

Состояние, проблемы и перспективы развития рыбопромыслового флота России

Часть II

К.В. Колончин*, канд. экон. наук
ВНИИ рыбного хозяйства и океанографии, Москва

Дата поступления в редакцию 19.07.2019

Дата принятия в печать 28.12.2019

* kolonchin@vniro.ru

© К.В. Колончин, 2019

Реферат

Состояние основных производственных фондов рыбопромыслового флота, портовой инфраструктуры и перерабатывающих заводов характеризуется высокой степенью морального и физического износа, что сдерживает дальнейшее развитие всего рыбохозяйственного комплекса, не позволяя вести добывчу водных биоресурсов всех видов в акваториях внутренних морей, не говоря уже об открытых конвенционных акваториях Мирового океана. Изменение сложившейся ситуации требует кардинального изменения инвестиционной политики, строительства новых современных траулеров, судов для ведения научно-исследовательских работ в различных открытых частях Мирового океана, обновления объектов инфраструктуры и логистики, создания современных перерабатывающих береговых производств с высокой степенью диверсификации производства. Сложившуюся ситуацию государство будет решать в контексте применения норм Федерального закона от 3 июля 2016 г. №349 «О внесении изменений в ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биоресурсов», которым предусматривает введение инвестиционных квот. Законом пересматривается система квот вылова водных биоресурсов, предоставленных на инвестиционные цели для осуществления промышленного рыболовства и прибрежного рыболовства. Во исполнение данного закона государство применяет инструмент инвестиционных квот, по которому российской компанией и верфью заключается транзакция, предусматривающая выделение государством определенного объема вылова водных биологических ресурсов, а рыбодобывающая компания за счет собственных средств берет на себя обязательство строительства судна на российской верфи. Перечень видов водных биоресурсов в определенных районах вылова, требования к объектам инвестиций и инвестиционным проектам, порядок расчета обеспечения утверждает Правительство РФ, оно же устанавливает порядок подачи заявлений, порядок отбора инвестиционных проектов и порядок распределения «инвестиционной квоты».

Ключевые слова

обновление рыбопромыслового и научно-исследовательского флота, модернизация базы промпереработки, создание современной инфраструктуры в контексте изменения инвестиционной политики на основе государственно-частного партнерства

Для цитирования

Колончин К.В. (2019) Состояние, проблемы и перспективы развития рыбопромыслового флота России. Часть II // Пищевая промышленность. 2019. № 12. С. 30–34.

The state, problems and prospects of development of the fishing fleet of Russia

Part II

K. V. Kolonchin*, Candidate of Economic Sciences
All-Russian Scientific Research Institute of Fisheries and Oceanography, Moscow

Received: July 19, 2019

Accepted: December 28, 2019

* kolonchin@vniro.ru

© Kolonchin K.V., 2019

Abstract

The state of the main production assets of the fishing fleet, port infrastructure and processing plants is characterized by a high degree of moral and physical wear, which constrains the further development of the entire fisheries complex, preventing the extraction of water biological resources of all types in the inland seas, not to mention the open Convention areas of the world's oceans. The change in the current situation requires a fundamental change in the investment policy of the construction of new modern trawlers, scientific vessels and research works in various open parts of the World Ocean, the renewal of infrastructure and logistics facilities, the creation of modern processing onshore industries with a high degree of product diversification. The State will decide to change the situation in the context of the provisions application in the Federal Law No. 349 of 3 July 2016 «On Amendments to the Federal Law «On Fisheries and Conservation of Aquatic Biological Resources», which provides for the introduction of investment quotas. The Law revises the system of quotas for the catch of aquatic biological resources for industrial and coastal fisheries. Pursuant to this law, the State applies an instrument of investment quotas, under which a Russian company and a shipyard enter into a transaction involving the allocation by the State of a certain amount of water biological resources, and the fishing company, at its own expense, undertakes to build a ship at the Russian shipyard. The list of types of water biological resources in certain catch areas, requirements to investment objects and investment projects, the procedure for security's calculation is approved by the Government of the Russian Federation, it also establishes the procedure for submission of applications, for selection of investment projects and for allocation of the «investment quota».

Key words

renewal of fishing and scientific research fleet, modernization of industrial processing base, creation of modern infrastructure in the context of investment policy change on the basis of public-private partnership

For citation

Kolonchin K.V. (2019) The state, problems and prospects of development of the fishing fleet of Russia. Part II // Food processing industry = Pischevaya promyshlennost'. 2019. No. 12. P. 30–34.

