

Новые траулеры-процессоры и заводы: проблемы эксплуатации в арктическом рыбохозяйственном комплексе

DOI

Д-р экон. наук, профессор, заслуженный экономист РФ **А.М. Васильев** – главный научный сотрудник Отдела экономики морской деятельности в Арктике, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской Академии наук»

@ vasiliev@pgi.ru

Ключевые слова: Европейский Арктический регион, рыбохозяйственный комплекс, новые промысловые суда и перерабатывающие заводы, рыбные ресурсы, продукция, цены, потребление

Keywords: European Arctic region, fishery complex, new fishing vessels and processing plants, fish resources, products, prices, consumption

NEW TRAWLERS-PROCESSORS AND FACTORIES: PROBLEMS OF OPERATION IN THE ARCTIC FISHERY COMPLEX

Doctor of Economics, Professor, Honored Economist of the Russian Federation **A.M. Vasiliev** – Chief Researcher; Luzin Institute for Economic Studies – Subdivision of the Federal Research Centre «Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences» (IES KSC RAS)

The necessity of updating the fishing fleet is substantiated. The excess of the nominal capacity for catching vessels under construction over the volume of the total allowable catch (TAC) of bottom fish species was established. It is shown that the processing capacity of coastal plants far exceeds the supplied volumes of fish raw materials. Proposals are given to determine the market price for fish products in Russia and increase its consumption by the population.

ВВЕДЕНИЕ

К рыбохозяйственному комплексу Арктического региона России в настоящее время относятся промысловый и транспортный флот, береговые предприятия по переработке рыбы, изготовлению орудий лова и тары, а также аква- и марикультура Мурманской, Архангельской областей и Республики Карелия.

Принято относить к рыбохозяйственному комплексу также Мурманский и Архангельский рыбные порты, так как рыбные грузы пока еще являются в них преобладающими. В то же время они занимают перевалкой и других грузов. Также можно относить к рыбо-

хозяйственному комплексу машиностроительные предприятия с единичным и мелкосерийным производством, так как главной их деятельностью является судоремонт.

Предприятия, обеспечивающие промысловый флот топливом, продуктами питания и выполняющие различные другие заказы флотов и предприятий по переработке рыбы могут иметь различный статус.

Рыбопромысловый флот – основа экономического подъема, конкурентоспособности рыбохозяйственного комплекса, а также основание материально-технической базы рыбного

хозяйства. Это около 70% основных производственных фондов рыбной отрасли и более 90% общего вылова водных биологических ресурсов (ВБР).

Согласно реестру судов Северного бассейна, на 01 января 2020 г. числилось 206 промысловых судна, в том числе активно используемых – 185 ед. (87,7%). В пределах нормативного срока эксплуатации находилось 13 траулеров (7,0% от количества активных судов), в том числе 1 крупный траулер, 3 больших и 9 – среднетоннажных.

Формирование структуры и количественного состава добывающего флота, в том числе Мурманской области, с конца 80-х годов прошлого века происходило, в основном, под воздействием трансформации экономических отношений, институциональных и нормативно-правовых преобразований. В процессе становления и развития рыночных отношений, из судов, имевшихся в 1990 г., остались в строю только 4 супер-траулера типа «Моонзунд» (остальные проданы на другие Бассейны), 1 – из 153 больших морозильных траулеров, 72 – из 187 среднетоннажных судов разных типов (4 СРТМ «Баренцево море»), 12 сейнер-траулеров типа «Альпинист» и 8 сейнер-траулеров типа «Атлант-333», 40 единиц не модернизированных средних рыболовных траулеров морозильных «Василий Яковенко» и других типов и 1 посольно-свежевой траулер типа «Баренцево море». В 1991-2016 гг. были приобретены: 2 супер-траулера типа «Моонзунд» и 1 несерийный; 9 БМРТ, 59 средних рыболовных траулеров Западной постройки, из которых 5 – из новостроя, 2 траулера типа «Шаньков» и 3 – типа «Ягры» (по данным реестра судов ФГУ «Администрация морского порта», г. Мурманск).

