



Обновление ветхого рыбопромыслового флота необходимо поставить на паузу

<https://doi.org/10.36038/0131-6184-2026-2-152-160>
EDN: FCHEEH

Научная статья
УДК 334.7(470.21)

Храпов Владимир Евгеньевич – доктор экономических наук, доцент, главный научный сотрудник «Отдел экономической политики, морской и хозяйственной деятельности в Арктике и районах Крайнего Севера», Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленного подразделения Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» (ИЭП ФИЦ КНЦ РАН), Мурманск, Россия
ORCID: 0000-0002-9770-5095, E-mail: khrapov00@mail.ru

Турчанинова Татьяна Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, заместитель генерального директора, ООО «Мурманский морской инженерный сервис» – ООО(МурманМИС), Мурманск, Россия
ORCID: 0000-0002-1982-7724, E-mail: tatyana_0401@mail.ru

Адреса:

1. Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленного подразделения Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» (ИЭП ФИЦ КНЦ РАН) – Россия, 184209, Мурманская область, город Апатиты, ул. Ферсмана, 24А
2. ООО «Мурманский морской инженерный сервис» – ООО(МурманМИС) – Россия, 183001, г. Мурманск, ул. Траловая, д. 2.

Аннотация. Санкционная политика стран ЕС, Японии и США изменила сложившуюся практику ведения бизнеса рыбопромышленными компаниями. Кроме этого, государство обязало рыбопромышленные компании строить флот на российских судостроительных предприятиях в рамках программы «квота под киль». На реализацию данной программы оказало существенное влияние отказ и срывы сроков поставки иностранными партнерами судового комплектующего оборудования, а также неготовность российских судостроительных верфей к строительству рыбопромышленного флота. Поэтому отечественным судостроительным верфям предстоит серьезные инновационные преобразования, а отечественным машиностроительным предприятиям – масштабная работа по освоению выпуска отечественного судового комплектующего оборудования. Все эти преобразования потребуют серьезных инвестиций и без помощи государства эти задачи не выполнить. Государство имеет эффективные механизмы, позволяющие достичь положительных результатов для всех участников технологического процесса, но не все в настоящее время, по нашему мнению, получается хорошо.

Для проведения качественного исследования использовались различные научные подходы, такие как системный, комплексный, ситуационный и целевой. В статье сгруппированы мнения экспертов по замене ветхого рыбопромышленного флота, и высказано личное мнение, с которым могут не все согласиться.

Ключевые слова: поддержка судостроения; ветхий рыбопромышленный флот; безопасность мореплавания; износ корпуса судна; условия эксплуатации; техническое состояние судна

Для цитирования: Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Обновление ветхого рыбопромышленного флота необходимо поставить на паузу // Рыбное хозяйство. 2026. № 2. С. 152-160.
<https://doi.org/10.36038/0131-6184-2026-2-152-160>

THE RENEWAL OF THE DILAPIDATED FISHING FLEET MUST BE PUT ON PAUSE

Vladimir E. Khrapov – Doctor of Economics, Associate Professor, Chief Researcher «Department of Economic Policy, Marine and Economic Activities in the Arctic and the Far North Regions», G.P. Luzin Institute of Economic Problems, a separate division of the Federal State Budgetary Institution of Science Federal Research Center «Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences» (IEP FITC KSC RAS), Murmansk, Russia

Tatiana V. Turchaninova – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor Deputy General Director, Murmansk Marine Engineering Service LLC (MurmanMIS), Murmansk, Russia

Addresses:

1. Luzin Institute of Economic Problems, a separate subdivision of the Federal State Budgetary Institution of Science of the Federal Research Center «Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences» (IEP FIC KSC RAS) – 24A, Fersman St., Apatity, Murmansk Region, 184209, Russia
2. Murmansk Marine Engineering Service LLC – LLC (MurmanMIS) – Russia, 183001, Murmansk, ul. Tralovaya, 2

Annotation. The sanctions policy of the EU, Japan, and the United States has changed the established business practices of fishing companies. In addition, the state has obliged fishing companies to build fleets at Russian shipbuilding enterprises under the keel quota program. The implementation of this program was significantly affected by the failure and delays in the delivery of ship components by foreign partners, as well as the unavailability of Russian shipyards to build a fishing fleet. Therefore, domestic shipyards are facing serious innovative transformations, and domestic machine-building enterprises are facing large-scale work on mastering the production of domestic ship components. All these transformations will require serious investments and these tasks cannot be completed without the help of the state. The government has effective mechanisms to achieve positive results for all participants in the technological process, but not everything is currently working well, in our opinion.

Various scientific approaches, such as systematic, complex, situational, and targeted, were used to conduct qualitative research. The article summarizes the opinions of experts on replacing the dilapidated fishing fleet, and expresses a personal opinion that not everyone may agree with.

