

Information about the author

A. G. Kharin – PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Finance of the Kaliningrad State Technical University.

Статья поступила в редакцию 23.01.2026; одобрена после рецензирования 06.02.2026; принята к публикации 09.02.2026.

The article was submitted 23.01.2026; approved after reviewing 06.02.2026; accepted for publication 09.02.2026.

Балтийский экономический журнал. 2026. № 1(53). С. 101-112

Baltic Economic Journal. 2026. № 1(53). P. 101-112

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 338:331

doi: 10.46845/2073-3364-2026-0-1-101-112

Ремонт рыбопромысловых судов: кадровый потенциал и новые технологии

Оксана Геннадьевна Огий

ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет",
Калининград, Россия

oksana.ogij@klgtu.ru

Аннотация. В статье представлены результаты анализа кадровой готовности рыбохозяйственного комплекса решать перспективные задачи судоремонта в условиях старения рыбопромыслового флота и наращивания темпов строительства новых высокотехнологичных судов. На основе статистического анализа девятилетней динамики численности обучающихся по программам в области технологий судостроения, судоремонта и смежным, реализуемых образовательными организациями, подведомственными Росрыболовству, сделан вывод об общей обеспеченности перспективной кадровой потребности рыбохозяйственного судоремонта. Рыбохозяйственный образовательный кластер готов обеспечить высококвалифицированным персоналом и специалистами среднего звена внедрение новых технологий судоремонта, включая автоматизацию и роботизацию, использование новых материалов и цифровых технологий. Вместе с тем, результаты анализа указывают на наличие территориальной диспропорциональности в кадровой обеспеченности судоремонта, которую необходимо компенсировать, в том числе с помощью сетевых программ, совместных инжиниринговых центров и других гибких интеграционных проектов.

Ключевые слова: рыбохозяйственный комплекс, судоремонт, кадровый потенциал, управление, новые технологии.

Для цитирования: Огий О. Г. Ремонт рыбопромысловых судов: кадровый потенциал и новые технологии // Балтийский экономический журнал. 2026. № 1(53). С. 101-112. <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2026-0-1-101-112>.

REGIONAL AND SECTORAL ECONOMY

Original article

Fishing vessel repair: human resources and new technologies

Oksana G. Ogiy

Kaliningrad State Technical University, Kaliningrad, Russia

oksana.ogij@klgtu.ru

Abstract. This article presents the results of an analysis of the fisheries industry's personnel readiness to address the future challenges of ship repair, given the aging fishing fleet and the increasing pace of construction of new high-tech vessels. Based on a statistical analysis of nine-year enrollment dynamics in programs in shipbuilding, ship repair, and related fields offered by educational institutions under the jurisdiction of the Federal Agency for Fisheries, it is concluded that the overall personnel needs of the fisheries ship repair industry are adequately met. The fisheries educational cluster is prepared to provide highly qualified personnel and mid-level specialists for the implementation of new ship repair technologies, including automation and robotics, the use of new materials, and digital technologies. At the same time, the results of the analysis indicate the presence of a territorial disproportion in the staffing of ship repair, which needs to be compensated, including through network programs, joint engineering centers and other flexible integration projects.

Keywords: fisheries complex, ship repair, human resources, management, new technologies

For citation: Ogiy O. G. Fishing vessel repair: human resources and new technologies // Baltic Economic Journal. 2026; 1(53): P. 101-112. (In Russ.). <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2026-0-1-101-112>.

Введение

Рыбопромысловый флот является основным стратегическим ресурсом развития рыбохозяйственного комплекса. Несмотря на то, что видовая структура основных фондов рыбохозяйственного комплекса претерпевает трансформацию в последние годы - доля транспортных средств в общем объеме сокращается [1], рыбопромысловый флот по-прежнему составляет основу материально-технической базы отрасли.

По данным Российского морского регистра (РС) и Российского классификационного общества (РКО) на конец 2025 года рыбопромысловый флот насчитывал 3369 судов, включая рыболовные самоходные (рыболовные, рыбопромысловые), рыбообрабатывающие (приёмо-транспортные и рефрижераторные), рыболовные несамоходные, плавзаводы, вспомогательные суда (спасательные, обстановочные, природоохранные) и суда специального назначения (научно-исследовательские, экспедиционные, учебные суда);

рыболовные маломерные (самоходные и несамоходные рыбопромысловые, спасательные, специального назначения).