В соответствии с имеющимися данными, в настоящее время ~ 40 средних рыболовных траулера типа «Василий Яковенко» намного превысили нормативный срок службы, не имеют модернизационного потенциала, малоэффективны и подлежат выводу из эксплуатации. Средние рыболовные траулеры Западной постройки (в основном незаходные) имеют средний срок службы ~35 лет, в том числе 10 судов – до 25 лет, 17 ед. – от 25 до 35 лет, 17 ед. – от 36 до 44 лет, 10 ед. – от 45 до 50 лет. Многие из них также подлежат списанию, ввиду небезопасности дальнейшей эксплуатации.

Государство, вводя в 2003 г. долгосрочное наделение рыбаков квотами водных биологических ресурсов (ВБР) и предоставляя им в 2007-2008 гг. ряд преференций, считало, что тем самым создает возможности для накопления финансовых средств и стимулирует инвестиционную активность, создавая возможности для строительства новых высокотехнологичных промысловых судов. Приведенные выше данные показывают, что по ряду объективных причин финансовые средства вкладывались во «вчерашний день» – приобретались траулеры иностранной постройки, более 90% бывшие длительное время в эксплуатации.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Переломным событием в решении проблемы инвестиций явилось заседание Президиума Го-

Обоснована необходимость обновления промыслового флота. Установлено превышение номинальной мощности по вылову строящихся судов над объёмами общего допустимого улова (ОДУ) донных видов рыб. Показано, что перерабатывающие мощности береговых заводов намного превышают поставляемые объёмы рыбного сырья. Даны предложения по определению рыночной цены на рыбную продукцию в России и увеличению её потребления населением.

сударственного совета 19 октября 2015 г. по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса в Российской Федерации. На нём были приняты решения по перспективам насыщения внутреннего рынка качественной отечественной рыбной продукцией, строительства нового флота на российских верфях, модернизации прибрежной инфраструктуры и перерабатывающих мощностей.

Обновленным федеральным законом от 3 июля 2016 № 349-ФЗ (О внесении изменений в Федеральный закон в Федеральный закон от 20 декабря 2004 года № 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»), в частности, предусмотрена мера государственной поддержки обновления рыбопромыслового флота и развития переработки рыбы – выделение квот на инвестиционные цели («квоты под киль»). В мае 2017 г. постановлениями Правительства РФ № 632, 633 и 648 утверждены Правила подготовки и заключения договора о закреплении и предоставлении доли квоты на инвестиционные цели, примерная форма договора; требования к объектам инвестиций и инвестиционным проектам в области рыболовства и правила расчёта обеспечения реализации инвестиционных проектов в области рыболовства; установлен порядок подачи заявлений инвесторами, порядок отбора инвестиционных проектов и порядок распределения квот на инвестиционные цели между лицами, инвестиционные проекты которых по строительству судов или предприятий отобраны.

Данные изменения действующего законодательства РФ послужили отправной точкой строительства нового рыбопромыслового флота, загрузки судостроительных предприятий и их смежников. В программе «квоты под киль» принимают участие 11 судостроительных заводов и верфей, на которых, по сообщению РК-ПРОФИ №49 (826) от 16 декабря 2020 г., будет построено 91 судно [1].

Характеристики проектов и уже построенных промысловых траулеров-процессоров свидетельствуют об их высочайшей производительности, большой степени механизации и автоматизации производственных процессов. В подтверждение этих выводов можно привести следующие данные: в 2014 г. траулер «Стрелец» добыл и переработал рекордное количество – 22 тыс. т трески, пикши и других видов рыб. Мощности, строящихся для Северного бассейна, траулеров-процессоров больше в 2-3 раза. Кроме этого, на имеющихся

в настоящее время траулерах могут вырабатывать потрошённую рыбу без головы, филе и обыкновенный фарш, а на строящихся – ещё и фарш сури-ми. Кроме этого, следует подчеркнуть, что большинство нынешних судов не имеют рыбомучного оборудования и отходы, в большинстве случаев, выбрасываются, в то время как новые суда будут производить высококачественную рыбную муку.

В ходе первой волны компании «квоты под киль» на ПАО судостроительный завод «Северная верфь» (г. Санкт-Петербург) для холдинга «Норвебо», головной офис которого находится в Мурманске, будет построено 10 траулеров-процессоров проекта 170701 и 4 ярусолова проекта 200101. Шесть траулеров предназначены для Северного бассейна и 4 судна для Дальнего Востока. Траулеры отличаются уникальностью корпуса и повышенной энергоэффективностью. Общая производительность по сырцу – 150 т в сутки [2].