Keywords: shipbuilding support; dilapidated fishing fleet; safety of navigation; hull wear; operating conditions; technical condition of the vessel

For citation: Khrapov V.E., Turchaninova T.V. 2026. The renewal of the dilapidated Fishing Fleet must be put on pause. // Fisheries. No. 2. Pp. 152-160. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2026-2-152-160>

Рисунок – авторский / The drawing was made by the author

Наша страна живет и развивается под небывалым давлением санкций от стран ЕС, Японии и США. Это коснулось и судостроения, в частности рыбопромыслового. В такой сложной обстановке было принято решение строить рыбопромысловые суда на российских верфях, которые не были готовы к строительству флота для рыбной отрасли. По нашему мнению, отечественные судостроители воспринимали рыбопромысловый флот как некую дополнительную нагрузку, но это не так.

Представленное исследование не ставило перед собой задачу анализа строительства рыбопромысловых судов на отечественных верфях, но в целом все отечественные судовладельцы недовольны реализацией программы «квота под киль». Основные негативные моменты – это сроки и цена строительства, а вот к качеству выполняемых работ претензий нет [18; 19].

Цель данного исследования – обоснование дальнейшей эксплуатации ветхого рыбопромыслового флота, опираясь на его техническое состояние и выполнение всех требований органов технического надзора за эксплуатацией судна.

Мы понимаем, что в настоящее время предприятия судостроительной отрасли перестраиваются, и многое на них делается для замены технологического оборудования, технологии, системы управления и т.д. Кроме этого, государство и АО «ОСК» проводят мероприятия по созданию судового оборудования на отечественных машиностроительных предприятиях, что ранее было одной из основных проблем при соблюдении сроков строительства рыбопромысловых судов [18].

АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) ведет поиск путей, позволяющих создать собственные производства судовых механизмов, а именно мало- и среднеоборотных судовых двигателей, винторулевых колонок, а также – мало-оборотистых двигателей (размерности 6S50) совместно с Военно-промышленным холдингом «Кингисеппский машиностроительный завод» и другими партнерами [22].

Было объявлено, что ООО «Кингисеппский машиностроительный завод» войдет в состав АО «ОСК», но затем принято решение сохра-

нить партнерские отношения между АО «ОСК» и Военно-промышленным холдингом «КМЗ» и продолжить работы по созданию малооборотных двигателей [6; 16; 10].

По заявлению заместителя генерального директора АО «ОСК» по развитию и операционной эффективности Сергея Бондаренко, АО «ОСК» нарабатывает компетенции в технологических цепочках поставщиков машиностроительной продукции для строящихся судов. Координатором этой работы является ООО «ОСК-Движение». В настоящее время АО «ОСК» работает над реализацией нескольких серьезных проектов:

- локализация производства различных видов механических винторулевых колонок мощностью 800-1500 квт;
- опытно-конструкторские разработки (ОКР) по созданию отечественного судового малооборотного двигателя;
- локализация производства судового среднеоборотного двигателя [29].

Стратегией развития АО «ОСК» определяется развитие от этапа принятия инвестиционного решения до этапа организации серийного производства по разным направлениям создания судовой техники. Причем для достижения этих этапов используются различные подходы. Например, винторулевые колонки с 2022 г. осваивались в рамках совместного производства с китайскими компаниями, опираясь на Постановление № 719 от 17.07.2015 [24], требующего впоследствии создания отечественных образцов. В настоящий момент организован сборочный участок и испытательный стенд на территории завода АО «ОСК» «Красное Сормово». В перспективе эти ВРК будут серийными комплектующими для серийной «Платформы № 1» [29; 25].

Что касается двигателя для крупнотоннажного флота, то его, по заявлению С. Бондаренко, купить в настоящее время невозможно, поэтому ИЦ «Кронштадт» его проектирует, а ООО «Кингисеппский машиностроительный завод» будет осваивать производство. Согласно договоренности, ООО «КМЗ» и АО «ОСК» не вмешиваются в оперативную деятельность друг друга, а остаются в рамках контрактных обязательств. Следует отметить, что при реа-

лизации этого проекта у АО «ОСК» появляется технологический партнер «Инжиниринговый центр «Кронштадт». Центр будет разрабатывать конструкторскую документацию, будет надежным партнером в части наиболее сложных узлов малооборотного двигателя, а также производить опытные образцы сложных систем и компонентов для малооборотного двигателя [29; 23].

Создание среднеоборотных двигателей – это еще одна амбициозная задача, и ее реализация предполагается в рамках создания совместного предприятия с китайскими партнерами. Будет проработан технический проект, разработана конструкторская документация, подобрано и закуплено необходимое технологическое оборудование, осуществлен запуск производства и получение необходимых сертификатов на выпущенную продукцию. А дальше весь наработанный опыт и документацию передадут отечественному машиностроительному предприятию, на котором будет организовано серийное производство.

Реализация этих проектов создает условия для комплексного развития АО «ОСК» и расширения его компетенций.

Конечно, все эти усилия требуют достаточного больших капитальных вложений, которые должны быть гарантировано окупаемы, а для этого должна быть гарантирована загрузка этих модернизированных судостроительных верфей. Государство это понимает и оказывает поддержку судостроительной отрасли [25].