Введение. Объединенная судостроительная корпорация к 2030 г. планирует построить на своих верфях 129 судов различного назначения, в том числе и крупнотоннажных, для этих целей будут задействованы мощности оборонных предприятий. На сегодня в Объединенной судостроительной корпорации уже размещены заказы на строительство 40 судов. Объединенная судостроительная корпорация планирует после 2020 г. довести уровень локализации на своих верфях до 40%, но для этого необходимо внести изменения в Постановление Правительства РФ от 17 июля 2015 г. № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», согласно приложению раздела XVIII.

Изменения касаются уточнения понятия, что представляет собой российское судно. Это делается в целях отнесения к продукции, произведенной на территории Российской Федерации. Согласно указанного приложения, которое касается правил определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств, которое является неотъемлемой частью Соглашения о Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств от 20 ноября 2009 г.

Размещение заказов на верфях Объединенной судостроительной корпорации для серийного строительства судов различного назначения обеспечит настоящий прорыв в судостроении, снизит стоимость строительства и значительно повысит качество выпускаемой промышленной продукции.

В целях формирования высокотехнологичной, конкурентоспособной промышленности, обеспечивающей переход экономики государства от экспортно-сырьевого типа развития к инновационному типу развития, в 2014 г. был принят Федеральный закон N 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации».

Нормы данного закона были направлены в том числе на вовлечение в индустриальное развитие регионов страны с целью формирования в них разветвленной промышленной инфраструктуры. Этим законом предусматривается государственная поддержка отраслям промышленности в рамках созданного Фонда развития промышленности и специальных инвестиционных контрактов. Совокупный бюджет проектов, реализуемых с применением этих инструментов, превысил 500 млрд руб.

Указанные механизмы могут быть использованы и при строительстве рыбопромысловых судов. И сегодня Минпром-

торг России совместно с Минсельхозом России и Росрыболовством разрабатывает программу субсидирования заказчику до 30% от стоимости строительства судна. Эти меры в первую очередь направлены на стимулирование обновления флота, занятого на промысле малоценных водных биоресурсов, общий допустимый улов которых не устанавливается и для которых механизм инвестиционных квот неприменим. Как показывает проведенный анализ этого направления, государственная поддержка в виде субсидирования 30% стоимости обеспечит окупаемость проекта в пределах 8–10 лет.

Также рассматривается вопрос о возможности применения этой меры государственной поддержки для строительства транспортных судов-рефрижераторов, которые будут работать в Дальневосточном и Северном рыболово-промышленных бассейнах. Потребность в этих судах для Дальнего Востока составляет 9–10 судов, дедвейтом 5000 т каждое, для Северного бассейна – 3 судна дедвейтом 2500 т каждое. Ориентировочная стоимость строительства судов этого класса оценивается в 29,9 млрд руб.

Росрыболовством в рамках данного вида господдержки рассматривается вопрос строительства около 120 судов различных типов, включая 20 судов для развития марикультуры с объемом бюджетного финансирования 14,5–15,5 млрд руб. Многие рыболово-промышленные организации уже проявили интерес к этим проектам, активно ведутся переговоры с российскими верфями и планируется к 2024–2025 гг. построить около 60 судов на общую сумму 13,9 млрд руб.

К числу дополнительных мер поддержки судостроительных предприятий, осуществляющих строительство судов рыбопромыслового флота на отечественных верфях, следует отнести:

- дальнейшую проработку программы по «инвестиционным квотам» в части сроков действия, видам биологических ресурсов, объемам;

- привязка аукционов на отдельные виды водных биологических ресурсов к постройке на отечественных верфях судов под добычу данных водных биологических ресурсов;

- разработка типовых проектов рыбодобывающих судов для организации серийного производства;

- включение малотоннажных и среднетоннажных судов, в том числе прибрежный промысел, в целевые программные документы, направленные на стимулирование обновления российского промыслового флота;

- создание налоговых преференций для добывающих компаний, реинвестирующих прибыль в развитие рыболовства;

- пересмотр условий использования основного судового оборудования иностранного производства после 2021 г.;

- включение в программы обновления флота рефрижераторных судов для перевозки готовой продукции и судового снабжения.

