

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ МОРСКОЙ ТЕХНИКИ

DOI: 10.24937/2542-2324-2023-2-404-165-172
УДК 639.2.06+629.5

К.А. Дудкина^{1, 2}, В.А. Фролова²

¹ ФГУП «Крыловский государственный научный центр», Санкт-Петербург, Россия

² ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет», Санкт-Петербург, Россия

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ СТИМУЛИРОВАНИЯ ОБНОВЛЕНИЯ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

Объект и цель научной работы. Объектом выступают вопросы развития отечественного судостроения для обеспечения нужд рыболовной промышленности в совокупности с действующими мерами государственной поддержки. Цель заключается в выявлении потенциальных рисков в ходе реализации программ, а также определении путей их решения.

Материалы и методы. Материалами являются нормативно-правовые акты, регламентирующие реализацию инвестиционной программы обновления рыболовного флота. Методом исследования выступает анализ документов, регламентирующих процессы обновления рыбопромыслового флота. Также в работе использованы экспертные оценки и мнения представителей отрасли.

Основные результаты. Выявлены факторы, препятствующие успешной реализации мер государственной поддержки развития судостроения в части рыболовного флота и определены направления снижения их влияния. Так, к указанным факторам отнесены отсутствие современной, отвечающей требованиям заказчиков практики проектной деятельности, низкий уровень локализации производства оборудования для судов, что в итоге затрагивает интересы заказчика, судостроительного предприятия и бюджетной системы Российской Федерации.

Заключение. Определены уже внедряемые и потенциальные меры организационного и экономического характера, направленные на снижение выявленных проблем при осуществлении господдержки строительства судов рыбопромыслового флота, что защитит интересы участников инвестиционных программ по стимулированию строительства рыбопромыслового флота и крабовых судов.

Ключевые слова: судостроение, государственные программы, государственная поддержка, обновление флота, инвестиционная программа, квоты под киль, локализация производства, импортозамещение, риск.

Авторы заявляют об отсутствии возможных конфликтов интересов.

MISCELLANEOUS

DOI: 10.24937/2542-2324-2023-2-404-165-172
UDC 639.2.06+629.5

К.А. Dudkina^{1, 2}, V.A. Frolova²

¹ Krylov State Research Centre, St. Petersburg, Russia

² St. Petersburg State Marine Technical University, St. Petersburg, Russia

CURRENT ISSUES IN IMPLEMENTATION OF STATE INCENTIVES FOR RENEWAL OF FISHING FLEET

Object and purpose of research. The object is development of domestic shipbuilding to meet the needs of fishing industry in the context of incentive measures offered by the state. The purpose is to identify potential risks during implementation of state programs and the ways to resolve problems.

Для цитирования: Дудкина К.А., Фролова В.А. Актуальные проблемы реализации мер государственной поддержки стимулирования обновления рыбопромыслового флота. Труды Крыловского государственного научного центра. 2023; 2(404): 165–172.

For citations: Dudkina K.A., Frolova V.A. Current issues in implementation of state incentives for renewal of fishing fleet. Transactions of the Krylov State Research Centre. 2023; 2(404): 165–172 (in Russian).

Materials and methods. Materials are laws and regulations setting the investment program legal foundation for renewal of fishing fleet. The method is analysis of laws regulating the fishing fleet renovation. Also, the paper takes the benefit of expert assessments and opinions expressed by industry pundits.

Main results. Main factors hindering successful implementation of state support measures for fishing fleet shipbuilding are identified the ways of their abatement are defined. E.g., the unfavorable factors include the lack of up-to-date design practice able to meet customer requirements, low level of industry localization, which, ultimately, affects interests of customers, shipyards and the Russian Federation budget.

Conclusion. Management and economic measures being already implemented as well as suggested in future are discussed to reveal the problems in state support activities for construction of fishing vessels in an effort to protect participants of investment programs for stimulation of building the fishing vessels and crab boats.

Keywords: shipbuilding, state programs, state support, fleet renewal, keel quotas, localization of production, import substitution, risk.

The authors declare no conflicts of interest.