По мнению зам. главы Минпромторга Альберта Каримова, государство желает свести поддержку укрупнено к трем аспектам:

- продление программы льготного лизинга (возможно в доработанном виде);
- изменение правил судового утилизационного гранта, чтобы его можно было комбинировать с другими видами помощи;
- систематизация субсидий на компенсацию затрат при строительстве судов [4].

Следует понимать, что государство будет продолжать поддержку отечественного судостроения в обозримом будущем. Финансовые средства для поддержки отрасли будут формироваться за счет средств федерального бюджета и средств фонда национального благосостояния (ФНБ). Ведущее место в реализации проекта обновления судостроительной отрасли отводится АО «Государственная транспортная лизинговая компания». Ей только по прямым субсидиям государство из федерального бюджета направит в 2026 году 4,4 млрд руб., 2027 г. – 5,3 млрд руб., 2028 г. – 4,5 млрд руб. Безусловно, может произойти корректировка этих объемов, но незначительная [4; 26; 7; 8].

Хотелось бы отметить, что АО «ГТЛК» за счет лизинга не строит рыбопромысловые суда. Представители Северного рыбопромыслового бассейна обращались к ним, но они заявили, что не строят суда для рыбной отрасли, так как для этих судов действует своя программа.

Кроме этих субсидий государство намерено субсидировать некоторые целевые программы, например, обновление рыболовного флота. Для этих целей запланировано 6,2 млрд рублей, а также – программы, направленные на импортозамещение. В настоящее время Минпромторг поддерживает 104 проекта, направленные на разработку судового комплектующего оборудования, причем 14 из них для нужд рыбопромысловых судов. На эти цели было выделено: в 2022 году – 1,0 млрд руб.; 2023 г. – 7,8 млрд руб.; 2024 г. – 6,3 млрд руб.; 2025 г. – 6,7 млрд руб. Планируется в 2026 г. – 9,0 млрд руб., 2027 г. – 5,0 млрд руб., 2028 г. – 5,1 млрд руб. [2; 11]. По нашему мнению, этого недостаточно, но причина в том, что промышленность пока неспособна освоить больше.

Государство намерено осуществлять поддержку судостроения комплексно, поддерживая предприятия судостроения и судовладельцев, что, по его мнению, создаст основу для устойчивого развития отраслей экономики, связанных с морской хозяйственной деятельностью.

Кроме вышеперечисленных мер поддержки развития судостроительной отрасли, государство задумалось, по предложению АО «ОСК», над ограничением срока эксплуатации судна. Обоснованием этого решения является ссылка, как в других отраслях экономики (авиационной, железнодорожной и т.д.). Нам трудно спорить с практикой других отраслей, но что касается судов рыбной отрасли, то мы убеждены, что состояние рыбопромыслового судна и его срок жизни всегда требует корректного подхода [12; 17].

Нам кажется, что решение данного вопроса (согласно предложениям, срок эксплуатации на старые суда должен быть ограничен для рыбопромысловых судов) преждевременно и непродуманно со стороны технической эксплуатации судна. Мы убеждены, что на техническое состояние влияют условия эксплуатации и отношение судовладельца к судну.

Дело в том, что очень сложно все суда подводить «под одну гребенку». Ведь износ частей судна зависит от условий эксплуатации, и это будет влиять на его условия безопасности. Во времена плановой экономики, в течение 30 лет на ПОСП «Мурманская судоверфь», при выполнении доковых ремонтов и ремонтов судов на класс, проводили исследование на предмет того, как изнашивается корпус

судна в различных условиях эксплуатации. В те времена рыбопромысловые суда, участвуя в экспедиционном промысле Северного рыбопромыслового бассейна «Севрыба», вели промысел во многих точках Мирового океана. Они приходили на различные виды ремонта на ПОСП «Мурманская судовой верфь», где им можно было провести глубокую дефектацию. Была возможность устанавливать степень износа корпусов судов определенных проектов, даже по районам корпуса судна. Было установлено, что самый медленный износ корпуса происходит при эксплуатации судна в Северных морях, Баренцевом, Норвежском и т.д., а самый интенсивный износ – при проведении промысла в морях Африки. Мы установили, что при эксплуатации рыбопромыслового судна в условиях Баренцева моря корпус судна за 30 лет эксплуатации изнашивается максимально на 30% от построечного варианта. Эти знания на ПОСП «Мурманская судовой верфь» использовались при прогнозе объема работ, при выполнении доковых работ рыбопромыслового флота в доке. Причем следует отметить, что это было во времена, когда в России не было качественных лакокрасочных покрытий, несмотря на то, что у ПОСП «Мурманская судовой верфь» были заключены договоры с Ленинградским кораблестроительным институтом и Ленинградским заводом по выпуску красок «Пигмент». За годы совместной творческой работы мы не смогли разработать краску, которая, в условиях крайне нестабильной погоды (снег, дождь, ветер, мороз и т.д.) Крайнего Севера, могла бы обеспечить качественную защиту корпуса судна.

