



## Техническое обслуживание и ремонт судов рыбопромыслового флота: проблемы и перспективы

<https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-126-135>  
EDN: WMOAHE

Научная статья  
УДК 334.7 (470.21)

**Храпов Владимир Евгеньевич** – доктор экон. наук, доцент, главный научный сотрудник, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия.

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

**Турчанинова Татьяна Владимировна** – кандидат экон. наук, доцент, заместитель генерального директора, ООО «Мурманский морской инженерный сервис», Мурманск, Россия

*ORCID: 0000-0002-9770-5095, E-mail: tatyana\_0401@mail.ru*

### Адреса:

1. Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» – Россия, 184209, Мурманская область, г. Апатиты, ул. Ферсмана, 24А
2. ООО «Мурманский морской инженерный сервис» – Россия, 183001, г. Мурманск, ул. Траловая, д. 2.

**Аннотация.** Из-за санкционной политики США и стран ЕС, отечественные рыбодобывающие компании были вынуждены отказаться от сложившихся ранее условий ведения бизнеса. В настоящее время компании ориентируются на отечественный берег и береговые инфраструктурные предприятия, обеспечивающие их морехозяйственную деятельность. Эффективное функционирование рыбопромыслового флота, по мнению авторов, зависит от наличия привлекательных условий ведения бизнеса в рамках отечественных береговых инфраструктурных предприятий, к которым относятся и судоремонтные компании.

Для проведения качественного исследования использовались различные научные подходы, такие как системный, комплексный, ситуационный и целевой. В статье сгруппированы мнения экспертов по перспективам развития судоремонта в приморских регионах Арктической зоны России на примере Мурманской области.

**Ключевые слова:** судоремонтное предприятие, безопасное мореплавание, рыбопромысловый флот, перспективы развития, поставка запасных частей, кадровая проблема

**Для цитирования:** Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Техническое обслуживание и ремонт судов рыбопромыслового флота: проблемы и перспективы // Рыбное хозяйство. 2025. № 3. С. 126–135. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-126-135>

## MAINTENANCE AND REPAIR OF FISHING FLEET VESSELS: PROBLEMS AND PROSPECTS

**Vladimir E. Khrapov** – Doctor of Economics, Associate Professor, Chief Researcher, 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, Apatity, Russia  
**Tatiana V. Turchaninova** – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Deputy General Director, Murmansk Marine Engineering Service LLC, Murmansk, Russia

### Addresses:

1. The Luzin Institute of Economic Problems is 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 St., 24A
2. Murmansk Marine Engineering Service LLC – Russia, 183001, Murmansk, Tralovaya St., 2

**Annotation.** Due to the sanctions policy of the United States and EU countries, domestic fishing companies were forced to abandon the previously prevailing business conditions. Currently, companies are focusing on the domestic coast and onshore infrastructure enterprises that support their maritime activities. The effective functioning of the fishing fleet, according to the authors, depends on the availability of attractive business conditions within the framework of domestic coastal infrastructure enterprises, which include ship repair companies.

Various scientific approaches, such as systematic, integrated, situational, and targeted, were used to conduct qualitative research. The article summarizes the opinions of experts on the prospects for the development of ship repair in the coastal regions of the Arctic zone of Russia using the example of the Murmansk region.

**Keywords:** ship repair company, safe navigation, fishing fleet, development prospects, supply of spare parts, personnel problem

**For citation:** Khrapov V.E., Turchaninova T.V. (2025). Maintenance and repair of fishing fleet vessels: problems and prospects. // Fisheries. No. 3. Pp. 126–135. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-126-135>

*Рисунки – авторские / The drawings were made by the author*

На III конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие», проходившей в г. Санкт-Петербург в сентябре 2024 г., эксперты пришли к выводу, что «Судоремонт перестал быть бледной тенью судостроения, и ситуация в отрасли стала обсуждаться и восприниматься как отдельное важное направление, обеспечивающее развитие и безопасность судоходства» [9]. В настоящее время в каждом приморском регионе идет поиск эффективных методов возрождения или создания индустриального судоремонта. Так, в Мурманской области находятся на рассмотрении пять проектов создания индустриальных судоремонтных предприятий. Подобная ситуация существует и в Архангельской области, где компетенции судостроения желают перенести в судоремонтную отрасль и хотят реализовать проект строительства нового судоремонтного предприятия [2].

Этот интерес к судоремонту обоснован, так как за последние тридцать лет наши судовладельцы из различных отраслей экономики ориентировались на получение услуги судоремонта в иностранном порту и на иностранном судоремонтном предприятии. Но санкционная политика США и стран ЕС по отношению к российским судовладельцам заставила их вернуться на отечественные судоремонтные предприятия, где их никто не ждал, и многолетняя стагнация судоремонтных предприятий способствовала этому. Следует понимать, что возникшие проблемы с судоремонтом вызваны не только санкционной политикой недружественных стран, но и изменением условий ведения бизнеса в стране с переориентацией на отечественного производителя.

