



Перспектива инновационного развития судоремонта для рыбной отрасли в приморских регионах России

<https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-2-108-115>
EDN: OILKEQ

Научная статья
УДК 334.7(470.21)

Храпов Владимир Евгеньевич – доктор экономических наук, доцент, главный научный сотрудник, Апатиты, Россия

ORCID: 0000-0002-1982-7724, *E-mail:* khrapov00@mail.ru

Адрес: Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» – 84209, Мурманская область, город Апатиты, ул. Ферсмана 24А.

Аннотация. В настоящее время сложилась ситуация, при которой судовладельцы рыбодобывающих компаний не могут получить в полном объеме конкурентоспособные услуги судоремонта в отечественных портах. Исследование показало, что для проведения комплексного судоремонтного обслуживания судов нужны не только новые инновационные судоремонтные предприятия, но и судоподъемные сооружения (плавдоки, сухие доки, эллинги).

Для проведения качественного исследования использовались различные научные подходы, такие как системный, комплексный, ситуационный и целевой. В статье доказывается перспектива инновационного развития судоремонта в рамках тесной интеграции флота и судоремонтного предприятия.

Автор фото: Петр Желновач

Ключевые слова: судоремонтное предприятие, рыбопромысловый флот, интеграция, пространственное взаимодействие, региональная экономика

Для цитирования: Храпов В.Е. Перспектива инновационного развития судоремонта для рыбной отрасли в приморских регионах России // Рыбное хозяйство. 2025. № 2. С. 108-115. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-2-108-115>

THE PROSPECT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF SHIP REPAIR FOR THE FISHING INDUSTRY IN THE COASTAL REGIONS OF RUSSIA

Vladimir E. Khrapov – Doctor of Economics, Associate Professor, Chief Researcher, Apatity, Russia

Address: Luzin Institute of Economic Problems, a separate division of the Federal State Budgetary Institution of Science of the Federal Research Center Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences – Russia, 184209, Murmansk Region, Apatity, Fersman Street, 24A.

Annotation. Currently, there is a situation in which shipowners of fishing companies cannot receive fully competitive ship repair services in domestic ports. The study showed that comprehensive ship repair services require not only new innovative ship repair facilities, but also ship-lifting facilities (floating docks, dry docks, boathouses).

Various scientific approaches, such as systematic, complex, situational, and targeted, were used to conduct qualitative research. The article proves the prospect of innovative development of ship repair within the framework of close integration of the fleet and the ship repair enterprise.

Keywords: ship repair enterprise, fishing fleet, integration, spatial interaction, regional economy

For citation: Khrapov V.E. (2025). The Prospect of Innovative Development of ship repair for the Fishing Industry in the Coastal Regions of Russia // Fisheries. No. 2. Pp. 108-115. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-2-108-115>

Рисунки – авторские / The drawings were made by the author

Судоремонтный сектор региональной экономики приморских регионов России, начиная с 90-х годов прошлого столетия, переживает трудные времена. И если судоремонтные предприятия, входящие в госкорпорацию «Росатом» для технического обслуживания атомных ледоколов и иных судов или в Объединенную судостроительную корпорацию (АО «ОСК») для ремонта судов Военно-Морского флота, в последнее десятилетие переживают возрождение, то судоремонтные мощности, занятые ремонтом рыбопромыслового флота, а это частные судоремонтные предприятия, продолжают стагнировать, не имея конкретной перспективы собственного развития по причине неопределенности поведения судоремонтного рынка.

В своих исследованиях мы подробно рассматривали проблемы и перспективы частных судоремонтных предприятий Мурманской области, как одного из многих приморских регионов России [14; 15; 16]. Более чем за 20 лет у судовладельцев сложились устойчивые хозяйственные связи с иностранными партнерами,

которым был отдан приоритет по сравнению с отечественными судоремонтными предприятиями. Тем самым, российская экономика теряла, а производства по обслуживанию судов создавались за рубежом, развивая иностранные территории. После начала санкционной политики стран ЕС и США все изменилось, и судовладельцы вынуждены использовать отечественные судоремонтные мощности, которые потеряли за это время многие компетенции, возможности и производственные процессы.