Именно поэтому все (судоремонтники, ученые, производители краски, судовладельцы) считали, что выход из данной ситуации – это построить крытый эллинг для докования рыбопромысловых судов. Идея строительства крытого эллинга была озвучена в 1963 г., и началось проектирование, построены модели, но затем решение отложили и далее к нему не возвращались. При этом норвежский судоремонтный завод «КИМЕК» в г. Киркенес нашу идею реализовал в 90-х годах при строительстве судоремонтного завода для ремонта российских рыбопромысловых судов. Тем самым, завод получил конкурентные преимущества относительно ПОСП «Мурманская судовой верфь», и наши судовладельцы (хозяева рыбопромыслового флота) из-за качественной покраски судна стремились для ремонта на судоремонтное предприятие «КИМЕК», тем более что порт Киркенес расположен всего в 250 км от порта Мурманск [28].

В настоящее время в России качество лакокрасочного покрытия для судов очень высокое,

обеспечивающее качественную защиту корпуса судна от износа. Краски для подводной и надводной частей судна выпускают отечественные производители, такие как: Компания «АКРУС», научно-производственный холдинг «ВМП», холдинговая компания «Пигмент и бренд «PK-Marine» [1; 27; 9].

Таким образом, первый вывод, который можно сделать, опираясь на эти исследования, – безопасная эксплуатация судна зависит не от продолжительности эксплуатации, а от среды и качества эксплуатации.

Опыт показывает, что многие современные рыбопромысловые суда на Северном рыбопромысловом бассейне прошли глубокую модернизацию, в рамках которой менялись главные и вспомогательные двигатели, генераторы, оборудование рыбофабрик, холодильных установок, на многих судах перестраивались танки и т.д. При этом судовладелец понимал, что в «старый» корпус судна встраивать современные механизмы и технологии нерационально, поэтому перед модернизационными работами проводилась реновация корпуса судна. Реновация включала в себя проведение замеров толщин всех конструкций корпуса судна: наружная обшивка, переборки, танки, фундаменты судовых механизмов и т.д. По полученным замерам проводились расчеты, которые позволяли определить прочность корпуса судна и новый возможный срок эксплуатационного цикла. Получилось, что судно, построенное 30 лет назад, согласно расчетам, по прогнозным характеристикам, соответствовало 15-летней эксплуатации.

Значит можно сделать второй вывод – на определение безопасной эксплуатации судна может повлиять проведенная дефектация и расчеты по корпусу судна с последующей его реновацией [15].

Следует признать, что данный метод не нашел поддержку у ФАУ «Российский морской регистр судоходства». Возможно сейчас, в сложившейся сложной ситуации, есть смысл вернуться к этому вопросу, иначе просто есть вероятность остановки работы рыбопромыслового флота. На эти выводы может повлиять собственник судна, так как он хорошо знает техническое состояние оборудования.

Таким образом, напрашивается третий и основной вывод, что только судовладелец, зная истинное техническое состояние судна, может делать правильные выводы о дальнейшей эксплуатации, тем более что всегда перед собственником стоит вопрос экономической целесообразности: нести затраты по классификационному ремонту, обеспечивая его безопасность, или построить новое судно. Главное,

понять за какие средства, в какие сроки и какая гарантия, что для этого судна будут в наличии квотные ресурсы. Тем более что отправка судна в рейс – это сложная техническая и организационная процедура.

Эксплуатация судна, как сложного инженерного сооружения, осуществляется, как и его проектирование и строительство, под надзором ФАУ «Морского регистра судоходства» (РС) или иного признанного классификационного общества. Судно в рамках жизненного цикла проходит: ежегодное освидетельствование на годность плавания; 5-летний классовой ремонт; 3 и 2-летние доковые осмотры; в случае аварий – аварийные освидетельствования. Инспекция РС может, в рамках активного надзора, в любой момент посетить судно и освидетельствовать его на безопасность мореплавания. Если на судне будут установлены какие-то нарушения, то оно не сможет эксплуатироваться до устранения требований. Кроме этого, каждое судно при очередном выходе в море должно быть предъявлено портовым властям, которые также должны обеспечивать контроль за безопасностью мореплавания.

Иногда возникает удивление: как это танкеры река-море в осенний период оказываются в море, если им это запрещено. Ведь катастрофа с нефтяными танкерами в Черном море в р-не п. Анапы в 2024 г. была осуществлена конкретными людьми.

Из всего вышесказанного, по нашему мнению, ответственность за эксплуатацию любого морского судна несет судовладелец, он определяет срок эксплуатации собственного судна совместно со всеми контролирующими органами. Как только ему будет невыгодно приводить судно в необходимое техническое состояние для эксплуатации, так он примет решение об отправке судна «на иголки» (на металлолом).

Все, что мы изложили, относится в основном к рыбопромысловым судам, но есть специальные суда, например, атомные ледоколы, и их срок эксплуатации определяется сроком эксплуатации энергетической установки, а не корпуса судна.

