

бопромысловой разведки, итти навстречу рыбе, которая держится на глубине от 1 до 5 саженей, а к этим породам относятся почти все основные породы рыб Каспия, кроме красной рыбы и некоторых видов сельди.

Этот снаряд должен быть выведен в море и, весной, навстречу косякам сельди и воблы, идущим в пресную воду для икротетания и брать всю рыбу, которая окажется между крыльев его невода.

Снаряд Лысова картинно можно сравнить с огромным допотопным чудовищем, отличающимся огромной прожорливостью и глотающим своей постоянно раскрытой пастью все живое, плывущее ему навстречу и тотчас извергающим поглощенное.

Если в рыбном промысле суждено быть машине, которой надлежит присвоить наименова-

ние „комбайна“, то, конечно, этим комбайном на существующем этапе развития рыбного добывающего промысла является снаряд Лысова, а не сейнер-дрифтер, так как первый одновременно совершает два самостоятельных процесса — лов и выливку, а второй может лишь быть приспособлен, каждый раз особо, и как сейнер, и как дрифтер, и как приемное судно. Если сейнер-дрифтер претендует на наименование комбайна в силу возможности использования его в различных видах, то с таким же успехом „комбайном“ может быть названа лошадь, которую можно запрягать в экипаж, воз для клади или седлать для верховой езды.

В настоящую попытку экономически обосновать изобретение т. Лысова действительно необходимо внести доправки специалистам добывающего промысла, которые укажут на ошибки, допущенные экономистом.

## Суда для глубоководного лова на Каспии.

Б. Мусселиус.

Для проведения в жизнь нового для рыбной промышленности Волго-Каспийского района метода активно-глубоководного лова, охватывающего по месту работы все Каспийское море в целом, первоочередной задачей явилась необходимость создания мореходного промыслового и транспортного флота.

Частичное выполнение этой задачи в 1931 г. вылилось в задание на переоборудование уже начатые постройкой на местных верфях моторных рыбниц под мореходные суда для сейнерно-дрифтерного лова. Всего было намечено к осенней путине построить 102 судна. Вследствие целого ряда причин (безобразной постановки строительства и т. д.) к началу осенней путины ни один сейнер-дрифтер не был готов. К концу навигации состояние строительства сейнеров - дрифтеров характеризовалось нижеследующими цифрами: приступлено к работам по переоборудованию 98 судов; спущено на воду до конца навигации 53 судна; осталось не спущенными 45 судов. Из числа 53 спущенных на воду судов только 30 были закончены постройкой и монтажом и приняты ВК госрыбтрестом.

Прежде чем приступить к анализу конструктивных и эксплуатационных достоинств и недостатков этих судов, следует отметить, что, во первых, суда

эти строились не по специально для них разработанному проекту, а под них приспособлялись уже начатые постройкой корпуса моторных рыбниц; во вторых, срок практической работы этих судов до конца навигации был чрезвычайно мал и фактически их работа не вышла из стадии опытов.

Первое обстоятельство служило причиной узкого ограничения возможности для конструктора удовлетворить всем необходимым качествам судна нового назначения. Второе же — не дает в настоящее время достаточных оснований, чтобы сделать исчерпывающие выводы в отношении необходимых для данного типа судов эксплуатационных качеств.

Однако, несмотря на все сказанное выше, даже при этих условиях представляется возможность теперь же сделать некоторые выводы как в конструктивном, так и в эксплуатационном отношении и наметить основные вехи для дальнейшего пути совершенствования судов этого типа.

Переходя к разбору судна в целом, надо отметить, что построенные сейнера-дрифтера имеют целый ряд весьма существенных недостатков в отношении внутреннего размещения, мореходных качеств, якорного и рулевого устройства, мощности машинных отделений и пр.