Новые условия по добыче краба установлены Федеральным законом от 01.05.2019 № 86-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» в части совершенствования порядка распределения квот добычи (вылова) водных биологических ресурсов».

В результате реализации схемы «инвестиционных квот» в сфере добычи краба планируется строительство около 40 судов-краболовов, что создаст практически полностью новый краболовный флот России.

В соответствии с пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 25 мая 2017 г. № 632 «О подготовке и заключении договора о закреплении и предоставлении доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов, предоставленной на инвестиционные цели в области рыболовства для осуществления промышленного и (или) прибрежного рыболовства» Минпромторг России является уполномоченным органом по контролю за исполнением инвестиционных проектов по строительству судов рыбопромыслового флота, построенных на российских судостроительных верфях. Поэтому вопросы внесения изменений в инвестиционные проекты относятся к компетенции этого министерства, с учетом позиции которого принимается решение о внесении соответствующих изменений в договор о закреплении и предоставлении доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов, предоставленной на инвестиционные цели в области рыболовства для осуществления промышленного рыболовства.

В настоящее время пока не решается проблема по маломерным судам, призванным добывать рыбу во внутренних водоемах и реках. Еще хуже ситуация сложилась со строительством судов, необходимых для проведения научных исследований, для установления общего допустимого объема улова.

Еще в 2005–2008 гг. государство за счет бюджетных средств начало строительство четырех судов для ведения научных исследований во внутренних водах и акваториях Мирового океана, но этот проект

не был реализован, и недостроенные суда приходят в негодность с отсутствием ответственности тех лиц, которые принимали решение о строительстве этих судов. Государству необходимо как можно скорее окончить незавершенное строительство и ввести в эксплуатацию эти необходимые для страны научно-исследовательские суда.

Или другой пример из этой тематики: если в Дальневосточном рыбном бассейне в советские времена для проведения научных исследований было задействовано 54 судна, то сегодня эта цифра снизилась на порядок. Средний возраст судов для проведения научных исследований превышает 35 лет, КБ Алексеева планирует построить три крупнотоннажных судна этого назначения. Чтобы реализовать этот проект, идет поиск необходимых инвестиций.

Существующие проблемы научно-исследовательского флота все же в настоящее время государство намерено решать в первоочередном порядке. В разработанных планах правительства по решению данной проблемы к 2025 г. предполагается строительство на российских верфях 11 судов: три судна – 120 м, 5 кораблей – 80 м, 3 судна 30-метровой длины. Из имеющихся в настоящее время научно-исследовательских судов к 2025 г. планируется оставить в работе 4 судна.

Строительство научно-исследовательских судов – проект дорогостоящий. Так, стоимость строительства судна 100 м составляет 105–110 млн долл. США, 80 м – 65–70 млн долл. США, 30 м – 12–19 млн долл. США. В совокупности реа-

лизация данного проекта потребует привлечения бюджетных средств в объеме 680–740 млн долл. США.

Судя по вышеприведенной информации, в настоящее время Росрыболовство планирует активно обновлять рыбопромысловый флот только в Северном и Дальневосточном бассейнах, по остальным шести предполагается обновление флота осуществлять с использованием мер государственной поддержки, используя субсидированные кредиты. Эта система мер возможна только при условии наличия необходимых финансовых ресурсов у регионов для софинансирования реализуемых инвестиционных проектов – в противном случае государственные средства не могут быть выделены на эти цели. Сегодня не все регионы располагают такими средствами, а значит, существуют большие риски для реализации данных проектов.

Такая постановка вопроса решения проблемы понятна с учетом значения этих двух регионов по объемам добывчи водных биологических ресурсов и развития внутреннего рынка рыбной продукции и экспортных поставок, ограниченности финансовых ресурсов для финансирования строительства новых судов. Если это временное решение, то с этим можно согласиться, но в дальнейшем государство должно возвратиться к данному вопросу: оставлять решение данных вопросов по шести рыболовецким бассейнам на усмотрение рынка и бизнеса с государственной точки зрения было бы неверным, ведь это затрагивает проблемы как экономического, так и социального

характера. Роль государства в решении этого вопроса чрезвычайно высока, так как затрагивает интересы многих тысяч работников, занятых в этой сфере: нельзя допускать снижения качества жизни этой категории граждан.