Что касается предложения АО «ОСК» по регламентации срока эксплуатации судна, то это в большей степени похоже на лоббирование собственных интересов. Мы уверены, что касательно рыбопромыслового флота для подобных решений время не пришло. Тем более, что заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Патрушев заявил, что у России, по сравнению с другими странами, будет в ближайшие годы самый молодой флот рыбной отрасли [20].

Непонятно почему АО «ОСК» стало переживать за риски судовладельцев и о необхо-

димости внесения изменений в регламенты безопасности морского и речного флота, устанавливающие требования к конструкции и оборудованию судна. На чем основываются эти изменения? Может быть АО «ОСК» провели исследование? Было бы интересно узнать об их результатах.

Если мы правильно понимаем, то корпорация хотела бы внести изменения в технический регламент эксплуатации судов. При этом, по нашему мнению, АО «ОСК» в основном занимается строительством судов, и могло бы накопить достаточно сведений для анализа, если бы выполняло регламентные работы в рамках технической эксплуатации и ремонта судна. Нам могут возразить, что у ОАО «ОСК» есть богатый опыт ремонта судов и кораблей ВМФ. Да, это так, но там технический регламент иной, и его нельзя сравнивать с гражданскими судами. Конечно, данную инициативу нет смысла отвергать сразу. Наверное, можно ее обсуждать с целью нахождения решения многих неясных вопросов.

Заместитель министра транспорта Александр Пошивай на выставке «Нева-2025» заявил, что до 2030 г. потребуются замена 1714 судов, поэтому ограничения по использованию ветхого флота будут вводиться постепенно, и переход на ограничительные сроки будет тоже постепенный [5; 14].

Своя специфика в каждой отрасли экономики, при использовании морского флота, требует индивидуального подхода. Например, если рассмотреть рыбную отрасль, то мы сегодня, обсуждая эту проблему, сталкиваемся с рядом противоречий, которые необходимо учитывать, иначе можем навредить стабильности в отрасли.

По сведениям ВАРПЭ, в настоящее время рыбопромысловый флот РФ состоит из 820-830 промысловых единиц. По сведениям на 2025 г. возраст 65% рыболовного флота достигает 30 лет, 13% – 40 лет. К 2030 г., по заключению ВАРПЭ, основная часть работающего в настоящее время флота, несмотря на капитальную модернизацию, не сможет вести промысел [5; 21].

Сразу возникают вопросы, на что опираются эксперты ВАРПЭ? Возможно, на срок жизненного судна промыслового судна? Зачем тогда проводить капитальную модернизацию, если техническая характеристика корпуса судна ставится под сомнение. Ведь мы в начале статьи показывали, что, как правило, судовладелец при глубокой модернизации проводит реновацию судна. Если это так, то утверждения экспертов ВАРПЭ бездоказательны. Также как и утверждение, что за пять лет для рыбной отрасли нужно построить 533 единицы новых рыбопромысловых судов. Ведь всем

совершенно ясно, что такое количество рыбопромысловых судов за этот срок не построить ни на отечественных верфях, ни на зарубежных. Значит необходимо продлевать срок технической эксплуатации рыбопромысловых судов, а не сокращать. Никто не говорит, что необходимо эксплуатировать суда, несоответствующие техническому регламенту. Наоборот, необходимо за это время провести ревизию существующего рыбопромыслового флота и по каждому конкретному судну определиться с его будущим.

В настоящее время судовладельцы рыбопромысловых флотов и организации, такие как «Опора России» и ВАРПЭ, почему-то доказывают последствия для рыбной отрасли в случае ограничения 40-летним сроком эксплуатации судов, а не обосновывают доказательства возможности эксплуатации рыбопромыслового флота, исходя из его технического состояния.

Представители организаций «Опора России» и ВАРПЭ считают, что если будут приняты ограничения срока эксплуатации промысловых судов 40 годами, то к 2030 г. рыбопромысловый флот Дальневосточного промыслового района сократится в два раза, объем добычи водных ресурсов (ВБР) сократится на 40%. К 2035 г. промысловую деятельность, по их мнению, смогут вести только 25% флотов, вылов ВБР на Дальнем Востоке упадет в 3,7 раза – до 950 тыс. тонн [5]. Трудно поставить под сомнение эти цифры. Наверное, это так, но ведь все понимают, особенно специалисты, занимающиеся этим бизнесом, так не будет. И поэтому необходимо заранее доказывать неприемлемость для рыбной отрасли подобного решения и обосновывать это не только сроком эксплуатации судна, но и его техническим состоянием.

Как в этом сложном вопросе не согласиться с генеральным директором Союза рыбопромышленников Севера (СРПС) Константином Древетняком, что подобные решения будут иметь негативные последствия для всей рыбной отрасли, но по-разному для каждого бассейна. И даже на одном бассейне – по-разному для донного и пелагического промыслов [5]. Но не только в рыбной отрасли подобное решение неприемлемо. Например, СРО «Российская ассоциация морских и речных бункеровщиков» (Росморречбункер) направила обращение к первому заместителю председателя Правительства Денису Мантурову, в котором обосновывают негативные последствия предстоящего жесткого ограничения срока эксплуатации судов-бункеровщиков [3]. Мы предполагаем, что так будет и по другим судовладельцам.