В настоящий момент важно найти экономические механизмы эффективного использования этого национального потенциала, поскольку сектор морехозяйственной деятельности представляет серьезный интерес как для экономики любого приморского региона РФ, так и для национальной экономики в целом. Во времена плановой экономики отечественные судоремонтные предприятия были индустриально развитыми и удовлетворяли потребности флота, по причине тесного их взаимодействия в рамках управленческих региональных орга-

низационных структур, например, на Северном рыбопромысловом бассейне существовало ВРПО «Севрыба». В настоящее время рыбопромысловый сектор рыбной отрасли Российской Федерации, осуществляющий морехозяйственную деятельность, имеет в своем составе 2000 судов со следующими основными портами приписки: на Северном бассейне – 16% (320 ед.); в Балтийском регионе – 8% (160 ед.); на Дальнем Востоке – 71% (1420 ед.). В исследовании показаны самые значимые рыбопромысловые бассейны, но в РФ имеются и другие приморские регионы, где осуществляется рыбопромысловая деятельность. Все это определяет серьезную потребность в услугах береговых инфраструктурных предприятий в целом (рыбопереработка, выгрузка, хранение, снабжение, различные виды сервиса и т.д.) и в услугах судоремонта, в частности. В настоящий момент мощностей отечественных судоремонтных предприятий с нужными компетенциями недостаточно или совсем нет. Поэтому серьезным образом встает проблема перед судовладельцами: что делать и где ремонтировать суда собственного флота [8].

Во времена СССР многие отечественные судоремонтные предприятия были индустриально-развиты и ни в чем не уступали подобным предприятиям Военно-промышленного комплекса. В марте 1983 г. Министр обороны СССР маршал Д.В. Устинов посетил ПОСП «Мурманская судовой верфь» и был удивлен уровнем производства, разнообразием оборудования и возможностями выполнять ряд технологических процессов, которые еще не применяли на судоремонтных предприятиях Военно-промышленного комплекса [12]. Например, в те времена на ПОСП «Мурманская судовой верфь» центровку валовых линий выполняли по технологии с использованием расчета нагрузки на подшипники валовой линии, которую разработали ученые Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства под руководством А.Л. Вольперга. Все судовые механизмы (главные, вспомогательные, насосы, траловые лебедки и т.д.) монтировали на судах с использованием полимеров, а не на стальные клинья. И лишь недавно (в 2023 г.) прошла новость, что на АО «ПО «Севмаш» при строительстве подводных лодок для монтажа судовых механизмов используют вместо стальных клиньев полимеры.

В период плановой экономики судоремонтные предприятия, входящие в состав ВРПО «Севрыба», создавались под потребности в ремонте судов всех флотов рыбопромышленного объединения. Например, в тот период региональной рыбной отраслью Мурманской области, Архангельской области, Республики Карелия и Республики Коми управлял региональный

орган ВРПО «Севрыба», который замыкался на Министерство рыбной промышленности и хозяйства СССР, и в состав ВРПО «Севрыба» входили все предприятия этого промышленного комплекса. ВРПО «Севрыба» было ответственно за работу предприятий рыбной отрасли: науку, добычу, транспортировку, портовые услуги, судоремонт, рыбопереработку, тару, сетевязку, снабжение и торговлю, строительство и т.д. На судоремонтных предприятиях строились причалы, новые цеха, закупалось оборудование, внедрялись технологии для удовлетворения потребностей флота. Формировались планы инновационного развития ПОСП «Мурманская судовой верфь», поскольку существовала двухсторонняя связь флота и судоремонтного предприятия, а координирующим и ответственным органом управления было ВРПО «Севрыба» [5].

В настоящий период, поданным Минпромторга РФ, в нашей стране насчитывается 57 судоремонтных организаций, имеющих признание соответствующих контрольных органов и способных выполнять классификационный ремонт, хотя в то же время, согласно «Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года», в Российской Федерации действуют более 50 крупных и более 100 малых и средних судоремонтных организаций, причем это в основном судоремонтные предприятия, тесно взаимодействующие с Военно-Морским флотом [4; 9; 10; 13]. В настоящее время в РФ вопросами технического обслуживания и ремонта отечественных судов занимаются различные отрасли отечественной экономики, но ведущее место в данном вопросе занимает Минпромторг, у которого есть задачи и поважнее. Именно поэтому более ответственные судовладельцы считают, что судоремонтном нужно заниматься им самим и включать его в планы собственного стратегического развития.

Так, например, ФГУП «Росморпорт» посчитал, что для собственного флота, который состоит из 291 судна, необходима собственная судоремонтная база. Они спроектировали и приступили к строительству береговой инфраструктуры судоремонтного предприятия в Устье-Луге для ремонта собственного флота сначала без докования. На втором этапе предполагается построить док грузоподъемностью 3,5-5,0 тыс. т, что позволит обеспечить на 70% потребности собственного флота в ремонте. Планируется вывести судоремонтное предприятие на проектную мощность в 2030 г. [19]. Получается, судовладелец пришел к решению, что для успешной эксплуатации собственного флота необходимо создать собственное судоремонтное производство, которое будет обеспечивать потребности флота, и это судоремонт-

ное предприятие пространственно соединено и взаимодействует с ФГУП «Росморпорт».