Кроме траулеров проекта 1707001 на заводе строятся инновационные ярусоловы для промысла в Баренцевом и Норвежском морях. В декабре 2019 г. спущен на воду ярусолов-процессор «Гандвик-1». Это головное судно серии из 4-х ярусоловов проекта МТ1112ХЛ, строящихся в рамках государственной программы инвестиционных квот. Ярусный промысел считается одним из самых экологически безопасных, так как в процессе добычи рыбы донный грунт не повреждается, сохраняется среда обитания водных организмов. Качество рыбы, выловленной на ярус, остается более высоким, по сравнению с добычей трала, и поэтому выше ценится на рынке.

На судах длиной 58,6 м предусмотрены автоматизированные линии установки и выборки ярусов, оборудование для глубокой и безотходной переработки уловов и заморозки мощностью 24 т в сутки. Машинное отделение характеризуется высоким классом автоматизации, предусматри-

вающим отсутствие постоянного обслуживающего персонала. Заказчиком 3-х серийных судов является ООО «Рыболовецкая компания «Вирма», с. Вирма, Республика Карелия (входит в ГК «Карельский рыболовный флот»), а 1-го судна – ООО «Глобус», с. Луда, Архангельской области [3].

На ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (г. Отрадное, Ленинградская область) строится 6 траулеров-процессоров проекта 03095 для Мурманских предприятий: 4 судна – для ООО «Мурмансельдь 2» и 2 – для ООО «ФЭСТ».

Основное назначение судов проекта 03095 – добыча донных видов рыб и их обработка на борту. Рыбофабрика оснащена оборудованием для сортировки, обезглавливания, потрошения и филетирования рыбы, а также – для выпуска кормового фарша, ликвидных рыбных отходов, рыбной муки. Объём переработки рыбы-сырца составляет 150 т в сутки, выпуска готовой продукции – 100 т, в том числе – 20 т филе. Трюм для рыбной продукции с температурой -300С имеет объём 1400 м³, для рыбной муки – 230 м³. Экипаж – 62 человека [4].

Выборгский судостроительный завод в 2016 г. заключил контракты на строительство восьми траулеров по программе инвестиционных квот. Суда строятся по двум проектам – КМТ01 и КМТ02 (по четыре судна) в различных модификациях. Серия из четырёх траулеров-процессоров проекта КМТ01 строится для компании АО «Архангельский траловый флот», которая входит в Северо-Западный рыбопромышленный консорциум. Пока что заказчику сдано только одно судно – головной траулер проекта КМТ01 «Баренцево море».

Концептуальный проект разработан норвежским дизайн-бюро Skipsteknisk, под класс Российского морского регистра судоходства проект адаптирован Морским инженерным бюро.





Траулеры этого проекта имеют наибольшую длину 86,0 м, трюм для рыбной продукции – 2500 м³, трюм для рыбной муки – 350 м³, консервный трюм – 100 м³. Производительность морозильного оборудования – 100 т готовой продукции в сутки, производство филе – 40 т (по сырью), производство консервов – 5000 условных банок в сутки, производительность рыбомучной установки – 60 т (по сырью). Проектируемый вылов – 140 т в сутки [5].

Два первых траулера проекта КМТ02 – «Норд Пилигрим» и «Юрий Маточкин» уже достраиваются на воде. Два месяца назад состоялась закладка третьего траулера «Братья Лаптевы». Судно «Леонид Горбенко» – четвёртый в серии КМТ02. Траулеры этой модификации короче на 5,4 м, поэтому у них несколько меньшего размера трюмы. Производительность оборудования тоже несколько отличается [6].

Флот прибрежного промысла также находится в неудовлетворительном состоянии. Об этом свидетельствует как устаревший типовой состав, так и большой возраст судов. Учитывая это, в 2020 г. было заключено соглашение о намерениях строительства 10 судов на ООО «Верфь Братев Нобель». Однако построен был лишь один траулер проекта Т30В длиной 36 м.

Крабовый промысел до 2020 г. производился с помощью физически и морально устаревших судов. В 2020 г., по условиям крабовых аукционов, было принято решение о строительстве 35 судов-краболовов. В том числе – 10 единиц для Северного бассейна. Суда-краболовы разных проектов заказаны и строятся.