Введение

Introduction

Для поддержания продовольственной безопасности и достижения высоких показателей добычи по вылову рыбы в приморских регионах России необходимо следить за состоянием рыбопромыслового флота. Согласно пункту 40.1 Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной указом Президента РФ от 31.07.2022 № 512, среди приоритетных направлений развития морского рыболовства и рыбоводства выступает «реализация проектов по строительству новых рыболовных судов и создание условий для преимущественного размещения заказов на их строительство на российских судостроительных предприятиях» [1].

Сегодня российский рыбопромысловый флот включает порядка 1500 судов, что примерно в 4,5 раза меньше, чем во времена СССР, когда большая часть судов рыбопромыслового флота принадлежала РСФСР. Значительное снижение доли таких судов связано прежде всего с их моральным и физическим износом. Средний возраст судов

превышает 30 лет (некоторые и вовсе приближаются к отметке 40 лет), и только около 1 % находится в возрастном промежутке до 5 лет [2]. Такие данные говорят как о высоких рисках аварийности судов, так и о потенциально низких показателях по вылову и переработке рыбы.

Потребность отечественного рыболовного флота в обновлении

Renewal requirement of fishing fleet

Для понимания сущности вопроса обратимся к статистике по улову рыбы и добыче других водных биоресурсов в России за период 2018–2021 гг. (табл. 1).

Данные таблицы иллюстрируют несущественные разнонаправленные колебания и отсутствие четкого тренда объемов добычи в рассматриваемом периоде, что является следствием низкого технического потенциала рыбопромыслового флота.

Для объективного отражения текущей ситуации в рыбохозяйственном комплексе обратимся к целевым показателям по объемам добычи (вылова) вод-

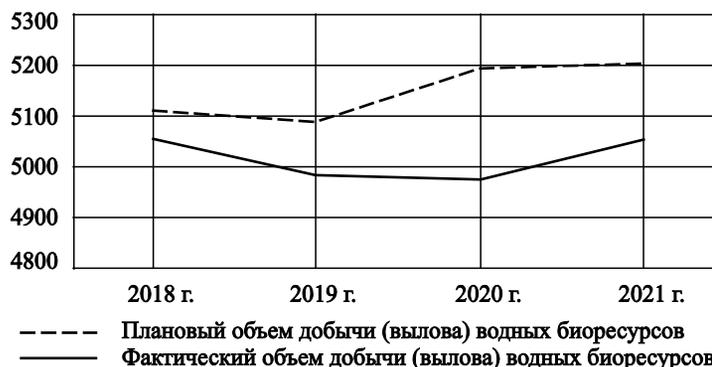
Таблица 1. Улов рыбы и добыча других водных биоресурсов [3]

Table 1. Fish catch and seafood harvesting, v. [3]

Наименование районов и водных объектов добычи (вылова)	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Добыча, т	Добыча, т	Темпы прироста, %	Добыча, т	Темпы прироста, %	Добыча, т	Темпы прироста, %	
Улов рыбы и добыча других водных биоресурсов, в т.ч.:	5 054 277	4 983 272	-1,40	4 974 818	-0,17	5 053 370	1,58	
▪ океаническое рыболовство	4 866 306	4 816 627	-1,02	4 804 778	-0,25	4 896 204	1,90	
▪ внутренние воды России	187 971	166 645	-11,35	170 040	2,04	157 166	-7,57	

Рис. 1. Сравнение планового и фактического объема добычи (вылова) водных биоресурсов

Fig. 1. Comparison of planned and actual catch of aquatic bioresources



ных биоресурсов в рамках Стратегии развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 26.11.2019 № 2798-р, и сопоставим фактический объем добычи (вылова) с плановым (рис. 1) [4].

Рис. 1 выступает в качестве подтверждения существующей в отрасли проблемы, которая может трактоваться как неспособность достижения целевых показателей в рамках стратегического развития рыбохозяйственного комплекса РФ из-за отсутствия технического потенциала действующего флота.

