судов. Еще раньше на разделку отправились два танкера Esso дедвейтом по 517 тыс. тонн. Тем самым была завершена недолгая эра 500-тысячников в мировом судоходстве.

Уже давно списан на слом целый десяток сверхкрупных однокорпусных танкеров дедвейтом от 400 до 500 тыс. тонн каждый, построенных в 70-е годы. В их числе и широко известные в прошлом суда «Globtik Tokyo» и «Globtik London» дедвейтом по 484 тыс. тонн, прослужившие с 1973 года до середины 80-х годов. Ведь они тоже сразу после постройки в Японии успели в течение нескольких лет владеть титулом крупнейших в мире нефтеналивных судов.

Какие же суда теперь считаются самыми большими в мировом торговом флоте?

Пальма первенства ныне принадлежит четырем танкерам с двойным корпусом серии TI дедвейтом по 441 тыс. тонн, которые были построены для греческого владельца в Южной Корее в 2002-2003 гг. При рождении суда получили названия «Hellasport Alhambra», «Hellasport Fairfax», «Hellasport Metropolis», «Hellasport Tara», но уже с 2004 г. получили новые имена: «TI Africa», «TI Asia», «TI Europe» и «TI Oceania». Верхняя часть корпуса танкеров этой «фантастической четверки» окрашена в белый цвет в целях отражения солнечных лучей. Два из них в 2010 г. были поставлены у берегов Катара на прикол в качестве плавучих нефтехранилищ, вмещающих по 3,2 млн баррелей сырой



Танкер Jabre Viking



Танкер «Батиллус» на верфи в Сен-Назере

нефти, а два других находятся еще в рабочем состоянии.

В настоящее время судостроительная индустрия способна выполнить заказы на постройку танкеров гораздо большего дедвейта — до 700-800 тыс. тонн и даже до 1 млн тонн. В Южной Корее уже давно действуют сухие доки, размеры которых технически позволяют строить еще невиданные танкеры-гиганты. Всего в этой стране имеется 6 доков, готовых строить танкеры дедвейтом до 1 млн тонн — на верфях HHI в Ульсане, Daewoo в Кочже, Samsung — в Кунсане. В 2009 г. корпорация Hyundai Heavy Industries возвела в Ульсане самый вместительный в мире сухой док размерами 700 x 115 x 18 м, который способен, по данным корпорации, построить суда дедвейтом даже до 1,3 млн тонн. Док оборудован сверхмощным краном «Голиаф» гру-

зоподъемностью 1650 тонн и имеет площадь 1,5 млн кв. м. Однако перспективы постройки и эксплуатации подобных судов-великанов в обозримом будущем выглядят крайне неопределенными.

В отличие от нефтетанкеров, тоннаж специализированных судов-газовозов продолжает расти. Инициатива принадлежит небольшому государству Катар — ведущему мировому экспортеру сжиженного природного газа, который стал и обладателем самого большого в мире флота газовозов для СПГ. С 2007 г. этот флот пополняется двумя сериями судов нового поколения, строящихся в Южной Корее.

В первую серию Q-Flex входят суда вместимостью от 210 до 216 тыс. куб. м, что примерно в 1,5 раза больше, чем у обычных судов этого назначения. Контракты подписаны на постройку 31 судна, из них 16 уже находятся в эксплуатации. Одновременно запущена серия Q-Max еще более крупных газовозов вместимостью по 266 тыс. куб. м. Из заказанных 14 судов первые 10 уже поставлены компании Qatargas. Эти газовозы мембранного типа знаменуют собой очередные шаги по снижению стоимости транспортировки СПГ при одновременном повышении эффективности использования топлива и снижению выбросов CO<sub>2</sub> в атмосферу. В сравнении с другими действующими газовозами стоимость перевозки обходится на 20-30% дешевле. Тем самым Катар получил возможность доставлять СПГ на более отдаленные рынки и предлагать его потребителям по более конкурентоспособным ценам.