Также интересна практика ФБУ «Морская спасательная служба России». Данная организация в своем составе имеет более 300 судов различных технических характеристик: суда ледового класса – спасатели, крупные буксиры, суда снабжения, различные универсальные суда. Причем, в настоящее время идет процесс обновления флота: строятся 22 новых судна, а, с учетом освоения Северного морского пути, к 2030 г. будет построено 16 судов ледового класса, в том числе – 3 ледокола мощностью 18 МВт [18]. И несмотря на то, что в РФ работают 9 филиалов ФБУ «Морская спасательная служба», хотелось остановиться на работе Азово-Черноморского филиала. Данный филиал управляет 50 ед. судов различного назначения, которым необходимы техническое обслуживание и ремонт. Филиал эти операции выполняет на собственном судоремонтном заводе, который осуществляет ремонт не только собственного флота, но и сторонних организаций. Гордостью судоремонтного завода является наличие станочного оборудования для изготовления запасных частей для судов в рамках импортозамещения, а также – наличие токарного станка для шлифовки коленчатых валов, единственного в южном регионе. Получается, судовладелец на собственном предприятии устраняет многие проблемы, стоящие перед судоремонтными предприятиями: неопределенность на рынке судоремонта, неясность в загрузке судоремонтного предприятия, невозможность обеспечения инновационного развития. В данном случае судоремонтное предприятие развивается под потребности собственного флота, а флот формирует вопросы для решения на судоремонтном предприятии. Существующая интеграция обеспечивает конкурентоспособность как флоту, так и судоремонтному предприятию.

Подобная практика сложилась и на Дальнем Востоке. Одним из примеров является транспортная группа FESCO, в составе которой имеется собственная судоремонтная компания ООО «ФЕСКО Сервис», которая в 2022 г. увеличила объем судоремонтных работ на 60% по сравнению с прошлым годом. ООО «ФЕСКО Сервис» выполнила 158 судоремонтных заказов, из них 109 – для собственного флота группы FESCO, остальные для сторонних организаций [4].

Пример такого практического опыта есть и на Северном рыбопромысловом бассейне. Некоммерческое партнерство «Северо-Западный Рыбопромышленный Консорциум» (СЗРК) в идеологии своего создания имел задачу: объединить морехозяйственную деятельность (рыболовство) и инфраструктурные предприятия,

обслуживающие эту деятельность (переработка биоресурсов не только на судне, но и на берегу; снабжение судов; ремонт и техническое обслуживание; дистрибуция и продажа продукции на внутреннем и внешнем рынках). В настоящий момент в состав СЗРК входят два полнокровных судоремонтных завода, которые обеспечивают ремонт и техническое обслуживание флота консорциума, в состав которого входят более 20 траулеров. СЗРК активно включился в программу «квоты под киль» и уже получил от отечественных судостроительных предприятий супертраулеры типа «Баренцево море». На отечественных верфях строят для СЗРК краболовы-процессоры, хотя первое судно было построено в Турции, но сегодня по «лекалам» этого судна строят на российских судостроительных предприятиях подобные суда.

Есть и другой опыт, который стал реализовываться после жесткого санкционного давления – опыт группы компаний «НОРЕБО», которые в последнее время активно входят в область судостроения. Возможно на данное решение повлияли проблемы по строительству новых судов на отечественных верфях, введенные санкции и отсутствие возможности спрогнозировать поведение иностранных партнеров, с которыми они работали более тридцати лет, а также – устойчивое экономическое положение данных рыбопромысловых компаний. Поэтому «НОРЕБО» активно участвует в мероприятиях по реструктуризации Ленинградского судостроительного завода «Пелла» (АО «Пелла»). Группа компаний «НОРЕБО» становятся собственниками в форме выделения части АО «Пелла», а именно – ООО «Пелла СК» и ООО «Пелла-стапель», в портфеле которых размещены 12 рыбопромысловых судов. Целью данного структурного преобразования будет создание отечественного предприятия для строительства и технического обслуживания гражданских судов, в первую очередь – рыбопромыслового флота. 18 мая 2023 г. ООО «Пелла СК» (Ленинградская область) прошла ребрендинг, и теперь называется ООО «Судостроительный завод «Отрадное»». Параллельно с данной сменой наименования сменило название ООО «Пелла-Стапель» на ООО «Нева-Стапель». При этом задачи для вновь названных предприятий остались прежние, и перспектива определена, несмотря на то, что процесс передачи имущества от АО «Пелла» еще не завершен. Предполагается достроить два краболова проекта № 3070, четыре среднетоннажных траулера проекта № 3095, два среднетоннажных рыболовных траулера проекта № 1701 и четыре ярусолова проекта № 200101. Что касается строительства крупнотоннажных рыболовных траулеров, то «НОРЕБО» ведет пе-