Из всего вышесказанного следует сделать вывод, что данный вопрос непростой и требует серьезной проработки. Необходимо собрать

мнения специалистов рыбной отрасли, судостроительной отрасли и ученых. И если будет поставлена подобная грандиозная задача, то без государственной поддержки не обойтись. Причем эта государственная поддержка должна быть стимулирующей как для судостроителей, так и для судовладельцев рыбопромыслового флота. По нашему мнению, в России не наступило время кардинальных мер, которые могут отрицательно влиять на экономику. К сожалению, с нашим мнением не согласен Минтранс России. Они уже подготовили законопроект о запрете захода в порты России судов старше 40 лет, о чем пишет ИАА «ПортНьюс» [13]. Ограничения и запреты предполагают вводить поэтапно с окончательным сроком вступления в силу с 1 января 2030 года. Как отмечается в рамках данной инициативы и принятой программы, предполагается заменить 1714 судов, а начало этой программы будет определено в ближайшие три года. По заявлению первого вице-премьера Дениса Мантурова, на эту новую программу льготного лизинга будет выделено 43,6 млрд руб. и построено порядка 50 гражданских судов.

Можно сделать вывод, что государство готово стимулировать обновление ветхого флота и в ближайшие три года начнет его реализовывать. Мы убеждены, что это преждевременно и требуются серьезные проработки и обсуждения, особенно для судов рыбопромыслового флота.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. Вклад в работу авторов: В.Е. Храпов – идея статьи, сбор и анализ данных, подготовка статьи, обзор литературы; Т.В. Турчанинова – корректировка текста, работа над литературой.

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, data collection and analysis, preparation of the article, literature review; T.V. Turchaninova – text correction, work on literature.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. АКРУС® – технологичность и эффективность // ПортНьюс, №3 (август 2024) // Режим доступа: <https://portnews.ru/magazine/portnews/a515> (дата обращения 17.01.2026)
2. Алеханов А. Строительство второго этапа инвестквот // Режим доступа: <https://ria.ru/20240906/minpromtorg-1971030341.html> (дата обращения 24.01.2025)
3. Бункеровщики направили в правительство свои замечания и предложения по законодательной инициативе, ограничивающей работу судов по возрасту // ПортНьюс 16.01.2026 // Режим доступа: <https://portnews.ru/news/386860> (дата обращения 19.01.2026)

