

РАЗДЕЛ III. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ

УДК 639.2(571.66)"1972/1974"

С.В. Гаврилов

*Камчатский государственный технический университет,
Петропавловск-Камчатский, 683003
e-mail: gavrilov_sv@kamchatgtu.ru*

**ПРЕОБРАЗОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ «КАМЧАТРЫБФЛОТ» ИЗ ТРАНСПОРТНОГО
В ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ (1972–1974 гг.)**

Рассказывается о трех годах работы старейшего камчатского флота с ведомственной принадлежностью Министерству рыбного хозяйства СССР (МРХ СССР), в течение которых предприятие, занимавшееся до этого только транспортными перевозками, было преобразовано в производственное управление, выпускавшее в море различные виды рыбной продукции, как полуфабрикаты, так и готовые рыбопродукты. Используются иллюстрации из фондов Государственного архива Камчатского края.

Ключевые слова: флот транспортный и производственный, плавбаза, производственный рефрижератор, выпуск продукции, прием сырья, технология

S.V. Gavrilov (Kamchatka State Technical University, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683003) **Reorganization of “Kamchatrybflot” administration from the transport into manufacturing (1972–1974)**

The article deals with three year activity of the oldest fleet of Kamchatka in ownership of the Ministry of Fisheries of the USSR. During these years the enterprise earlier being occupied only in transportation business was reorganized into manufacturing department and produced various kinds of sea fish products such as partially prepared food and ready-made fish products. The illustrations were taken from the funds of the State archival depository of Kamchatsky Krai.

Key words: cargo and industrial fleet, mother ship, industrial refrigeration, production output, registration of raw material, technology

DOI: 10.17217/2079-0333-2016-35-91-97

Управление транспортного и рефрижераторного флота «Камчатрыбфлот» являлось хозяйственным предприятием МРХ СССР, подчинявшимся территориальному Управлению рыбной промышленности Камчатки «Камчатрыбпром» (КРП). Оно занималось исключительно транспортными перевозками, изредка передавая свои суда, в основном старые пароходы, в аренду предприятиям КРП, где их использовали как склады или базы для переработки рыбы.

18 февраля 1972 г. Главное управление «Дальрыба» издало приказ № 71, согласно которому приморский Востокрыболодфлот (ВРХФ) должен был передать КРФ ряд необычных для него судов – производственных рефрижераторов (ПР). 22 марта аналогичный приказ № 70 выпустил КРП [1, л. 37]. Вскоре КРФ предстояло заняться принципиально новым делом – выпуском рыбной продукции.

25 марта 1972 г. во Владивосток в ВРХФ командированы главный инженер, механик-наставник и помощник начальника КРФ по кадрам [2, л. 188]. 15 апреля в связи с предстоящим получением ПР «Эльтон», «Хасан» и «Болонь», находившихся на промысле, на них на десять дней для знакомства с условиями оплаты труда экипажей и установления порядка приема-передачи судов направлены капитан-наставник и старший инженер по труду [1, л. 20].

25 апреля 1972 г. в КРП прошло совещание по определению режима работы ожидаемых ПР. С 1 июня в их штаты вводились должности инженеров по производству. Временно, до создания производственного отдела, они подчинялись службе эксплуатации [1, л. 179].

19 сентября принят ПР «Ханка», построенный в 1961 г. в ГДР [3, л. 220]. КРП решил передать полученные суда в аренду своим рыбокомбинатам. Для повышения ответственности экипажей за образцовое выполнение заданий арендаторов и увеличения времени нахождения на промысле начальник КРФ установил на второе полугодие систему премирования. Для получения премии морякам нужно было выполнить квартальный план дохода от аренды и не иметь претензий со стороны арендатора и руководства экспедиции [3, л. 201].

22 сентября в пос. Жупаново выехала комиссия для оформления ПР «Орель» [3, л. 196], а 1 октября на баланс КРФ зачислен ПР «Эворон», построенный в 1961 г. Его приняли на рейде пос. Оссора [4, л. 14, 36]. 20 октября во Владивостоке началась приемка транспортного рефрижератора (ТР) «Тауйск» [4, л. 79]. Этот бывший банановоз построили в 1956 г. в ФРГ. За ним тянулась слава судна-неудачника, неоднократно возвращавшегося в порт на буксире, больше стоявшего, чем работавшего, и крайне запущенного. В составе КРФ «Тауйск» вскоре стал одним из передовых судов.