В составе рыбопромыслового флота имеют возраст до 20 лет 9,8 % (РС) и 45,4 % (РКО) судов; от 20 до 29 лет – 16,5 % (РС) и 7,3 % (РКО); от 30 до 39 лет – 53,7 % судов (РС) и 19,5 % судов (РКО); от 40 до 49 лет – 17 % (РС) и 20,8 % (РКО); 50 лет и старше – 3 % (РС) и 7 % (РКО). Более четверти флота (25,3 %) старше 40 лет.

Без учета маломерных судов, основу производственного потенциала рыбопромыслового флота составляют средние суда (от 34 м до 65 м) – 518 единиц; больших судов длиной от 65 м до 100 м – 120 единиц, суперсудов длиной более 100 м – 124 единицы, малых судов длиной от 24 м до 34 м – 156 единиц [2, 3].

Отрасль ремонта гражданских судов претерпевает значительные преобразования. С одной стороны, над ней довлеет тенденция старения эксплуатируемого флота, с другой стороны, строящиеся современные суда становятся всё более сложными, требующими специализированных навыков и технологий ремонта. Возрастающая сложность судов требует большего количества квалифицированных рабочих и передовых технологий [4-6]. Доступных данных, отвечающих требованиям надежности, для решения управленческих задач, как в отношении судоремонтных предприятий, их мощностей, так и в отношении перспективной потребности в судоремонте, практически нет [7].

Информационную базу исследования составил датасет по 3369 судам рыбопромыслового флота, сформированный на основе парсинга данных регистровых книг РС и РКО. База данных, составленная на основе данных отчетов федерального статистического наблюдения ВПО-1, 1-Мониторинг и данных мониторинга деятельности образовательных организаций высшего образования ГИВЦ Минобрнауки России¹. Для выявления тенденций использовалась методика построения динамических рядов показателей за период с 2017 по 2025 гг.

Судоремонтные компетенции рыбохозяйственного образования

Привлечение и удержание квалифицированных специалистов имеют решающее значение для роста отрасли рыбохозяйственного судоремонта, особенно в области передовых технологий, таких как автоматизация и робототехника. Решение проблемы нехватки квалифицированного персонала и адаптация к изменяющимся технологическим ландшафтам становятся ключом к успешному поддержанию надлежащего технического состояния рыбопромыслового флота.

Образовательный кластер рыбохозяйственного комплекса представлен образовательными организациями, подведомственными Федеральному агентству по рыболовству, в т. ч.: ФГБОУ ВО "Астраханский государственный

¹ Данные доступны по ссылке: <https://monitoring.miccedu.ru/?m=vpo>

технический университет" (АГТУ), ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет" (КГТУ), ФГБОУ ВО "Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет" (Дальрыбвтуз), ФГБОУ ВО "Камчатский государственный технический университет" (КамчатГТУ) и ФГБОУ ВО "Керченский государственный морской технологический университет" (КГМТУ), которые осуществляют подготовку по программам высшего, среднего профессионального, дополнительного профессионального образования, программам профессионального обучения, программам подготовки научно-педагогических кадров.

Вузами Росрыболовства осуществляется как профильная подготовка в области судостроения и судоремонта, так и в области эксплуатации судовым машин, оборудования, механизмов. По направлению "Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры" по программам высшего образования осуществляют подготовку АГТУ и КГТУ, по направлению среднего профессионального образования "Судостроение" АГТУ и КГМТУ. На базе КГТУ функционирует Научно-образовательный центр судостроения, морской инфраструктуры и техники. Для обеспечения привлекательности и роста количества абитуриентов, желающих обучаться на программах судостроительного, судоремонтного профиля, реализуются проекты ранней профессионализации. Так, в 2025 году при грантовой поддержке Министерства науки и высшего образования созданы инженерные классы судостроительного профиля в Калининградской области и в Камчатском крае. Общее количество обучающихся в инженерных судостроительных классах в 2025 году составило 317 школьников.

Положительная динамика контингента обучающихся по программам в области судостроения и судоремонта позволяет говорить о наличии возможности обеспечения перспективной потребности рыбохозяйственного судоремонта как в высококвалифицированных кадрах, так и в специалистах среднего звена (ППССЗ) (таблица 1).

Таблица 1 - Динамика контингента обучающихся по направлениям, специальностям судостроительного и судоремонтного профиля и смежным программам, чел.

Table 1 - Dynamics of the number of students by areas, specialties of shipbuilding and ship repair profile and related programs, people.