4. Вильде Т. Для судостроения запрягают тройку // ПортНьюс, №4 (56). 2025. С. 6-9
5. Вильде Т. Старым судам поставят срок // ПортНьюс, № 4(56). 2025. С. 10-12
6. Военно-промышленный холдинг «КМЗ» // Режим доступа: <https://kmz1.ru> (дата обращения 13.01.2026)
7. Госпрограмма «Лизинг речных и морских судов». Минпромторг РФ // Режим доступа: <https://gpb.ru/state-programs/gosprogramma-lizing-rechnykh-i-morskikh-sudov> (дата обращения 17.04.2025)
8. ГТЛК готова работать по всем трендам на сухоходном рынке // Отраслевой портал Российское судостроение. Режим доступа: <https://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=50773> (дата обращения 25.07.2025)
9. Защиты подводной части судов от обрастания и коррозии / Холдинговая компания «Пигмент». Режим доступа: <http://pigment.spb.ru/catalog/rugrose/171> (дата обращения 2.01.2026)
10. Кингисеппский машиностроительный завод вышел из состава ОСК. / МедиаПалуба 14.01.2026 // Режим доступа: <https://paluba.media/news/207239> (дата обращения: 17.01.2026)
11. Локализация в судостроительной промышленности // Режим доступа: Morvesti.ru.news/1679/107262 (дата обращения 11.09.2025)
12. Мантуров: На российских верфях до 2036 года построят более 1,6 тыс. судов // Режим доступа: <https://www.1tv.ru/publikacii/obzor-smi/pervuvice-premer-denis-manturov-rasskazal-o-planah-razvitiyu-sudostroitelnoy-promyshlennosti> (дата обращения 13.05.2025)
13. Минтранс подготовлен законопроект о запрете захода в порт судов старше 40 лет / ПортНьюс 27 ноября 2025 // Режим доступа: <https://portnews.ru/news/385058> (дата обращения 19.01.2026)
14. Михаил Мишустин: Развитие судостроения в ближайшие годы.../Развитие судостроения // Режим доступа: <https://marine.org.ru/publication/smi/15328> (дата обращения 22.11.2025)
15. Модернизация и реновация судов // Режим доступа: nssz.ru/uslugi/modernizaciya-i-renovaciya.html
16. ОСК приобрела Кингисеппский машиностроительный завод // Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/894902-dlya-mod-osk-priobrelakingiseppskiy-mashinostroitelnny-zavod/?ysclid=mdfrqln4k0323131901> (дата обращения 23.07.2025)
17. Отраслевые планы импортозамещения Минпромторга России // Режим доступа: grpf.ru/plany-importozameshcheniya/ (дата обращения 12.03.2025)
18. Панкратов Е., Вильде Т. Медленно, но верно // ПортНьюс. Выпуск 2(50), 2024. С. 42–48
19. Патрушев: «квоты под киль» возродили российское промышленное судостроение // Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/23931643> (дата 19.12.2025)
20. Патрушев: по итогам инвестквот РФ получит самый современный рыбопромысловый флот // Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/21897621?ysclid=m6kblvtqpr914394012> (дата обращения 21.01.2025)
21. По программе инвестквот построено 32 промысловых судна и 27 перерабатывающих заводов // ПортНьюс 28.11.2024 // Режим доступа: <https://portnews.ru/news/370846> (дата обращения 16.07.2025)
22. Постановление Правительства РФ № 208 от 18 февраля 2022 «О предоставлении субсидий из Федерального бюджета Автономной некоммерческой организации «Агентство по технологическому развитию» на поддержку проектов, предусматривающих разработку конструкторской документации на комплектующие изделия, необходимые для отраслей промышленности» // Режим доступа: [www.itdf.ru.com/Documents/208/Постановление ...](http://www.itdf.ru.com/Documents/208/Постановление...) (дата обращения 17.07.2025)
23. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.02.2022 № 209 «О предоставлении грантов в форме субсидий из федерального бюджета на реализацию проектов по созданию и (или) развитию центров инженерных разработок на базе образовательных организаций высшего образования и научных организаций, реализующих проекты, связанные с разработкой комплектующих» // Режим доступа: <https://www.zakonrf.info/postanovlenie-pravitelstvo-rf-209-18022022> (дата обращения 27.07.2025)
24. Постановление № 719 от 17.07.2015 (в ред. От 23.12.2024) «О подтверждении производства российской промышленной продукции» // Режим доступа: https://reestr-719.ru/wp-content/uploads/2025/02/pp719_27.02.2025.pdf (дата обращения 02.11.2025)
25. Распоряжение РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» // Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068> (дата обращения 07.07.2025)
26. Распоряжением № 1821-р от 1 июля 2024 года выделило 1,0 млрд рублей на поддержку проектов по созданию комплектующих для промышленной продукции. // Режим доступа: https://мойбизнес52.рф/news/2024/Распоряжение_правительства_от_11_июля_2024_г_№_1821_р.pdf (дата обращения 18.02.2025)
27. Секрет долговечности судов: материалы ВМП для защиты от коррозии // Режим доступа: <https://energybase.ru/news/articles/sekret-dolgovecnosti-sudov-materialy-vmp-dla-zasity-ot-korrozii-2024-11-27> (дата обращения 26.01.2026)
28. Храпов В.Е. [и др.]. Состояние и тенденции рыбохозяйственной деятельности в Северном бассейне: проблемы и перспективы. Монография – Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН. 2024. 193 с. ил. ISBN 978-5-91137-506-5. doi:10.37614/978.5.91137.506.5
29. Чернов В. О производстве судовых двигателей и ВРК в России // ПортНьюс. 14.01.2026 // Режим доступа: <https://portnews.ru/comments/3626> (дата обращения 19.01.2026)

LITERATURE AND SOURCES

1. ACRUS® – Adaptability and Efficiency // PortNews, No. 3 (August 2024) // Access mode: <https://portnews.ru/magazine/portnews/a515> (accessed 17.01.2026). (In Russ.)
2. Alekhanov A. Construction of the second stage of the investment quota // Access mode: <https://ria>