25 ноября принят ПР «Орель», построенный в 1961 г., а 15 декабря – дизель-электрический ПР «Дмитрий Часовитин», построенный в 1962 г. [4, л. 102, 192] (рис. 1). 20 декабря получен ПР «Приморск» (1959), а 25 декабря еще один дизель-электроход ПР «Андрей Евданов» (1961) и ПР «Первомайск» (1959) (рис. 2) [4, л. 185, 193, 196].



*Рис. 1. Производственный рефрижератор «Дмитрий Часовитин»
(из фондов ГАКК)*



*Рис. 2. Производственный рефрижератор «Первомайск»
(из фондов ГАКК)*

По состоянию на 31 декабря 1972 г. в КРФ работали 2 256 чел., из них 1 846 – на судах. Аппарат управления насчитывал 68, отдел материально-технического снабжения – 40 чел. На судоремонтной базе флота «Красноярск» трудились 228 рабочих и инженерно-технических сотрудников [5, л. 4, 86].

К концу 1972 г. КРФ располагал 52 плавединицами, в том числе 32 судами транспортного самоходного флота общей грузоподъемностью 36 586 т, несамоходными лихтером и баржой, вмещавшими 3 400 т, тремя морскими буксирами, судном-тренажером и 12 ПР, в том числе семью типа «Братск», двумя типа «Первомайск» и тремя типа «Таврия»: («Хасан», «Болонь», «Эльтон», «Эворон», «Орель», «Приморск», «Дмитрий Часовитин», «Ирбит», «Андрей Евданов», «Первомайск»). Эти суда имели возраст более десяти лет, три из них являлись дизель-электроходами. Такие суда ранее моряки КРФ не эксплуатировали. В течение года работали шесть ПР, четыре из них в производственном варианте, а два – «Баскунчак» и «Ханка» – в транспортном. Остальные шесть были приняты в конце года и фактически не использовались.

Установленный на 1972 г. план грузоперевозок в объеме 321 200 т был выполнен на 104,05% (по отчету переброшено 334 194 т). В этом году флот перешел на порейсовое планирование. Обобщение опыта работы показало его целесообразность и необходимость. Экипажи, получавшие конкретные задания на ближайшее время, прилагали все усилия для повышения эффективности работы своего судна. Они всячески стремились к сокращению времени рейса, увеличению объема перевезенного и снижению эксплуатационных расходов. К тому же все это сказывалось и на заработках. Стремление выполнить рейсовое задание стимулировало работу судовых бюро экономического анализа, выискивавших еще не использованные резервы, могущие повысить показатели. Все это удовлетворяло не только потребностям предприятия и работавших на нем людей, но и вписывалось в общую стратегию развития экономики СССР.

Отчет флота за 1972 г. не содержит данных о выпуске пищевой продукции. Это связано с тем, что производственные суда поступали в середине и конце года, их закрепили за комбинациями побережья, которые и учитывали их работу, а также сдали в аренду другим организациям. Так, ПР «Эльтон» с 11 августа по 22 сентября находился в аренде у Камчатского облрыболов-потребсоюза (кооперации) и в бухте Наталья принимал оленину от совхозов Корякского национального округа [4, л. 120].

С 1 января 1973 г. Управление транспортного и рефрижераторного флота «Камчатрыбфлот» преобразовано в «Производственное управление рефрижераторного флота “Камчатрыбфлот”» (ПУРФ), то есть в организацию, занимающуюся не только грузоперевозками, но принимающую рыбу-сырец и производящую из него рыбную продукцию. В его штатное расписание впервые вводилась должность начальника производственного отдела [6, л. 10].

Поступление производственных судов продолжилось: 16 января 1973 г. принят ПР «Кизи», построенный в ГДР в 1961 г. [6, л. 59].

12 февраля 1973 г. для более глубокого знакомства с организацией производства и решения на месте вопросов, связанных с приемом и обработкой сырца, на ПР «Дмитрий Часовитин», «Орель», «Эворон», «Приморск» в море отправились заместитель начальника флота, начальник коммерческого отдела и инженер производственного отдела [6, л. 74]. 1 марта введена ежегодная аттестация заведующих производством, рыбных мастеров, флагманских технологов. Особое внимание в ходе ее проведения уделялось знанию технологии обработки рыбы, оборудования, техники безопасности, трудового законодательства и устава службы на судах. Заработала аттестационная комиссия под руководством заместителя начальника флота. Для повышения знаний специалистов производственному отделу предписано еженедельно проводить семинары с мастерами обработки и заведующими производством судов, стоявших в порту [6, л. 136].

