



ОПОРА РОССИИ

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Исх. № 2624 от 24.09.2025 г.

Министру транспорта
Российской Федерации
А.С. Никитину

Уважаемый Андрей Сергеевич!

В соответствии с пунктами 4.1 и 4.2 протокола совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.В. Мантурова от 6 августа 2025 г. № МД-П50-120пр Минтранс России осуществляет подготовку программы замещения «ветхого» флота на период до 2035 года и предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации в части введения поэтапного, с конечным сроком 1 января 2030 г., запрета допуска в морские порты Российской Федерации судов возрастом более 40 лет.

Уважаемый Андрей Сергеевич, с учетом прогнозируемых последствий введения запрета допуска в морские порты Российской Федерации судов старше 40 лет для рыбной отрасли обращаемся к Вам с просьбой организовать совещание с участием представителей Минсельхоза России, Росрыболовства, организаций рыбной отрасли и финансово-кредитных учреждений по вопросу нераспространения такого запрета на суда рыбопромыслового флота.

Приложение: справочная информация, всего на 13 л.

Президент «ОПОРЫ РОССИИ»

С уважением,


А.С. Калинин

Исп.: Наталья Гончарова, тел.: 8 (495) 252-10-45, эл. почта: Natalya.Goncharova@varpe.org

Адрес места нахождения: 127473, г. Москва, 2-й Самотечный пер., д.7.
тел.: 7 (495) 247 4777, e-mail: id@opora.ru www.opora.ru

СПРАВКА

о последствиях установления к 2030 году запрета допуска в морские порты
Российской Федерации судов возрастом более 40 лет

1. Согласно Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р), по состоянию на 2023 год в Российской Федерации эксплуатируется 12,9 тыс. различных судов гражданского флота. По состоянию на 2023 год средний возраст 36% судов гражданского флота превышает 30 лет.

Табл. 1. Российский гражданский флот (по состоянию на 2023 год)¹.

Тип / Количество	Средний возраст судов, лет			
	Кол-во	> 30 л	> 35 л	> 40 л
Грузовой флот:				
Танкерный флот	910	572		
Сухогрузный флот	1465	1076		
Пассажирский флот	1877	1319		
Рыбопромысловый флот	820-830	536		107
Морские суда обеспечения	732			
Речные суда обеспечения	5626			
Суда речного технического флота	1461		1081	
Ледокольный флот	45			19
Итого, ед.	12941	3503	1081	126
в т.ч. старше 30 лет, ед.		4710		
% от общего кол-ва	36%			

Таким образом, под предлагаемое ограничительное регулирование может попасть более 4,7 тыс. единиц гражданского флота, включая речные суда. Однако, по данным Минтранса России, под предлагаемый запрет на допуск в российские порты после 2030 года попадут 1672 морских судов и судов смешанного плавания старше 40 лет.

В соответствии с данными о динамике строительства флота в России в период с 1993 по 2023 год на российских верфях ежегодно строили в среднем 53 единицы гражданского флота различных типов и тоннажа.

С учетом вышеуказанных темпов строительство 1672 единиц гражданского флота на российских верфях займет более 31 года.

¹ Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р).

Таким образом, в случае принятия запрета на допуск в морские порты Российской Федерации судов старше 40 лет с 2030 года, более 1672 грузо- и пассажирских, рыболовных, морских судов обеспечения не смогут продолжать свою деятельность. Построить на отечественных верфях и заместить такое количество флота в указанные сроки не представляется возможным.

2. В 2024 году в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне, на который приходится 80% российского вылова водных биологических ресурсов (ВБР), работало 499 судов рыбопромыслового флота различного типа. Совокупный вылов всех видов ВБР указанными судами составил 3,43 млн тонн.

Средний возраст судов рыбопромыслового флота Дальневосточного бассейна на текущий 2025 год составляет 32,7 года. При этом наибольший вклад в вылов ВБР (более 60%) приходится на суда возрастом 30-39 лет, которых насчитывается 288 единиц.