Строящиеся траулеры-процессоры и ярусоловы, безусловно, относятся к инновационной продукции. Использование их, в соответствии с проектными показателями, позволит увеличить в 2-3 раза производительность промысла и снизить себестоимость производства. Однако решение о строительстве 17 траулеров-процессоров и 4-х ярусоловов для Северного бассейна, по нашему мнению, не было в полной мере обосновано по наличию достаточных промысловых ресурсов. Вследствие этого могут возникнуть проблемы с эффективным использованием новых судов.

Расчёты показывают, что при наличии промысловых ресурсов и при нахождении на промысле 200 суток в году, новый флот может добыть и переработать 540 тыс. т донных видов рыб. В то же время общий допустимый улов (ОДУ) этих биоресурсов, выделенный России в соответствии с решением 51 сессией постоянной Российско-Норвежской комиссии по рыболовству, составляет 444,2 тыс. тонн. Как известно, эти биоресурсы, наряду с новым флотом, должны также осваивать и имеющиеся ~ 100 судов 115 предприятий, имеющих среднетоннажные траулеры и пока не строящие новые суда. Кроме этого, промысловые квоты биоресурсов нужны для малых судов прибрежного лова.

В связи с недостатком промысловых биоресурсов для новых траулеров, Русская рыбопромышленная компания (РРПК) г. Владивосток выступила с предложением о полной загрузке новых супертраулеров и об использовании на промысле судов не старше 30 лет, начиная с 2034 года. Эти предложения в определённой мере устраивают промыс-

ловиков Дальнего Востока, так как новый флот, заказанный по первой волне компании бизнес-квот, обновит промысловые мощности Дальневосточного бассейна к 2025-2026 гг. лишь на 40%. В связи с недостаточным обновлением флота, в настоящее время ведётся дискуссия о проведении второго этапа инвест-квот, которая вероятно состоится. Поскольку никто не управляет этим процессом, то очевидно, что в нём примут участие и предприниматели Северного бассейна, заказывая среднетоннажные и малые суда.

Выделение инвест-квот имеет большое значение также для развития береговой переработки рыбы на Дальнем Востоке, так как там добывается много рыбы и морепродуктов, требующих дальнейшей переработки и заморозки. Что касается Северного бассейна, то в Мурманской и Архангельской областях, а также в Республике Карелия работают около 60 предприятий, построенных в предыдущие годы. Из них 18 заводов перерабатывают охлаждённый полуфабрикат с прибрежного флота, остальные работают на мороженом сырье и выращенной рыбе. По информации отдела сельского и рыбного хозяйства Министерства экологии, природных ресурсов и рыбного хозяйства годовая потребность в охлажденном сырье тресковых видов рыб у береговых рыбоперерабатывающих предприятий Мурманской области составляет порядка 110 тыс. т водных биоресурсов. По нашему мнению, она значительно больше, так как мощность заводов используются лишь на 40-50%. Мы считаем, что в создавшихся условиях было бы целесообразно и логично модернизировать имеющиеся предприятия и решать проблемы увеличения рыбного сырья. Вместо этого, при поддержке инвест-квот, были построены 13 новых заводов [7].

Избранный в России вариант развития рыбного хозяйства на Севере России – строительство мощных траулеров-процессоров – в определенной мере решает проблему глубокой переработки уловов, очевидно позволит уменьшить себестоимость добычи и производства готовой мороженой продукции и улучшить большинство других показателей рыболовства. Владельцы промысловых предприятий справедливо называют его «эффективным вариантом», в отличие от норвежского, который имеет социальный характер, ввиду большого развития прибрежного рыболовства и береговой переработки рыбы. Однако проблемы высоких цен на рыбную продукцию и снижение покупательной возможности рыбы населением с помощью новых судов и заводов, по нашему мнению, не решить. Необходимо использование новых методов государственного регулирования рыболовства и торговли.