5 апреля 1973 г. ПР «Приморск» и «Первомайск» отправились в Беринговоморскую экспедицию (БМЭ) на прием сырца терпуга, трески и минтая. В Карагинской экспедиции уже трудился ПР «Эворон», бравший от местных колхозников камбалу. В это время на Северных Курилах морозил терпуг «Дмитрий Часовитин», а в Охотоморской экспедиции (ОМЭ) перерабатывали треску, минтай, навагу, частик, камбалу и терпуг «Ирбит», «Кизи», «Орель», «Болонь» и «Эльтон» [7, л. 5–7].

20 апреля установлен план-задание по приему сырца и выпуску мороженой рыбопродукции на экспорт в 1973 г.: минтай – прием 3 393, выпуск 3 360 т; мойва – соответственно, 2 520 и 2 500 т. Планировалось производство и стрелозубого палтуса по мере его поступления от колхозных промысловиков [7, л. 50].

28 апреля 1973 г. за грубые нарушения технологии снят заведующий производством ПР «Эворон». Во время перегруза мороженого минтая на рефрижератор ВРХФ «Черняховск» из-за высокой температуры в теле рыбы (-15°C) не приняты 67 т, в результате отгрузка сорвалась. Забракованную партию 25 марта передали на «Тауйск», причем в процессе выгрузки треть мест пришлось перетарировать из-за нарушения целостности упаковки. 19 апреля 1973 г. от 300 т продукции ПР «Кизи» отказался рефрижератор ВРХФ «Наманган». Причинами несоблюдения температурного режима (не выше -18°C) стало нарушение графика закатки и выкатки тележек с рыбой в морозильные камеры. Вместо шести в одну камеру помещали семь тележек, разгружали камеры по одной вместо двух сразу. Дефростация камер шла одновременно на оба борта, поэтому прием сырца в эти дни ограничивался. Нередко суточная паспортная производительность камер превышалась на 20% и даже более [7, л. 66, 131–132].

7 мая 1973 г. началась организация ОМЭ по приему и выпуску сельди. В ней с 1 августа должны были работать ПР «Эльтон», плавбазы (ПБ) «Советская Арктика» и «Чукотка». Последнее судно передавалось в состав КРФ из камчатского Управления тралового и рефрижераторного флота (УТРФ) с 1 июля. Ему установлен план приема сырца 5 500, выпуск продукции – 4 588 т [7, л. 95]. «Чукотку», построенную в 1962 г. в Польше, приняли в состав КРФ 12 августа, а на промысле она начала работать 5 сентября [8, л. 132, 136, 149]. 1 июня в рамках внедрения хозрасчета всем ПР, выходящим в район промысла после ремонта или получения снабжения в порту, решено выдавать рейсовые план-задания. Теперь работу каждого судна, оплату труда экипажа и его премирование следовало производить по показателям выполнения рейсового задания. Одновременно утверждены форма и методика составления рейсового отчета.

21 августа 1973 г. на Украину в г. Жданов (ныне г. Мариуполь Донецкой области) направлен заведующий производством ПР «Дмитрий Часовитин». Ему следовало разобраться в причинах забраковки тамошними торговыми организациями партии произведенной на судне мороженой пристипомы и обеспечить ее «сдачу на месте». Помполит судна выехал в Красноярск: здесь местный Росмясорыбторг тоже забраковал партию пристипомы в 30 т. В этот же день инженер-технолог лаборатории КРФ отправилась в Рязань и Никополь: там также возникли большие сомнения в качестве девяти вагонных партий – целых 270 т мороженой рыбы. Ее командировку даже пришлось продлить до 27 сентября [8, л. 114]. Эти поездки стали первыми подобными. Освоение нового вида деятельности – выпуска рыбной продукции – сопровождалось большими трудностями, и техническими, и организационными.

