

Формирование современного промыслового потенциала на Северном бассейне

DOI 10.37663/0131-6184-2023-1-25-30

Доктор экон. наук, профессор, заслуженный экономист РФ

А.М. Васильев – главный научный сотрудник Отдела экономической политики, морской и хозяйственной деятельности в Арктике и районах Крайнего Севера Института экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской Академии наук»

@ vasiliev@pgi.ru;

Ключевые слова:

Северный бассейн, промысловый флот, численность и структура, методы формирования

Keywords:

Northern basin, fishing fleet, abundance and structure, methods of formation

FORMATION OF MODERN FISHING POTENTIAL IN THE NORTHERN BASIN

Doctor of Economics, Professor, Honored Economist

of the Russian Federation **A.M. Vasiliev** – Chief Researcher of the Department of Economic Policy, Marine and Economic Activities in the Arctic and the Far North of the Institute of Economic Problems named after G.P. Luzin – a separate division of the Federal Research Center "Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences"

The structure of the fleet in 1980 and 1990 is shown, which was formed in the Soviet era to ensure the maximum possible catch.

The changes observed during the formation of the fishing fleet in the period of transition to the market are given. In the decade 2000-2010 the main changes in the formation of the size and structure of the fleet occurred under the influence of the new state procedure for allowing fishermen to exploit bioresources.

The advantages and disadvantages of updating the strength and structure of the fleet through the system of "quotas for the keel" are given. Suggestions for improving the efficiency of bioresources exploitation are given.

ВВЕДЕНИЕ

Вопросы воспроизводства основных производственных фондов и формирования эффективной структуры флота для добычи морских гидробионтов стали определяющими при рассмотрении перспектив развития рыбной отрасли на заседании президиума Госсовета 19 октября 2015 года.

Рыбное хозяйство России следует рассматривать как отрасль стратегического значения, обеспечивающую продовольственную безопасность и заселённость

прибрежных (стратегических) районов страны, и их развитие. Например, в 2021 г. было произведено 10,8 млн т мяса в убойном весе [1], а рыбное хозяйство произвело 4360,3 тыс. т рыбы, ракообразных и моллюсков, обеспечивая население страны незаменимыми белками животного происхождения, в соответствии с рекомендациями Доктрины продовольственной безопасности [2]. Кроме этого, рыбное хозяйство относится к секторам экономики, создающим значи-

тельный мультипликативный эффект в сопряжённых с ним производствах: в переработке рыбы, портах, машиностроении и других.

В целях успешного выполнения задач по участию в выполнении продовольственной безопасности страны должна быть сформулирована государственная политика по развитию рыбной отрасли. В ней необходимо обозначить цели рыболовства, методы достижения целей в выполнении задач продовольственной безопасности, возможные меры государственного протекционизма, основные показатели на перспективу; показать планы и намерения стран с развитым рыболовством в разрезе океанов.

Выбор типов эффективных промысловых судов является определяющим в осуществлении перспектив развития рыбохозяйственной деятельности на инновационной основе. Связано это тем, что типы судов в значительной мере предопределяют производительность промысла, ассортимент производимой рыбной продукции, затраты на добычу и производство продукции и остальные показатели производственной деятельности.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Основными критериями, при выборе эффективных типов промысловых судов и их количества для строительства, являются: вид и объёмы промысловых ресурсов, расстояния до них, планируемый ассортимент производимой продукции и государственная политика по освоению гидробионтов. Например, на Северном бассейне, где до основных промысловых районов достаточно большие расстояния, количественно должны преобладать морозильные траулеры. В то же время необходимо учитывать, что 38 имеющихся традиционных заводов работают с использованием своих мощностей на 40-50% и не ритмично из-за недостатка охлаждённого рыбного сырья. В настоящее время построены ещё 10 новых рыбозаводов с поддержкой инвест-квот. Для обеспечения их охлаждённым сырьём необходимо строительство рефрижераторных судов на новой технической основе.