реговоры по возможности расширения производственных мощностей на ООО «Судостроительный завод «Отрадное», несмотря на то, что при строительстве рыбопромысловых судов на отечественных верфях возникают проблемы с комплектацией судов судовым оборудованием иностранных производителей из-за санкций, введенных против России [6]. Существующие трудности будут преодолены в ближайшем будущем, так как Правительство РФ активно помогает в решении данной проблемы. На совещании 02.05.2023 г. в правительстве председатель правительства РФ М.В. Мишустин заявил, что в 2023 г. выделено 14,0 млрд руб. (в два раза больше, чем в 2022 г.) господдержки на разработку и начало серийного производства отечественного судового оборудования для гражданских и рыбопромысловых судов, строящихся на отечественных верфях. Выбранная стратегия инновационного развития группы компаний «НОРЕБО» является ярким подтверждением нашего утверждения, что судоремонт может успешно развиваться только в тесном взаимодействии с флотом.

Все вышеперечисленные практики показывают тесную связь (организационно-линейную) между собственниками судов и инфраструктурными предприятиями (судоремонтными), обслуживающими суда данного судовладельца. Подобное организационное построение судовладельческих компаний создает условия для развития судоремонтных мощностей под потребности собственного флота. Каждое морское судно проходит, кроме аварийного ремонта, ежегодное классификационное освидетельствование на предмет годности плавания под надзором ФАУ «Российского морского регистра судоходства» (Регистр) или иного классификационного общества, раз в три года – доковый осмотр и ремонт судна, а каждые пять лет на судах проводят классификационный ремонт. Имея собственную судоремонтную базу, у судовладельца есть возможность спланировать постановку судов в ремонт, определить сроки стоянки судна и спланировать более четко собственную производственную деятельность.

Судоремонтное предприятие в рамках флота может спланировать не только собственное инновационное развитие под потребности флота, но и своевременно организовать конструкторско-технологическую подготовку производства, создать запасы быстро сменяемых деталей и деловых судовых вещей, сформировать «нулевые» этапы запасных частей по каждому судну и т.д. Подобное организационное решение позволяет многие организационные и экономические вопросы решать в рамках интеграционных пространственных

взаимодействий между предпринимательскими структурами в рамках морехозяйственной деятельности. Каждое производственное структурное подразделение в единой организационной структуре повышает свою конкурентоспособность, создает устойчивость бизнеса, обеспечивает рискозащищенность в условиях санкционного давления на отечественных предпринимателей [14].

При этом, по нашему мнению, судовладельцу, решающему проблему судоремонта собственного флота, прежде всего следует обратить внимание на существующие судоремонтные предприятия своего региона. Например, в Мурманской области работают около 50-ти частных судоремонтных предприятий, которые готовы к тесному сотрудничеству с отечественными судовладельцами. Необходимо оценить их компетенции, конкурентоспособность и, может быть, вместе создать различные организационные формы (альянсы), вплоть до покупки существующего судоремонтного предприятия и введения их в состав собственного флота. Ведь на этих судоремонтных предприятиях есть технологии, оснастки, приспособления, но главное – есть люди, без которых не создать новые судоремонтные предприятия [1; 3].

Существует еще одна проблема, требующая незамедлительного решения, при ремонте морских судов – это недостаток судоподъемных сооружений (доков) для проведения докового ремонта судна. Многие, ранее работающие, доки в настоящее время не выполняют свое назначение по многим причинам. По оценке Минпромторга РФ, в стране находятся в рабочем состоянии 170 плавдоков с необходимыми классификационными документами Российского морского регистра судоходства. Эти плавдоки распределены по различным приморским регионам и основные размещены в трех регионах: Северный бассейн – 26 ед.; Северо-Западный – 18 ед.; Дальневосточный – 23 ед.; остальные размещены в других регионах [17]. Следует понимать, что данное количество плавдоков не всегда могут использоваться для ремонта рыбопромыслового флота, так как в расчеты вошли доки судоремонтных предприятий, входящих в АО «ОСК» и судоремонтные предприятия, ранее входящие в ВПК. Например, в настоящий момент для докования рыбопромысловых судов на Северном рыбопромысловом бассейне можно использовать только три дока грузоподъемностью 1000 тн, 4500 тн, 6000 тн, причем с огромными ограничениями. На практике этого недостаточно, поэтому рыбопромысловые суда мурманских судовладельцев уходят на ремонт в г. Архангельск, г. Калининград, г. Санкт-Петербург, а с докованием уходит из региона и судоремонтный объем выполняемых услуг.