Уровни образования и направления, специальности	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Бакалавриат	1088	1069	1148	1233	1208	1290	1273	1322	1473
Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры	274	287	315	365	362	378	386	367	392

Окончание таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Машиностроение	171	179	182	154	152	133	124	146	170
Технологические машины и оборудование	643	603	651	714	694	779	763	809	911
Магистратура	170	198	194	205	180	217	222	218	248
Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры	52	64	65	69	77	90	90	92	95
Машиностроение						16	26	46	50
Технологические машины и оборудование	118	134	129	136	103	111	106	80	103
СПО ШССЗ	1900	1696	2179	2353	2287	2378	2327	2216	2264
Монтаж и техническое обслуживание судовых машин и механизмов	84	90	89	93	94	94	96	96	90
Монтаж, техническая эксплуатация и ремонт холодильно-компрессорных и теплонасосных машин и установок (по отраслям)	922	841	1137	1264	1337	1466	1417	1372	1404
Монтаж, техническое обслуживание, эксплуатация и ремонт промышленного оборудования (по отраслям)	570	437	612	645	502	477	463	403	398
Судостроение	324	328	341	351	354	341	351	345	342
Техническая эксплуатация и обслуживание роботизированного производства (по отраслям)									30

Источник: рассчитано автором по данным федеральной статистической отчетности.

По данным международных исследовательских агентств мировой рынок ремонта и технического обслуживания судов обслуживает более 50000 коммерческих судов, 12000 рыболовных судов, 400 действующих круизных лайнеров и 1500 военно-морских судов, нуждающихся в регулярном капитальном ремонте и обслуживании. Ежегодно более 30 000 судов по всему миру проходят плановые доковые ремонты, включающие такие рутинные работы, как очистка корпуса, техническое обслуживание гребных винтов, капитальный ремонт двигателей и модернизация электроники. Крупнейшие мировые верфи ежегодно выполняют более 10000 сложных ремонтных работ, включая модернизацию на соответствие экологическим стандартам. Азиатско-Тихоокеанский регион остается крупнейшим рынком по ремонту и техническому обслуживанию судов, обрабатывая более 50 % мирового объема работ в сухом доке. Порты Европы ежегодно обслуживают более 7000 судов, в основном это морские буровые установки и военно-морские флоты. На Северную Америку ежегодно поступает на техническое обслуживание более 5000 судов, причем лидируют крупные прибрежные верфи. Верфи Ближнего

Востока ежегодно обслуживают более 2500 судов, включая нефтяные танкеры и суда снабжения для морских платформ. Согласно отчетам о мировом рынке судоремонта за 2025 год, объем рынка в 2024 году достиг 36,31 млрд. долларов США [8].

Новые технологии судоремонта и образовательный кластер Росрыболовства

Растущий спрос на услуги прогнозируемого технического обслуживания (PdMaaS)², автоматизация и роботизация судоремонта будут способствовать увеличению потребности в специалистах этой области.

Передовые системы мониторинга состояния, интегрированные с датчиками IoT, теперь позволяют операторам отслеживать износ и показатели производительности ключевых компонентов, таких как двигатели, винты и системы отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха, в режиме реального времени, что способствует прогнозируемому техническому обслуживанию вместо дорогостоящего оперативного ремонта. Более 200 верфей в мире уже используют роботизированные установки для очистки корпуса и все чаще внедряют автоматизированные системы пескоструйной обработки и покраски для сокращения времени выполнения работ. В мировой практике программные платформы управления проектами теперь помогают координировать сложные графики ремонта, логистику запасных частей и документацию по соответствию требованиям, особенно для крупных флотов. Модернизация систем кибербезопасности также является частью современного технического обслуживания, поскольку суда превращаются во взаимосвязанные цифровые экосистемы, уязвимые для киберугроз.

Университеты образовательного кластера Росрыболовства осуществляют подготовку в области автоматизации производства и цифровых технологий (таблица 2), часть выпускников этих программ заполняют перспективную потребность рыбохозяйственного судоремонта.

Таблица 2 - Динамика контингента обучающихся по направлениям, специальностям в области цифровых технологий и автоматизации, чел.

Table 2 - Dynamics of the number of students by field of study and specialty in digital technologies and automation, people

Уровни образования и направления, специальности	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
Бакалавриат	1133	1107	1285	1390	1429	1414	1437	1513	1567
Автоматизация технологических процессов и производств	346	349	378	366	336	310	292	307	350
Информатика и вычислительная техника	208	194	235	290	307	320	321	310	310

² Predictive Maintenance as a Service — предиктивное обслуживание как услуга.