В настоящее время флот рыбной промышленности России состоит из 2000 судов, которые необходимо ремонтировать и проводить техническое обслуживание, обеспечивающее безопасное мореплавание. По оценкам экспертов, объем судоремонтных услуг приморских регионов РФ оценивается в 144 млрд руб. к 2035 г., против 8,0 млрд руб. в 2020 г. [12]. Ремонта требуют и будут требовать не только суда, находящиеся в эксплуатации, но и вновь построенные, а, как заявил премьер-министр РФ М.В. Мишустин, к 2035 г. необходимо построить 986 судов гражданского назначения [6]. В частности, при осуществлении работ на трассе Северного морского пути, по заявлению экспертов, уже в 2025 г. возникают проблемы с ремонтом судов. На форуме «Арктика: настоящее и будущее», проходившем в декабре 2024 г., главный инженер ЦМКБ «Алмаз» Михаил Алешин заявил, что в 2025 г. встанет остро

вопрос ремонта и обслуживания, работающих на Северном морском пути, судов. Он считает, что существующих судоремонтных мощностей недостаточно. Поскольку флот, работающий на СМП, достигнет 170 единиц транспортных единиц и порядка 600 судов вспомогательного флота на протяженности всего маршрута СМП [4], то придется решать проблему обслуживания этих судов.

Информационно-аналитическое агентство «Порт Ньюс» сообщало, что, по оценке ФАНУ «Востокгосплан», для обеспечения растущих грузоперевозок по Северному морскому пути к 2035 г. необходимо построить 25 доков, включая 4-5 доков размерами 350 п.м. (16,0 тыс. т грузоподъемности) и 15-20 доков размерами 150-200 п.м. (8,0 – 10,0 тыс. т грузоподъемности) [5]. Поэтому необходимо, по нашему мнению, рассматривать проблемы, стоящие перед судоремонтной отраслью, комплексно, привлекая к этому решению и судовладельцев, и судоремонтные предприятия, и государство.

На III конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие» многие эксперты выражали свои мнения о состоянии судоремонта в РФ в настоящее время и о тех проблемах, которые необходимо преодолеть. Обобщив все их высказывания и мнения, мы сформулировали следующие выводы по результатам конференции:

- несмотря на высокий спрос на услуги судоремонта, судоремонтные предприятия с трудом, но справляются с высоким спросом;
- в настоящее время существуют серьезные проблемы с обслуживанием гражданского флота на Дальнем Востоке, Северо-Западе и в Арктике;
- в данной временной ситуации сложился дефицит судоподъемных мощностей на судоремонтных предприятиях. Как пример, в Балтийском бассейне для ремонта ледоколов есть только два дока и два предприятия, способных выполнить данный вид ремонта, а в Архангельской области загрузка действующих доков запланирована более чем на два года вперед;
- отсутствие конкуренции между судоремонтными предприятиями сказывается на стоимости услуг по обслуживанию и ремонту судов;
- рост цены на судоремонтные услуги не приводит к качественным переменам в технологии ремонта судна;
- на судоремонтных предприятиях не проводят модернизацию и обновление, в связи с возросшим спросом со стороны судовладельцев;

- существует серьезный запрос на формирование прозрачной и понятной системы ценообразования в судоремонте;
- на судоремонтных предприятиях, также, как и у заказчика, отсутствуют утвержденные каким-либо уполномоченным органом трудозатраты и стоимость работ;
- отсутствие адаптированных программных продуктов для планирования организации судоремонта;
- необходимо поручить ЦТСС и ЦНИМФ разработать нормативы внутриотраслевого уровня для судоремонтных работ;
- предлагается создать на уровне государства структуру, которая будет заниматься регулировкой вопросов ценообразования в судоремонте;
- принятые в июле 2023 г. изменения в Налоговый кодекс РФ по установлению нулевой ставки НДС для судоремонтных предприятий, при выполнении определенных условий, не работает. Из 1,4 тыс. судоремонтных предприятий пользуются этой льготой только 4. Требуется доработка этого изменения;
- для сокращения дефицита судоподъемных мощностей предлагается активное использование водолазного осмотра;
- Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) предлагает новые сервисные услуги, направленные на поддержку и развитие судоремонтного бизнеса;
- бизнес и государство стало уделять судоремонту большое внимание;
- поставщики материалов, производители комплектующих и другой нужной продукции стали ориентировать свою работу на удовлетворение потребностей именно судоремонтных предприятий;
- проблем в судоремонте по-прежнему множество, но решение зависит от совместных усилий государства и бизнеса;
- бизнес в различных сферах экономики готов включиться в процесс обновления и создания современного высокотехнологического судоремонта;
- государство должно создать эффективные и работающие механизмы для привлечения инвестиций в развитие российского судоремонта [17].