По состоянию на 31 декабря 1973 г. на балансе предприятия находились 48 самоходных производственных и транспортных судов и пять несамоходных плавсредств [9, л. 17–18]:

- пять ПР типа «Братск»: «Болонь», «Орель», «Эльтон», «Эворон», «Кизи»;
- два ПР типа «Первомайск»: «Первомайск» и «Приморск»;
- три ПР типа «Гаврия»: «Ирбит», «Андрей Евданов», «Дмитрий Часовитин»;
- две плавбазы: «Чукотка» (типа В-62) и «Советская Арктика»;
- 14 транспортных рефрижераторов: ТРС «Елизово», «Тиличики», «Мильково», «Паратунка», «Коряки», «Пенжино», «Соболево»; ТХС «Хоста» и «Плутон», ТР «Суходол», «Тауйск», «Ханка», «Хасан», «Баскунчак»;
- 12 сухогрузов: пароходы «Кадиевка», «Приморск», «Пятрас Цвирка», «Даугава», «Новая Земля», «Алтай»; теплоходы типа «Тисса» – «Гомель» и «Оленск», малые теплоходы пр. 229 – «Алдома» и «Крашенинников», теплоход «Холмск»;
- грузопассажирский теплоход «Корсаков»;
- шесть танкеров: «Сахалиннефть», «Нарымнефть», «Сунгари», «Максим Горький», «Вега» и «Лира»;
- два морских буксира: «Сигнальный» и «Маячный»;
- катер типа «Ж» «Зюйд-Вест»;
- несамоходные: баржа СБ-400 № 715, плавмастерские ПМ-455 и «Фреза», СРБ «Красноярск»;
- судно-тренажер «Анатолий Серов».

За год флот пополнился ПР «Кизи», танкером «Сахалиннефть», ПБ «Чукотка» и ПМ «Фреза». Списаны ТРС «Медведица», теплоход «Омь», плавмастерская ПМ-1117, переданы другим организациям лихтер «Повенец» и морской буксир «Капитан Загорский». Планировались к списанию в 1974 г. изношенные «Пенжино», «Хоста», «Плутон», «Крашенинников», «Максим Горький», «Лира» и баржа СБ-400 № 715.

Прошедший год стал временем полноценного освоения выпуска рыбной продукции. Ее произведено на 25 071 тыс. руб. при плане 24 486 тыс., в том числе пищевой – на 17 287 тыс. руб., или 114% от плана. Выработка продукции на одного работника из числа производственного персонала достигла 17 076 руб.

ПР и ПБ в 1973 г. пребывали на западной и восточной Камчатке на разнорыбце, камбале и треске, в ОМЭ – на сельди, на Гавайях – на пристипоме, у берегов Аляски – на бычке и минтае, на Курилах, принимая скумбрию и минтай. Но в последних трех районах работа не ладилась из-за слабой сырьевой базы. В начале года по настоянию УТРФ, оформленному приказом КРП, в Аляскинский залив ушли ПР «Первомайск» и «Приморск». Однако получить здесь достаточно сырца они тоже не смогли. На бесполезные переходы оба судна затратили в общей сложности 120 суток. Среднесуточный прием составил всего 12,5 при 25 т, достигнутых на камчатском побережье.

Производственные суда приняли в обработку от государственных предприятий 11 985 т, в том числе 1 700 от УТРФ и 2 274 от УОР. Больше всех – 2 985 т – сдал Крутогоровский комбинат. От камчатских колхозников получено в общей сложности 48 867 т сырца. Самый крупный улов передал городской колхоз им. В. И. Ленина. Наибольшая доля полученного сырца пришлась на минтай – 28 197 т, или 46,3%. При этом 16 304 т ушло на экспорт. Вторую позицию заняла камбала 10 723 т (17,6%), затем сельдь – 8 808 т (14,5%). Флот не справился с заданием по выпуску филе ввиду отсутствия специального оборудования, нехватки места для разделки рыбы и невозможности использования отходов [9, л. 24–26].

Продолжительность рейсов ПР (в сутках) составила: «Болонь» – 240, «Ирбит» – 208, «Кизи» – 264, «Приморск» – 196, «Эворон» – 159, «Эльтон» – 169. Вот как выглядел режим работы «Эльтона» во втором квартале 1973 г. Из 91 суток на ремонт отводилось десять, на подготовку к рейсу – шесть, переходы заняли еще четверо. С 1 по 10 апреля судно должно было завершить ремонт на ПСРВ, до 16 апреля – подготовку к рейсу. С 17 по 18 апреля – переход на западную Камчатку, до 30-го числа прием минтая, 1 и 2 мая – перегруз, затем до 14-го числа снова работа на минтае, 15 и 16 мая – очередной перегруз, до 18 мая – переход в район лова разнорыбцы. Прием улова от колхозных судов до конца мая, 1 и 2 июня – очередной перегруз приготовленного, до 15 июня – выпуск продукции, затем ее двухсуточное снятие, после чего снова прием разнорыбцы до конца июня [7, л. 9].