На Дальневосточном бассейне, где сохранилось значительное количество прибрежных населённых пунктов, наряду с крупными морозильными траулерами-процессорами, изготавливающими готовую разнообразную рыбную продукцию глубокой разделки для внутреннего рынка и на экспорт, необходимы и рефрижераторные суда с неполным циклом переработки рыбы, поставляющие уловы на береговые перерабатывающие предприятия и населению.

В послевоенный период развития СССР основной задачей в области рыболовства являлось наполнение рынка страны рыбной продукцией. Правительству было ясно, что биоресурсов Баренцева моря и сопредельных вод для выполнения этой задачи недостаточно. Поэтому было принято решение о строительстве рыболовных траулеров, способных работать в дальних районах океанов – больших рыболовных траулеров (БМРТ). В 1959 г. их имелось 23 единицы. Несколько позже на Северном бассейне появились более мощные и эффективные суда: промыслово-производственные рефрижераторы (ППР) и большие автономные траулеры (БАТ) [3].

Показана структура флота в 1980 и 1990 гг., сформированная в советское время для обеспечения максимально возможного вылова. Приведены изменения, наблюдаемые при формировании промыслового флота в переходный к рынку период. В десятилетие 2000-2010 гг. основные изменения в формировании численности и структуры флота происходили под влиянием нового государственного порядка допуска рыбаков к эксплуатации биоресурсов.

Приведены преимущества и недостатки обновления численного состава и структуры флота за счет системы «квоты под киль». Приведены предложения по повышению эффективности эксплуатации биоресурсов.

По своим технико-эксплуатационным характеристикам эти траулеры значительно превосходили другие суда в СССР и мире. Так, рекордный улов РТ «Сёмга» в 1950 г. составил 6,2 тыс. т, БМРТ «Некрасов» в 1956 г. – 9,8 тыс. т, БАТ «Маршал Ерёменко» в 1984 г. – более 20,0 тыс. тонн. Главным недостатком БМРТ и БАТ, поставляемых на Северный бассейн с конца 1970-х годов, являлась малая производительность морозильных агрегатов (40-60 т/сутки) и мощность главных двигателей.

На замену паровым рыболовным траулерам (РТ) и среднетоннажным рефрижераторным траулерам (СРТР) поставлялись отечественные морозильные среднетоннажные траулеры отечественной постройки, СРТМ типов «Ольга» и «В. Яковенко» (табл. 1).

Таким образом, состав нового флота был достаточно сбалансированным. Обеспечивалось освоение рыбных запасов в Баренцевом море и сопредельных водах, поставки рыбного сырья для переработки береговыми предприятиями и наращивание уловов в дальних районах. В итоге в 1980 г. был достигнут рекордный улов в 1700 тыс. тонн.

В следующем десятилетии выработанная ранее политика пополнения промыслового флота продолжалась. Однако общий вылов на Северном бассейне в 1990 г. несколько уменьшился, ввиду сокращения промысловых запасов трески в Баренцевом море до минимального уровня в 739 тыс. т [4]. Таким образом, была подтверждена правильность политики пополнения флота судами для промысла в дальних районах.

Изменения в политике централизованного обеспечения промысловых организаций основными производственными фондами и использовании добывающих судов начались в 1988 г., когда, на основании «Закона о предприятии», были переведены на хозяйственный расчёт и получили юридическую самостоятельность добывающие предприятия и ликвидировано ВРПО «Севрыба». В 1989 г. рыбное хозяйство было переведено на самофинансирование. С 1-го января 1990 г. рыбная промышленность Мурманской, Архангельской областей и республики Карелия организационно оформились в виде Ассоциации рыбопромышленных предприятий «Севрыба». К концу 1992 г. большинство предприятий рыбопромышленного комплекса были приватизированы [5].