**Александр РОМАНЕНКО,**  
ведущий научный сотрудник  
ЗАО «ЦНИИМФ»

## Шаг за шагом

(Окончание. Начало на стр. 1)

Далее в программе — научно-практическая конференция и водный праздник «Балтийский экватор», посвященный Дню Балтийского моря (22 марта). За ним следуют кинофестиваль «Море зовёт!», спуск на воду венков в День Победы и регата «Весла на воду!» в День города. Традиционными являются чемпионат России по стендовому судомоделизму, встречи и проводы

учебных парусных судов, шлюпочные походы и, конечно же, Морской молодежный бал, посвященный годовщине со дня учреждения регулярного флота.

Из федеральных проектов в программу включены Межвузовские морские фестивали, которые проводятся раз в два года. Напомним, что «МОРФЕСТ»-2011 был посвящен 300-летию М.В. Ломоносова и охватил своими мероприятиями Архангельск, Санкт-Петербург и Москву.



В дополнение к знакомым мероприятиям добавлен проект командной игры для старшеклассников «Экипаж».

Среди достижений в области спорта следует отметить студентов, занимающихся академической греблей (чемпионат Европы и первенство России), борьбой самбо, рукопашным боем (чемпионаты России). Много ребят (670 человек) участвовали в различных соревнованиях на «приз Первокурсника», в том числе и иностранные учащиеся.

Однако вызывает тревогу состояние здоровья первокурсников. С ослабленным здоровьем — 15%, из них — 10,7% относятся к социальной медицинской группе. Особенно можно выделить болезни глаз — 31,4% и нарушения опорно-двигательного аппарата — 25%.

Перечисляя достижения, мы видим и наши недоработки. По-прежнему слабым звеном остается реализация комплексной программы «Корабелка — наш дом». Может быть, ввод в действие нового общежития позволит произвести по факультетское расселение студентов и улучшение условий их проживания.

Практически на нет свелась яхтенная программа. Оставшуюся на балансе университета яхту «Хортица» никак не удается включить в образовательный процесс. Затягивается вос-

создание студенческого конструкторского бюро. Крайне необходимо для системной профориентационной работы создание базы для судомодельного кружка. Следует регулярно



использовать в воспитательном процессе видеотеку, открыв кинотеатр в КБЦ и оснастив телевизионными панелями рекреационную зону в учебном корпусе «У».

Уже в ближайшее время мы можем лишиться профилактория, так как ему вряд ли удастся получить лицензию на новый срок. Считаю, что в техническое задание на новый про-

ект КБЦ следует включить создание в нем профилактория. Тем более что он там ранее был предусмотрен.

Конечно, не стоит строить иллюзий, что утраченная общность может быть

легко восстановлена. Но, как говорят, глаза боятся, а руки делают.

Шаг за шагом будем возрождать наш университет!

**Анатолий КОНСТАНТИНОВ,**  
проректор СПбГМУ  
по социально-культурной  
работе  
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

# ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД ПО ДВУМ МОРЯМ

**От напечатанного под копирку полуслепого экземпляра рукописи, принесенного в редакцию, пахнуло эпохой подпольных походов, слова: «Это надо опубликовать!» заставили с неподдельным интересом отнестись к тексту. И действительно, пожелтевшие страницы, подобно машине времени, перенесли в другую эпоху. Да так, что трудно было оторваться.**

**Это был дневник первого морского похода. Его маршрут проходил по двум морям: Черному и Азовскому.**

**В начале следующего года ветераны-корабелы отметят 85-летие легендарного организатора и руководителя шлюпочных походов ЛКИ, капитана 1-го ранга Виталия Степановича Руховца. И публикация воспоминаний его ближайшего соратника Рафаила Михайловича Мельникова, участника трех дальних шлюпочных походов в качестве командира второй шлюпки — это добрая дань памяти отважным шлюпочарям-мореходам замечательной и романтической «эры Руховца».**

1 июня 1965 года. Черное море. Кавказское побережье между Сочи и Туапсе. Две шлюпки с едва надутыми парусами тщетно пытаются уйти от города, с которым простились два часа назад. Дальний путь предстоит нам: Лазаревское — Ростов-на-Дону, маршрут в несколько сот миль, и как-то не хочется с первого дня приниматься за весла.

А погрести, видно, придется. Ветер, едва отогнав нас от Лазаревского, счел на этом свою миссию оконченной и затих, кажется, надолго. Это уж как водится — первый день похода — непременно штиль, безветрие и... вдоволь гребли.