В России распространено мнение о закономерности повышения цен на рыбу в 2014-2015 гг., когда отпускные цены с первых рук на внутреннем рынке стали равны мировым или близки к ним, и невозможности их регулирования государством. Оно основано на рыночной догме о регулировании цен только рыночными методами с учётом спроса и предложения. Но в данном случае на внутреннем рынке России используются

экспортные цены или близкие к ним, основанные на спросе населения основных стран-импортёров российской рыбы, которыми являются европейские страны. Средняя заработная плата населения этих стран, с учётом покупательной способности, в 1,3-2,4 раза выше, чем в России [8]. Следовательно, используемые в настоящее время в России отпускные цены рыбаков необходимо скорректировать на средневзвешенный индекс отношения зарплат россиян к заработной плате европейских стран. Тем самым будет соблюден рыночный принцип формирования цен и увеличен спрос населения России на рыбную продукцию. В Федеральный Закон от 28.12.2009 г. № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» (ред. от 02.07.2001) гл. 2, ст., 8 п.2 пп. 8 необходимо внести дополнение о том, что «Хозяйствующие субъекты, осуществляющие торговую деятельность, ...самостоятельно определяют цены на продаваемые товары с учётом спроса и предложения».

Вторым фактором снижения отпускных цен на рыбу с первых рук, реализуемую на внутреннем рынке, целесообразно сделать освобождение от сборов за право лова биоресурсов, поставляемых в Россию. Это будет небольшой ущерб для бюджета, который можно возместить за счёт экспортируемой рыбопродукции. Дифференциация сборов за право лова будет стимулировать выполнение Доктрины продовольственной безопасности, которое в 2020 г., за счёт российских ресурсов, составило всего 63,1% (расчёты автора).

Пунктом 20а Доктрины намечено «создание сети оптово-распределительных центров для закупки продукции у сельскохозяйственных товаропроизводителей, ее подработки, переработки, хранения и сбыта через систему розничной торговли и закупок для государственных и муниципальных нужд, в том числе в рамках механизма внутренней продовольственной помощи населению» [9]. В создании подобных предприятий нуждается и рыбное хозяйство. За счёт организации оптово-распределительных центров, как показывает мировой опыт, можно избавиться от посредников в реализации продукции и таким образом также уменьшить наценки к оптовым ценам на рыбную продукцию [10].

Большое социально-экономическое значение для регионов базирования флота и для страны имеет организация рыболовства. В настоящее время большинство промысловых судов Северного бассейна не заходят в российские порты для выгрузки рыбной продукции, проведения ремонта и получения других услуг. Такой порядок привел к ухудшению состояния причалов и других сооружений Морского рыбного порта, к потере конкурентоспособности судоремонтными предприятиями и утрате мультипликативного экономического эффекта, связанного с выгрузками и переработкой уловов, с получением различных услуг. Также оседают за рубежом финансовые средства, связанные с ремонтом судов, которые, по данным НО «Союз судоремонтных предприятий», составляют около 10% от стоимости реализованной про-

дукции. Отсутствие должной связи промысловых судов с портами приписки влияет на наполнение рынка рыбной продукцией и уровень цен. В связи с этим Постановлением Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. №2471 установлено, что с 1-го января таким судам не будет выдаваться разрешение на промысел до подтверждения декларирования судна. Однако этого недостаточно. Исследование сложившейся ситуации показывает, что в большинстве стран с развитым рыболовством выгрузка рыбной продукции и её экспорт осуществляются с территории государства флага. В России в настоящее время, в связи со вступлением в эксплуатацию новых отечественных судов, целесообразно ввести такой же порядок. Это позволит улучшить экономику предприятий, обслуживающих флот, возможно снизить цены на рыбную продукцию, осуществлять экспорт в соответствии с мировыми ценами и устранить имеющиеся иногда нарушения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В стране ведётся дискуссия по поводу низкого потребления рыбы населением и необходимости его повышения. Для этого, в первую очередь, необходимо снизить цены на рыбную продукцию. Опросы, проведенные центром социального проектирования «Платформа» совместно с «Рыбным союзом» и ретейлерами среди городского населения, показали, что на высокие цены жаловались свыше 70% респондентов. [11]. Правительству РФ, по нашему мнению, необходимо дополнить мониторинг цен действиями, направленными на снижение цен и не принимать решений, ведущих к их повышению. Например, увеличение сборов за право промысла биоресурсов, продукция из которых реализуется в России, а также продажа их на аукционах ведут к увеличению оптовых цен на рыбу.

Замена прежнего состава промысловых судов на новые, более производительные, автоматически не приведёт к уменьшению цен. Правительству, по нашему мнению, следует объяснить судовладельцам, что высокая рентабельность проданных товаров в рыболовстве, составляющая в последние годы около 80% (у многих компаний более 100%), достигнута, в том числе, за счёт пересчёта валют и рентных доходов [12]. В такой ситуации будет справедливым незначительное уменьшение показателей эффективности промысла в результате снижения оптовых цен первой руки.