Табл. 2. Информация о количестве и среднем возрасте судов рыбопромыслового флота в Дальневосточном бассейна по состоянию на 2025 год и прогноз на 2030-2035 годы.

Возраст	2025		2030П		2035П	
	Вылов ВБР, тонн	Кол-во, ед.	Вылов ВБР, тонн	Кол-во, ед.	Вылов ВБР, тонн	Кол-во, ед.
<3	315 935	20	0	0	0	0
4-6	183 501	10	32 728	4	0	0
7-9	0	0	356026	19	0	0
10-12	28 871	2	110 681	7	178 601	13
13-15	26 356	2	0	0	281 703	13
16-18	0	0	28 871	2	39 132	4
19-21	26542	9	26356	2	28871	2
22-24	93 158	24	11 663	4	26 356	2
25-27	163 638	32	86 517	10	0	0
28-30	235 107	44	138 485	34	17 558	5
31-33	895 347	71	133 619	32	91 910	15
34-36	465 633	101	444 938	55	168 754	36
37-39	591 043	97	726 929	70	114 732	34
40-42	210 117	44	619 492	110	689 866	61
43-45	136 476	17	467 069	86	649 125	94
46-48	13 330	8	88 568	26	594 973	107
49-51	30 932	10	107 407	16	315 281	58
>52	20 566	8	57 203	22	239 690	55
Итого	3 436 552	499	3 436 552	499	3 436 552	499
в т.ч. более 40 лет	411 422	87	1 339 739	260	2 488 936	375
в % от общего	12%	17%	39%	52%	72%	75%

В случае принятия нормы о запрете захода в российские порты рыбопромысловых судов старше 40 лет количество добывающего флота в Дальневосточном бассейне в 2030 году сократится более чем в 2 раза – до 239 единиц, а вылов снизится на 40% – до 2,1 тыс. тонн.

К 2035 г. отметку в 40 лет преодолению еще 115 единиц рыбопромыслового флота. Общее количество судов сократится до 124 единиц, которые смогут добыть около 950 тыс. тонн различных ВБР (в 3,7 раза ниже, чем в 2024 году).

Планируемый ввод в эксплуатацию до 2030 года строящихся судов по программе «инвестквот» сможет лишь незначительно заместить выбывший флот, однако, даже с учетом максимальной производительности их вклад составит не более 400 тыс. тонн. Необходимо отметить, что, учитывая текущие темпы строительства рыболовных и крабовых судов, имеются высокие риски незавершения в срок строительства законтрактованных судов.

Таким образом, в случае введения ограничений для рыбопромысловых судов старше 40 лет к 2030 году количество рыбодобывающего флота в Дальневосточном бассейне сократится в 2 раза, объем добычи ВБР сократится на 40%, к 2035 году промысел ВБР смогут вести лишь 25% флота, вылов ВБР на Дальнем Востоке упадет в 3,7 раза – до 950 тыс. тонн.

3. Еще более негативные последствия предлагаемые ограничения будут иметь для транспортно-рефрижераторного флота. В 2024 году в Дальневосточном бассейне эксплуатировалось 121 единица транспортно-рефрижераторного флота различного тоннажа с совокупной емкостью трюмов более 238 тыс. тонн. Средний возраст рефрижераторных судов - 36,5 лет.

Табл. 3. Информация о количестве и среднем возрасте транспортно-рефрижераторного флота в Дальневосточном бассейне по состоянию на 2025 год и прогноз на 2030 и 2035 годы.