Для решения проблем в судоремонте региона необходимо строить новые доки, необходимые для докования рыбопромыслового флота. Если посчитать, что док должен быть в составе судоремонтного предприятия, то и строить его должно судоремонтное предприятие. Но у существующего регионального судоремонтного предприятия, если оно не входит в состав флота, нет ясности для каких судов необходимо строить док, поскольку рыбопромысловые суда имеют разный доковый вес, осадку, размерность и т.д. Если строить универсальный док, то он должен обеспечивать постановку в док самого большого рыболовного траулера, например, типа «Баренцево море». При этом из 2000 рыбопромысловых – крупнотоннажных рыбопромысловых судов менее 10%, поэтому этот док можно использовать для групповой постановки судов в док различной модификации. При этом могут возникать проблемы, поскольку различные рыбопромысловые суда будут иметь различные объемы доковых работ и, как следствие: одни суда будут простаивать в доке в ожидании окончания работ на других. Практика показывает, что необходимо иметь доки различной грузоподъемности и размерности для различных типов судов, но это сложная и непростая задача. Например, во времена плановой экономики ПОСП «Мурманская судовой верфь» располагала следующими доками: 1 шт. грузоподъемностью 12000 т; 2 шт. грузоподъемностью 4500 т; 1 шт. грузоподъемностью 6500 т; 1 шт. грузоподъемностью 650 т; 1 шт. грузоподъемностью 450 тонн. Даже при этом наборе доков возникали проблемы с докованием судов на Северном рыбопромысловом бассейне. В тот период на головном предприятии ПОСП «Мурманская судовой верфь» был создан мощный доковый цех, в котором впервые в судоремонте были внедрены комплексные бригады численностью более 100 человек, которые стали прообразом бизнес-единицы. Комплексность заключалась в стирании границ между профессиями, и это было новым подходом в судоремонте, так как в те времена преобладала идея узкой спецификации. Но, благодаря комплексности бригады, возникала возможность оперативного планирования и переброски рабочей силы для устранения возникающих дисбалансов в загрузке. В тот период, наряду с ростом профессионализма рабочих, появлялась возможность со стороны мастера и прораба оперативно решать вопросы и проблемы, возникающие при доковании разноплановых судов. Функция планирования в данный период была самая трудно реализуемая, поэтому в 80-х годах на базе докового производства стали внедряться сетевые графики, которые обсчитывались на ЭВМ, и это было прообразом современной цифровизации. Был разра-

ботан технологический массив работ при доковании каждого типа судна. Этот массив являлся основой машинных сетевых графиков, которые можно было обсчитывать, задав определенные параметры и получив номенклатуру работ на предстоящий период. Все это создавало условия для комплексного подхода к доковому ремонту судов на Северном рыбопромысловом бассейне.

Возможно, что в современных условиях хозяйствования можно создать несколько доковых производств в составах флотов, способных выполнять доковый ремонт не только для своих, но и иных заказчиков. При подобном подходе док должна строить рыбодобывающая компания, в состав которой будет входить специализированное судоремонтное предприятие. В настоящее время нет ясности и проработанной перспективы о том, как будет решаться этот вопрос, но без судовладельцев и судоремонтных предприятий, способных технологически выполнить доковый ремонт рыбопромысловых судов, этого вопроса не решить. По нашей оценке, по времени строительство дока займет не менее 4 лет и одна тонна грузоподъемности дока стоит более 1,0 млн долл. США, поэтому подобное дорогостоящее сооружение будет требовать интенсивного практического использования, и не один судовладелец-рыбопромысловик в одиночку не способен собственным флотом обеспечить его загрузку [1].

Для решения этой задачи существуют разные варианты. Например, можно предложить создание в рамках рыбопромыслового приморского региона отдельной пространственной организационной структуры, работающей на благо всех, интегрированной в судовладельческие рыболовные организации. И это предложение может быть рассмотрено, как вариант инновационного развития рыбной отрасли приморского региона [2].