В этот период на Северном бассейне развивались процессы, характерные для региона с высоким ресурсным потенциалом и уровнем экспортной активности. Добывающие предприятия, руководствуясь целью зарабатывания прибыли, ориентировались на расширение промысла высоколиквидных, преимущественно, донных видов рыб с высоким спросом на мировом рынке. Благоприятная ситуация на промысле донных видов рыб, либерализация внешнеэкономической деятельности и относительная доступность высоколиквидного экспортного сырья обусловили появление на Северном бассейне большого числа новых добывающих предприятий: 73 компании на океаническом промысле и 79 – на прибрежном лове в Баренцевом море (53 из них имели квоты трески и пикши); на прибрежном лове в Белом море – 14 компаний и 34 индивидуальных предпринимателя. Этому способствовало и отсутствие на тот момент действенных правовых и административных ограничений в сфере государственного регулирования и управления морскими биоресурсами. Новые предприятия формировались на базе средних и малых судов, которые поступали из новостроя, приобретались у традиционных флотов и колхозов, передислоцировались с других бассейнов России, стран СНГ и Прибалтики. Пополнение среднетоннажного флота в отмеченных формах, наряду с поступлением новых траулеров по ранее заключённым контрактам, происходило и у традиционных добывающих предприятий. Среди новостроя отметим посольно-свежевые траулеры типа «Баренцево море», которые были заказаны для замены паровых РТ.

Массовое поступление малых и средних судов, среди которых преобладали бывшие в эксплуатации и идентичные уже имевшимся на бассейне (70-75%), не снизило уровень и влияние факторов физического износа и морального старения флота в целом (табл. 2). Возмещение одной группы добывающих судов другой происходило, в основном, на одной и той же технической основе. Только часть судов, полученных по «бербоут-чартеру», имели современное высокопроизводительное технологи-

ческое оборудование. В результате этих процессов средний возраст судов увеличился с 11,8 (1990 г.) до 18,7 лет (2003 г.) [6].

Министерство рыбной промышленности в 1992 г. было преобразовано в Комитет рыбного хозяйства при Министерстве сельского хозяйства. Субсидии для поддержки осуществления промысла в дальних районах Атлантики были отменены. В связи с этим и вступлением в силу в 1994 г. Конвенции ООН по морскому праву о введении морских 200-мильных экономических зон началась массовая продажа БАТов и БМРТ. К 2000 г. их осталось, соответственно, 22ед. и 50 ед., что в сравнении с 1990 г. меньше на 21,4% и 67,3%. (см. табл. 1).

При этом поступили на Бассейн новые 58 ПСТ типа «Баренцево море», из которых 13 ед. до 2000 г. были переоборудованы в морозильные. Количество средних морозильных траулеров в 2000 г. составляло 231 ед., что в сравнении с 1980 и 1990 гг. больше в 3,35 и в 1,35 раза. Из них 34 ед. были приобретены на вторичном рынке у Западных стран на условиях бербоут-чартера.

Воспроизводственные процессы второй половины 1990-х годов характеризовались противоречиями, которые были обусловлены диспропорциями между объёмом и составом сырьевой базы и возможностями добывающих предприятий Северного бассейна по её рациональному освоению. В отдельные периоды 90-х годов промысловый потенциал судов для добычи донных гидробионтов в 3-4 раза превышал ОДУ. В то же время низкорентабельные пелагические промысловые объекты ежегодно недоосваивались в объёмах от 77 тыс. т (2001 г.) до 190 тыс. т (1996 г.), вследствие низкой эффективности промысла и организационных упущений [8].

Следующее десятилетие (2000-2010 гг.), наряду с продолжающимся уменьшением БАТов и БМРТ, ознаменовалось также большим сокращением численности траулеров, относящихся к среднетоннажным. Общее количество океанических промысловых судов уменьшилось почти вдвое. Из 403 ед.