В настоящее время отрасль испытывает явную потребность в обновлении технической и технологической базы, характеризующейся высоким моральным и физическим износом значительной доли судов. По оценкам Ассоциации судовладельцев рыбопромышленного флота (АСРФ), к 2030 г. 30-летний возраст превысят 93 % рыбопромышленных и 90 % краболовных судов [5].

Стоит также отметить значительную разницу в части производительности возрастных и новых судов. Так, у построенного в 2020 г. на турецкой верфи Терсан первого супертраулера «Владимир Леманов» показатель годового вылова превышает отметку в 60 тыс. т, в то время как у выпущенного в 1980-е гг. проекта большого морозильного рыболовного траулера ежегодные объемы вылова составляют не более 25 тыс. т.

Для исправления сложившейся ситуации в России реализуются экономические стимулы для рыболовов в виде механизма инвестиционных квот. Уже определен порядок предоставления квот добычи рыбы и крабов. В соответствии с постановлениями Правительства РФ от 25.05.2017 № 632, № 633 и от 29.05.2022 № 648 предоставление квоты добычи (вылова) водных биоресурсов осуществляется посредством аукционов на инвестиционные цели в области рыболовства.

Инвестиции при этом должны быть направлены либо на рыбопромысловые суда, построенные на российских верфях, либо на постройку предприятий, которые будут расположенные на территории РФ и заниматься производством рыбной и иной продукции из водных биоресурсов.

В части обеспечения обновления флота для добычи крабов действуют распоряжения Правительства РФ от 28.08.2019 № 1112 и № 1113, определяющие требования к строящимся проектам на территории России и правила организации и проведения аукциона по предоставлению доли квоты добычи (вылова) крабов в электронном формате. Заявленный эффект от реализации указанных распоряжений заключается в обеспечении прозрачной конкурентной среды в востребованном со стороны бизнеса сегменте добычи.

С учетом приведенных требований со стороны российских властей на предоставление квоты следует отметить, что комплекс разработанных мероприятий направлен на повышение мотивации у тех компаний, которые заинтересованы в долгосрочном развитии и обновлении промыслового флота.

В инвестиционной программе «квоты под киль» содержится задача постепенного повышения уровня локализации производства. Так, в пункте 5 упомянутого постановления № 633 отображены следующие требования [6]:

- при подаче заявления до 2020 г. включительно: 30 % от стоимости строящихся судов должны составлять отечественные материалы, комплектующие и услуги;
- при подаче заявления после 2020 г.: 40 % от стоимости строящихся судов должны составлять отечественные материалы, комплектующие и услуги.

Механизм инвестквот, по мнению заместителя руководителя Росрыболовства Х.М. Лихова, «обеспечит устойчивое развитие рыболовства, повысит

экономическую эффективность рыбной отрасли» в России, что позволит сохранить конкурентные преимущества и обеспечить лидирующие позиции данной отрасли [7]. Аналогичной позиции придерживается президент АО «ОСК» А.Л. Рахманов, который отмечает, что такие меры господдержки будут способствовать созданию долгосрочных стимулов для развития гражданского судостроения, а также увеличению количества заказываемых промысловых судов в России [8].

Некоторые представители научного сообщества считают такую меру поддержки со стороны государства не вполне сформированной. Так, в своей статье доцент Е.В. Клиппенштейн из Калининградского государственного технического университета (ГТУ) и ее соавторы из Камчатского ГТУ рассматривают помощь в обновлении флота в совокупности с концентрацией на инновациях, позволяющих обеспечивать увеличение глубины переработки водных биоресурсов и их безотходную переработку. Таким образом, авторы подчеркивают необходимость доработки существующей программы с расчетом не только на обновление рыбопромыслового флота, но и на внедрение специальных технологий в проекты новых судов [9].

По словам заслуженного работника рыбного хозяйства России В.К. Зиналова, механизм реализации инвестквот был не в полной мере проработан, что стало следствием срыва сроков обновления судов [10]. Основной посыл эксперта заключается в том, что органы власти слишком резко сменили исторический принцип распределения квот на инвестиционную программу без учета всех рисков. В частности, они поставили под угрозу рыбопромышленников, которые заказывали суда на российских верфях на 20–25 % дороже, чем за рубежом, для чего брали дорогие кредиты, и по существу не добились весомых результатов на первом этапе реализации проекта, поскольку на момент, когда проект существовал уже 5 лет (2021 г.) было сдано лишь 5 судов отечественной постройки.