Возможно наше мнение и утверждение о концепции инновационного развития конкурентоспособного судоремонта в рамках судовладельческой компании вызовет несогласие со стороны некоторых экспертов [7], но с учетом того, что в настоящее время ведется поиск решений по сложившимся проблемам в судоремонте и в связи с санкционным давлением, продолжительность которого неизвестна, рассмотрение и дискуссионное обсуждение любых предложений позволит сформулировать более объективные предложения по существующей проблеме. Данные предложения по концептуальному подходу к перспективе инновационного развития судоремонтных предприятий приморских регионов РФ, по нашему мнению, могут быть интересны судовладельцам рыбодобывающих компаний, специалистам региональных адми-

нистраций, занимающихся этой проблематикой, специалистам и собственникам частных судоремонтных предприятий [8; 11]. При выборе любого концептуального подхода инновационного развития судоремонтного предприятия необходимо реализовать следующие шаги:

- для повышения эффективности, устойчивости и рискозащищенности деятельности рыбодобывающих компаний необходимо развитие судоремонта, как одной из составляющих морехозяйственной рыбопромышленной деятельности;
- для обеспечения инновационного развития судоремонтных предприятий необходимо преодолеть сложившиеся за последние годы проблемы, связанные с неопределенностью в потребности их услуг на рынке;
- преодолеть неопределенность в инновационном развитии судоремонтных предприятий можно за счет интеграционных процессов между рыбодобывающими предприятиями, как ведущими экономическими субъектами рыбохозяйственной деятельности, и инфраструктурными береговыми предприятиями, обеспечивающими рыбодобывающую деятельность;
- в рамках интеграционных процессов могут быть использованы экономические механизмы пространственного взаимодействия для вновь созданных вертикально-интегрированных структур, когда судоремонтные предприятия должны входить в состав рыбодобывающего флота или альянса флотов;
- для снижения капитальных затрат на инновационное развитие судоремонтных предприятий и сохранения существующих компетенций на судоремонтных предприятиях необходимо провести ревизию на частных судоремонтных предприятиях приморского региона с целью дальнейшего их выкупа и вхождения на правах структурного подразделения в состав рыбодобывающего предприятия или альянса предприятий;
- при разработке стратегии инновационного развития судоремонтного предприятия необходимо не только создание условий, обеспечивающих конкурентоспособность, но и возможность обеспечения крупномасштабного импортозамещения при удовлетворении потребности судовладельцев в судовых запасных частях;
- особым разделом планов инновационного развития судоремонтных предприятий и удовлетворения потребностей судовладельцев в судоремонте собственного флота должно быть решение проблем докования рыбопромыслового флота через создание новых судоподъемных устройств.

Все эти мероприятия направлены на создание условий, обеспечивающих возможность получения конкурентоспособных услуг со стороны судоремонтных предприятий для рыбодобывающих компаний, потребность в которых возрастает в рамках сегодняшней санкционной политики. Возрождение судоремонтных предприятий в любом приморском регионе РФ позволяет повысить конкурентоспособность региональной экономики и обеспечить социально-экономическое развитие региона.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Александров В. Проблемы и перспективы создания кластера морской индустрии в Санкт-Петербурге / Союз рыбопромышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга. Режим доступа: <http://spp.spb.ru/ru> (дата обращения 27.11.2024)
2. Алиев О.М., Ибрагимов Д.М. Подходы к построению экосистемы: российский и зарубежный опыт // Экономика и предпринимательство. 2022. № 3. С. 470-375
3. Васильев А.М., Комличенко В.В., Лисунова Е.А. Связь рыбодобывающего флота России с отечественными портами – основа выполнения его государственной миссии. // Науки о земле Vasiliev A.M., Komlichenko V.V., Lisunova E.A. Relationship between the Russian fishing fleet and domestic ports as the core for performing its state mission // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (EES) 302 (2019) 012141. (4th International Scientific Conference «Arctic: History and Modernity» 17-18 April 2019, Saint-Petersburg, Russian Federation). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/302/1/012141>
4. Войцеховская Я. Флот призывает судоремонт // ПортНьюс. 2022. № 4 (44). С. 22-25 URL: <http://www.PORTNEWS.RU>
5. Галушка, А. Кристалл роста к русскому экономическому чуду / А. Галушка, А. Ниязметов, М. Окулов. // М., 2021. – 360 с. ISBN 978-5-9243-0299-7.
6. Инвестквоты будут распределяться на почти готовые суда. URL: <https://fish.gov.ru/obzorsmi/2021/08/31/investkvoty-budut-raspredelyat-na-pochti-gotovye-suda/> (дата обращения 27.11.2024).
7. Михайлов В.М. Предпосылки совершенствования методов государственного регулирования для развития рыбохозяйственного комплекса // Рыбное хозяйство. 2019. № 2. С. 12-14.
8. Научные и прикладные основы устойчивого развития и модернизации морехозяйственной деятельности в западной части арктической зоны Российской Федерации: отчет о НИР (промежут.): 0226-2019-0022 / Институт экономических проблем Кольского научного центра Российской Академии наук; науч. рук. Васильев А.М.; отв. исполн.: Васильев А.М., Куранов Ю.Ф., Фадеев А.М. [и др.]. – Апатиты. 2019. 120 с.
9. Омаров, М.М., Шамрай Ф.А. Предприятия российской отрасли судостроения в системе международной конкуренции // Экономика и предпринимательство. 2022. № 4. С. 1415-1420.
10. Распоряжение Правительства № 2115-р от 01.08.2022.