Конечно, строительство рыбопромыслового флота и научно-исследовательских судов – проблема ключевая, но нельзя сбрасывать со счетов и другие важные направления для решения вопросов повышения эффективности работы всего рыбхозяйственного комплекса, повышения его конкурентоспособности, а эти направления касаются создания современной береговой инфраструктуры, производств по переработке рыбной продукции, развития марикультуры.

Ниже приведем данные о наличии рыбопромысловых судов и прогнозные расчеты по их обновлению с использованием как субсидированных кредитов в рамках государственной поддержки, так и коммерческих проектов, исходя из финансовых ресурсов рыбопромысловых компаний.

Прогнозные расчеты показывают, что на период до 2030 г. из эксплуатируемых в настоящее время 1429 судов к концу прогнозируемого периода необходимо вывести из эксплуатации 1201 судно. Вместо изношенных судов на их место планируется поставить с использованием всех источников финансирования современные, более мощные рыбопромысловые суда в количестве 897 единиц. При этом соотношение объемов привлечения инвестиций рыбопромысловых компаний к средствам государственной поддержки

Таблица 1

Наличие рыбопромысловых судов и прогнозные расчеты по их выбытию и вводу в эксплуатацию новых судов различного назначения

Рыболовецкий бассейн	Кол-во рыбопромысловых судов на 01.01.19	Годы													
		2020 г.				2025 г.				2030 г.					
		Выбытие, ед.	Ввод в эксплуатацию, ед. *			Плановый объем целевых субсидий, млрд руб.	Выбытие, ед.	Ввод в эксплуатацию, ед. *			Плановый объем целевых субсидий, млрд. руб.	Выбытие, ед.	Ввод в эксплуатацию, ед.		
			С исп-польз. субсидий, ед.	Ком-мерч. проек-ты, ед.	Всего, ед.			С исп-польз. субси-дий, ед.	Ком-мерч. проек-ты, ед.	Всего, ед.			С исп-польз. субси-дий, ед.	Ком-мерч. проек-ты, ед.	Всего, ед.
Дальневосточный	1056	323	3	25	28	4,8	188	78	18	96	65,63	193	115	395	510
Северный	205	61	14	17	31	36,6	120	13	26	39	31,9	24	23	48	71
Западный	95	47	1	3	4	0,27	82	6	4	10	1,7	30	16	27	43
Волжско-Каспийский	11	7	2	1	3	0,16	7	18	–	18	1,4	10	–	–	–
Азово-Черноморский	57	25	1	2	3	0,02	37	30	6	36	5	38	2	3	5
Западно-Сибирский	5	4	–	–	–	–	5	–	–	–	–	–	–	–	–
Восточно-Сибирский	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Всего	1429	467	21	48	69	41,85	439	145	54	199	105,63	295	156	473	629

Примечание: в таблице представлены суда российских пользователей, передавшие судовые суточные донесения в период с 2016 по 2018 г.

* за счет механизма инвестиционных квот и государственной программы субсидирования заказчику до 30% стоимости строительства судна

на период 2025–2030 гг. прогнозируется по нисходящему тренду в связи с тем, что накопленные сбережения этих организаций должны инвестироваться в развитие рыбопромыслового флота. В противном случае риски недоосвоения общих допустимых уловов рыбных биоресурсов в различных разрешенных акваториях будут возрастать.

Также при рассмотрении данного вопроса следует учитывать техническое состояние и мощности отечественных верфей, которые имеют заказы оборонного характера и будут в первую очередь их выполнять. Проекты гражданского назначения, к которым относится строительство рыбопромысловых судов, по всей видимости, могут не носить директивного значения. Эти вопросы хорошо знакомы рыбохозяйственным компаниям, поэтому часть своих заказов на строительство рыбопромысловых судов они размещают на зарубежных верфях. Такое положение продлится, очевидно, и за горизонтом 2030 г.: мировая практика подтверждает такой сценарий, тем более это приведет к росту качества продукции российского производства и ее конкурентоспособности.

С учетом накопившихся проблем в работе рыбохозяйственного комплекса, которые требуют решения для освоения имеющихся разрешений на добычу водных биологических ресурсов, возникает правомерный вопрос: имеются ли необходимые инвестиции и каналы их привлечения для кардинального перелома в обновлении основных производственных фондов промышленности? Если рассматривать данный вопрос в контексте поиска финансовых средств внутри самого рыбохозяйственного комплекса, то в определенной степени мы можем найти ответ на поставленный вопрос при анализе основных экономических показателей работы за последние пять лет, представленных в табл. 1 и составленных по данным Росрыболовства.