Выявление проблем реализации инвестиционных программ

Identified problems in implementing investment programs

С какими же сложностями столкнулись судостроительные предприятия и заказчики, участвующие в инвестиционной программе «квоты под киль»?

Первая проблема, наиболее серьезная, связана с потребительскими запросами заказчика, которые

могут быть удовлетворены только постройкой судов на зарубежных верфях (обладающих необходимыми техническими и технологическими возможностями) по зарубежным же проектам. Такая практика сложилась уже давно, что обусловило низкий уровень развития проектной деятельности в России, которая по рыбопромысловому флоту сводится к адаптации зарубежных концепт-проектов судов.

При этом в настоящий момент из-за введенных санкций постоянно происходят задержки поставок импортного оборудования, предусмотренного проектами. Ситуация усугубляется за счет большого количества отказов в поставках со стороны производителей судового комплектующего оборудования, а также из-за частого отзыва специалистов по конструкторским работам.

На нашем рыбопромысловом флоте исторически сложилось, что практически все наполнение (свыше 80 %) состоит из импортного оборудования, аналоги которого еще не изготавливались на отечественных предприятиях. Вопреки постановлению Правительства РФ № 633, определяющему локализацию отечественных материалов, комплектующих и услуг на уровне 30–40 %, значительная составляющая рыбопромысловых судов находится в непосредственной зависимости от импорта.

В связи с этим перед отечественными производителями судового комплектующего оборудования (СКО) стоит невыполнимая задача: в кратчайшие сроки разработать наиболее приближенные аналоги уникального оборудования, которое производится заранее, по отдельному заказу и под конкретный проект судна. Это в значительной степени отразится на сроках сдачи судна.

Для отечественных производителей СКО Минпромторг подготовил новые меры поддержки, которые утверждены постановлением Правительства РФ от 20.10.2022 № 1872. Эти меры ориентированы на организации, занимающиеся разработкой, созданием и внедрением в серийное производство СКО, и предполагают предоставление субсидий в размере до 80 % понесенных ими затрат [11].

В ходе научно-промышленного форума «Транспорт. Горизонты развития», прошедшего в июне 2022 г., заместитель генерального директора по гражданской морской технике АО «ЦНИИ «Курс» Д.О. Стоянов обозначил риски для российской судостроительной отрасли (прежде всего рыбопромыслового флота) в связи с уходом с рынка зарубежных поставщиков и, соответственно, отсутствия поставок значительной доли оборудования и комплектующих.

В табл. 2 отражены риски постройки промысловых судов ввиду прекращения поставок оборудования. Они распределены по степени критичности, где «высокие риски» подразумевают возможность срыва сроков достройки судна из-за отсутствия необходимого СКО.

Стоит отметить, что благодаря специалистам центра импортозамещения ЦНИИ «Курс» разработан интернет-портал, консолидирующий данные об основном отечественной промышленности СКО. На официальном сайте единой электронной централизованной системы СКО представлен каталог радионавигационного, спасательного, камбузного и холодильного оборудования, а также линий раздачи. Здесь предлагаются выполнение проектов «под ключ» и осуществление комплексных поставок комплектации для рыбопромысловых судов согласно требованиям постановления Правительства РФ от 17.07.2015 № 719. Также на портале размещена информация по импортозамещению, господдержке и международному сотрудничеству [12].

Данные таблицы указывают на существенный уровень риска нарушения сроков сдачи судов: не быть построенными вовремя могут более 56 % рыболовных и 44 % краболовных судов. В случае развития неблагоприятных сценариев предприятия, задействованные в строительстве этих проектов, могут столкнуться с серьезными финансовыми трудностями.