Таблица 1. Состав промыслового флота Северного бассейна /

Table 1. Composition of the fishing fleet of the Northern Basin

Типы судов	1980 г.	1990 г.	2000 г.	2010 г.	2021 г.
Крупные морозильные супер-траулеры (длиной более 110 м)	12	28	22	14	6
Большие морозильные рыболовные траулеры разных типов (БМРТ), длиной от 80 до 110 м)	174	153	50	17	6
Морозильные траулеры переоборудованные из посольно-свежевых, типа «Баренцево море» (длиной 69,8 м)	-	-	13	7	4
Средние рыболовные, морозильные траулеры разных типов (СРТМ), длиной от 45,0 до 62,25 м) отечественной постройки.	69	142	197	98	51
Средние рыболовные траулеры морозильные бербоут-чартерные	-	29	34	42	66
Средние рефрижераторные траулеры (длиной 69,0 - 43,7 м)	148	103	87	33	-
Посольно-свежевые траулеры типа «Баренцево море» (ПСТР), длиной 59 м)	34	60	45	14	1
Сейнеры типа «Альпинист» (СТР), длиной 53,7 м)	15	14	24	13	-
Рыболовные траулеры паровые, рефрижераторные СРТ типов «Океан», «Бологое», «Сарагосса» (СРТ), длиной 43,7 - 59,2 м)	99	29	14	4	-
Наливные бербоут-чартерные	-	-	2	2	-
ИТОГО океанические суда	403	468	403	211	134
Малые суда (длиной 26,0 - 34,0 м)	н/д	8	17	18	17
Маломерные суда		37	63	64	35
Рыболовные сейнеры	н/д	8	8	7	2
Траулер типа «Балтика»	н/д	4	37	38	29
Прочие		25	18	19	4
Общий вылов, тыс. т	1700	1600	919,9	905,8	868,3

Таблица 2. Состав промысловых судов, поступивших на Северный бассейн [7] /
Table 2. Composition of fishing vessels arriving in the Northern Basin [7]

Группы судов и регионы поступлений	Периоды (годы)			
	1991-1995	1996-1997	1998-2001	1991-2001
1. Всего поступлений судов, включенных в реестр	134	15	28	177
1.1. Крупные и большие суда	6	-	2	8
1.2. Средние суда	101	15	22	138
1.3. Малые суда	27	-	4	31
2. Из общего состава поступлений новые суда	46	8	4	58
2.1. Крупные и большие суда	5	-	-	5
2.2. Средние суда	30	8	2	40
2.3. Малые суда	11	-	2	13
3. Из общего состава поступлений суда, бывшие в эксплуатации	88	7	24	119
3.1. Из других бассейнов России	43	1	4	48
3.2. Из стран СНГ и Прибалтики	39	1	9	49
3.3. Из дальнего зарубежья	6	5	11	22
4. Суда в «бербоут-чартере»	10	6	45	61
4.1. На конец 2001г.	2	4	32	38
4.1.1. Новые суда	-	-	3	3
4.2. Включены в реестр судов ММРП	2	2	3	7
4.3. Закончили или прервали договор	6	-	10	16
4.3.1. Новые суда	-	-	2	2

осталось 211 ед. (см. табл. 1). По данным НО «Союз рыбопромышленников Севера», в 2010 г. из 180 среднетоннажных траулеров в промысле участвовали только 112 ед. (62,2%). Остальные промысловые суда находились в ожидании ремонта или были выведены из эксплуатации [9].

Учитывая эксплуатационные показатели по вылову 2010 г. был рассчитан потенциал имеющегося флота. По данным видам рыб он составлял 501,3 тыс. т, а величина квоты 386,2 тыс. т (77,0% от потенциала), по пелагическим видам потенциал составил 817,1 тыс. т при квоте 624,5 тыс. тонн. Исходя из приведенных расчетов, Союз рыбопромышленников Севера считал, что имеющихся судов достаточно для освоения промысловых ресурсов вплоть до 2020 г. [9]. Тем более, что, по прогнозу ПИНРО, объем промысловых ресурсов до 2020 г. должен был уменьшаться [10].