Ну что ж, нам не привыкать, студенты — народ бывалый, десятый год почти подряд бороздят воды «шестерки» Ленинградского Кораблестроительного института, хаживали на Балтике, бывали на Ладоге, Онеге и в Белом море, немало обошли рек, а теперь дошла очередь и до южных широт.

Вот наши «старички» — дипломанты машиностроительного факультета: Коля Малинин — старшина шлюпки, он же — левый загребной, отличный парусник и неумолимый ревнитель порядка в шлюпке; левый баковый Феликс Бабот — старшина палаточной команды; пятикурсники — Витя Черняк, специалист на все руки, и Стас Горохов — гребец спокойный и рассудительный. Наша «молодежь», впервые участвующая в походе — Миша Петров и Юра Лескин, терпящиеся, бывало, от обилия советов со стороны «старших».

Отличный народ и на флагманской шлюпке — все свои ребята-корабелы; и дело знают, и в подначке дружеской толк понимают. Командир перехода — преподаватель института Виталий Степанович Руховец, чьей энергии и энтузиазму обязаны мы этим походам.

Особо хочется сказать о нашем Володе Воробьеве — неумолимый работник и всегдашний заводила нашей самодеятельности, владелец гитары с черным котом и душа команды — он вовремя брошенным словом умел разряжать самую скучную обстановку. А самодеятельность наша, благодаря ему и его гитаре, была, конечно, вне конкурса.

Идем на веслах. Справа, над горами, еще окутанными легкой дымкой предраусветного тумана, поднимается солнце. Тихо и еще прохладно. Берег в двух-трех милях от нас. Видно, как пробежал по склону поезд и скрылся в очередном тоннеле. Может быть, это тот самый, в котором мы ехали сюда сутки назад, впервые любясь морем из окна вагона, а теперь вот, отрешившись от всех достижений цивилизации, самым первобытным способом направляемся обратно. Непривычны прозрачность черноморской воды, медузы под лопастями весел, южное солнце и дельфины, что, играя, пересекают наш курс!

Привычный цикл — час гребли — 1200 гребков, десять-пятнадцать минут отдыха — и пошли дальше. Первое купание в море скрашивает наш галерный труд — солнце печет уже не на шутку — это совсем не майский пляж у Петропавловской крепости.

Как спасительного оазиса в пустыне, ждем появления Туапсе,

нашей первой стоянки. Вот он уже виден на горизонте, а в полдень мы входим на рейд, предвкушая отдых и спасение от изнуряющей жары. Радостное впечатление оставляет этот солнечный зеленый город в широкой долине, застроенной вполне современными домами. Это центр. Тенистые улицы, отличный бульвар. А выше по склону, то спускаясь к морю, то поднимаясь, теряются в зелени живописно разбросанные постройки окраин. На веранде, под навесом у морского вокзала, в который раз принимаясь за «дегустацию» холодного пива и любясь картиной на рейде, вспоминаем известное изречение «хорошо море с берега, а берег — с моря».

После четырехчасовой стоянки покидаем Туапсе. На веслах проходим остатки мола. Его развороченные глыбы заставляют вспомнить о войне, о черноморцах. Гордость флота, доблестный «Красный Кавказ», стоял здесь, на этом рейде после отчаянно смелой высадки десанта в Феодосии...

Выходим в море. Жара несколько спала, задул ветер, но, увы, противный. Несколько галсов, и Туапсе скрывается за мысом. Ну, а дальше все как положено: ветер слабеет, волна сбивает с курса, хода нет — беремся за весла. Лишь к концу дня, видимо, смилостивившись, Нептун посылает нам слабый попутный ветер. К заходу солнца входим, вернее, вползаем в устье реки Небуг — мелководного ручья, устланного крупной галькой.