Оценивая текущие сложности, связанные с поставками оборудования и смещением сроков сдачи судов на неопределенный период, трудно говорить о каких-либо достижениях в части локализации производства рыбопромыслового флота. Это свидетельствует о некорректно спланированной инвестиционной программе «квоты под киль», поскольку остался не проработанным вопрос высокой доли критичных видов СКО на строящихся судах, из-за непоставки которых под угрозой оказалась возможность сдачи множества из них в срок.

Вторая проблема затрагивает финансовое положение заказчика судна, который не смог полу-

чить свой заказ в оговоренный срок. Суть в том, что для финансирования заказа привлекаются заемные средства, и у заказчика, помимо недополучения ожидаемого денежного потока от эксплуатации судна, возникают дополнительные расходы по обслуживанию кредита, что может повлечь нарушение финансовой устойчивости и создать риск банкротства. Риск в виде недополученных налогов и сборов получает и бюджет.

Третья проблема затрагивает саму верфь, которая также несет финансовую нагрузку в связи с простоями в производстве, выплатами штрафных санкций из-за несдачи судна в срок. Находящееся на стапелях судно не позволяет заводу брать другие заказы, потому что его мощности уже загружены и при этом простаивают из-за отсутствия комплектующих.

Рассматривая судостроительные предприятия Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обратимся к статье О.Э. Алексеевой и соавторов, в которой выделен ряд проблем верфей, связанных с системой их функционирования [14]. Прежде всего речь идет о недостаточной степени модернизации производственных мощностей и нехватке высококвалифицированного персонала. Не последним вопросом, и достаточно трудоемким в плане решения, является отсутствие современных отечественных проектов рыбопромысловых судов и соответствующего актуальным требованиям оборудования для них (например, использование более производительного промышленного и рыбоперерабатывающего оборудования, эксплуатация судов в ледовых условиях и др.).

В силу того, что проекты судов предоставляются зарубежными разработчиками, их использование требует адаптации к технологическим возможностям российских верфей и часто сопровождается внесением изменений в проект по инициативе заказчика на стадии строительства, что негативно сказывается на сроках строительства судов и влечет множественные риски.

Таблица 2. Предварительные риски сдачи рыбопромысловых судов [13]

Table 2. Preliminary risks in delivery of fishing vessels [13]

Тип судна	Количество судов в постройке	Степени риска и количество судов, которые не смогут быть сданы в срок		
		высокие риски	средние риски	низкие риски
Рыболовное	39	22	9	7
Краболовное	32	9	14	9

Пути решения выявленных проблем

Ways to resolve the problems

Для решения первой проблемы Правительство РФ совместно с Минпромторгом разрабатывает мероприятия в сфере импортозамещения иностранного комплектующего оборудования.

В ходе совещания по вопросам развития судостроительной промышленности Президент РФ подтвердил поддержку инициативы Минпромторга на выделение 7 млрд рублей для комплекса судового оборудования, необходимого рыбопромысловому флоту [15]. Согласно распоряжению Правительства РФ от 24.08.2022 № 22390-р из резервного фонда выделены обозначенные финансы на разработку, создание и внедрение в серийное производство СКО.

Разработанные стратегии и программы требуют качественного преобразования с учетом сложившейся макроэкономической ситуации. Также необходимо увеличить сроки на постройку крабового флота, что даст снижение финансово-экономической нагрузки не только для заказчиков судов, но и для предприятий, занимающихся разработкой проекта и постройкой. Такой шаг уже был предпринят в части строительства рыбопромыслового флота с учетом совместной позиции судостроительных предприятий, заказчиков судов и федеральных властей. Так, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 12.05.2022 № 857 сроки реализации инвестиционных проектов были пролонгированы на 2 года.

Со стороны государства должна быть создана специальная программа, позволяющая проводить модернизацию и докапитализацию верфей, объединяющая силы Минпромторга, АО «ОСК» и других судостроительных компаний. Докапитализация обусловлена прежде всего тем, что предприятия, занимающиеся постройкой промысловых судов, несут огромные убытки, которые составляют порядка 42 млрд рублей [16].