С учетом изложенного, Союзом рыбопромышленников Севера были разработаны предложения о строительстве новых судов для обсуждения в соответствующих Федеральных органах [9]. По нашим расчетам на Северном бассейне в 2010 г. эти предложения были приемлемы, по крайней мере, для 40 рыболовных компаний на донном промысле (~45% от общего количества) и 6 компаний на добыче пелагических гидробионтов (20% от общего числа). Они имели доли биоресурсов достаточные, чтобы финансировать строительство траулеров по схемам, существующим в странах с развитым судостроением. Но, как известно, Правительство РФ пошло по другому пути, выделив «квоты под киль» (дополнительные квоты биоресурсов для стимулирования строительства рыболовных судов на российских верфях) [11]. В настоящее время известно поданных заявках на строительство 28 судов для добычи рыбы на Северном бассейне.

Следует признать, что этот метод поддержки строительства промысловых судов на российских верфях осуществляется за счёт перераспределения промысловых ресурсов и их концентрации в ведущих компаниях страны. Чтобы подтвердить это достаточно привести результаты первого этапа заявочной ком-

пании на строительство судов. На Северном бассейне для добычи трески и пикши 30% инвестиций сделано холдингом «Норебо», 20% – СР «СЗРК», 16% – ООО «Мурмансельдь-2» и 34% – прочими средними и малыми фирмами. На Дальневосточном бассейне на промысле минтая и сельди: 64% – ООО «Русская рыбопромышленная компания», 15% – холдингом «Норебо», 15% – РК им. Ленина и 6% – прочими организациями; на донно-пищевых рыбах: 45% – РК им. Ленина, 22% – РПЗ «Согра», 12 % – ООО «Утинский лиман» и 21% – прочими организациями [12].

Наблюдается концентрация флота и биоресурсов в крупных компаниях и возможное одновременное поступление новых судов в эксплуатацию, создающее проблемы обеспечения промысловыми ресурсами их и судов, находящихся в эксплуатации в настоящее время. Публикуемая информация о новых судах свидетельствует, что, в сравнении с находящимися в эксплуатации судами, их использование обеспечит рост производительности труда не менее, чем в 2 раза, снижение затрат, производство рыбной продукции глубокой разделки (филе, фарша сурими и других), безотходное использование рыбного сырья (табл. 3).

Анализируя данные таблицы 3 необходимо отметить следующее:

- производительность морозильного оборудования траулеров-процессоров, в сравнении с почти равными по размерам БМРТ типа «Кронштадт», больше в 2,75 раза, по сравнению с более современным траулером типа «Севрыба-2» – в 1,7 раза;

- производительность морозильного оборудования нового траулера проекта 1701, по сравнению с близким ему по длине судном типа «Севрыба-2», больше в 1,2 раза;

- на траулерах-процессорах проектов 170701 и КТМ 01 имеются рыбомучные установки (РМУ), а на судне проекта 1701 – линия по переработке отходов от разделки рыбы в ликвидную продукцию. И то и другое важно как с хозяйственной точки зрения, так и с точки зрения улучшения экологичности промысла;

- мощность главных двигателей на новых судах намного больше, по сравнению с ранее строящимися траулерами. Это значит, что они могут использовать более ловистые тралы и при необходимости производить траления с большей скоростью. Следовательно, у них может быть выше производительность промысла;

- малая численность экипажей должна означать высокий уровень автоматизации в машинном отделении и механизации труда на рыбной фабрике.

По имеющейся информации, для эксплуатации на Северном бассейне предназначены 6 траулеров-процессоров проекта 170701 общей производительностью 150 т рыбы в сутки, 6 траулеров-процессоров проекта КТМ 01 производительностью 140 т рыбы в сутки, 6 траулеров проекта 1701 с производительностью 70 т в сутки и 4 траулера процессора ярусного лова суточной производительностью 24 тонн.

Оценивая средний суточный вылов в 75% от номинального и нахождение на промысле по уровню Севрыбы-2 в 268 суток в году можно подсчитать, что их суммарный годовой вылов трески и пикши может составить 454 тыс. тонн.