Рис. 3. Дашь продукцию! В рыбном цехе производственного рефрижератора (из фондов ГАКК)

Несмотря на большую продолжительность рейсов (до 264 суток) полностью сменить экипажи ПР возможности не имелось: остро недоставало электромехаников 1-го и 2-го разрядов (потребовавшихся в связи с обзаведением дизель-электроходами), рефмехаников 2-й категории и технологов по обработке рыбы. Между прочим, отчетные документы предприятия содержат интересное наблюдение: «Выполнение плана не находится в прямой зависимости от сменяемости экипажа,

а зависит от каких-то других причин... не от количества сменившегося экипажа, а от квалификации и удачного подбора людей и других социально-психологических причин» [10, л. 81–82].

На протяжении всего 1973 г. ПР «Приморск» выпускал мороженую рыбу с отступлением от стандартов и технических условий. Приморская Госторгинспекция составила несколько актов о несоответствии продукции (3 мая, 21 августа, 6 и 7 декабря), сняв ее с экспорта и направив на перемаркировку и доработку, часть перевела в нестандарт. Эти факты свидетельствовали о низкой технологической дисциплине на судне. Для предотвращения проникновения в торговую сеть мороженой продукции, не отвечавшей требованиям, введен особый режим отгрузки продукции «Приморска» [11, л. 62]. «Введение особого режима... считается “чрезвычайным положением” не только для нашего управления, но для всей рыбной промышленности Камчатки» [12, л. 205].

В 1973 г. в КРФ трудились 2 832 чел., в том числе 1 366 производственного персонала. Средняя годовая зарплата одного работающего с учетом премий – 4 576 руб. (в прошлом году – 3 887 руб.) [9, л. 69].

В 1974 г. флот пополнился новым малым транспортным рефрижератором (МТР). Им стал принятый 31 июля «Речица», пр. 1350, построенный в 1974 г. в Хабаровске. [13, л. 133; 14, л. 75].

По состоянию на 31 декабря 1974 г. КРФ имел 52 единицы флота, в том числе 14 производственных. ПР имели по 10–14 лет «от роду», транспорты – по 13–25 лет. В течение 1974 г. в обработку принято 59 850 т сырца (80% от плана), выпущено 55 822 т пищевой продукции (82,9% плановых) с убытком в 8 629 тыс. руб. [15, л. 2–3]. ПР на приемке и обработке рыбы находились всего 18% календарного времени при плане 35,9 и прошлогоднем факте 23%. На деле оно составило 760 суток, а потери времени достигли 813 суток. Промысловое время снизилось за счет сверхпланового ремонта, в том числе аварийного. Только на постановку в него ушли 240 суток. Ожидание перегруза и задержки с подачей сырца отняли еще 311 суток. В портах ПР бесцельно потеряли 111 суток. Масса времени впустую ушла на внеплановую передислокацию из одного района в другой по распоряжениям КРП. Итогом всего этого стала потеря в возможном приеме сырца в 6 147 т, что в пересчете на стоимость не произведенной товарной продукции составляло в 2,22 млн руб.

Годовой план выполнили лишь пять ПР: «Орель» – 117,6, «Приморск» – 143,7, «Первомайск» – 100, «Андрей Евданов» – 204,4 и «Дмитрий Часовитин» – 126,7%. Не справились с заданием «Болонь» – 20,3, «Эльтон» – 5,2 и ПБ «Чукотка» – 49,9%.

В 1974 г. КРФ освоил шесть новых видов продукции: соленой скумбрии и трески, соленой пробойной тресковой икры (ПБ «Чукотка»), мороженой тресковой икры в ястыках, производившейся в том числе и на экспорт (ПР), соленой пробойной икры минтая, кормового витаминизированного фарша (ПБ «Советская Арктика»). Последнего выпущено 2 215 т.

Каждый случай выдачи некачественной продукции тщательно расследовался. За год виновным в нарушении технологии и производственной дисциплины объявлено 12 строгих выговоров, 20 выговоров, с пятерых удержан среднемесячный заработок, с 17 – треть оклада, объявлено одно замечание, один технолог понижен в должности, у 23 снижен размер рейсовых премий [15, л. 45].