Возраст судов	2025		2030		2035	
	Емкость, тонн	Кол-во, ед.	Емкость, тонн	Кол-во, ед.	Емкость, тонн	Кол-во, ед.
20-25	3478	2	0	0	0	0
26-30	32727	14	3478	2	0	0
31-35	94110	41	32727	14	3478	2
36-39	59956	30	71499	30	24758	10
40-45	42572	26	91560	47	102079	45
>46	5719	8	39298	28	108247	64
Итого	238562	121	238562	121	238562	121
В т.ч. > 40 лет	48291	34	130858	75	210326	109
% от общего	20%	28%	55%	62%	88%	90%

К 2030 году 75 единиц транспортно-рефрижераторного флота (из 121 ед.) преодолеют отметку 40 лет. В случае принятия ограничений указанные суда не смогут эксплуатироваться. Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн потеряет 131 тыс. тонн или 55% рефрижераторных мощностей, обеспечивающих транспортировку рыбной продукции.

К 2035 году отметку в 40 лет преодолеют еще 34 транспортно-рефрижераторных судна, что приведет к суммарному выпадению 210 тыс. тонн или 88% провозных рефмощностей и фактической остановке рыболовства в Дальневосточном бассейне.

В рамках второго этапа инвестиционных квот запланировано строительство 4 единиц транспортно-рефрижераторного флота емкостью 20 тыс. тонн. Если указанные суда будут построены к 2030 году, то они смогут заместить не более 15% от выбывшей провозной мощности рефрижераторного флота.

4. В части рыболовного судостроения с 2017 года в Российской Федерации действует программа «квоты под киль», согласно которой рыбодобывающее предприятие приобретает право вылова (добычи) водных биоресурсов на 15 лет в обмен на строительство судна на российских верфях.

В рамках первого этапа программы к 2026 году предполагалось строительство 105 рыбопромысловых судов (64 судна для добычи рыбных объектов и 41 краболов). С начала реализации программы 17 договоров было расторгнуто, таким образом, планируемое количество судов к сдаче – 94 единицы (60 рыбопромысловых и 34 краболовов).

За 7 лет действия программы (по состоянию на 2025 год) построено лишь 46 единиц (49% от плана), сдача еще 48 судов ожидается с существенным отставанием от графика. По некоторым проектам строительство не начато, заказчики признали невозможность осуществить достройку, договоры на закрепление инвестиционных квот находятся в процессе расторжения.

Из 35 рыбопромысловых судов для Дальневосточного бассейна, предусмотренных первым этапом программы «инвестквот», на сегодняшний день работает 10 единиц (сдано 28% от плана).

Особенно критичная ситуация складывается со строительством крупнотоннажного флота, который вносит наибольший вклад в добычу ВБР:

- из 15 единиц с отставанием от графика до 2 лет заказчикам сдано 4 судна;
- по 4 судам запущен процесс расторжения договоров;
- ещё по 4 судам, которые планировалось сдать в 2023–2024 годах, работы не начаты;

- 3 судна с планируемым сроком сдачи в 2021 – 2024 годах находятся в стадии строительства (готовность 40-50%).

Аналогичная ситуация со строительством среднетоннажных судов для Дальневосточного бассейна:

- из 20 единиц построено 6 (сдано 30% от плана);
- по двум проектам идёт расторжение контрактов с верфями;
- ещё по восьми судам строительство в настоящее время не идёт;
- оставшиеся 4 единицы находятся в различной степени готовности.

Подробная информация представлена в табл. 4-5 (приложение 1).

С 2023 года стартовал второй этап программы «инвестквот». В рамках первой заявительной кампании были поданы заявки на 15 проектов по строительству судов. Впоследствии инвесторы отказались от реализации 7 проектов. В итоге по второму этапу программы заключено 8 инвестиционных договоров: 4 на строительство транспортных рефрижераторов, 2 крупнотоннажных и 2 среднетоннажных судна с планируемыми сроками сдачи до 2029 года.

Необходимо отметить, что значительный объём ресурса, зарезервированный под инвестиционные квоты на строительство судов как по первому, так и по второму этапу, оказался нераспределённым (приложение №2). Даже с учётом государственной поддержки строительство судов на российских верфях в текущих реалиях оказалось не востребовавшимся.

Таким образом, опыт рыболовного судостроения показывает, что российские верфи не справляются с реализацией большого объёма заказов, что в значительной степени оказало влияние на ход реализации второго этапа программы инвестиционных квот.