Упор в данной программе целесообразно сделать на низкие ставки по кредитам, используемые для строительства дополнительных мощностей или модернизации производства. Важную роль также играют мероприятия по комплексному обновлению производственных мощностей судостроительных предприятий, которые сейчас характеризуются высоким уровнем физического и морального износа. Большая часть российских верфей нуждается в модернизации производства, закупке нового оборудования, расширении и обновлении построечных мест.

Отечественным судостроительным предприятиям и конструкторским бюро необходимо направить усилия на разработку такой проектной документации по строительству российских рыбопромысловых судов, которая будет основана на типовом проектировании. Это прежде всего необходимо для обеспечения строительства серийных судов, проекты которых должны быть освоены в полной мере с учетом специфики отечественных верфей. Также заказчик должен полностью подготовить и спланировать технический проект судна, подходы для конкретного судостроительного предприятия. Все эти мероприятия повлияют на амортизацию последствий второй проблемы.

Заключение

Conclusion

Если рассматривать деятельность верфи, то стоит обратить внимание, что при формировании портфеля заказов предприятие должно рационально учитывать все свои компетенции и производственно-технологические мощности. Речь идет о частичной диверсификации риска нарушения сроков сдачи судна.

Если предприятие силами своих специалистов не готово оперативно реагировать на возникающие проблемы строительства (например, без ущерба для конечного результата вносить изменения в проектную документацию), если у него нет надежных каналов поставщиков оборудования и комплектующих или же мощности завода являются узкоспециализированными и ориентированными (например, на военное кораблестроение), то вопрос о перепрофилировании на строительство рыбопромыслового флота рассматривать нецелесообразно.

Таким образом, реализация инвестиционной программы, направленной на стимулирование обновления рыбопромыслового флота и строительство отечественного крабового флота, не представляется возможной без мер, направленных на обновление судостроительной промышленности. В числе этих мер – докапитализация верфей, которая дает возможность снизить долговую нагрузку на судостроительные предприятия, реализующие программу инвестквот.

Список использованной литературы

1. Об утверждении морской доктрины Российской Федерации : указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 // Гарант.ру : [сайт]. URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1557499/> (дата обращения: 28.08.2022).