Таким образом, новые суда могут полностью осваивать ОДУ трески, пикши и палтуса в Северо-Восточной Атлантике, составивший, по решению 51 сессии постоянной Российско-Норвежской комиссии в 2022 г., – около 400 тыс. тонн.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По данным реестра промыслового флота на 01.01.2022 г. и решений федерального Агентства по рыболовству на 2022 г., квоты на добычу трески и пикши на Северном бассейне имели ~92 предприятия, располагающие 121 среднетоннажным судном, 7-ю малыми судами и 46 маломерными. Из них 32 ед. среднетоннажных судов были в возрасте до 30 лет, 41 ед. – в возрасте 30-35 лет и 48 ед. – старше 35 лет.

Возникает вопрос, что делать с этими судами и с людьми, работающими на них, если новые суда поступят по количеству и срокам как планировалось. Дальневосточная «Русская рыбопромышленная ком-

пания» предлагает с 2034 г. (по истечении 15-летнего срока наделения предприятий квотами) запретить промысел судами старше 30 лет. Её поддерживает холдинг «Норебо» и многие другие [19]. Но до этого времени, во-первых, ещё 11 лет, а во-вторых, полагаем, что эту идею не поддержат федеральные власти. Второй способ решения этой проблемы – списание или продажа старых судов владельцами траулеров-процессоров. На Северном бассейне таким путём может пойти холдинг «Норебо». По нашим данным, у него в 2020 г. было 152 тыс. т квот донных биоресурсов, и основная часть промысловых судов имеет 30-летний срок эксплуатации.

Одним из вариантов решения проблемы может являться, по нашему мнению, создание владельцами новых судов и квот биоресурсов предприятий в виде хозяйственных обществ различной организационно-юридической формы.

Предложенная Правительством Стратегия развития рыбозайствового комплекса Российской Федерации, в том числе – строительство промысловых судов, решает вопросы освоения российской части биоресурсов в Северной Атлантике и увеличения производства рыбной продукции глубокой разделки [20]. Могут быть решены и проблемы насыщения рыбной продукцией российского рынка и снижения цен на рыбу. В этих целях, наряду с траулерами-процессорами, необходимо строить на новом уровне суда для снабжения охлажденным сырьём и полуфабрикатами береговых заводов и населения. Кроме этого, необходимо повысить статус Доктрины продовольственной безопасности, чтобы она выполнялась. Также целесообразно, за счет снижения оптовых цен, несколько уменьшить операционную моржу – отношение операционной прибыли к доходу, остающуюся в распоряжении владельцев промысловых предприятий. В настоящее время она примерно в 2 раза выше, чем в других странах с развитым рыболовством. За счет предлагаемых факторов и других организационных мер можно добиться уменьшения розничных цен на рыбу.

Таблица 3. Характеристики эксплуатируемых и новых траулеров [13-18] /

Table 3. Characteristics of existing and new trawlers [13-18]

Тип судна	Траулер типа «Севрыба-2»	БМРТ типа «Пулковский меридиан»	БМРТ типа «Кронштадт»	Проект 170701	Проект КТМ 01	Проект 1701
Длина наибольшая, м	57,6	103,7	83,8	81,6	86,0	61
Осадка максимальная, м	6,3	5,87	5,6	6,3	8,9	5,9
Производственное морозильное оборудование, т/сутки	58	60	40	100	100	70
Вместимость морозильных трюмов, м ³	1015	2140	2776	н/д	2500	1200
Трюм рыбной муки, м ³	-	370	236	н/д	350	-
Консервный трюм, м ³	-	50	-	н/д	100	-
Производительность филе (по сырью), т/сутки	23	-	-	н/д.	40	н/д.
Производительность консервной фабрики, усл. банок/сутки	-	6000	-	н/д	5000	-
Производительность РМУ (по сырью), т/сутки	-	35	30-35	н/д	60	-
Автономность по топливу, сутки	-	58	70	н/д.	85	30
Вылов, т	5460	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Эксплуатационное время, сутки	328	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Время на промысле, сутки	268	н/д.	н/д	н/д	н/д	н/д
Мощность главного двигателя, квт	2942	2x2580	1470	6200	6000	3480
Экипаж судна, чел.	н/д	~90	~90	н/д	49	38
Скорость, узлов	13,0	14,3	12,5	15,0	15,0	13,5