5. Согласно проведенным расчетам, в случае принятия ограничений для судов старше 40 лет, к 2030 году на Дальневосточном бассейне потребуется заместить 260 единиц рыбопромыслового флота и 75 транспортных рефрижераторов. Построить такое количество флота в указанные сроки на иностранных верфях дружественных стран не представляется возможным.

По итогам 2024 года зафиксирован самый большой объём заключённых контрактов на строительство нового флота на иностранных верфях за последние 17 лет. На долю Китая пришлось более двух третей всех контрактов по тоннажу. В настоящее время очередь на строительство на иностранных верфях, в т.ч. в Китае, достигает 3-4 лет (в зависимости от типа и параметров судна).

Объем предложений к продаже бывших в употреблении рыбопромысловых судов в возрасте 5-15 лет на международном рынке крайне ограничен и носит штучный характер. Также из-за санкционной политики западных стран поставки б/у морских судов в Россию затруднены.

Расчеты показывают, что для того, чтобы к 2030 году заместить выпадающие промысловые мощности объемом 1,3 млн тонн, потребуется 50-55 рыбопромысловых судов. Затраты на приобретение такого количества рыбопромыслового флота на зарубежном рынке вторичных судов составят не менее 4,5 млрд долл. Для замещения выпадающих мощностей транспортно-рефрижераторного флота потребуется приобрести на вторичном рынке 130 тыс. тонн провозной емкости к 2030 году. Затраты на приобретение оцениваются в 0,3 млрд долл.

Для замещения выпадающих промысловых и рефрижераторных мощностей на период 2030-2035 г.г. потребуется дополнительно 3,7 млрд долл.

Затраты на строительство на иностранных верфях необходимого количества рыбопромысловых и рефрижераторных судов для замещения судов, которые попадут под ограничение, превысят 15 млрд долл.

Таким образом, суммарные затраты на замещение рыболовного и транспортного флота, который попадет под ограничение эксплуатации, за счет строительства на зарубежных верфях или приобретения бывших в использовании иностранных судов оцениваются в 4,8-10 млрд долл. до 2030 года и 3,1 - 7 млрд долл. на период 2030-2035 годы.

6. В 2024 году рыбохозяйственная отрасль России по многим показателям показала наихудшие финансовые результаты за последние 5 лет.

По данным Росстата, сальдированный финансовый результат по отрасли в 2024 году составил 92,4 млрд руб., что на 32% ниже уровня 2023 года. Прибыль организаций рыбной отрасли в 2024 году снизилась на 21% по сравнению с 2023 годом и составила 137,2 млрд руб. Суммарная задолженность по обязательствам (кредиторская задолженность, задолженность по полученным кредитам и займам) предприятий сектора «рыболовство и рыбоводство» превысила 864 млрд рублей.

В условиях санкционных ограничений, крайне сложного финансового положения и значительной текущей кредитной нагрузки рыбная отрасль не сможет профинансировать строительство нового или приобретение б/у рыбопромыслового и рефрижераторного флота за рубежом.

7. Согласно Государственной программе Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 314), Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 г. № 2464-р), одним из приоритетов государственной политики является модернизация рыбоперерабатывающего сектора, стимулирование модернизации существующего рыбопромыслового флота и производства рыбной продукции глубокой степени переработки.

Например, на Дальневосточном бассейне за 10 лет производство морской продукции глубокой переработки минтая увеличилось в 5,3 раза – с 30 до 157 тыс. тонн. Количество судов, оборудованных линиями для производства минтаевого филе и сурими, увеличилось в 1,8 раза – с 25 до 45 единиц, в том числе 17 судов прошли полную модернизацию судовых фабрик для выпуска продукции глубокой переработки.

Кроме производственного оборудования, модернизируются траловые комплексы, рыбопоисковые и навигационные системы, палубное оборудование, пропульсивные комплексы, особое внимание уделяется улучшению условий труда экипажей судов.