Трудно не согласиться со сформулированными выводами и оценкой проблем, которые сложились в судоремонтной отрасли за последние тридцать лет, усугубившиеся в результате санкционной политики стран ЕС и США, но, по нашему мнению, это не все. Необходимо вскрыть истинные проблемные вопросы, возникшие за последние годы на отечественных

судоремонтных предприятиях, так как без этого невозможно сформулировать цели и задачи инновационного развития этой отрасли в перспективе.

Авторы исследования связаны долгой трудовой деятельностью с судоремонтными предприятиями Кольского полуострова и знают с профессиональной точки зрения о проблемах и состоянии судоремонтных предприятий Мурманской области. Результаты, выполненных авторами на судоремонтных предприятиях исследований, отражены в более ста научных работах, поэтому их мнение будет интересно в рамках проводимых дискуссий.

Заявление экспертов на III конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие», что отечественные судоремонтные предприятия не смогли выдержать конкуренцию с зарубежными судоремонтными предприятиями, по нашему мнению, не соответствует действительности. Стагнация береговых предприятий, и в том числе судоремонтных, произошла из-за изменения условий хозяйствования и перехода от плановой экономики к рыночной. В тот момент не было никакой конкуренции, так как судовладелец имел полное право на собственное решение по размещению судов в ремонт. Он мог разместить судно в ремонт в п. Ставангер или п. Киркенес в Норвегии, а мог уйти на ремонт в Польшу, Литву или в иной зарубежный порт, или прийти в российский порт. В тот момент он даже и не рассматривал судоремонтное предприятие Мурманска, так как ему было лучше и выгоднее за границей.

Хотя следует отметить, что некоторые рыбодобывающие компании за эти тридцать лет не изменяли своему отечественному берегу и всегда все ремонты и мероприятия технического обслуживания судов, в том числе модернизацию, выполняли только на отечественных предприятиях. Для них конкуренция была выиграна отечественными сервисными и судоремонтными компаниями, и сейчас они находятся в привилегированном положении, пользуясь услугами отечественных предприятий.

Под **конкуренцией** следует понимать соперничество субъектов рыночных отношений (предпринимателей) за лучшие условия и результаты коммерческой деятельности [14; 16]. Но «Мурманская судоверфь» никогда не соперничала с судоремонтными предприятиями зарубежных стран. В девяностые годы мы посещали судоремонтные предприятия Норвегии, Финляндии, Дании и сравнивали их техническую и технологическую готовность с ПОСП «Мурманская судоверфь». В то время «Мурманская судоверфь» уступала лишь в не-

котором разнообразии оснастки и приспособлений, облегчающих труд судоремонтников. Во всем остальном и даже в квалификации работников «Мурманская судоверфь» превосходила зарубежные компании. Кроме этого,

г. Клайпеда (Западный судоремонтный завод); г. Находка (Приморремрыбфлот) и т.д. Все это были индустриально-развитые судоремонтные предприятия ни техническими средствами, ни технологиями не уступающие зарубежным аналогам.

Рассматривая ситуацию, сложившуюся на Северном рыбопромышленном бассейне в период перехода к рыночной экономике, были выполнены исследования на предприятиях рыбной отрасли Северного рыбопромышленного бассейна и изучены причины резкой стагнации береговых инфраструктурных предприятий, обеспечивающих морехозяйственную деятельность [20]. Обратившись к историческим фактам, в процессе исследования было установлено, что основные процессы реструктуризации предприятий рыбной отрасли Северного рыбопромышленного бассейна привели к дроблению традиционных субъектов хозяйствования, чему способствовало акционирование флота – создавали дочерние предприятия, наделяли их квотой на вылов морских биоресурсов. Были поделены на части ОАО «Мурманский траловый флот», ОАО «Мурманрыбпром» и все остальные флоты Северного рыбопромышленного бассейна. Некогда мощное, индустриально-развитое производственное объединение судоремонтных предприятий «Мурманская судоверфь» разделилось в первой стадии на 5 акционерных обществ, и процесс продолжался



за время своей трудовой деятельности мы посещали многие судоремонтные предприятия Министерства рыбной промышленности и хозяйства СССР: г. Астрахань (Астраханская судоверфь); г. Петропавловск-Камчатский (Петропавловск-Камчатская судоверфь);

вплоть до банкротства этих пяти акционерных обществ. Затем в порту Мурманск появилось более 50-ти частных судоремонтных предприятий, как результат структурных преобразований государственных, а позже – акционерных судоремонтных предприятий. В тот период

процессы структурных преобразований привели к обвалному падению производства и началу стагнации береговых инфраструктурных предприятий, ранее обеспечивающих рыбопромысловую деятельность флотов рыбной отрасли. Вылов рыбы сократился более чем в 2 раза, что напрямую было связано с существенными изменениями сырьевой базы Мирового океана и преждевременным списанием рыбопромысловых судов.