## I. Внутреннее размещение.

Все надпалубные надстройки, за исключением надстройки носового кубрика, расположены в кормовой части судна. Такое размещение на судах рассматриваемого типа надо признать неудачным. Как показывает само название сейнер-дрифтер, суда эти предназначены и для сейнерного и для дрифтер-

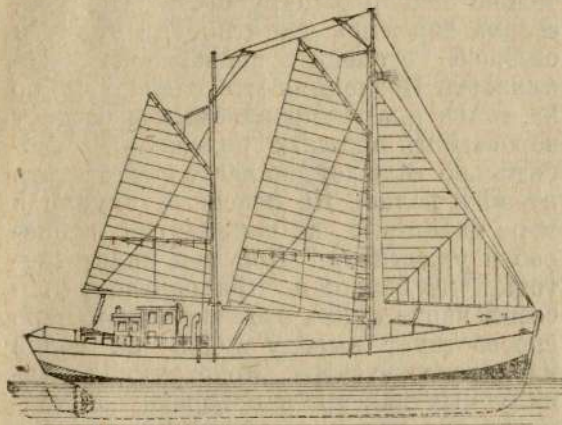


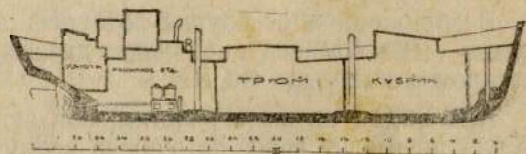
Схема малого комбайн-дрифтера.

ного лова. Дрифтерный же лов требует валичия свободной кормовой части судна. Достигнуть этого на построенных судах можно было, придерживаясь нижеследующей схемы внутреннего размещения: машинное отделение расположить в средней части судна, над ним установить каюты и рулевую рубку, а грузовой трюм устроить в кормовом отсеке. При такой схеме расположения удаленность машинного отделения от кормы дала бы возможность установить главный двигатель (мотор) с меньшим углом наклона на корму. У построенных сейнеров наклон двигателей, установленных в корме, велик и не обеспечивает нормальной полезной отдачи винта и, кроме того, может служить причиной неправильного распределения смазки в моторе.

Перенос рулевой рубки ближе к носовой части судна дал бы возможность сделать рубку и каюту ниже, благо-

даря чему уменьшилась бы площадь наружности корпуса судна, которое при малой осадке и без того слишком высокобортно. Кроме того, при существующем расположении рубки на корме рулевому обзор вперед затруднен и недостаточен, вследствие большой приподнятости носовых образований судна. С переносом рубки на нос этот недостаток отпадет.

Наконец, при существующей схеме расположения часть кормового отсека за машинным отделением остается совершенно неиспользованным. Само же машинное отделение в силу необходимости (в виду невозможности подвинуть двигатель еще ближе к корме) сделано по длине судна слишком обширным. Особенно это бросается в глаза на судах с двумя моторами „Победа“ 25 НР. С переносом машинного отделения в среднюю часть судна удалось бы, во-первых, значительно сократить длину машинного отсека и полностью использовать кормовой отсек под грузовой трюм. Все это в целом дало бы в свою очередь возможность либо увеличить полезную грузоподъемность судна, либо увеличить размеры кубрика для команды. Надо заметить, что у построенных сейнеров носовой жилой кубрик и верхняя каюта по своим размерам, относительно числа намеченных к размещению людей, очень малы и не обеспечивают личному составу судна не только никаких



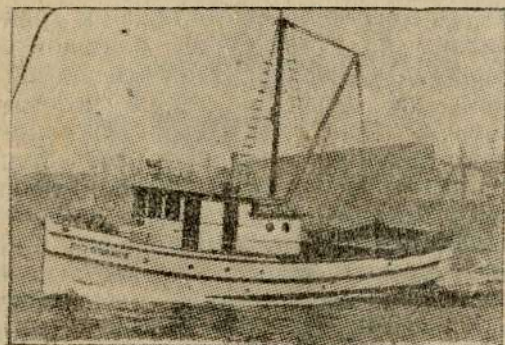
Схематическ. разрез комбайн-дрифтера.

бытовых удобств, но и не дают возможности нормального отдыха в свободное от работы время. Такое положение личного состава не должно быть терпимо и этому вопросу при проектировании и постройке последующих судов должно быть уделено сугубое внимание.