Утром 2 июня — первое знакомство с кавказской природой, которую в бесперывных хлопотах перед уходом нам как-то не удалось рассмотреть в Лазаревском. С высоты многометровой кручи, куда мы поднимаемся по петляющей меж скал дороге, открывается перед нами невиданная еще картина. Бескрайняя синева моря, в лучах яркого солнца, дальний мыс на горизонте к югу — за ним Туапсе, напротив нас, по другую сторону долины — сплошь зеленые горы, а река под ногами, поблескивая, пробирается среди камней просторного ложа. Лишь у самого моря воды Небуга, который иным, наверное, выглядел весной, собираются вместе и спокойным ручьем впадают в море. Крохотными кажутся отсюда две наши шлюпки, рядышком устроившиеся за косой в устье. Удивительно легко дышится, хочется стоять и стоять, не отрывая глаз от всего этого просторного великолепия, так вдруг окружающего нас. Но романтика не может обойтись без прозы, и по обрыву над морем, проблескивающим сквозь зелень кустарника, мы шагаем за хлебом в ближайший дом отдыха...

Полдень застаёт нас уже в море. Слабый противный ветер, длинные галсы и дом отдыха «Небуг» на горе, который всё никак не хочет уходить из виду. Всё как вчера, видимо, дошли до Нептуна наши монеты, что вчера бросали ему в дар, вымалывая ветер. Ветер задул, задул, и, разоидясь на очередном галсе с флагманской шлюпкой, мы пошли хорошим бейдевиндом.

Около пяти часов вечера налетел шквал не менее пяти баллов, порывы — до шести. Заревело море —

тут уж не зевай! Уже вся команда, не исключая и шкотовых, перемещается к левому боту, трое сидят на планшире, зорко следя за порывами, пытающимися раскатать шлюпку. Скрывается в тумане наш мыс, молочная пелена тумана быстро несется нам навстречу, всё ниже опускаясь над берегом. Уже совсем не видно густой стены сосен на краю обрыва, берег растворяется на глазах.

Но что совсем плохо — потерял флагман. В азарте гонки мы забыли о первейшем требовании совместного плавания — не отрываться и не терять друг друга. Тщетно пытаемся разглядеть их за кормой, еще не решаясь отказаться от «завоеванного пространства». В тревоге и сомнениях проходит еще две-три минуты, все по-прежнему — ничего не видно. Делать нечего — убираем паруса, и, развернув весла перпендикулярно направлению ветра, сплавляемся под этим движителем по ветру. Туман рассеивается, но флагмана не видно.

Мысль о несчастье закрадывается в сознание, но тотчас же отгоняешь ее прочь. Чепуха! Там командир перехода; команда — народ бывалый, и Валька Терехин — старшина опытный, еще на Ладоге штормовал со сломанной мачтой. Таких не перекинет. Но где же они?

Вот и пустынная бухточка, что пролетела 15 минут назад. Решаемся зайти в нее, чтобы пробежаться по берегу до южного мыса — с горы горизонт дальше виден, и если оттуда ничего не увидим — идем под парусом навстречу. С замиранием сердца карабкаемся по камням, бинокль и ракетница с нами...

Вот мы наверху — сумрачное море под нами, еще не успокоившееся после затяжного шквала, а между нами и горизонтом — шлюпка под парусом. Всё в порядке! Семафора нашего долго не замечают — ищут, конечно, в море; даем ракету, и, тотчас же спустив паруса, флагман направляется к нам. Ждем. Что-то будет, теперь уже с нами?!

На следующий день держимся впритирку — строго в кильватер, изо всех сил стараясь заглядеть свою вину. Идем на веслах. Густой туман держится с утра, берег виден лишь на траверзе. С флагманой объявлен курс — 330°, на случай разлучения. Море спокойно, безветрие, изредка мглу пытается пробить солнце.

8.13 — запись в нашем журнале: «Бросили одну копейку Нептуну — просили ветра. Бросили одну, по-



ответный свист, и так, пересвистываясь, продолжаем идти в тумане.

Флагман то появляется, то снова теряется; около получаса идет таким манером игра в «кошки-мышки», пока он не лег в дрейф, поджидая нас. Ветер слабеет, едва ползком. С последним порывом



на несколько метров, но, кажется — протяни руку, и ты вытащишь на борт мохнатую зеленую лапу из густого сплетения водорослей. Солнце пробилось-таки сквозь туман, и новыми красками заиграло изумрудное царство...

Но пора трогаться, и снова беремся за весла. Разошлись с теплоходом «Изумруд» — туманные его сигналы мы слышим, уже давно виден пирс, куда направляется теплоход, кажется — Новомихайловка. Туман понемногу рассеивается — потянул слабый ветер.