С 1990 по 1999 год было списано 117 крупнотоннажных добывающих судов, однако 40% от этого количества не отработали нормативного срока службы, а 8,5% пошли на металлолом в возрасте 11-16 лет. Уход флота из отдаленных районов промысла привел к снижению объемов перевозимой транспортными судами рыбопродукции с 1083 тыс. т в 1990 г. до 51 тыс. т в 1995 г., т.е. в 21 раз меньше. За этот период списано 13 приемо-обработывающих плавучих заводов из 14, списано и продано 17 транспортных рефрижераторов, остальные переданы в траст под иностранным управлением и «удобным флагом». В результате этих беспрецедентных изменений крупнейший приемотранспортный флот «Северыходфлот» прекратил свое существование как структурная единица Северного рыбопромыслового бассейна [20].

Для ответа на вопрос: почему российским рыбодобытчикам был так привлекателен зарубежный берег, нужно подробно вскрыть все причины и понять, что необходимо сделать, чтобы российский берег стал привлекательным для отечественных рыбопромышленников не только на период действия санкций зарубежных стран, а навсегда. По нашему мнению, самые важные изменения в период перехода к рыночной экономике, в условиях хозяйствования, были связаны с либерализацией внешнеэкономической деятельности предпринимательских структур в РФ. Либерализация внешнеэкономической деятельности, при ужесточении таможенной и налоговой политики, наличие у Северного рыбопромыслового бассейна относительно доступного экспортного сырья в виде трески, пикши и северной креветки переориентировали работу добывающего флота на внешний рынок. Выловленная российскими флотами «валютная» рыба, минуя российские порты Мурманск и Архангельск, уходила в Норвегию, Данию, Польшу и другие страны. Именно с этого момента иностранные государства со скоростью «локомотива» начали создавать привлекательные условия российским рыбопромышленникам для ведения бизнеса на зарубежной территории. В первую очередь, рос-

сийские рыбаки получили льготные кредиты в иностранных банках через посредников или напрямую под будущую выловленную рыбу. В российских банках они не могли получить столь выгодные кредиты. Во-вторых, заходы в иностранные порты для смены экипажа, получения снабжения, ремонта были максимально упрощены в сравнении с отечественными портами. Например, заход в порт Мурманск воспринимался моряками-рыбаками как заход «во вражеский порт». В-третьих, стали создаваться судоремонтные мощности в иностранных портах для ремонта российских судов. Например, в порту Киркенес (Норвегия) была построена судоремонтная верфь с крытым эллингом для докования рыбопромысловых судов. Иностранные государства в тот период шли навстречу нашим судовладельцам и разрешали им брать в аренду складские помещения, разрешали на их территории проводить ремонт рыбопромысловых судов с привлечением судоремонтников российских компаний. Российские поставки рыбы в норвежские порты в 1999 г. составили 182 тыс. т, из которых объем тресковых поставок – 40% от общего объема поступившей в Норвегию трески. Несмотря на то, что в тот период ежегодно снижались квоты российской стороны на вылов трески, доля продажи этой рыбы Норвегии постоянно растет (1996 – 26%, 1999 – 40%) [20]. Причем, никто из российских рыбопромышленников не ссылаясь на какую-то конкуренцию, потому что стоимость судоремонтных услуг иностранных судоремонтных предприятий была всегда выше отечественных судоремонтных компаний. И ни о какой конкуренции с отечественными судоремонтными предприятиями не стоит вести речь экспертам, поскольку судоремонтные работы в портах Дании, Норвегии, Польши и т.д. на российских рыбопромысловых судах выполняли судоремонтники, привезенные из порта Мурманск по судовым ролям ремонтируемого судна.

Российские рыбодобывающие компании, убедившись, что стоимость судоремонтных работ на иностранных судоремонтных предприятиях велика, быстро сориентировались и стали использовать российских судоремонтников для ремонта собственных судов в иностранных портах или на судоремонтных предприятиях. В самом начале иностранные судоремонтные предприятия предоставляли россиянам в аренду производственные площади, обеспечивали жильем и создавали необходимые условия для ведения бизнеса у них в стране (Дания, Норвегия), но затем, после того, как они убедились, что российские судовладельцы «втянулись»

в такую схему ведения бизнеса, они стали за- прещать работу судоремонтного и иного харак- тера без разрешения на работу в своей стране. Именно тогда российских судоремонтников стали включать в судовую роль судна, то есть судоремонтники жили на судне и выполняли необходимые судоремонтные работы. И если судоремонтная верфь в Киркенесе «КИМЕК» выполняла доковый ремонт собственными си- лами, то ремонт механизмов судовладельцы осуществляли самостоятельно с привлечени- ем российских судоремонтников. Все станоч- ные и иные работы, требующие необходимо- го станочного оборудования, выполнялись в рамках иностранного судоремонтного пред- приятия. При этом, норвежские судоремонт- ные предприятия пригласили на работу, снаб- див рабочий визой, многих судоремонтников из Мурманска и Архангельска с последующим им предоставлением гражданства.