Единственным возражением против установки машин в средней части

судна может быть указание на необходимость в этом случае удлинения гребного вала и заключения его в водонепроницаемый колодец, особенно при проходе через грузовой трюм. Однако выполнение этих требований с технической точки зрения никаких особых трудностей не представляет.

Целесообразность изложенной выше схемы размещения может быть подтверждена также и опытом заграницы. Помещаемые здесь фотографии, взятые из американского журнала «Pacific Fisherman» изображают два сейнерных



Сейнер «Rio Grande»

судна, построенных в 1931 г. Сейнерное судно «Agnes» снабжено 3-х цилиндровым мотором мощностью 65 HP и имеет 52 фута длины. Экипаж этого судна состоит из 8 человек.

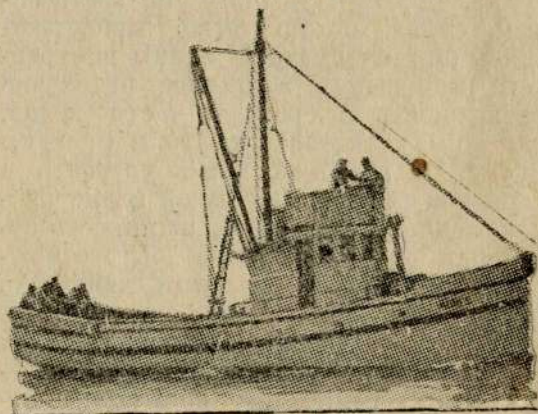
Изображенное на другой фотографии судно «Rio Grande» снабжено дизель-мотором мощностью 80 HP.

Как видно по фотографиям, оба эти судна не имеют вовсе парусного вооружения; мачта у них служит исключительно как опора для грузовой стрелы. Обращает внимание высокое расположение добавочного поста рулевого управления на крыше рулевой рубки.

## II. Мореходные качества.

Возвращаясь к дальнейшему разбору наших сейнеров-дрифтеров, надо остановиться на их мореходных качествах. В этом отношении эти суда

также оставляют желать много лучшего. Предназначенные при первоначальном проектировании для плавания в пределах мелководной северной части Каспийского моря, суда эти при сравнительно тяжелом корпусе и слабых машинах обладают очень большой поворотливостью. Это обстоятельство выгодно и необходимо было для плавания в узкостях и на мелководьях. Однако в открытом море на большой волне, принимая во внимание слабый двигатель, небольшую осадку и сравнительно большую парусность корпуса, весьма вероятно, что эти суда будут в сильной степени подвержены рыскливости. Последняя же сделает судно на волне плохо управляемым и создаст вероятность опасных положений относительно волн (судно легко может стать лагом к волне). На подобные случаи в море некоторые из командиров сейнеров и указывали. При чем надо отметить, что большая приподнятость носовой части судна в значительной мере способствует выводу судна на волне из плоскости ветра. Конструкция надпалубных надстроек с мореходной точки зрения также весьма неудачна. Как видно из приведенной выше схемы № 1, непосредственно над палубой судна установлены фонари машинного отделения и носового кубрика. В обоих



Сейнер «Agnes»

этих фонарях сделаны окна, застекленные обычным оконным стеклом, (да еще самого плохого качества). Для ограж-

дения этих окон от проникновения в них воды установлены так называемые „задвигные штормовые крышки“. Конструкция этих крышек такова, что их с самого начала, еще с момента стоянки судов на заводах, нельзя ни закрыть, ни открыть. Очевидно, что такие „штормовые крышки“ практического значения иметь не могут и в трудных случаях в море вода будет свободно заливать через окна и машинное отделение, и носовой кубрик.

С этой же точки зрения совершенно неудовлетворительно расположены отверстия в фанере машинного отделения, через которые штуртрое выводится из рулевой рубки на верхнюю палубу. Отверстия эти сделаны на одном уровне с палубой. Вследствие этого на качке вода с верхней палубы будет через них проникать в машинное отделение. Все эти „мелочи“ на первый взгляд кажутся малозначущими, но в действительности, когда судно попадет в шторм, они могут приобрести решающее значение в борьбе судна с водной стихией. При дальнейшем проектировании мореходных рыболовных судов эти «мелочи» должны быть учтены и конструкция их принята такой же, как это делается на морских судах.