«Шабаш! Рангоут ставить!» — как мила эта команда сердцу шлюпочника. Мигом вздергиваем свою «парусину», но кажется, Нептун остался недоволен сегодняшней данью — ветер совершенный «мордотык» — есть такое состояние — и все наши лавировки — одна видимость парусного плавания. Вот закладываем галс в море, берег едва виден на горизонте, паруса надуты, даже вода под форштевнем шумит, кажется, идем — лучше не надо. Но шлюпки круто к ветру не ходят, невелик выигрыш от нашей лавировки, а к концу второго галса «на берег», наше продвижение к северу — несколько десятков метров.

На берегу — белые постройки, песчаный пляж, пирс уходит далеко в море. Наверное, санаторий или дом отдыха; название нам неизвестно. Подробные карты — на флагмане, а нас выручает туристская схема Черноморского побережья Кавказа — последний экземпляр завалился в киоске морского вокзала Туапсе.

Берег оживает, несколько раз проходит у берега экскурсионный теплоходик. Голос диктора что-то рассказывает публике, а мы всё галсируем и галсируем. Неожиданный среди ясного неба, наваливается на нас ком тумана, флагманская шлюпка тает на глазах, скрывается. Заметив курс, идем за ними по компасу, пытаюсь высвистать их с бака. Наконец, слышим

подходим вплотную, тумана как не бывало, и громким хохотом разражается народ на обих шлюпках — в лучах полуденного солнца открывается за кормой всё тот же санаторий и теплоходик, деловито бегущий у берега.

На сегодня, кажется, всё кончено: на небе ни облачка. Штиль. Солнце. Жара. И две шлюпки с бессильно повисшими парусами застыли среди зеркала моря.

«Команде купаться!». Мигом сигналим в воду по полкоманды с каждой шлюпки, шлепают по воде ласты, кто-то проверяет грузоподъемность спасательного жилета, чья-то голова показывается у борта — удумали нырять под шлюпкой. Смех, шум, веселье.

Но вот последние энтузиасты вползают в шлюпку и устраиваются на банках, греясь и обсыхая. Загораем, всё еще надеясь на ветер. Кто-то, философствуя, вспоминает знаменитого отца Федора из «Двенадцати стульев» — наверное, как его на скалах, показывая теперь нас с экскурсионного теплоходика: «А еще тут у нас моряки имеются, целый день около плавают, откуда взялись — не знаем». И публика охает: «Лихой народ, дети моря...».

К вечеру, так несколько и не продвинувшись вперед, а по нашим расчетам — потеряв мили полторы, беремся за весла и, огибая пирс, высаживаемся на пляж севернее пионерлагеря «Орленок».

Пляж роскошен. Пустынная его полоса тянется на север, напоминая золотой пляж Феодосии, сколько хватает глаз. А выше — всё те же горы с густыми хвойными лесами — «край гордой красоты» — как мало еще используется он для отдыха. Одинокие коровки, нивесть откуда взявшиеся, неторопливо бредут по пляжу. Справа за пирсом — белые корпуса «Орленка», перед нами в долине — следы земляных работ, автобус «ЦК ВЛКСМ»... Говорят, будет здесь палаточный город.

Уже ночью на попутной машине — добрая душа шофер сам предложил подвезти. Мчимся, изумляясь здешней лихой езде, на экскурсию в Новомихайловку. Промелькнули ярко освещенные корпуса «Орленка» — там какое-то торжество, чуть ли не открытие лагеря, и в кромешной тьме начинается скачка по горной дороге. Свистит ветер в ушах, повороты следуют один за другим — мотаемся в кузове, то вправо, то влево, и через 15 минут бешеной езды, мы в поселке, расположившемся в долине среди гор.

Но, увы, Ново-Михайловка — стандартные двух-трех-этажные дома, масса пыли и никакой зелени. Какой-то оазис пустыни среди великолепия природы. Моря не видно. Но нам уже некогда выяснять, где же туристская база на берегу моря, что видели сегодня утром.