Судовладельцы-рыбаки всегда свой выбор в пользу норвежских судоремонтных пред- приятий объясняли тем, что норвежские пор- ты ближе к районам промысла, и поэтому заходы в них, для поддержания или обеспече- ния собственного бизнеса, экономически вы- годны. Таким образом, за тридцать лет этот бизнес, ориентированный на «зарубежный берег» и зарубежные компании, успешно развивался и стал устойчивым. Рыбодобыва- ющие предприятия в рыбной отрасли имели высокие экономические показатели, а бе- реговые отечественные инфраструктурные предприятия стагнировали, что подтвержда- ют результаты проведенных не только нами, но и другими экспертами исследований [7; 8; 15]. Причем, по нашему мнению, обви- нять в этом собственников рыбодобывающих компаний не стоит, так как они предприни- матели и должны заботиться об эффектив- ности собственных компаний. Мы считаем, что ситуацию могло бы изменить только го- сударство, которое наделяет рыбодобыва- ющие предприятия квотами на вылов рыбо- продукции и не ставит перед ними никаких обязательств. Рыночная экономика разреши- ла рыбопромышленникам жить под девизом: «Рыба ищет, где глубже, а рыбопромышлен- ник – где лучше» [1]. За последние тридцать лет рыбодобывающие компании вели бизнес так, что социально-экономически развивал- ся иностранный берег, а отечественные ин- фраструктурные предприятия переживали стагнацию. Причем данная ситуация сложи- лась не только в Северном рыбопромысле- вом бассейне, но и во всех прибрежных ре- гионах РФ. Мурманские рыбаки развивали порты Норвегии, а рыбаки дальнего Востока

развивали Республику Корея. Но не только вышеперечисленные особенности были при- чиной ухода рыбопромысловых судов к ино- странным судоремонтным предприятиям.

Еще одной причиной был порядок поставки запасных частей для ремонта судовых механиз- мов в иностранных портах, который отличал- ся от поставки на российские судоремонтные предприятия. Поскольку на всех рыбопро- мысловых судах были установлены судовые механизмы иностранных производителей, то в порту Мурманск, при поставке судовых запас- ных частей илиновых механизмов, возникали вопросы с таможенным оформлением. Напри- мер, запчасти для ремонта главного двигателя на судно ООО «Газфлот» из порта Киркенес (Норвегия) до порта Мурманск (Россия), рас- стояние между которыми лишь 230 км, достав- ляли 45 суток. При этом, на любое судоремонт- ное предприятие стран ЕС запчасти и судовые механизмы подвозили к борту и грузили на судно без оформления таможенных платежей. В результате сроки ремонта судна на иностран- ном судоремонтном предприятии сокраща- лись в разы. Поэтому и появились на Север- ном рыбопромысловом бассейне «незаходные» рыбопромысловые суда в количестве 74 ед. и с объемом возможного судоремонта в разме- ре 4,0 млрд руб. [18]. Судовладельцы россий- ских рыбопромысловых компаний не желали проводить таможенную очистку для этих зап- частей и механизмов, не платили НДС и поэто- му не заходили в отечественные порты.

Законодательная либерализация внешне- экономической деятельности в РФ позволила выйти российским рыбодобытчикам на ино- странные рынки, а иностранные государства создали привлекательные условия для ведения бизнеса на своей территории для российских рыбодобывающих компаний, а именно:

- выгодная доступность получения в ино- странных банках кредитов под залог вылов- ленной рыбы;
- привлекательные условия при заходе рос- сийских рыбопромысловых судов в ино- странные порты;
- предоставление на первой стадии возмож- ностей получить в аренду складские поме- щения;
- разрешение проводить ремонт рыбопро- мысловых судов на территории иностран- ных государств с привлечением российских судоремонтников;
- упрощенная система поставки запасных ча- стей для ремонта судовых механизмов и их модернизации в иностранных портах.

Поэтому мы убеждены, что важно с самого начала не прикрываться некой конкуренцией,