Ухудшению качества рыботоваров способствовало то обстоятельство, что зачастую ПР выходили из ремонта с неисправленным ТО. Так, морозильные установки «Кизи», «Орель», «Эврон» и «Болонь» из-за негерметичности дверей (не нашлось морозоустойчивой резины) не развивали паспортную мощность. На этих судах приходилось часто дефростировать камеры, на что терялось промысловое время. В течение года рефрижераторы систематически испытывали недостаток в аммиаке. В результате холод подавали поочередно: то в морозилки, то в трюм, чем снижали возможности приема и суточной заморозки. Все ПР нуждались в замене противней.

Для повышения качества продукции и улучшения условий работы людей ТО было частично модернизировано. На «Советской Арктике» переделали линию по выпуску готовой продукции, сократив двух матросов-обработчиков. На ПР «Орель» силами «Красноярска» и экипажа заменили старые тележки на новые с подпрессовкой рыбы в противнях. В результате вес каждого блока увеличился, они приобрели правильную форму, что дало экономию тары и емкости трюмов. На «Кизи», «Орель» и «Эльтоне» глазировочные машины периодического действия заменили непрерывно работающими, к тому же в них установили змеевики для охлаждения воды.

К концу 1974 г. в КРФ работали 3 280 чел., в том числе 2 718 плавсостава, из них 762 командиров. При этом прописку «по флоту» имели 2 100 моряков [16, л. 88]. Это, по сути, означало, что человек является бездомным. Основной контингент (81%) пребывал в возрасте до сорока лет, молодежи (до тридцати лет) насчитывалось около половины всех работников, старше пяти-

десяти (то есть, по морским меркам, пенсионеров) было всего 4%. Несмотря на подавляющее число молодых, образовательный уровень был невысок. Высшее образование имели всего 108 чел., то есть 3,5%, среднее специальное – 659 чел., или 20%. Специалисты с высшим образованием трудились в основном в аппарате управления и береговых подразделениях. Абсолютное большинство лиц командного состава окончило средние специальные учебные заведения. Инженерно-технические должности (всего 879 чел.) занимали в основном техники (614, или 73%) и практики (165, то есть 19%), дипломированных инженеров было только 100 чел. (8%). В вузах учились всего 17, в техникумах – 32, а в заочной школе моряков – 80 чел.

Недостаток кадров, особенно дипломированных, привел к тому, что многие должности командного и берегового инженерно-технического персонала были укомплектованы «практиками». На судах их было 146, на береговых предприятиях – 19. Отдел кадров флота в своем перспективном плане наметил меры по их замене дипломированными специалистами в 1975–1976 гг. [16, л. 10].

В течение 1972–1974 гг. КРФ резко изменил характер деятельности, превратившись из чисто транспортного предприятия в производственное управление. В течение первых двух лет (1973–1974 гг.) полноценной эксплуатации производственных судов он не выполнял плановые задания, оставаясь, таким образом, в долгу у государства. Но эти годы работы, пусть и не всегда удачной, позволили накопить ценный опыт, изучение которого помогло выявить главные, узловые вопросы организации производства. Основной причиной невыполнения заданий 1973 и 1974 г. явилось плохое использование календарного бюджета времени ПР и ПБ [17, № 136]. При почти одинаковом эксплуатационном периоде (в % к календарному времени): 57% в 1974 г. и 56,9% в 1975 г., время нахождения их в море выросло с 37,4 до 50%, переходы снизились с 3,6 % до 3,2%, промысловый период возрос с 39,7% до 46,8%, а время, потраченное на прием сырца, увеличилось с 17,5% до 23,9%. Но впереди предприятие ждали годы успешной работы, в течение которых оно не раз становилось флагманом флота рыбацкой Камчатки.

Литература

1. Государственный архив Камчатского края (ГАКК), ф. Р-284, оп. 2, д. 115.
2. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 114.
3. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 116.
4. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 117.
5. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 113.
6. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 130.
7. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 131.
8. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 132.
9. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 139.
10. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 145.
11. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 157.
12. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 159.
13. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 163.
14. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 161.
15. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 167.
16. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 170.
17. За высокие уловы. Комплект за 1975 г.

Информация об авторе Information about author

Гаврилов Сергей Витальевич – Камчатский государственный технический университет; 683003, Россия, Петропавловск-Камчатский; доцент; доцент кафедры холодильных и энергетических установок; gavrilo_v_sv@kamchatgtu.ru

Gavrilov Sergej Vitalevich – Kamchatka State Technical University; Petropavlovsk-Kamchatsky, Russia, 683003; Associate Professor; Assistant Professor of Refrigeration and Energy Equipment Chair; gavrilo_v_sv@kamchatgtu.ru