- «Обутверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008> (дата обращения 27.11.2024).
11. Рыбохозяйственная деятельность в Мурманской области / Федеральная служба государственной статистики, Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Мурманской области – Мурманскстат. 2019, 2021. 48 с.
 12. Семенов В.П. (Смирнов В.П.) Мурманская судоверф: Годы, Люди, События – Мурманск. Изд. центр «Живая Арктика». 2004. 384 с.
 13. Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068> (дата обращения 27.11.2024).
 14. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Инновационное развитие судоремонтных предприятий в рамках морехозяйственной деятельности Приморского региона Арктической зоны России // Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина, ФИЦ КНЦ РАН. 2021. 135 с. ISBN 978-5-91137-441-9.
 15. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Цифровая трансформация частных судоремонтных предприятий Приморского региона: проблемы и перспективы // Изд-во. Апатиты Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина, ФИЦ КНЦ РАН. 2022. 151 с. ISBN 978-5-91137-463-1.
 16. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Механизмы пространственного взаимодействия предприятий с единичным и мелкосерийным производством в приморском регионе – Апатиты: Изд-во КНЦ РАН. 2015. 105 с. ISBN 978-5-91137-300-9.
 17. <https://minpromtorg.gov.ru> – сайт Минпромторг России.
 18. www.morflot.gof.ru – сайт ФГБУ «Морспасслужба».
 19. www.rosmorport.ru – сайт ФГУП «Росморпорт».
 - Moscow: p. 360. ISBN 978-5-9243-0299-7. (In Russ.)
 6. Investors are distributed almost to be ready to lead the Court. URL: <https://fish.gov.ru/obzor-smi/2021/08/31/investkvoty-budut-raspredelyat-na-pochti-gotovye-suda> / (date of request: 11/27/2024).
 7. Mikhailov V.M. (2019). Prerequisites for improving the methods of state regulation for the development of the fisheries complex // Fisheries. No. 2. Pp. 12-14. (In Rus., abstract in Eng.).
 8. Scientific and applied foundations of sustainable development and modernization of marine management in the western part of the Arctic zone of the Russian Federation: research report (interval): 0226-2019-0022 / Institute of Economic Problems of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences; scientific director. Vasiliev A.M.; executive officers: Vasiliev A.M., Kuranov Yu.F., Fadeev A.M. [and others]. – Apatity. 2019. 120 p. (In Russ.).
 9. Omarov M.M., Shamray F.A. (2022). Enterprises of the Russian shipbuilding industry in the system of international competition // Economics and entrepreneurship. No. 4. Pp. 1415-1420. (In Russ.).
 10. Government Decree No. 2115-r dated 08/01/2022. "On approval of the Northern Sea Route development Plan for the period up to 2035." URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008> (accessed 11/27/2024). (In Russ.).
 11. Fisheries management in the Murmansk Region / Federal State Statistics Service, Territorial body of the Federal State Statistics Service for the Murmansk Region – Murmanskstat. 2019, 2021. 48 p. (In Russ.).
 12. Semenov V.P. (Smirnov V.P.) Murmansk shipyard: Years, People, Events – Murmansk Publishing Center "Living Arctic". 2004. 384 p. (In Russ.).
 13. Strategy for the development of the shipbuilding industry until 2035. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068> (accessed 11/27/2024). (In Russ.).
 14. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. Innovative development of ship repair enterprises in the framework of marine management activities in the Primorsky region of the Arctic zone of Russia // Luzin Institute of Economic Problems, FITC KSC RAS. 2021. 135 p. ISBN 978-5-91137-441-9. (In Russ.).
 15. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. (2022). Digital transformation of private ship repair enterprises in the Primorsky region: problems and prospects // Ed. Apatity Luzin Institute of Economic Problems, FITC KSC RAS. 151 p. ISBN 978-5-91137-463-1. (In Russ.).
 16. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. (2015). Mechanisms of spatial interaction of enterprises with single and small-scale production in the Primorsky region – Apatity: Publishing house of KSC RAS. 105 p. ISBN 978-5-91137-300-9. (In Russ.).
 17. <https://minpromtorg.gov.ru> – website of the Ministry of Industry and Trade of Russia. (In Russ.)
 18. www.morflot.gof.ru – website of the Federal State Budgetary Institution "Maritime Rescue Service". (In Russ.).
 19. www.rosmorport.ru – website of FSUE Rosmorport. (In Russ.).