Неудовлетворительна также принятая на сейнерах-дрифтерах система крепления крышек у добавочных люков в трюм. Крышки этих люков сделаны внакрой с наружной стороны комингсов и должны крепиться к комингсу обыкновенными крючками. Принимая во внимание, что трюмы судна могут быть полностью загружены, закрепить эти люки внутренними крючками не возможно, так как до них нельзя будет добраться. Кроме того, такая система крепления изнутри не дает возможности быстрой проверки сверху—закрыты ли люки или же нет. Таким образом, легко может случиться, что в нужный момент люки окажутся не задраенными и в то же время проникнуть внутрь трюма для их задрайки будет невозможно. При постройке дальнейших мореходных судов следует опять-таки принять систему задрайки люков, существующую на морских су-

дах (крышка люка входит за внутреннюю кромку комингса, крепится наружными задрайками и покрывается сверху брезентом).

Если ко всему перечисленному прибавить полное отсутствие на этих судах водоотливных средств, за исключением самой примитивной помпы для отливки тузлука, то почти полная беззащитность построенных для Каспия сейнеров-дрифтеров становится совершенно очевидной.

### III. Парусное вооружение.

В отношении парусного вооружения этих судов следует прежде всего задаться вопросом—для какой цели на них поставлен рангоут и паруса? Служат ли паруса для маневрирования судна во время того или иного способа лова рыбы? Рассматривать ли их как средство передвижения судна на случай порчи мотора? Или же паруса служат одновременно и для той и для другой цели?

Оценивая паруса, установленные на сейнерах-дрифтерах со всех указанных выше точек зрения, надо прийти к заключению, что очевидно при проектировании судна цель парусного вооружения не была точно задана конструктору.

Бизань, имеющийся на сейнерах, расположена между камбузом и галюном, так что свобода маневрирования ею весьма ограничена. Кроме того, бизань-мачта с основанными к бортам вантами загромаждает и без того тесную корму. Большинство командиров сейнеров-дрифтеров во время работы в море в прошлую путину снимали бизань-мачту, так как она, по их заявлениям, не давала возможности работать с сетями на корме.

Общая площадь парусов совершенно недостаточна для пользования ими в качестве самостоятельного средства передвижения судна. Использование этих парусов в помощь мотору пред-

ставляется целесообразным только в исключительно благоприятных редких случаях свежего попутного или близкого к попутному ветра.

При проектировке дальнейших судов нужно совершенно точно выяснить какие требования должны быть предъявлены к парусам и в зависимости от этого определить их общую площадь и расположение. Весьма вероятно, что для сейнеров может быть наилучшим выходом будет совершенно отказаться от парусного вооружения. За границей, как это видно из помещенных выше иллюстраций, на иностранных сейнерных судах парусное вооружение отсутствует. Нельзя, конечно, считать это неоспоримым преимуществом, но разобрав этот вопрос самым тщательным образом с точек зрения экономической и промысловой необходимо. Тем более, что на вновь спроектированных судах вопрос о парусах становится в ту же плоскость.

#### IV. Якорное устройство.

Якорное устройство на построенных сейнерах носит самый примитивный характер. Главнейшие недостатки этого устройства следующие: брашпиль для ручной выборки якоря по своей конструкции и по качеству выполнения скорее подходит к какому нибудь доисторическому судну, построенному самым примитивным способом, чем к сейнеру-дрифтеру постройки 1931 г.; якорный канат не имеет жвака-галса и канатного ящика, а попросту укладывается рядом с брашпилем в сделанную на палубе выгородку, громко именуемую канатным ящиком; никаких стопоров для задержки каната не предусмотрено. Все это взятое вместе, конечно, не дает нужных гарантий в надежности работы якорного устройства в целом.

В дальнейшем необходимо от ручного брашпиля к механическому установить цепные стопора или стопор Легофа для якорного каната; надежно закрепить жвака-галс и устроить канатный ящик в форпике судна.