Пошли обратно. Мелькает из-за дальнего поворота огонь встречной машины, промчится мимо, едва успеешь посторониться, и снова тишь да завораживающее мельканье светлячков. Спокоен и тих «Орленок», лишь одинокий прожектор у причала пытается пробить тьму над морем, и слабые блики бегут по черной воде.

А вот наш лагерь — две шлюпки, подвытащенные на берег, и четыре палатки напротив, приютились под холмом тут же на пляже.

(Продолжение следует)



## ОСК обнаружила бомбу на заводе

(Продолжение.  
Начало статьи читайте  
в номере «ЗКВ» от 12.02.2012)

### Итоги ревизии

Генеральный директор ООО «Балтийский завод — Судостроение» Александр Вознесенский поделился результатами ревизии, проведенной на предприятии.

— **Александр Эрнестович, как вы полагаете, почему именно вас направили спасать Балтийский завод?**

— У меня есть большой опыт антикризисной работы. В частности, по спасению ОАО «Климов». Там те же проблемы были: выручка меньше миллиарда, убытки, фиктивные долги, предбанкротное состояние, иски и аресты счетов. Люди увольнялись по сто человек в месяц. И мы вытащили его, сделали лучшим в отрасли. Сегодня выручка «Климова» приближается к 8 млрд рублей, а чистая прибыль в 2010 г. превысила полмиллиарда.

Задача спасти «Балтийский завод» была поставлена мне в течение одного дня. Уже на следующий день была сформирована команда, испытанная на «Климове». Все люди проверенные, я считаю, одни из лучших в Питере антикризисных управленцев. Работали 3 недели без выходных, не раз случалось, что засиживались до 5 утра, потом снимали номер в «Прибалтийской», а утром снова шли на завод. Но дело сделано: программа вывода завода из кризиса с подробным анализом ситуации легла на стол Роману Троценко в срок.

— **Что вас больше всего удивило на Балтийском заводе?**

— Во-первых, удивила ужасающая, критическая ситуация. К приходу ОСК предприятие подготовили так основательно, в такую яму его загнали, что теперь, чтобы вытащить его, корпорации нужна недюжинная концентрация ресурсов и политической воли. А руководству ОСК — на верное, некоторая самоотверженность.

Похоже, что Сергей Пугачев поставил крест на «Балтийском заводе» еще в 2008–2009 гг., когда заключался контракт на ПАТЭС. Он практически бросил предприятие, поняв, что вытащить не сможет. Основные фонды не обновлялись, инженерные сети изнашивались. Люди получали минимальную зарплату в отрасли, в среднем около 20 тыс. рублей.

Когда ОСК поручили спасти завод, там фактически отсутствовал отдел снабжения — всё снабжение долгое время шло через «Северную верфь». Причем по завышенным — в пользу верфи — ценам. В результате получилось так, что в структуре ОПК «Северная верфь» оказалась центром прибыли, а «Балтийский завод» — центром убытков.

Другой пример: завод поставил верфи оборудование на 50 млн рублей. А затем — через два месяца — была проведена переоценка, и это оборудование стало стоить меньше 20 млн рублей. Возникла задолженность завода перед верфью на \$1 млн. Соглашение об этом было подписано, с одной стороны, гендиректором обоих предприятий Андреем Фомичевым, а с другой — его замом. В этой и подобных сделках мы увидели умышленные действия, которые временный управляющий сможет охарактеризовать как приводящие к банкротству.

— **Банкротство неминуемо? Почему нельзя спасти предприятие?**

— Завод банкротится не с подачи ОСК. ОСК пришла в октябре, банкротство началось в августе, а долги, которые к нему привели, были созданы еще раньше. Когда ОСК пришла на завод, там уже были исполнительные производства на 2 млрд рублей и 63 иска в суде. Были арестованы все счета, кроме одного. В такой ситуации процедура наблюдения — это единственный шанс реанимировать предприятие. Все аресты сняты, завод получил отсрочку на 1–1,5 года. У нас есть возможность выправить положение и избежать конкурсного производства.