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ/ REFERENCES AND SOURCES

1. Производство мяса в России в 2021 году. - URL: <https://www.moshol14.ru/press-centr/novosti-rynka/myaso-2021/> (дата обращения 15.12.2022).
1. Meat production in Russia in 2021. - URL: <https://www.moshol14.ru/press-centr/novosti-rynka/myaso-2021/> (accessed 12/15/2022).
2. Итоги деятельности федерального Агентства по рыболовству в 2021 году. -URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2022/05/itogi_raboty_rosrybolovstvo_za_2021_god.pdf?ysclid=lbkj0jcu5a91966189 (дата обращения: 15.12.2022).
2. Results of the activities of the Federal Agency for Fisheries in 2021. -URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2022/05/itogi_raboty_rosrybolovstvo_za_2021_god.pdf?ysclid=lbkj0jcu5a91966189 (accessed: 12/15/2022).
3. Мурманский траловый флот. -URL: lexicon.dobrohot.org...php/MURMANSKIY_TRALOVYY_FLLOT (дата обращения 15.12.2022).
3. Murmansk Trawl Fleet. -URL: lexicon.dobrohot.org...php/MURMANSKIY_TRALOVYY_FLLOT (accessed 15.12.2022).
4. Борисов В.М. Динамика запаса трески Баренцева моря и современные меры регулирования её промысла // Труды ВНИРО. – 2015. – Т.155. – С.20-30.
4. Borisov V.M. Dynamics of the Barents Sea cod stock and modern measures to regulate its fishing // Proceedings of VNIRO. – 2015. – Vol.155. – Pp. 20-30.
5. Анализ существующей структуры управления АРП «Севрыба» и ее влияние на результаты производственно-хозяйственной деятельности: отчет о НИР «Разработка документов по созданию акционерной компании на базе АРП «Севрыба» / науч. рук. д.э.н. Г.П. Лузин. – Апатиты: ИЭП КНЦ РАН, 1992. – 113 с.
5. Analysis of the existing management structure of ARP "Sevryba" and its impact on the results of production and economic activity: research report "Development of documents for the creation of a joint-stock company on the basis of ARP "Sevryba" / scientific hand. Doctor of Economics G.P. Luzin. – Apatites: IEP KSC RAS, 1992. – 113 p.
6. Механизм долгосрочной программы освоения био- и углеродных ресурсов Западно-Арктических шельфовых акваторий и его влияние на устойчивое развитие экономики Европейского Севера: отчет о НИР (заключ.) / ИЭП КНЦ РАН. – Апатиты, 2003. – С.128.
6. The mechanism of the long-term program for the development of bio- and carbon resources of the Western Arctic shelf waters and its impact on the sustainable development of the economy of the European North: research report (conclusion) / IEP KSC RAS. – Apatity, 2003. – p.128.
7. Принципы и механизмы обеспечения долгосрочного устойчивого освоения природных ресурсов Западно-Арктических шельфовых морей: отчет о НИР (промежут.) / ИЭП КНЦ РАН. – Апатиты, 2005. – 123 с.
7. Principles and mechanisms for ensuring long-term sustainable development of natural resources of the Western Arctic shelf seas: a report on research (interval) / IEP KSC RAS. – Apatity, 2005. – 123 p.
8. Васильев А.М., Куранов Ю.Ф. Рыбная отрасль Мурманской области: современное состояние, стратегия развития. – Апатиты: Изд-во КНЦ РАН, 2009. – 213 с.
8. Vasiliev A.M., Kuranov Yu.F. The fishing industry of the Murmansk region: current state, development strategy. – Apatity: Publishing House of the KSC RAS, 2009. – 213 p.
9. Никитин В.Ф. Нужны взвешенные решения / В.Ф. Никитин, А.М. Васильев, Ю.Ф. Куранов // Рыбные ресурсы. – 2011. – №3. – С.12-16.
9. Nikitin V.F. Balanced decisions are needed / V.F. Nikitin, A.M. Vasiliev, Yu.F. Kuranov // Fish resources. - 2011. – No. 3. – pp.12-16.