#### V. Штурманское оборудование.

В заключение необходимо еще остановиться на штурманском оборудовании построенных сейнеров-дрифтеров. В этом отношении здесь также не соблюдены самые элементарные требования обеспечения судов минимальным оборудованием, способным обеспечить навигационные методы счисления пути в плавании. Установленные на судах компасы по своей конструкции и качеству не дают никакой уверенности в правильных показаниях. Компасы не имеют пеленгаторов, установлены так, что пеленговать с их помощью даже и при наличии пеленгатора, все равно было бы невозможно. Кроме того, градуировка картушек сделана на каждом компасе различно и часто недостаточно точно. Например, имеются компасы, разделенные на 320 делений (т. е. разбивка произведена на десятые доли румба). Определение девиации компасов не производится. Если к этому добавить полное отсутствие на судах морских карт и инструментов для прокладки, то станет совершенно очевидной невозможность хоть сколько нибудь грамотного плавания на них в море. В целом надо прийти к заключению, что построенные в 1931 г. сейнера-дрифтера во всех отношениях к плаванию в море не приспособлены. В постройке их с наибольшей яркостью сказывается отсутствие учета основных требований к судам, предназначенным для плавания в море вдали от берегов.

#### VI. Строительство 1932 г.

В плане строительства судов на 1932 г. предусматривается дальнейшее развитие средств активно-глубьевого лова. В настоящее время уже намечено приступить к постройке до 10 судов типа „малый комбайн“. „Малый комбайн“ был спроектирован рыбоустроен и представляет собою деревянное парусно-моторное судно для сейнерного и дрифтерного лова. Суда этого типа по конструкции и внешним обводам корпуса, внутреннему размещению и по оборудованию значительно более приспособлены к морскому пла-

ванию, чем рассмотренные нами сейнера-дрифтера постройки 1931 г.

Помещенные выше (см. стр. 27) схемы достаточно ясно характеризуют внешний вид и внутреннее расположение судна. Суда эти обладают нижеследующими основными данными: наибольшая длина 23,2 м., наибольшая ширина 6,25 м., осадка в полном грузу 1,83 м., грузоподъемность полезная 20 т., водоизмещение 95 т., мощность двигателя 70—75 л. с., площадь парусов 120 м., наибольшая скорость хода 8 узл., запас топлива на 12 суток.

На этих судах будут установлены специальные сейнерные лебедки, приводимые в движение от главного двигателя. Для электрического освещения, отопления и энергии для работы брашпиля и водоотливных средств, будет установлена динамо-машина, работающая от отдельного вспомогательного двигателя внутреннего сгорания мощностью в 8 HP. Жилые кубрики и каюты, достаточно просторные, будут обставлены всем необходимым для нормального отдыха личного состава.

Одновременно со строительством рыболовного флота, предназначенного для работы в большом удалении от основных рыбообрабатывающих береговых баз, во всю остроту встает вопрос необходимости создания каких-то средств для обслуживания этого флота приемкой улова и доставкой судам необходимого снабжения в районы их работы. В настоящее время вопрос обслуживания судов активно-глубьевого лова решается путем постройки специальных мореходных рыбниц с полезной грузоподъемностью в 40 тонн. Такое решение вопроса представляется неверным в силу нижеследующих соображений. Учитывая, на основании задания, поставленного сейнерам, работающим в южном Каспии, что район активного лова распространяется по всему Каспийскому морю, следует с особой тщательностью подойти к рассмотрению с практической точки зрения вопросов хранения, перегрузки и транспортировки принимаемой от рыболовных судов рыбы. Намечасмая трестом схема хранения и транспортировки технически, очевидно, должна осу-

ществляться следующим порядком: комбайны уходят в море, ловят там рыбу и грузят ее к себе в трюмы, пересыпая солью и льдом; по мере наполнения трюмов рыба должна перегружаться на приходящие с этой целью в район лова мореходные рыбницы и последние транспортируют эту рыбу в охлажденном уже виде к устьям Волги на один из промыслов или непосредственно в г. Астрахань для дальнейшей обработки.