Данные таблицы иллюстрируют ежегодный прирост по всем показателям с разной динамикой изменений, амплитуда которой складывается по причине как внутреннего состояния макроэкономического положения в стране, так и мировой конъюнктуры рыбного рынка. Постоянный и устойчивый рост свидетельствует о том, что промышленность имеет неиспользованные резервы роста экономики и, что характерно, это происходит в условиях морально и физически устаревших основных производственных фондов промышленности. Но если бы отрасль имела современный рыбопромыс-

Таблица 2
Основные экономические показатели работы рыбохозяйственного комплекса за период 2013–2018 гг.

Основные показатели	Годы		
	2013	2015	2018
Добыча (вылов), млн т	4,297	4,457	5,032
Стоимость продукции, млн долл. США			
Экспорт, млн т	1,883	1,802	2,236
Стоимость экспорта, млн долл. США	3 500	3 570	4 650
Прибыль предприятий рыбохозяйственного комплекса РФ, млн руб.	25 000	67 000	104 000
Налоговые поступления от предприятий отрасли, млн руб.	9 110	17 607	24 650

ловый флот, то эффективность ее работы была бы несоизмеримо выше, а эффективность работы определялась не только выпуском основной продукции, но также переработкой вторичных ресурсов с выпуском рыбной муки, рыбьего жира, имеющих постоянно высокий спрос на рынке. Немаловажно и следующее при таком сценарии развития: вопрос касается улучшения качества жизни специалистов, занятых в рыбном промысле и переработке рыбной продукции. Как правило, все эти организации рыбного промысла и переработки находятся вдали от крупных городских агломераций, что создает дополнительные трудности для комфортного проживания при небольшом уровне заработной платы. Поэтому рост доходности отрасли мог бы способствовать решению этой важной социальной проблемы и сохранять квалифицированные кадры в промышленности.

О росте стоимостных показателей за последние пять лет можно также судить и по индикаторам рентабельности производства. Так, за период 2010–2015 гг. она выросла с 19,6 до 54,3 %, в 2016 г. составила 54,5 %, в 2017 г. – 49,9 %. Уровень рентабельности сохраняется высоким и несопоставим с аналогичными показателями в сельскохозяйственном производстве. В этом секторе агропромышленного производства за период 2015–2017 гг. произошло снижение рентабельности с 20,3 % до 14,3 % (цифры показаны с учетом средств государственной поддержки). Без учета субсидий эти показатели еще ниже, интервал снижения с 11,8 % до 8,5 %.

Проводя сравнение финансовых показателей по стоимости экспорта и размерам полученной прибыли предприятиями отрасли от хозяйственной деятельности организаций с учетом уплаченных налогов за 2018 г., возникает вопрос о дисбалансе в объеме примерно 150 млрд руб. Можно предположить, что это чистая прибыль владельцев рыбопромысловых компаний, выведенная из инвестиционного

цикла промышленности и направленная на другие цели. Сумма эта большая, и ее использование для обновления рыбопромыслового флота могло бы иметь хорошие результаты в решении этой ключевой проблемы отрасли.

Поведение частного бизнеса здесь вполне предсказуемо, и эксперту му сообществу складывающаяся ситуация в данной сфере известна. Здесь утрачена была роль государства, которое не смогло своевременно взять на себя ответственность в сфере экономического и финансового контроля, за использованием получаемых доходов владельцами рыбопромысловых компаний. Только в настоящее время государство начало проявлять активность в решении данной проблемы через принятие нормативно-правовых актов и постановлений правительства, что представляется хоть и запоздалыми действиями государства, но в то же время вселяет уверенность в правильности выбранного пути для достижения поставленных целей.

Для реализации столь масштабного и долгосрочного проекта, по всей видимости, потребуется институциональная поддержка отдельных направлений развития рыбопромыслового и научно-исследовательского флота.

Чтобы придать мощный импульс строительству рыбопромыслового флота, государству необходимо разработать программный документ, где сформулировать объективные и правильные задачи в данной сфере деятельности и определить каналы финансирования данного документа.

Для доведения современного рыбопромыслового флота до уровня мировых лидеров представителям бизнеса и конструкторским бюро, с участием органов всех ветвей власти, необходимо разработать систему мер государственной поддержки и механизмов стимулирования, чтобы привлекать инвестиции компаний, занимающихся добычей водных биологических ресурсов.