Таким образом, предприятия рыбохозяйственной отрасли на постоянной основе осуществляют модернизацию рыбопромыслового флота.

8. Необходимо отметить, что в законодательстве и других нормативных документах отсутствует понятие «ветхий флот». При этом, законодательно установлена система норм, требований, регламентов и допусков для гражданского флота.

Согласно Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, суда, в том числе рыбопромыслового флота, подлежат классификации и освидетельствованию ФАУ «Российский морской регистр судоходства».

Классификационные освидетельствования проводятся с целью проверки соответствия судов требованиям Регистра и нормативно-техническим документам с целью обеспечения охраны человеческой жизни на море, безопасной и надежной перевозки пассажиров и грузов, предотвращения загрязнения окружающей среды.

При присвоении судну класса регистра в отношении судов старше 15 лет в обязательном порядке проводится предварительный осмотр судна.

Для благополучного прохождения и подтверждения класса Регистра перед освидетельствованием на судне необходимо выполнить все регламентные работы по судовому оборудованию, а также дважды в течение 5 лет между прохождениями освидетельствования пройти регламентный доковый ремонт. При доковании производится значительный объем работ по общесудовым системам и механизмам, вспомогательному и компрессорному оборудованию, производственным линиям и траловому комплексу.

В отношении гражданских судов в Российской Федерации применяется система планово-предупредительных ремонтов (ППР) – это комплекс организационных и технических мероприятий по уходу, надзору, эксплуатации и ремонту технологического оборудования, направленных на предупреждение преждевременного износа деталей, узлов и механизмов и содержание их в работоспособном состоянии.

Суда рыбопромыслового флота проходят плановые капитальный, средний, межрейсовый и доковый ремонты. Дополнительно к плановым ремонтам при необходимости осуществляются гарантийный, поддерживающий, аварийный, восстановительный ремонты.

Таким образом, создана и функционирует система государственного надзора за состоянием гражданского флота, которая не допускает эксплуатацию неисправных, морально устаревших и «ветхих судов».

Предлагается разработать балльную систему оценки состояния судов рыбопромыслового и рефрижераторного флота, которая бы учитывала общее состояние судна, произведенные капитальные и текущие ремонты, выполненные модернизации, другие улучшения, продляющие безопасный срок эксплуатации судов.

9. Изучение состояния рыболовного флота зарубежных стран свидетельствует об общей тенденции к эксплуатации судов старше 30 лет.

По данным ФАО, средний возраст мирового рыбодобывающего флота составляет более 32 лет, что соответствует среднему возрасту российских судов. По срокам эксплуатации американский флот считается одним из старейших в мире. Средний возраст рыболовных судов США превышает 40 лет, в Южной Америке — 38 лет, Северной Америке — 36 лет, Африке — 34 года, Океании — 32 года, Европе — 31 год, Азии — 26 лет.

Таким образом, анализ опыта мирового рыболовства показывает, что эффективность работы рыбопромысловых судов не находится в прямой корреляции с их возрастом. Преимущественное количество мирового рыболовного флота представлено судами старше 30 лет, которые

при своевременных ремонтах и обновлении не уступают по эффективности и производительности современным судам.

10. Прогнозируемые последствия рассматриваемой инициативы об ограничении использования морских судов старше 40 лет создают риски достижения стратегических целей и задач, закреплённых в государственных программных документах:

— Морской доктрине Российской Федерации (утв. Указом Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 г. № 512);

— Доктрине продовольственной безопасности Российской Федерации (утв. Указом Президента Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 20);

— Плате мероприятий («дорожной карте») по увеличению внутреннего потребления отечественной рыбной продукции на период до 2030 года, (утв. Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Патрушевым 31 июля 2024 г. № ДП-П11-24584);

— Национальном проекте «Международная кооперация и экспорт» (Федеральный проект «Экспорт продукции АПК»).

Табл. 4. Информация о ходе строительства крупнотоннажных судов для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна.