В этой схеме необходимо остановиться на разборе нижеследующих моментов: 1. Удаленности районов рыболовной работы комбайнов от ближайших к ним рыбообрабатывающих береговых пунктов. 2. Времени, потребном на перегрузку рыбы из комбайнов в рыбницы и из рыбниц на рыбообрабатывающие предприятия. 3. Времени хранения рыбы в трюмах комбайнов с момента вылова рыбы и до момента перегрузки ее на рыбницу. Все эти факторы, взятые вместе, определяют общую продолжительность хранения рыбы в охлажденном состоянии с момента ее вылова до момента поступления на рыбообрабатывающие предприятия. Кроме того, самый момент перегрузки рыбы с комбайнов на рыбницы, особенно в жаркое летнее время, будет чрезвычайно сильно отзываться на увеличении расхода льда вследствие его быстрого таяния в открытых на время перегрузки трюмах и комбайнов и рыбниц. В этом отношении чрезвычайно показательна приводимая в помещенной в конце этого номера журнала таблица изменения температуры в охлаждаемом помещении в результате кратковременного открывания этого помещения в течение суток (см. помещенную в этом № в иностранном обозрении переводную статью из журнала „Fishing News“ под названием „Предохранение рыбы от порчи“). Очевидно, что такой метод хранения и транспортировки рыбы в применении его к условиям активно-глубьевого лова создаст целый ряд технических затруднений в успешности его осуществления, будет экономически невыгоден и при наличии каких-либо задержек в приемке или транспортировке рыбы

часто будет заканчиваться порчей выловленной рыбы, прежде чем она сможет быть доставлена на рыбообработывающие пункты. В связи с большими расстояниями от мест лова до береговых рыбообработывающих пунктов, кроме указанных выше технических затруднений, надо еще принять во внимание штормовые погоды и проч. неблагоприятные внешние условия, которые могут исключить всякую возможность своевременной подачи к местам лова транспортных средств на более или менее длительные сроки.

На основании изложенного в деле организации обслуживания судов активно-глубьевого лова приемкой улова представляется наиболее целесообразным придерживаться уже испытанной при прибрежном лове системы организации пловучих рыбообработывающих и приемных пунктов. Разница должна быть соблюдена лишь в том, что если для прибрежного лова допускается расстановка в определенных, заранее известных районах самоходных шаланд, то для активно-глубьевого лова необходимы самоходные приемочно-обработывающие суда. Прибрежный лов производится из года в год в одних и тех же районах постоянно, поэтому, расставив в этих районах шаланды, можно быть уверенным, что они будут способны обслужить рыболовные суда в своих районах, стоя на месте. Активно-глубьевого лова в самой своей основе содержит понятие о гибкой и быстрой перемене мест лова в соответствии с движением рыбы. Поэтому здесь нужны самоходные суда, способные столь же быстро следовать за рыболовными судами, с переходом последних на новые места лова. Что же должны собою представлять эти самоходные суда и как они должны обслуживать активно-глубьевого лова? По своему оборудованию специальными рыбообработывающими устройствами эти суда в первую очередь должны соответствовать задачам, поставленным перед рыбной промышленностью в отношении вида выпускаемой продукции (копченая, мороженая, консервы и посол). По мореходным качествам они должны быть способными к плаванию по всему Ка-

спийскому морю в течение круглого года (с переходом на зимнее время в незамерзающую южную часть Каспия). Скорость хода их должна быть примерно равной скорости хода обслуживаемых рыболовных судов, т. е. 9-10 миль в час. Осадка возможна меньшая с тем, чтобы эти суда могли заходить в неглубокие бухты на побережьях вблизи от мест лова обслуживаемых ими рыболовных судов. Помимо специального рыбообработывающего оборудования суда эти должны иметь: небольшие ремонтные мастерские, предназначенные для выполнения текущего ремонта механизмов как этих судов, так и обслуживаемых ими рыболовных судов; запас топлива для снабжения рыболовных судов.