— **Было ли выведено с завода какое-либо имущество?**

— В этом направлении особенно постарался еще предыдущий собственник, группа «Ист», который продал «Балтийский завод» Сергею Пугачеву. Как выяснили мы в ходе нашей ревизии, прямо перед сделкой по продаже предприятия в 2005 г., с него вывели несколько цехов, включая ключевой; глубоководный причал, несколько зданий и земельных участков, плавучий кран. Это имущество оказалось в собственности структуры группы «Ист», а затем отдельно от завода было продано структурам ОПК. Похоже, это было условием сделки.

Эти сделки были однозначно убыточными для предприятия, даже если не вдаваться в стоимость выведенных активов. Выручив от их продажи около 13 млн рублей, завод за 6 лет заплатил только за их аренду 37 млн рублей. И сегодня он продолжает арендовать выведенное имущество.

— **Какие действия предусматривает антикризисная программа «Балтийского завода»?**

— Она стандартна. Во-первых, перехват инициативы у бывших собственников и наиболее ретивых кредиторов. Наша задача — спасти завод, сохранить рабочие места. Именно для этого было создано новое юрлицо, не обремененное долгами, с прозрачной структурой управления — ООО «Балтийский завод — Судостроение» (БЗС). Туда уже добровольно перешли более 2 тыс. из 3 тыс. человек трудового коллектива. Далее — загрузка завода заказами. На первом этапе — передача заказов из портфеля ОСК, затем — получение новых. Нормально выстроенный менеджмент и прозрачная система мотивации персонала в БЗС позволяют повысить производительность и снизить себестоимость работ. При этом мы повысили зарплату всем сотрудникам: теперь средняя зарплата у нас на отраслевом уровне — около 30 тыс. рублей.

— **Кстати, как строятся ваши взаимоотношения с генеральным директором ОАО «Балтийский завод» Валерием Венковым?**

— Валерий Васильевич уже полвека в отрасли, и он оказывает мне неоценимую помощь, передавая свои знания в области судостроения. Я его воспринимаю как наставника и всегда прислушиваюсь к его мнению по всем профессиональным вопросам. Ему сейчас приходится очень нелегко, он постоянно общается с кредиторами по тем долгам, в создании которых не участвовал. Я ему в этом сочувствую.

— **В некоторых СМИ вас называли «рейдером». Как вы это прокомментируете?**

— Эти слухи основаны на передергивании понятий. Я в 2005–2009 годах занимался вопросами приобретения ряда двигателестроительных предприятий в интересах корпорации «Оборонпром». Но это была абсолютно законная деятельность. Термин «рейдер» ко мне неприменим.

Александр СОЛОГУБ,  
dp.ru

## Из истории Российского флота

**310 лет назад  
В 1702 г. молодой царь Петр  
Алексеевич осуществляет  
первые успешные операции,  
направленные на возвращение  
России берегов Балтийского моря.**

диха за 13 часов боя выдержал 2 приступа.

Молодая русская армия приобретала умение, стойкость и опыт дорогой ценой. Появились первые герои. Под Нотебургом особо отличился мужественный



По царскому указу от 30 января 1701 г. на Волхове у Новгорода и на реке Луге у деревни Онежицы в 18-ти километрах от города Луги было развернуто строительство транспортных стругов. Повелевалось построить 600 стругов, но дело продвигалось с трудом, и к кампании 1702 г. для действий на Ладоге на Новгородской верфи построили только 60 донских стругов.

Суда новгородской постройки обеспечили вытеснение шведов из Ладожского озера и Невы. Боевое крещение состоялось 27 августа 1702 г. Отряд казаков полковника Ивана Тырнова на 30 лодках у Кексгольма атаковал флотилию из 6 судов вице-адмирала Нуммерса. Шведы потеряли 5 судов и около 300 человек и вынуждены были покинуть Ладогу. Появилась возможность организовать осаду Нотебурга — древней русской крепости Орешек, отошедшей к шведам в 1617 г.

К Нотебургу 35-тысячная русская армия подошла 27 сентября 1702 г., несколько позже начался артиллерийский обстрел крепости. Около 3000 ядер и бомб обрушилось на шведов, в крепости появились разрушения и пожары. Штурм начался 11 октября. Русские отряды на лодках форсировали Неву и атаковали проломы. Но гарнизон из 500 шведов при 140 ору-

подполковник Семеновского полка князь М.М. Голицын. Были и дрогнувшие. За бегство от приступа были повешены прапорщик Кудрявцев и 22 солдата. Третий приступ, усиленный отрядом во главе с бомбардир-поручиком, будущим светлейшим князем А.Д. Меншиковым, также оказался неудачным. Но... Через некоторое время, оценив потери и сложившуюся обстановку, шведы выбросили белый флаг.