а правильно оценить, почему отечественные рыбопромысловые компании ушли на обслуживание в иностранные государства. По нашему мнению, кроме проблемных вопросов, сформулированных в рамках проводимых конференций, заслуживают внимание следующие моменты. На сегодняшний день запасные части для ремонта и технической эксплуатации рыбопромысловых судов поставляют судовладельцы. Судоремонтные предприятия не занимаются поставкой запасных частей. В беседах с судовладельцами рыбопромысловых флотов (судов) мы установили, что проблема с комплектацией ремонтов судовых механизмов запасными частями стоит по-прежнему. Из-за санкционной политики невозможно приобрести ЗИП на двигатели фирмы «Вяртсила», и их стоимость возросла в 3-4 раза. Многие судовладельцы пошли по пути замены механизмов, например, ранее установленные вспомогательные двигатели рыбопромыслового судна фирмы «Мерседес», судовладелец, в связи с невозможностью поставки запасных частей, вынужденно меняет на вспомогательные двигатели китайских производителей. В лучших условиях сегодня находятся судовладельцы, у которых на судах стоят двигатели фирмы «SKL» ГДР, запчасти для которых делает КНР и Вьетнам. Если вспомнить времена плановой экономики, то для этих двигателей советские судоремонтные предприятия изготавливали огромную номенклатуру ЗИП. Причем запчасти изготавливались как в РСФСР, так и на Украине. Но в настоящий момент все частные судоремонтные предприятия потеряли эти компетенции и не участвуют в изготовлении судовых запасных частей расширенной номенклатуры. В данный момент судовладельцы рыбопромысловых компаний, построившие новые траулеры в рамках первого этапа программы «Квота под киль», но имеющие запасные судовые механизмы для второго этапа, задумались о том, стоит ли участвовать в программе второго этапа, а может быть лучше оставить судовые механизмы в качестве запасных частей для уже построенных судов. Ведь без запасных частей рыбопромысловые суда обречены на простой или большие модернизационные работы. В настоящее время отечественная промышленность не может предложить никакой альтернативы для судовых механизмов иностранного производства, установленных на рыбопромысловых судах [10, 11, 13]. Нужно серьезно задуматься над решением этой проблемы.

Сейчас, при возвращении в родной порт судов различных назначений, возникают огромные сложности с их размещением в ремонт

на российских судоремонтных предприятиях, поскольку даже при наличии производственных мощностей существует **проблема с кадрами**. За период в 30 лет отечественные судоремонтные предприятия растеряли свой кадровый потенциал, накопленный во время плановой экономики. Мы проводили исследование и убедились в том, что средний возраст работников частных судоремонтных предприятий Мурманской области составляет 59 лет, причем инженерно-технические работники – 62 года, рабочие – 57 лет. Это говорит о том, что нет притока в судоремонт молодых работников, а если и есть, то очень небольшой [3].

Мы установили, что на частных судоремонтных предприятиях отсутствуют полноценные конструкторско-технологические подразделения, что не позволяет создавать или искать новые технологии, материалы или технологическое оборудование. Также было установлено, что катастрофически падает квалификация как рабочих, так и ИТР, поэтому многие, ранее используемые, компетенции утеряны. Например, на судоремонтных предприятиях часто встает вопрос сварки наружной обшивки атомных ледоколов, а титановые сплавы «варят» единицы (по многим причинам). В настоящее время много говорят о необходимости использования новых конструктивных сталей, например, высоко азотистых, которые отличаются высокой прочностью и диапазоном температур, но этого на судоремонтных предприятиях Мурманской области не наблюдается [19]. Поэтому «еще вчера» нужно было ставить вопрос, где взять кадры для судоремонтных предприятий. Ведь даже если будут построены дополнительно судоремонтные мощности в Мурманской области, то кто на них будет работать.

Стоит обратиться к практике работы ПОСП «Мурманская судоверфь» во времена плановой экономики и вспомнить, что «Мурманская судоверфь», кроме собственного центра подготовки кадров, имела собственное профессиональное техническое училище (ПТУ №12). Каждый год после окончания ПТУ приходили на работу на предприятие по разным судоремонтным специальностям не менее 100 человек. Причем, ребята через 6-8 месяцев уходили в Советскую Армию, получив через ДОСААФ и другие профессии, востребованные в армии. Возвращались на ПОСП «Мурманская судоверфь», как правило, 30-40 человек, которые через определенное время становились «элитой» среди судоремонтников. Поэтому уже сегодня необходимо определять направления кадровой

политики для судоремонта Мурманской области и как можно быстрее приступить к ее реализации. По нашему мнению, в этой программе должны участвовать правительство области, правительство г. Мурманск, основные судовладельцы, имеющие порт приписки Мурманск, судоремонтные предприятия всех форм собственности, учебные заведения профессионального, среднего и высшего образования, научные центры, институты и т.д., поскольку судоремонтники самостоятельно с этой задачей не справятся.

Рамки научной статьи не позволяют охватить все проблемы, стоящие на пути к инновационному развитию судоремонтных предприятий, но, подводя итоги обсуждения материалов III конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие», мы предлагаем к рассмотрению в будущем следующие вопросы:

- исследование истинных причин ухода в иностранные порты и на иностранные судоремонтные предприятия российских судовладельцев для того, чтобы положить их в основу создания привлекательных условий для отечественных судовладельцев в родных портах;
- рассмотрение отдельной программы обеспечения судоремонтной отрасли сменными запасными частями для судовых механизмов;
- определение целей и программы обеспечения необходимыми профессиональными кадрами существующие и вновь создаваемые судоремонтные предприятия.

Судоремонтные компании должны быть уверены, что, в случае снятия санкций, российские судовладельцы, особенно рыбопромышленные компании, не вернуться к прежней схеме хозяйствования, в связи с тем, что условия на иностранных судоремонтных предприятиях будут более привлекательными, чем в отечественных портах. Именно поэтому важно не объяснить одним словом – конкуренция, а объективно вскрыть все эти причины.

*Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. Вклад в работу авторов: В.Е. Храпов – идея статьи, подготовка статьи и ее окончательная проверка; Т.В. Турчанинова – сбор и анализ данных, подготовка обзора литературы, корректировка текста статьи.*

*The authors declare that there is no conflict of interest. Contribution to the work of the authors: V.E. Khrapov – the idea of the article, the preparation of the article and its final verification; T.V. Turchaninova – data collection and analysis, preparation of a literature review, correction of the text of the article.*

## ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Анализ и оценка «Временного положения в порядке распределения на конкурсной основе квот на вылов (добычу) морских биологических ресурсов между пользователями Мурманской области» на предмет учета в нем интересов судовладельцев и береговых предприятий рыбопромышленного комплекса области: Отчет НИР. Институт экономических проблем Кольского научного центра Российской академии наук; научный рук. Васильев А.М.; отв. исп. Васильев А.М., Куранов Ю.Ф. – Апатиты: Фонды ИЭП КНЦ. 2003. 56с.
2. Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие» / Режим доступа: <https://sozvezdye.org/сформирована-программа-iii-конференции> (дата обращения 27.12.2024)
3. Василенкова Н.В. Кадровый потенциал судостроительно-судоремонтного комплекса промышленности России. // Экономика и предпринимательство. 2019. № 8 (109). С. 91-93.
4. Вопрос ремонта и обслуживания работающих на СМП в 2025 году. / Режим доступа: <https://portnews.ru/news/371502/> (дата обращения 20.12.2024)
5. «Востокгосплан» необходимо построить 25 доков к 2035 году. / Режим доступа: <https://portnews.ru/news/354529> (дата обращения 16.12.2024)
6. В России до 2035 году построят 985 судов гражданского назначения. / Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/19467751> (дата обращения 27.12.2024)
7. Зеленцов А.В. Принципы распределения рыбных ресурсов в Норвегии. // Рыбное хозяйство. 2001. № 6. С. 54-57.
8. Иванов А.В. Теплицкий В.А. Совершенствование управления внешнеэкономической деятельностью рыбохозяйственного комплекса России. // Рыбное хозяйство. 2014. № 2. С. 27-28.
9. III конференция «Судоремонт, модернизация, комплектующие» / Режим доступа: [https://www.rosmorport.ru/filials/spb\\_news\\_main/55638](https://www.rosmorport.ru/filials/spb_news_main/55638) (дата обращения 27.12.2024)
10. Макурин А. Кому нужны наши ржавые станки? // Аргументы и факты. 2018. № 36. Режим доступа: <URL:www.AIF.RU> (дата обращения 17.10.2024)
11. Мельковская К.Р. Проблемы функционирования российских машиностроительных предприятий. // Режим доступа: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=20211759> (дата обращения 16.01.2025)
12. Объем российского рынка судоремонта к 2035 году. / Режим доступа: <https://portnews.ru/news/335807> (дата обращения 19.12.2024)
13. Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Современное состояние и проблемы развития отечественного машиностроения. // Режим доступа: <https://proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=4639> (дата обращения 27.10.2024)
14. Половникова Н.А., Блохин М.С. Конкурентоспособность предприятия: сущность и оценка. // Журнал: Economy and Business. The oryand Practice. СПб. 2023. Vol 5-3 (99). Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-predpriyatiya-suschnost-i-otsenka/viewer> (дата обращения 11.11.2024)
15. Храпов В.Е. [и др.]. Состояние и тенденции рыбохозяйственной деятельности в Северном бассейне:

- проблемы и перспективы. Монография – Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН. 2024. 193с. ISBN 978-5-91137-506-5 <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=67685866> (дата обращения 27.12.2024)
16. Стахин Д.Б., Нарезнева А.В., Ананина Р.Ф., Сулова Ю.Ю., Волошин А.В. Теоретические аспекты конкурентоспособности и ее особенности в креативной экономике. // Экономические науки. 2024. №1 (230). С.170-175. DOI: 10.14451/1.230.170 Режим доступа: [https://ecs.n.ru/wp-content/uploads/202401\\_170.pdf](https://ecs.n.ru/wp-content/uploads/202401_170.pdf) (дата обращения 13.01.2025)
  17. Судоремонт в фазе перезапуска. 15 октября 2024 от Portnews / Режим доступа: <https://portnews.ru/comments/3504/> (дата обращения 27.12.2024)
  18. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Цифровая трансформация частных судоремонтных предприятий Приморского региона: проблемы и перспективы – Апатиты: Изд-во Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина, ФИЦ КНЦ РАН. 2022. 151 с. doi:10.37614/978.5.91137.463.1. Режим доступа: [https://www.elibrary.ru/download/elibrary\\_48559429\\_81831033.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48559429_81831033.pdf) (дата обращения 19.12.2024)
  19. 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.
  20. Храпов В.Е., Храпова Т.В. Рыночные преобразования на судоремонтном предприятии: учеб. пособие – Мурманск: Максимум. 2002. 358 с.
8. Ivanov A.V. Teplitsky V.A. (2014). Improving the management of foreign economic activity of the Russian fisheries complex. // Fisheries. No. 2. Pp. 27-28. (In Russ.)
  9. III conference “Ship repair, modernization, components” / Access mode: [https://www.rosmortport.ru/filials/spb\\_news\\_main/55638](https://www.rosmortport.ru/filials/spb_news_main/55638) (accessed 12/27/2024). (In Russ.)
  10. Makurin A. Who needs our rusty machines? // Arguments and facts. 2018. № 36. Access mode: URL:www.AIF.RU (accessed 17.10.2024). (In Russ.)
  11. Melkovskaya K.R. Problems of functioning of Russian machine-building enterprises. // Access mode: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=20211759> (accessed 16.01.2025). (In Russ.)
  12. The volume of the Russian ship repair market by 2035./ Access mode:<https://portnews.ru/news/335807> (accessed 12/19/2024). (In Russ.)
  13. Polovinkin V.N., Fomichev A.B. The current state and problems of development of domestic engineering. // Access mode: <https://proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=4639> (accessed 27.10.2024). (In Russ.)
  14. Polovnikova N.A., Blokhin M.S. (2023). Competitiveness of an enterprise: essence and assessment. // St. Petersburg. Journal: Economy and Business. The oryand Practice. Vol 5-3 (99). Access mode: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-predpriyatiya-suschnost-i-otsenka/viewer> (accessed 11.11.2024). (In Russ.)
  15. Khrapov V.E. [et al.]. (2024). The state and trends of fisheries management in the Northern Basin: problems and prospects. Monograph – Apatity: Publishing house of FITC KSC RAS. 193 p. ISBN 978-5-91137-506-5 <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=67685866> (accessed December 27, 2024). (In Russ.)
  16. Stakhin D.B., Narezheva A.V., Ananina R.F., Suslova Yu.Y., Voloshin A.V. Theoretical aspects of competitiveness and its features in the creative economy. // Economic sciences. 2024. No. 1 (230). Pp.170-175. DOI: 10.14451/1.230.170 Access mode: [https://ecs.n.ru/wp-content/uploads/202401\\_170.pdf](https://ecs.n.ru/wp-content/uploads/202401_170.pdf) (accessed 13.01.2025). (In Russ.)
  17. Ship repair is in the restart phase. October 15, 2024 from Portnews / Access mode: <https://portnews.ru/comments/3504/> / (accessed 12/27/2024). (In Russ.)
  18. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. (2022). Digital transformation of private ship repair enterprises in the Primorsky region: problems and prospects – Apatity: Publishing house of the Luzin Institute of Economic Problems, FITC KSC RAS. 151 p. doi:10.37614/978.5.91137.463.1. Access mode: [https://www.elibrary.ru/download/elibrary\\_48559429\\_81831033.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48559429_81831033.pdf) (accessed 12/19/2024). (In Russ.)
  19. 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. (In Russ.)
  20. Khrapov V.E., Khrapova T.V. (2002). Market transformations at a ship repair enterprise: textbook. manual – Murmansk: Maximum. 358 p. (In Russ.)

## LITERATURE AND SOURCES

1. Analysis and assessment of the “Temporary situation in the order of distribution on a competitive basis of quotas for fishing (extraction) of marine biological resources among users of the Murmansk region” in order to take into account the interests of shipowners and coastal enterprises of the fishing industry of the region: The Research Report. Institute of Economic Problems of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences; Scientific director. Vasiliev A.M.; translated from Spanish. Vasiliev A.M., Kuranov Yu.F. – Apatity: Funds of the IEP KSC. 2003. 56с. (In Russ.)
  2. Association of Suppliers of the oil and gas industry “Constellation” / Access mode: <https://sozvezdye.org/сформирована-программа-iii-конференции> (accessed December 27, 2024). (In Russ.)
  3. Vasilenkova N.V. (2019). Personnel potential of the shipbuilding and ship repair complex of the Russian industry. // Economics and Entrepreneurship. No. 8 (109). Pp. 91-93. (In Russ.)
  4. The issue of repair and maintenance of those working at the NSR in 2025. / Access mode:<https://portnews.ru/news/371502/> / (accessed 20.12.2024). (In Russ.)
  5. Vostokgosplan needs to build 25 docks by 2035. / Access mode: <https://portnews.ru/news/354529> (accessed 12/16/2024). (In Russ.)
  6. 985 civil vessels will be built in Russia by 2035. / Access mode:<https://tass.ru/ekonomika/19467751> (accessed December 27, 2024). (In Russ.)
  7. Zelentsov A.V. (2001). Principles of fish resource allocation in Norway. // Fisheries. No. 6. Pp. 54-57. (In Russ.)
- Материал поступил в редакцию/ Received 26.03.2025  
Принят к публикации / Accepted for publication 15.05.2025