№	Инвестор	Название судна	Объект	Сдача План	Сдача Факт	Статус	Верфь
1	ООО "Минтай первый"	Капитан Вдовиченко	Судно А (105 м)	2021	2022	Построено	Адмиралтейские Верфи (ОСК)
2	ООО "Новострой"	Механик Маслак	Судно А	2022	2023	Построено	
3	ООО "РРПК Восток"	Механик Сизов	Судно А	2023	2023	Построено	
4	ООО "Новый сейвал"	Капитан Мартынов	Судно А	2021	2024	Построено	
5	ООО "Бухта троицы"	Механик Щербаков	Судно А	2021	-	Готовность 40%	
6	ООО "Новый Восход"	Капитан Юнак	Судно А	2022	-	Готовность 45%	
7	ООО "Русский Монарх"	-	Судно А	2023	-	Не заложен, строительство не ведется	
8	ООО "Русский Монарх"	-	Судно А	2023	-	Не заложен, строительство не ведется	
9	ООО "Нордеко"	-	Судно А	2023	-	Не заложен, строительство не ведется	
10	ООО "Приморский муссон"	-	Судно А	2025		Не заложен, строительство не ведется	
11	РК им. В. И. Ленина	Виктор Гаврилов	Судно А	2024		Срок переносился 3 раза. Стоимость выросла в 2 раза. Готовность 53%	Судостроительный завод Янтарь (ОСК)
12	АО "Акрос"		Судно В (81 м)	2021		Строительство не начато. Идет расторжение договоров о закреплении инвестквот в суде	СЗ Отрадное (бывш. Пелла-Стапель)
13	АО "Блаф"		Судно В	2021			
14	ООО "Ролиз"		Судно В	2021			
15	АО "Сахалин Лизинг Флот"		Судно В	2022			

Табл. 5. Информация о ходе строительства среднетоннажных судов для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна.

№	Инвестор	Название судна	Объект	Сдача План	Сдача Факт	Статус	Верфь
1	РК им. В. И. Ленина	Командор	Судно Г-1 (35 м)	2018	2019	Построено	Судостроительный завод Янгарь (ОСК)
2	РК им. В. И. Ленина	Ленинец	Судно Г-1	2018	2019	Построено	
3	РК им. В. И. Ленина	Василий Каплук	Судно Г-1	2019	2020	Построено	
4	РК им. В. И. Ленина	Апача	Судно Д-2 (25 м)	2024	2024	Построено	Торсиотест (Петропавловский судоремонтный завод)
5	РК им. В. И. Ленина	Сокоч	Судно Д-2	2025	2025	Построено	
6	РК им. В. И. Ленина	Карымай	Судно Д-2	2025	2025	Ходовые испытания	
7	РК им. В. И. Ленина	Карага	Судно Д-2	2025	2025	Ходовые испытания	
8	РК им. В. И. Ленина	-	Судно Д-2	2026		заложен	
9	РК им. В. И. Ленина	-	Судно Д-2	2026		заложен	Заказ перенесен с Невского СРЗ на завод Кливер
10	РК им. В. И. Ленина	-	Судно В-1 (70 м)	2028		Строительство не начато. Идет расторжение договоров о закреплении инвестквот в суде	
11	РК им. В. И. Ленина	-	Судно В-1	2028			Верфь Братьев Нобель
12	ООО «РПЗ "Сокра»	-	Судно Д-1 (35 м)	2024		Строительство начато, разная степень готовности (от килля до 38%). Строительство остановлено, банкротство заказчика.	
13	ООО «РПЗ "Сокра»	-	Судно Ж-1 (35 м)	2024			
14	ООО «РПЗ "Сокра»	-	Судно Ж-1	2024			
15	АО "ЯМСы"	Капитан Головатюк	Судно Ф (50 м)	2025		Заложен киль	СЗ Отрадное (бывш. Пелла-Стапель)
16	АО "ЯМСы"	Капитан Миначев	Судно Ф	2026		Заложен киль	
17	АО "ЯМСы"	-	Судно Ф	2027		Проект остановлен	
18	АО "ЯМСы"	-	Судно Ф	2027			
19	ООО "Сигма Марин Технолоджи"	Наггет	Судно Ф	2025	2025	Построено	Восточная верфь
20	ООО "Треска ДВ"	-	Судно Ф	2025		Строительство не начато	Восточная верфь

Табл. 6. Остатки нераспределённых долей квот по итогам 13 заявочной кампании в рамках первого этапа инвестиционных квот (данные Росрыболовства).