Ценивший доблесть превыше добродетели, царь Петр разрешил шведскому гарнизону покинуть крепость «с распушенными знаменами, барабанным боем и пулями во рту, с четырьмя железными пушками». Пули во рту по обычаю того времени составляли количество боеприпасов, которые разрешалось выносить сдавшимся по договору. Уцелевшие шведы на судах благополучно ушли вниз по Неве, в Ниеншанц.

В отвоеванной крепости тотчас начались восстановительные работы. Переименованная в Шлиссельбург, что в переводе с немецкого означает Ключгород, крепость с двухтысячным русским гарнизоном стала важнейшим опорным пунктом в Северной войне. И уже навсегда осталась русской национальной твердыней.

С.П. СТОЛЯРОВ

### Приглашаем на дискуссию

Кафедра истории культуры приглашает всех желающих принять участие в конференции «Искусство и человек: грани взаимодействия», которая состоится **22 марта в 13-00** в корпусе «У», ауд. 101. На конференции будут представлены доклады, подготовленные студентами и аспирантами СПб ГМТУ.

После докладов состоится дискуссия, в которой смогут принять участие все желающие. По итогам будет опубликован сборник тезисов статей участников конференции, а также статья в газете «ЗКВ».

### Викторина интеллектуального клуба

Вопрос викторины читайте в номере «ЗКВ» от 12.02.2012.

Ответ: Японский работник уволился по собственному желанию уже через месяц: ему не давали ничего делать, он просто должен был сидеть весь день в своем кабинете. От безделья у него случилось нервное расстройство.

## График проведения конкурсов фестиваля «Весна на Лоцманской — 2012»

№	Фестивальные мероприятия	Дата и время	Место проведения	Ответственные лица
1.	Конкурс факультетских афиш	12 марта	Афиши вывешиваются в корпусах и общежитиях Корабелки	А. А. Константинов
2.	Торжественное открытие фестиваля Конкурс презентаций факультетов	31 марта, 15.00	Учебно-лабораторный корпус, Ленинский пр. 101	Е.В. Соколова, А.А. Константинов
3.	Первый этап конкурса «Магия песка» Итоги фотоконкурса	31 марта, 18.00	Культурный центр «Корабел» (пр. Жукова, д. 44)	А. А. Константинов
4.	Конкурс КВН	1 апреля, 17.00	Дом культуры «Рекорд» (ул. Садовая, д. 75)	Е.В. Соколова
5.	Конкурс песни Итоги конкурса афиш, конкурса «Магия песка» и литературного конкурса	4 апреля, 19.00	Морской корпус Петра Великого, Санкт-Петербургский военноморской институт (наб. Лейтенанта Шмидта, д. 17)	Г.В. Останкова
6.	Торжественное закрытие фестиваля Конкурс танца Подведение итогов фестиваля	6 апреля, 19.00	Дом культуры «Рекорд»	А.Н. Константинов, Е.В. Соколова



Учредитель газеты: ГМТУ.  
Адрес для писем: 190008, С.-Петербург, Лоцманская, 3.  
Адрес редакции: С.-Петербург, Ленинский пр., 101,  
ауд. 314-б. Телефон: 753-56-25, 957-89-79  
E-mail: zakave@list.ru, zkv@smtu.ru  
Рег. свид. № П0412 выдано Рег. инсп.  
по защите свободы печати.  
Подписано в печать 17.02.2012.

Электронная версия газеты:  
http://www.smtu.ru/zkv/index.html  
Редакционная коллегия:  
Екатерина Судакова;  
Вера Чурляева;  
Екатерина Яблокова.  
Главный редактор Алексей Васильев

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.  
Отпечатано в типографии СПб Морского технического колледжа.  
198264, СПб, ул. Летчика Пилотова, 31.  
Заказ № 37. Тираж 2 000 экз.  
Распространяется бесплатно.  
Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.