Окончание таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Информационная безопасность	96	99	109	116	126	134	150	158	140
Информационные системы и технологии	-	-	-	-	-	-	-	45	99
Прикладная информатика	483	465	563	618	660	650	674	693	668
Магистратура	127	138	139	118	110	145	197	187	180
Автоматизация технологических процессов и производств	57	66	64	48	41	52	62	68	90
Информатика и вычислительная техника	21	28	29	26	25	39	69	72	61
Информационная безопасность	7	3	5	11	13	16	21	11	12
Прикладная информатика	42	41	41	33	31	38	45	36	17
Специалитет	143	184	211	213	209	245	262	267	273
Информационная безопасность автоматизированных систем	143	184	211	213	209	245	262	267	273
СПО ППСЗ	575	523	640	672	747	943	1155	1264	1381
Информационные системы (по отраслям)	377	338	443	429	319	179	78	1	0
Информационные системы и программирование	-	-	-	-	126	333	571	730	833
Компьютерные системы и комплексы	87	77	79	113	111	138	123	104	107
Обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем	-	-	-	-	41	91	151	161	199
Оснащение средствами автоматизации технологических процессов и производств (по отраслям)	-	-	-	-	25	47	64	76	40
Прикладная информатика (по отраслям)	111	108	118	130	101	69	24	0	0
Сетевое и системное администрирование	-	-	-	-	24	86	144	192	202

Источник: рассчитано автором по данным федеральной статистической отчетности.

В целом достаточная обеспеченность рыбохозяйственного судоремонта собственными кадрами характеризуется территориальной неравномерностью. Наибольший дефицит будет испытывать Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн как в высококвалифицированных кадрах, так и в специалистах среднего звена (таблица 3). Решить эту проблему можно за счет внутриотраслевой кооперации в разработке и реализации образовательных программ, создания зеркальных лабораторий и целевого обучения.

Таблица 3 - Численность обучающихся по направлениям, специальностям судостроительного и судоремонтного профиля и смежным программам в образовательных организациях, подведомственных Росрыболовству в 2025 году, чел.

Table 3 - Number of students enrolled in shipbuilding and ship repair programs and related programs in educational institutions subordinate to the Federal Agency for Fishery in 2025, people

Уровни образования и направления, специальности	АГТУ	КГТУ	Дальрыб втуз	Камчат ГТУ	КГМТ У
Бакалавриат	732	650	155	90	196
Автоматизация технологических процессов и производств	170	180	-	-	-
Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры	223	169	-	-	-
Машиностроение	-	170	-	-	-
Технологические машины и оборудование	339	131	155	90	196
Магистратура	192	110	13	4	19
Автоматизация технологических процессов и производств	71	19	-	-	-
Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры	64	31	-	-	-
Машиностроение	-	50	-	-	-
Технологические машины и оборудование	57	10	13	4	19
СПО ППСЗ	633	349	904	69	349
Монтаж и техническое обслуживание судовых машин и механизмов	-	-	-	-	90
Монтаж, техническая эксплуатация и ремонт холодильно-компрессорных и теплонасосных машин и установок (по отраслям)	236	260	839	69	-
Монтаж, техническое обслуживание, эксплуатация и ремонт промышленного оборудования (по отраслям)	244	89	65	-	-
Оснащение средствами автоматизации технологических процессов и производств (по отраслям)	40	-	-	-	-
Судостроение	83	-	-	-	259
Техническая эксплуатация и обслуживание роботизированного производства (по отраслям)	30	-	-	-	-
Общий итог	1557	1109	1072	163	564

Источник: рассчитано автором по данным федеральной статистической отчетности.

Судоремонтная отрасль переживает цифровую трансформацию, обусловленную интеграцией интеллектуальной диагностики, автоматизации и прогнозной аналитики. Технологии 3D-лазерного сканирования и цифровых двойников упрощают структурную оценку и модернизацию, позволяя точно моделировать корпуса судов, переборки и компоновку оборудования.

Робототехника и инструменты инспекции на основе искусственного интеллекта используются для выполнения таких задач, как анализ сварных швов, измерение толщины и инспекция резервуаров, с большей точностью и минимальным риском для человека.

На российских верфях часть технологий разрабатывается и внедряется как ответ на дефицит судоподъемных мощностей. Например, некоторые судоремонтные заводы используют пневматические ролик-мешки (баллоны) для спуска и подъема судов (рисунок а), а Росфлотсервис разработал и приступил к тиражированию технологии гибридного модульного плавучего дока (рисунок б).



а



б

Рисунок – Примеры разработок в области альтернативных технологий подъема и спуска судов

Figure - Examples of developments in the field of alternative technologies for lifting and launching ships

Ряд принципиальных технологических решений для проектов модернизации и технического перевооружения судоремонтных мощностей предлагает АО "Центр технологии судостроения и судоремонта".³ Разработаны и реализуются меры государственной поддержки развития судостроения и судоремонта [9].