- ru/20240906/minpromtorg-1971030341.html (accessed 24.01.2025). (In Russ.)
3. The bunkworkers have sent their comments and suggestions to the government on a legislative initiative restricting the operation of vessels by age // PortNews 16.01.2026 // Access mode: <https://portnews.ru/news/386860> (date of access 19.01.2026). (In Russ.)
 4. Wilde T. 2025. A troika is harnessed for shipbuilding // PortNews, No. 4 (56). Pp. 6-9. (In Russ.)
 5. Wilde T. 2025. Old ships will be given a deadline // PortNews, No. 4(56). Pp. 10-12. (In Russ.)
 6. Military industrial Holding "KMZ" // Access mode: <https://kmz1.ru> (accessed 13.01.2026). (In Russ.)
 7. The state program "Leasing of river and sea vessels". Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation // Access mode: <https://gpbl.ru/state-programs/gosprogramma-lizing-rechnykh-i-morskikh-sudov> (accessed 04/17/2025). (In Russ.)
 8. GTLK is ready to work on all trends in the shipping market // Industry portal Russian Shipping. Access mode: <https://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=50773> (accessed 07/25/2025). (In Russ.)
 9. Protection of the underwater part of ships from fouling and corrosion / Pigment Holding Company. Access mode: <http://pigment.spb.ru/catalog/purpose/171> (accessed 2.01.2026). (In Russ.)
 10. The Kingisepp Machine-Building Plant has withdrawn from the USC. / Media Deck 14.01.2026 // Access mode: <https://paluba.media/news/207239> (date of request: 17.01.2026). (In Russ.)
 11. Localization in the shipbuilding industry // Access mode: [Morvesti.ru. news /1679/107262](http://morvesti.ru/news/1679/107262) (accessed 11.09.2025). (In Russ.)
 12. Manturov: More than 1.6 thousand ships will be built at Russian shipyards by 2036 // Access mode: <https://www.1tv.ru/publikacii/obzor-smi/per-vyy-vice-premer-denis-manturov-rasskazal-o-planah-po-razvitiyu-sudostroitelnoy-promyshlennosti> (accessed 05/13/2025). (In Russ.)
 13. The Ministry of Transport has prepared a bill banning ships over 40 years of age from entering the port / PortNews November 27, 2025 // Access mode: <https://portnews.ru/news/385058> (accessed 19.01.2026). (In Russ.)
 14. Mikhail Mishustin: The development of shipbuilding in the coming years.../Development of shipbuilding // Access mode: <https://marine.org.ru/publication/smi/15328> (accessed 11/22/2025)
 15. Modernization and renovation of ships // Access mode: [nssz.ru "uslugi/modernizaciya-i-renovaciya.html](http://nssz.ru/uslugi/modernizaciya-i-renovaciya.html). (In Russ.)
 16. USC acquired the Kingisepp Machine-building Plant // Access mode: <https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/894902-dlya-mod-osk-priobrela-kingiseppskiy-mashinostroitelnyy-zavod/?ysclid=mdfrln4k0323131901> (accessed 07/23/2025). (In Russ.)
 17. Sectoral import substitution plans of the Ministry of Industry and Trade of Russia // Access mode: [frprf.ru "plany-importozameshcheniya/](http://frprf.ru/plany-importozameshcheniya/) (accessed 12.03.2025). (In Russ.)
 18. Pankratov E., Vilde T. 2024. Slowly but surely // PortNews. Issue 2(50). Pp. 42-48. (In Russ.)
 19. Patrushev: "keel quotas" have revived Russian commercial shipbuilding // Access mode: <https://tass.ru/ekonomika/23931643> (date 12/19/2025). (In Russ.)
 20. Patrushev: according to the results of the investment quota, the Russian Federation will receive the most modern fishing fleet // Access mode: <https://tass.ru/ekonomika/21897621?ysclid=m6kblvqtqp914394012> (accessed 01/21/2025). (In Russ.)
 21. According to the investquot program, 32 fishing vessels and 27 processing plants were built // PortNews 11/28/2024 // Access mode: <https://portnews.ru/news/370846> (date of access 16.07.2025). (In Russ.)
 22. Decree of the Government of the Russian Federation No. 208 dated February 18, 2022 "On Granting subsidies from the Federal Budget to the Autonomous Non-Profit Organization Agency for Technological Development to support projects involving the development of design documentation for components necessary for industries" // Access mode: [www.itdf.ru.com "Documents/208/Resolution ...](http://www.itdf.ru.com/Documents/208/Resolution...) (date of appeal 17.07.2025). (In Russ.)
 23. Decree of the Government of the Russian Federation dated 02/18/2022 No. 209 "On the provision of grants in the form of subsidies from the Federal Budget for the implementation of projects for the creation and (or) development of engineering development centers based on educational institutions of higher education and scientific organizations implementing projects related to the development of components" // Access mode: <https://www.zakonrf.info/postanovlenie-pravitelstvo-rf-209-18022022> (date of request 07/27/2025). (In Russ.)
 24. Resolution No. 719 of 17.07.2015 (as amended Dated December 23, 2024) "On confirmation of the production of Russian industrial products" // Access mode: https://reestr-719.ru/wp-content/uploads/2025/02/pp719_27.02.2025.pdf (accessed 11/22/2025). (In Russ.)
 25. Decree of the Russian Federation dated October 28, 2019 No. 2553-r "Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035" // Access mode: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068> (date of the 07.07.2025 address). (In Russ.)
 26. By Decree No. 1821-r of July 1, 2024, it allocated 1.0 billion rubles to support projects to create components for industrial products. // Access mode: <https://moybusiness52.rf/news/2024/Government-Decree-dated-July-11-2024-No.-1821-p.pdf> (accessed 02/18/2025). (In Russ.)
 27. The secret of ship durability: VMP materials for corrosion protection // Access mode: <https://energybase.ru/news/articles/sekret-dolgovecnosti-sudov-materialy-vmp-dla-zasily-ot-korrozii-2024-11-27> (accessed 26.01.2026). (In Russ.)
 28. 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. ill. ISBN 978-5-91137-506-5. doi:10.37614/978.5.91137.506.5. (In Russ.)
 29. Chernov V. On the production of marine engines and IWRK in Russia // PortNews. 01/14/2026 // Access mode: <https://portnews.ru/comments/3626> (accessed 19.01.2026). (In Russ.)

Материал поступил в редакцию / Received 16.02.2026
Принят к публикации / Accepted for publication 10.03.2026