2. Как построить новый рыболовецкий флот // РБК : [сайт]. URL: <https://plus.rbc.ru/news/5f6478a87a8aa9450390f8b7> (дата обращения: 26.08.2022).
3. Сведения об улове рыбы и добыче других водных биоресурсов // Федеральное агентство по рыболовству : [сайт]. URL: <https://fish.gov.ru/otraslevaya-deyatelnost/ekonomika-otrasli/statistika-i-analitika> (дата обращения: 26.08.2022).
4. Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030 г. // Федеральное агентство по рыболовству : [сайт]. URL: <https://fish.gov.ru/otraslevaya-deyatelnost/ekonomika-otrasli/strategiya-razvitiya-rybohozyajstvennogo-kompleksa-rossijskoj-federaczii-na-period-do-2030-goda> (дата обращения: 25.08.2022).
5. Инвестиции, состояние рыбопромыслового и крабового флота // Ассоциация судовладельцев рыбопромыслового флота : [сайт]. URL: <https://fsarf.ru/analytics/investitsii-sostoyanie-rybopromyslovogo-i-krabolovnogo-flota> (дата обращения: 26.08.2022).
6. О требованиях к объектам инвестиций и инвестиционным проектам в области рыболовства, а также о порядке расчета обеспечения реализации указанных инвестиционных проектов : постановление Правительства РФ от 25 мая 2017 г. № 633 // Гарант.ру : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/71686208> (дата обращения: 17.03.2023).
7. ВЭФ-2021: Инвестиционные квоты как вектор развития рыбной отрасли станет темой одной из ключевых сессий // Росрыболовство : [сайт]. URL: <https://fish.gov.ru/news/2021/08/05/vef-2021-investitsionnye-kvoty-kak-vektor-razvitiya-rybnoj-otrasli-stanet-temoj-odnoj-iz-klyuchevyh-sessij-delovoj-programmy/> (дата обращения: 15.03.2023).
8. Инвестквоты встряхнули рыбаков // ОСК : [сайт]. URL: <https://www.aosk.ru/press-center/media-corporation/investkvoty-vstryakhnuli-rybakov> (дата обращения: 16.03.2023).
9. *Клиппенштейн Е.В., Морозова Ю.С., Шуликов А.О.* Программа развития рыбопромыслового флота: ожидания и реалии // *Пространственная экономика*. 2021. Т. 17, № 3. С. 179–193. DOI: 10.14530/se.2021.3.179-193.
10. Инвестиционные квоты – это путь в никуда // *Fish News* : [сайт]. URL: <https://fishnews.ru/rubric/lichnoennienie/12579> (дата обращения: 27.08.2022).
11. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования : утв. постановлением Правительства РФ от 20.10.2022 № 1872 (по сост. на 29.12.2022) // Правительство России : [сайт]. Москва, 2022. URL: <http://government.ru/docs/all/143767/> (дата обращения: 18.03.2023).
12. Центральный научно-исследовательский институт «Курс» : [сайт]. Москва, 2023. URL: <https://kyrs.ru> (дата обращения: 18.03.2023).
13. Стали известны реальные риски для судостроителей от ухода зарубежных поставщиков // *Korabel.ru* : [сайт]. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/stali_izvestny_realnye_riski_dlya_sudostroiteley_ot_uhoda_zarubezhnyh_postavschikov.html (дата обращения: 26.08.2022).
14. *Алексеева О.Э., Бабчук Е.В., Крулев А.А.* Анализ выполнения государственной инвестиционной программы и перспективы строительства судов рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных предприятиях // *Труды Крыловского государственного научного центра*. 2020. Вып. 1(391). С. 219–230. DOI: 10.24937/2542-2324-2020-1-391-219-230.
15. Совещание по вопросам развития судостроительной промышленности // Президент России : [сайт]. Москва, 2022. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/69180> (дата обращения: 28.08.2022).
16. *Шестаков И.* Российские верфи заявляют о миллиардных убытках при строительстве промышленных судов : [из интервью руководителя Росрыболовства Ильи Шестакова РБК] // *PortNews* : [сайт]. 2023. 21 февр. URL: https://portnews.ru/top_news/343316/ (дата обращения: 18.03.2023).

References

1. On approval of the Russian Federation Marine Doctrine : Decree of the President of the Russian Federation of 31 July 2022 No.512 // *Garant.ru* : [site]. URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1557499> (Accessed: 28.08.2022) (*in Russian*).
2. How to build a new fishing fleet // *RBC* : [site]. URL: <https://plus.rbc.ru/news/5f6478a87a8aa9450390f8b7> (Accessed: 26.08.2022) (*in Russian*).
3. Data on fish catch and other water bioresources harvesting // *Federal Fishery Agency* : [site]. URL: <https://fish.gov.ru/otraslevaya-deyatelnost/ekonomika-otrasli/statistika-i-analitika> (Accessed: 26.08.2022) (*in Russian*).
4. Strategy of development of the Russian Federation fishery complex up to 2030 // *Federal Fishery Agency* : [site]. URL: <https://fish.gov.ru/otraslevaya-deyatelnost/ekonomika-otrasli/strategiya-razvitiya-rybohozyajstvennogo-kompleksa-rossijskoj-federaczii-na-period-do-2030-goda> (Accessed: 25.08.2022) (*in Russian*).