Объект инвестиций	Остаток долей, %	
	заводы	суда
1. Объекты типа Г-1 (10,6 %), Г-2 (1,76 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные – Карагинская подзона, Петропавловско-Командорская подзона; навага – Карагинская подзона	-	55,705
терпуг, палтусы – Карагинская подзона, Петропавловско-Командорская подзона; кальмар командорский – Петропавловско-Командорская подзона	-	68,2
макрурус - Карагинская подзона	-	89,4
2. Объекты типа Д-1 (13,5 %), Д-2 (4,5 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, терпуг, кальмар командорский, макрурус – Северо-Курильская зона	-	61,25
3. Объекты типа Ж-1 (17 %), Ж-2 (6 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, навага – Камчатско-Курильская подзона, Западно-Камчатская подзона	-	75,70
палтусы – Камчатско-Курильская подзона, Западно-Камчатская подзона	-	85,42
макрурус – Камчатско-Курильская подзона, Западно-Камчатская подзона	-	87,85
4. Объекты типа З (2,655 % - в связи с остатком и высвободившейся доли квоты), И (2,655 % - в связи с остатком и высвободившейся доли квоты), К (2,655 % - в связи с остатком и высвободившейся доли квоты), Л (1,29 %) (Северный рыбохозяйственный бассейн): Треска, пикша – Район действия межправительственных соглашений между СССР и Норвегией о сотрудничестве в области рыболовства 1975 года и о взаимных правах в области рыболовства 1976 года	-	2,655

Табл. 7. Остатки нераспределённых долей квот по итогам 3 заявочной кампании в рамках второго этапа инвестиционных квот (данные Росрыболовства).

Объект инвестиций	Остаток долей, %	
	заводы	суда
1. Объекты типа А (6,53%), Б (5,22%), В (3,52%), В-2 (3,5%), ТР (6,53%), КМ (6,75%) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Минтай – Западно-Беринговоморская зона, Петропавловско-Командорская подзона, Северо-Курильская зона, Южно-Курильская зона, Камчатско-Курильская подзона, Северо-Охотоморская подзона, Западно-Камчатская подзона, Восточно-Сахалинская подзона; Сельдь тихоокеанская – Северо-Охотоморская подзона	-	13,279
2. Объект типа В-1 (50%) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Минтай - Карагинская подзона; Сельдь тихоокеанская - Карагинская подзона	-	100
3. Объекты типа Г-1 (10,6 %), Г-2 (7,42 %), Г-3 (24,99 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, терпуг, палтусы– Карагинская подзона, Петропавловско-Командорская подзона; кальмар командорский – Петропавловско-Командорская подзона; навага – Карагинская подзона	100	
4. Объекты типа Д-1 (13,5 %), Д-2 (9,45 %), Д-3 (16,79 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, терпуг, кальмар командорский – Северо-Курильская зона	83,21	
5. Объекты типа Е-1 (75 %), Е-2 (52,5 %), Е-3 (24,25%) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, терпуг, навага - Южно-Курильская зона	100	
6. Объекты типа Ж-1 (17 %), Ж-2 (11,9 %), Ж-3 (24,3 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска, камбалы дальневосточные, навага, палтусы – Камчатско-Курильская подзона, Западно-Камчатская подзона	75,7	
7. Объекты типа Ф (33,33 %) (Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн): Треска - Западно-Беринговоморская зона, Чукотская зона; палтус-Западно-Беринговоморская зона	-	33,34