10. Касаткин В.К. вопросу о строительстве рыбопромыслового флота для Северного бассейна и его ресурсном обеспечении. -URL: <https://fishnews.ru/rubric/obnovlenie-flota/10040> (дата обращения 17.12.2022).
10. Kasatkin V. On the construction of a fishing fleet for the Northern Basin and its resource provision. -URL: <https://fishnews.ru/rubric/obnovlenie-flota/10040> (accessed 17.12.2022).
11. Федеральный закон от 20.12.2004 г. N 166-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» // СЗ РФ. -2004. -№ 52 (часть 1). -Ст. 5270.
11. Federal Law No. 166-FZ of 20.12.2004 (as amended on 03.07.2016) "On fishing and conservation of aquatic biological resources" // SZ RF. -2004. -No. 52 (Part 1). - Article 5270.
12. Квоты под киль: грабли на ровном месте. -URL: korabel.ru/news/comments/kvoty_pod_kil...na_rybnoy (дата обращения 19.12.2022).
12. Quotas for the keel: rake out of the blue. -URL: korabel.ru/news/comments/kvoty_pod_kil...na_rybnoy (accessed 19.12.2022).
13. Инвестиционная программа реконструкции и модернизации рыбной промышленности Северного бассейна. Архив ВРПО «Севрыба», 1993. – С.90.
13. Investment program for reconstruction and modernization of the fishing industry of the Northern Basin. Archive of the VRPO "Sevryba", 1993. – p.90.
14. Техническая характеристика БМРТ типа «Пулковский меридиан». - URL: soviet-trawler.narod.ru/pages...pulkovskiy_meridian... (дата обращения 19.12.2022).
14. Technical characteristics of the BMRT type "Pulkovo meridian". -URL: soviet-trawler.narod.ru/pages...pulkovskiy_meridian... (accessed 19.12.2022).
15. Техническая характеристика БМРТ типа «Кронштадт». -URL: soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/kronshtadt... (дата обращения 19.12.2022).
15. Technical characteristics of the BMRT type "Kronstadt". -URL: soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/kronshtadt... (accessed 19.12.2022).
16. Техническая характеристика траулера-процессора проекта 170701. -URL: soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/170701_r.html (дата обращения 19.12.2022).
16. Technical characteristics of the project 170701 processor trawler. -URL: soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/170701_r.html (accessed 19.12.2022).
17. Техническая характеристика траулера-процессора проекта КМТ 01. -URL: fishnet.ru/Новости/Новости_отрасли/obzor-po-rybopromyslovym... (дата обращения 19.12.2022).
17. Technical characteristics of the KMT 01 project processor trawler. -URL: fishnet.ru/Новости/Новости_отрасли/obzor-po-rybopromyslovym... (accessed 19.12.2022).
18. Техническая характеристика траулера пр. 1701. -URL: korabel.ru/fleet/info/67509.html (дата обращения 19.12.2022).
18. Technical characteristics of the trawler ave. 1701. -URL: korabel.ru/fleet/info/67509.html (date of appeal 19.12.2022).
19. Юрий Трутнев поддержал идею подумать над предельным возрастом судов. -URL: fishnews.ru/news/43162на (дата обращения 20.12.2022).
19. Yuri Trutnev supported the idea of thinking about the age limit of ships. -URL: fishnews.ru/news/43162on (accessed 20.12.2022).
20. Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 26.11.2020 г.№2798-р). URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72972854/> (дата обращения 25.12.2022).
20. The Strategy for the development of the fisheries complex of the Russian Federation for the period up to 2030 (approved by the Decree of the Government of the Russian Federation No. 2798-r dated 11/26/2020). URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72972854/> (accessed 12/25/2022).