Согласно тому же исследованию центра социального проектирования «Платформа», 27% молодых людей не употребляют рыбу из-за отсутствия у них навыков разделки рыбы и 15% – ввиду отсутствия выбора. «Эксперты отмечают, что чем моложе человек, тем ниже у него интерес к продуктам, требующим много времени и усилий на приготовление – таких как свежая рыба. Это сказывается и на предпочтениях покупателей. Представители торговых сетей отмечают, что запрос смещается в сторону готовых продуктов, полуфабрикатов быстрого приготовления». [13]. Учитывая изложенное выше, большую роль в увеличении потребления рыбной продукции

должны играть береговые рыбоперерабатывающие предприятия, увеличивая выпуск полуфабрикатов и готовой рыбной продукции для потребления населением пунктов расположения и страны: рыбные пальцы, салаты, соленую и маринованную, копченую рыбу и другие новые виды продукции. Однако, вследствие высокой стоимости рыбного сырья, составляющей более 70% в себестоимости производства, у них также существуют проблемы со сбытом, которые при нынешних тенденциях будут возрастать [14].

В целях снижения затрат на охлаждённое рыбное сырьё в Норвегии, Канаде и других странах, при продаже рыбы обрабатывающим заводам, используются расчётные цены, которые ниже оптовых. В Норвегии до 2016 г. использовались минимальные цены. В настоящее время рыбное сырьё в Норвегии продаётся заводам по ценам, которые называются «Динамическими». Они рассчитываются по пятницам и вступают в силу в следующий понедельник. Обычно цена рассчитывалась каждые две недели, а с января 2021 г. рассчитывается каждую неделю.

В расчете используются, по сути, два элемента:

1. Индекс экспорта. Он рассчитывается учреждением «Nofima». Обновляется ежемесячно и пересматривается в середине каждого месяца.

2. Цена из первых рук. Фактические цены из первых рук на свежую и замороженную треску за последние две недели.

Вместе эта информация входит в расчет средневзвешенных минимальных цен. Они не изменяются до тех пор, пока не отклоняются на $\pm 0,25$ норвежских крон или более от предыдущей минимальной цены. Цена номера округляется до ближайших 0,25 норвежских крон, когда вступает в силу критерий изменения. Свежая цена взвешена на 80%, замороженная цена взвешена на 70%. Индекс экспорта взвешен на 60%. В итоге динамическая минимальная цена определяется делением суммы трёх индексов на 3 [15]:

$$((\text{Цена свежей трески взвешена на } 80 \%) + (\text{Цена морож. трески взвешена на } 70 \%) + (\text{Экспорт. индекс взвешен на } 60 \%)) : 3 = (\text{Новая динамическая минимальная цена})$$

В российской системе рыбного хозяйства свежую рыбу с прибрежных судов для переработки на заводах также необходимо продавать по договорным ценам, которые ниже цен на мороженую продукцию. Нововведение целесообразно стимулировать выделением дополнительных квот биоресурсов.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Рыбный Курьер-Профи: еженедельный бюллетень о международном рыбном бизнесе. -2020. -№49 (826). -16 декабря.
1. Fish Courier-Pro: weekly newsletter about the international fish business. -2020. -№49 (826). -16 December.
2. Обзор по рыбопромысловым судам. -URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/253811248> (дата обращения 17.02.22).
2. Overview of fishing vessels. -URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/253811248> (accessed 17.02.22).



3. Проект MT112XL: российский ярусолов с норвежским акцентом. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/proekt-mt112xl-rossiiskii-iarusolov-s-norvejskim-akcentom-5dfbf7581e8e3f00b0e54a70> (дата обращения 17.02.22).

3. The MT112XL project: A Russian longline with a Norwegian accent. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/proekt-mt112xl-rossiiskii-iarusolov-s-norvejskim-akcentom-5dfbf7581e8e3f00b0e54a70> (accessed 17.02.22).

4. Проект 03095. Российский траулер с норвежскими корнями. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/proekt-03095-rossiiskii-trauler-s-norvejskimi-korniami-5ca7569e7473c700b2b55c44> (дата обращения 17.02.22).