В настоящее время государство уже проводит работу: основной мерой поддержки

и стимулирования развития рыбопромыслового судостроения является целевое формирование спроса на строительство рыболовных судов в рамках реализации «инвестиционных квот».

Промышленная политика, направленная на общее развитие отечественных судостроительных предприятий, в том числе в области технического перевооружения предприятий ОПК, также может рассматриваться в качестве меры государственной поддержки и стимулирования развития рыбопромыслового судостроения России, поскольку строительство рыболовного флота ведется на ряде судостроительных заводов, одновременно выполняющих оборонные заказы.

Также требуют совершенствования государственное регулирование, надзор и контроль развития рыбопромыслового судостроения, осуществляемые в рамках общих мероприятий промышленной политики правительства по развитию российского судостроения.

Выводы. Несмотря на принимаемые государством меры по развитию судостроения для рыболовного промысла, они недостаточны для научно-технологического прорыва в этой области и пока не создали необходимых ресурсных возможностей, которые позволили бы коренным образом изменить сложившиеся тренды в этом секторе промышленного производства. Учитывая сложность рассматриваемой проблемы, необходимость привлечения масштабных инвестиций в объеме примерно 54,15 млрд долл. США, координации работы многих отраслей экономики для поставки комплектующих изделий для строительства судов, роль государства в этом вопросе должна быть несомненно выше, чем в настоящее время.

При этом следует отметить, что приведенные затраты на финансирование инвестиций для строительства рыбопромыслового флота неокончательные и неточные, они носят оценочный характер, показывают масштаб необходимых финансовых ресурсов для реализации инвестиционных проектов. Эти цифры будут уточняться при более детальной прора-

ботке вопросов технического оснащения рыболовных судов, их специализации, а также проводимой денежно-кредитной политики и развитии институтов, регулирующих отношения между рыбопромысловыми компаниями и судостроительными корпорациями во взаимосвязи с реализацией государственной политики в рыбохозяйственном комплексе. С другой стороны, ценовая составляющая строительства рыбопромыловых судов, по всей видимости, будет претерпевать изменения в силу того фактора, что темпы научно-технического прогресса отличаются от средних темпов развития экономики или же вследствие различных причин, которые будут наблюдаться в долгосрочном плане при добыче водных биоресурсов.

В заключение скажем, что рыночные механизмы не способны решить рассматриваемую проблему – это показал опыт прошедших 30 лет. Только на основе государственно-частного партнерства с привлечением финансовых средств рыбных компаний для финансирования проектов судостроения можно достичь в среднесрочной перспективе определенных целей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Справочник «Россия в цифрах. 2018»: краткий статистический сборник. E-mail.stat@gks.ru
2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса».
3. Информационные материалы Россрыболовства, E-mail.fishnews.ru
4. Информационные материалы Обединенной судостроительной корпорации, E-mail.aoosk.ru
5. Информационные материалы парламентских слушаний Комитета Государственной Думы по аграрным вопросам от 23.05. 2018 г.
6. Информационные материалы Временной комиссии Совета Федерации по законодательному обеспечению развития технико-технологической базы агропромышленного комплекса Российской Федерации по вопросам «Современное судостроение в рыболовном комплексе Российской Федерации: проблемы и перспективы» [Information materials of the Federation Council Provisional Commission on legislative support for the technical and technological base development at the Agro-Industrial Complex of the Russian Federation on issues «Modern shipbuilding in the fisheries complex of the Russian Federation: problems and prospects»]. 2019. Available from: http://council.gov.ru/structure/commissions/iccf_deveng/
7. Яснов, Ю. Сайра нас еще любит, но может и уплыть. – 2019. – Fishnews №1 (54).

Федерации: проблемы и перспективы» от 18 апреля 2019 г.

7. Яснов, Ю. Сайра нас еще любит, но может и уплыть. – 2019. – Fishnews №1 (54).

REFERENCES

Автор

Колончин Кирилл Викторович, канд. экон. наук
ВНИИ рыбного хозяйства и океанографии, 107140, Москва, ул. Верхняя Красносельская, д. 17, kolonchin@vniro.ru

Author

Kirill V. Kolonchin, Candidate of Economic Sciences
Russian Federal Research Institute of Fisheries and Oceanography,
17, Verkhnaya Krasnoselskaya str., Moscow, 107140,
kolonchin@vniro.ru