5. Investments, current status of fishing and crab fleet // Fishery Shipowners Association : [site]. URL: <https://fsarf.ru/analytics/investitsii-sostoyanie-rybopromyslovogo-i-krabolovnogo-flota> (Accessed : 26.08.2022) (in Russian).
6. On requirements to investment objects and investment projects in fishery industry as well as calculation procedure for implementation of the above investment projects: RF Government decree of 25 May 2017 No. 633 // Garant.ru : [site]. URL: <https://base.garant.ru/71686208> (Accessed: 17.03.2023) (in Russian).
7. Eastern Economic Forum 2021: Investment quotas as a vector of fishery industry development is one of the sessions key topic // Federal Fishery Agency : [site]. URL: <https://fish.gov.ru/news/2021/08/05/vef-2021-investiczionnye-kvoty-kak-vektor-razvitiya-rybnoj-otrasli-stanet-temoj-odnoj-iz-klyuchevyh-sessij-delovoj-programmy> (Accessed: 15.03.2023) (in Russian).
8. Investment quotas have shaken up fishermen // OSK : [site]. URL: <https://www.aosk.ru/press-center/media-corporation/investkvoty-vstryakhnuli-rybakov> (Accessed: 16.03.2023) (in Russian).
9. Klippenshtein E.V., Morozova Yu.S., Shulikov A.O. Program of fishing fleet development: expectations and realities // Prostranstvennaya ekonomika. 2021. Vol. 17, No. 3. P. 179–193. DOI: 10.14530/se.2021.3.179-193 (in Russian).
10. Investment quotas is a dead-end road // FishNews : [site]. URL: <https://fishnews.ru/rubric/lichnoe-mnenie/12579> (Accessed: 27.08.2022) (in Russian).
11. Rules for granting Federal budget subsidies to Russian organizations for financial support of integrated projects in development, engineering and commercial production of outfitting ship equipment: approved by RF Government decree of 20.10.2022 No. 1872 (as of 29.12.2022) // Russian Government : [site]. Moscow, 2022. URL: <http://government.ru/docs/all/143767> (Accessed: 18.03.2023) (in Russian).
12. Central Research Institute Kurs : [site]. Moscow, 2023. URL: <https://kyrs.ru> (Accessed: 18.03.2023) (in Russian).
13. Real risks due to quitting of foreign suppliers for Russian shipbuilders are known // Korabel.ru : [site]. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/stali_izvestny_realnye_riski_dlya_sudostroiteley_ot_uhoda_zarubezhnyh_postavschikov.html (Accessed: 26.08.2022) (in Russian).
14. Alekseeva O.E., Babchuk E.V., Krulev A.A. Analysis of implementation of state investment program and outlook for fishing fleet construction at domestic shipyards // Transactions of the Krylov State Research Centre. 2020. Vol. 1(391). P. 219–230. DOI: 10.24937/2542-2324-2020-1-391-219-230 (in Russian).
15. Conference on development of shipbuilding industry // President of Russia : [site]. Moscow, 2022. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/69180> (Accessed: 28.08.2022) (in Russian).
16. Shestakov I. Russian shipyards claim billion losses in construction of fishing vessels : [from interview with director of Rosrybolvstvo Ilya Shestakov] // PortNews : [site]. URL: https://portnews.ru/top_news/343316 (Accessed: 18.03.2023) (in Russian).

Сведения об авторах

Дудкина Ксения Андреевна, студент ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет», техник ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Адрес: 196158, Россия, Санкт-Петербург, Московское шоссе, д. 44. Тел.: +7 (812) 386-67-00. E-mail: dudkina.kseniya9@yandex.ru.

Фролова Вероника Александровна, к.э.н., доцент кафедры экономики судостроительной промышленности ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет». Адрес: 190121, Россия, Санкт-Петербург, Лоцманская ул., д. 3. Тел.: +7 (812) 753-57-21. E-mail: veronika_f@list.ru.

About the authors

Kseniya A. Dudkina, Student of St. Petersburg State Marine Technical University, Technician of Krylov State Research Centre. Address: 44, Moskovskoye sh., St. Petersburg, Russia, post code 196158. Tel.: +7 (812) 386-67-00. E-mail: dudkina.kseniya9@yandex.ru.

Veronika A. Frolova, Cand. Sci. (economics), Associate Professor, Dept. of Shipbuilding Economics, St. Petersburg State Marine Technical University. Address: 3, Lotsmanskaya st., St. Petersburg, Russia, post code 190121. Tel.: +7 (812) 753-57-21. E-mail: veronika_f@list.ru.

Поступила / Received: 21.02.23
Принята в печать / Accepted: 31.05.23
© Дудкина К.А., Фролова В.А., 2023