LITERATURE AND SOURCES

1. Alexandrov V. (2024). Prospects for a marine industry cluster creation The problem is not in St. Petersburg / the Fishing Union is not an entrepreneur in St. Petersburg. Available Mode: <http://spp.spb.ru/ru> (date of 11/27/2024 request) (In Russ.).
2. Aliev O.M., Nibragimova D.M. (2022). For building an ecosystem, K. approach: a year of Russian foreign experience // Economics of entrepreneurship years. No. 3. Pp. 470-375. (In Russ.).
3. Vasiliev A.M., Komlichenko V.V., Lisunova E.A. Russia fishing domestic ports of communication with. Photo objected Miss state-run basics. // A. There is no Science on earth VasilievM., Komlichenko V.V., LisunovaE. A. Fishing for domestic and Relationship between the Russian state as its mission performing the fleet core ports // IOP Conference Series: Environmental Science and Earth (EES) 302 (2019) 012141. (4th International Scientific Conference «Arctic: History and Modernity» April 2019 17-18, Saint-Petersburg, Russian Federation). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/302/1/012141>.
4. That Wojciechowski. Draft Ship Repair // PortNews. 2022. No. 4 (44). pp. 22-25 URL: <http://www.PORT-NEWS.RU>. (In Russ.).
5. Galushki A., Niyazmetov A., Okulov M. (2021). Ekonomicheskie and K. Russian Miracles of growth crystals – Moscow: p. 360. ISBN 978-5-9243-0299-7. (In Russ.)
6. Investors are distributed almost to be ready to lead the Court. URL: <https://fish.gov.ru/obzor-smi/2021/08/31/investkvoty-budut-raspredelyat-na-pochti-gotovye-suda> / (date of request: 11/27/2024).
7. Mikhailov V.M. (2019). Prerequisites for improving the methods of state regulation for the development of the fisheries complex // Fisheries. No. 2. Pp. 12-14. (In Rus., abstract in Eng.).
8. Scientific and applied foundations of sustainable development and modernization of marine management in the western part of the Arctic zone of the Russian Federation: research report (interval): 0226-2019-0022 / Institute of Economic Problems of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences; scientific director. Vasiliev A.M.; executive officers: Vasiliev A.M., Kuranov Yu.F., Fadeev A.M. [and others]. – Apatity. 2019. 120 p. (In Russ.).
9. Omarov M.M., Shamray F.A. (2022). Enterprises of the Russian shipbuilding industry in the system of international competition // Economics and entrepreneurship. No. 4. Pp. 1415-1420. (In Russ.).
10. Government Decree No. 2115-r dated 08/01/2022. "On approval of the Northern Sea Route development Plan for the period up to 2035." URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008> (accessed 11/27/2024). (In Russ.).
11. Fisheries management in the Murmansk Region / Federal State Statistics Service, Territorial body of the Federal State Statistics Service for the Murmansk Region – Murmanskstat. 2019, 2021. 48 p. (In Russ.).
12. Semenov V.P. (Smirnov V.P.) Murmansk shipyard: Years, People, Events – Murmansk Publishing Center "Living Arctic". 2004. 384 p. (In Russ.).
13. Strategy for the development of the shipbuilding industry until 2035. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068> (accessed 11/27/2024). (In Russ.).
14. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. Innovative development of ship repair enterprises in the framework of marine management activities in the Primorsky region of the Arctic zone of Russia // Luzin Institute of Economic Problems, FITC KSC RAS. 2021. 135 p. ISBN 978-5-91137-441-9. (In Russ.).
15. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. (2022). Digital transformation of private ship repair enterprises in the Primorsky region: problems and prospects // Ed. Apatity Luzin Institute of Economic Problems, FITC KSC RAS. 151 p. ISBN 978-5-91137-463-1. (In Russ.).
16. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. (2015). Mechanisms of spatial interaction of enterprises with single and small-scale production in the Primorsky region – Apatity: Publishing house of KSC RAS. 105 p. ISBN 978-5-91137-300-9. (In Russ.).
17. <https://minpromtorg.gov.ru> – website of the Ministry of Industry and Trade of Russia. (In Russ.)
18. www.morflot.gof.ru – website of the Federal State Budgetary Institution "Maritime Rescue Service". (In Russ.).
19. www.rosmorport.ru – website of FSUE Rosmorport. (In Russ.).

Материал поступил в редакцию/ Received 20.01.2025
Принят к публикации / Accepted for publication 17.03.2025