4. Project 03095. A Russian trawler with Norwegian roots. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/proekt-03095-rossiiskii-trauler-s-norvejskimi-korniami-5ca7569e7473c700b2b55c44> (accessed 17.02.22).

5. Крупнотоннажный траулер-процессор проект КМТ01. -URL: <https://www.aosk.ru/products/civil/sredniy-rybolovnyy-trauler-proekt-st-118/> (дата обращения 17.02.22).

5. Large-tonnage trawler processor project KMT01. -URL: <https://www.aosk.ru/products/civil/sredniy-rybolovnyy-trauler-proekt-st-118/> (accessed 17.02.22).

6. Восьмой рыболовный траулер ВСЗ пошёл в работу. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/vosmoi-rybolovnyi-trauler-vsz-poshel-v-rabotu-5fbec8ba4b9b1b331d0ec25f> (дата обращения 17.02.22).

6. The eighth fishing trawler of the VSZ went to work. -URL: <https://zen.yandex.ru/media/tgd/vosmoi-rybolovnyi-trauler-vsz-poshel-v-rabotu-5fbec8ba4b9b1b331d0ec25f> (accessed 17.02.22).

7. Рыбный Курьер-Профи: еженедельный бюллетень о международном рыбном бизнесе. -2021. - №6 (834). - 17 февраля.

7. Fish Courier-Pro: weekly newsletter about the international fish business. -2021. - №6 (834). - 17 February.

8. List of European countries by average wage. -URL: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage (дата обращения 16.02.22).

8. List of European countries by average wage. - URL: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage (accessed 16.02.22).

9. Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации. - URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202001210021> (дата обращения 16.02.22).

9. The Doctrine of food Security of the Russian Federation. - URL: [http://](http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202001210021)

publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202001210021 (accessed 16.02.22).

10. Васильев А.М. Реорганизация перевозок и экспорта рыбы – основные составляющие импортозамещения // Рыбное хозяйство. - 2015. - №3. - С.14-18.

10. Vasiliev A.M. Reorganization of fish transportation and export – the main components of import substitution // Fisheries. - 2015. - No. 3. - Pp.14-18.

11. Как подружить покупателя с рыбой // РК-ПРОФИ. -2021. -№29 (857). - 28 июля.

11. How to make friends with the buyer fish // RK-PRO. -2021. -№29 (857). - 28 July.

12. Кузин В.И. Исследование феномена высокой рентабельности в российском рыбном хозяйстве // В.И. Кузин, А.Г. Харин // Экономический анализ: теория и практика. - 2018. - Т. 17. - №4. – С. 652-670.

12. Kuzin V.I. Investigation of the phenomenon of high profitability in the Russian fisheries // V.I. Kuzin, A.G. Kharin // Economic analysis: theory and practice. - 2018. - Vol. 17. - No. 4. - Pp. 652-670.

13. Михайлов А. Почему россияне стали есть меньше рыбы // Российская газета. Экономика Северо-Запада. - 2021. - №161 (8512). - 20 июля.

13. Mikhailov A. Why Russians began to eat less fish // Rossiyskaya Gazeta. The economy of the Northwest. - 2021. - №161 (8512). - 20 July.

14. Разработка программных предложений по интеграционному развитию береговой рыбопереработки и промысловой деятельности на Северном бассейне: Отчет о НИР / Институт экономических проблем Кольского научного центра Российской Академии наук; отв. исполн.: Куранов Ю.Ф., Васильев А.М. – Мурманск, 2014. - 60 с.

14. Development of program proposals for the integration development of coastal fish processing and fishing activities in the Northern Basin: Research report / Institute of Economic Problems of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences; executive director: Kuranov Yu.F., Vasiliev A.M. - Murmansk, 2014. - 60 p.

15. Beregning av dynamisk minstepris for torsk. -URL: https://gammel.rafisklaget.no/portal/page/portal/RafisklagetDokumenter/DiverseInformasjon/Hvordan_beregnes_dynamisk_minstepris_torsk.pdf (дата обращения 16.02.22).

15. Beregning av dynamisk minstepris for torsk. -URL: https://gammel.rafisklaget.no/portal/page/portal/RafisklagetDokumenter/DiverseInformasjon/Hvordan_beregnes_dynamisk_minstepris_torsk.pdf (accessed 16.02.22).