При наличии таких судов вопрос сохранения улова до момента его обработки в значительной мере упрощается. Совершенно отпадает время, потребное для транспортировки улова от мест лова до береговых обрабатывающих пунктов. Кроме того, значительные размеры и наличие на обрабатывающих судах достаточно мощных источников механической (или электрической) энергии позволит в полной мере механизировать, а следовательно и значительно ускорить процесс перегрузки рыбы с рыболовных судов.

Весь процесс организационной обработки улова и получения рыбных продуктов будет проходить по следующей схеме. К некоторому количеству рыболовных судов глубьевого лова будет придаваться одно самоходное рыбообработывающее судно. Это судно будет непрерывно находиться в непосредственной близости к району лова обслуживаемых судов. Выловленная рыба с рыболовных судов перегружается на рыбообработывающее судно, где тут же поступает в тот или иной вид обработки. Затем уже обработанная рыба, в виде готовой продукции, грузится на специальные суда и последними доставляется к основным береговым базам. Исключение в данном случае составит только мороженая рыба. Очевидно, что ее невыгодно будет перегружать с рефрижераторных судов на транспортные. Задача доставки мо-

роженной рыбы к береговым холодильникам должна быть возложена на те же рефрижераторные суда, которые будут принимать улов с промысловых судов. Следовательно в организации обслуживания рефрижераторными судами необходимо предусмотреть смену их и на каждую отдельную группу рыболовных судов при желании получать мороженую рыбу иметь по два рефрижераторных судна сравнительно небольшой емкости.

Все виды нескоропортящихся рыбных продуктов могут доставляться как это было указано выше, специальными транспортными судами типа предусмотренных к постройке моторных рыбниц. Надо только определить какой грузоподъемности суда в этом случае будут наиболее выгодны. Далее следует отметить, что помимо выгоды в промысловом отношении, постоянное наличие в районе лова крупных рыбообрабатывающих судов облегчит возможность развернуть культурно-просветительную работу среди ловцов. При существующих условиях работа эта затрудняется оторванностью и разбросанностью ловцов во время работы в море.

Подводя итог всему изложенному выше, надо прийти к следующим выводам:

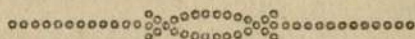
1) намечаемые в 1932 г. к постройке рыболовные суда для глубоководного лова в техническом отношении во много раз совершеннее строившихся в 1931 г. сейнеров-дрифтеров, что однако не исключает необходимости их совершенствования;

2) прежде чем принимать окончательное решение на постройку моторных рыбниц для глубоководного лова, надо тщательно проработать вопрос о технике обслуживания ими рыболовных судов;

3) теперь же приступить к проработке детальных требований к самоходным рыбообрабатывающим и рефрижераторным судам и их постройке;

4) одной из основных задач дальнейшего совершенствования промысловых и транспортных судов считать увеличение их скорости хода до 10 узлов.

От редакции. Редакция считает, что к обсуждению вопросов строительства новых судов и их оборудования, должны быть привлечены широкие массы судостроительных рабочих, судовых команд и специалистов. Таким путем рыбная промышленность сумеет избежать ошибок и изживет ряд недочетов в строительстве судов для активного глубоководного лова.



## За реализацию обращения

### ЦК ВКП (б) и СНК.

Б. Збарж.

#### Точки строительства консервкомбинатов на коллективное обсуждение.

##### Забурунный комбинат.

Постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о развитии мясной и консервной промышленности предусматривается строительство „в Каспийском бассейне — 8 береговых рыбоконсервных заводов (в Гурьеве, Мангишлаке, Жилой Косе, Денгизе, в районе Белинского банка, Лагани, Джигульте, Гасан-Кули и 16 плавучих заводов“.

Точкой строительства рыбо-консервкомбината Денгиза был избран **Забурунный промысел**. Это одно из мест, значительная часть улова которых не может быть вывезена в потребляющие районы, до сих пор недостаточно охваченные промышленной переработкой, где использование рыбных сырьевых ресурсов стоит еще качественно на низком уровне“.

Автор этих строк недавно, по заданию УК госрыбтреста, принимал участие в