Внедрение технологий трансформирует судоремонт из трудоемкой услуги в высокотехнологичное, требующее высокой точности производство. Однако, необходимо учитывать, что использование подобных передовых технологий, несмотря на свою эффективность, будет увеличивать общую стоимость ремонта и технического обслуживания, особенно на начальных этапах внедрения и эксплуатации.

Развитию и скорейшему внедрению новых технологий судоремонта в отраслевую хозяйственную деятельность будет способствовать более активная политика в области совместных проектов отраслевых образовательных

³ Информация доступна на сайте www.sstc.spb.ru

организаций в коллаборации с национальными и региональными центрами судостроения, судоремонтными заводами.

Заключение

Результаты анализа динамики качественных и количественных характеристик подготовки кадров для судостроения, судоремонта и смежных областей позволяют сделать вывод о готовности рыбохозяйственного образовательного кластера обеспечить перспективную кадровую потребность отраслевого судоремонта. Рыбохозяйственными университетами активно реализуется политика наращивания компетенций в области автоматизации, роботизации, информационных технологий. Даже если десятая часть выпускников этих программ свяжут свою профессиональную деятельность с судоремонтом, это перекроет прогнозируемый кадровый дефицит. Вместе с тем, необходимо решать проблему территориальной неравномерности в подготовке инженерных кадров для судоремонта и смежных видов деятельности.

Для решения задач научно-технического обоснования и образовательной поддержки развития рыбохозяйственного судоремонта целесообразно создание отраслевой коллаборации вузов, судостроительно-судоремонтных кластеров и рыбопромышленных судовладельцев под эгидой Федерального агентства по рыболовству в формате отраслевого кластера или консорциума. Формирование такой гибкой структуры позволит скоординировать усилия разрозненных функциональных и территориальных отраслевых центров по мониторингу, разработке и внедрению инноваций, проектов модернизации и программ подготовки кадров в сфере судоремонта рыбопромыслового флота. Кластер возьмет на себя функции экспертной проработки проектов и программ развития судоремонтной базы в регионах и на отдельных площадках, сформирует единое образовательное пространство, в т.ч. цифровое, для ускоренного обновления компетенций в области современных технологий и инноваций судоремонта.

Список источников

1. Огий О. Г., Изедеров К. В. Динамика инноваций и инвестиций в развитие российского рыбохозяйственного комплекса // Международный научно-исследовательский журнал. – 2024. – № 10(148). – DOI 10.60797/IRJ.2024.148.40.
2. Рогов А. З., Огай С. А., Огай А. С. Перспективы развития судоремонта на Дальнем Востоке // Вестник инженерной школы ДВФУ. 2025. № 1(62). С 89-104.
3. Огий О. Г., Осипов В. Ю. Ремонт рыболовных судов как объект многошагового управления ресурсами // Балтийский экономический журнал. – 2025. – № 4(52). – С. 61-75. – DOI 10.46845/2073-3364-2025-0-4-61-75.
4. Ye Y., Zheng P., Wang Q., Wong S., Xu P. Modeling economic loss associated with fishing vessel accidents: A Bayesian random-parameter generalized

beta of the second kind model with heterogeneity in means //Analytic Methods in Accident Research. 2025;(46):100384.

5. Колончин К. В., Левашов Д. Е. Строительство, реновация, модернизация... Что делать? // Рыбное хозяйство. 2025. № 2. С. 100-107.

6. Храпов В. Е. Перспектива инновационного развития судоремонта для рыбной отрасли в приморских регионах России // Рыбное хозяйство. 2025. № 2. С. 108-115.

7. Кашина В. В., Бурмистров Е. Г. Особенности формирования банка данных отечественных судоремонтных предприятий в целях насыщения информационно-технологической платформы "Флот-Сервис-Судоремонт" // Судостроение. – 2025. – № 6(883). – С. 58-62.

8. Ship Repairing Market Report // The Business Research Company. – 2025. <https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/ship-repairing-global-market-report>

9. Игитханян Д. А. Анализ мер государственной поддержки судостроения и судоремонта в Российской Федерации // Судостроение. – 2025. – № 3(880). – С. 59-68.

References

1. Ogiy O. G., Izederov K. V. Dynamics of innovation and investment in the development of the Russian fisheries complex // International Research Journal. - 2024. - No. 10 (148). - DOI 10.60797 / IRJ.2024.148.40.

2. Rogov A. Z., Ogay S. A., Ogay A. S. Prospects for the development of ship repair in the Far East // Bulletin of the FEFU Engineering School. 2025. No. 1 (62). P 89-104

3. Ogiy O. G., Osipov V. Yu. Repair of fishing vessels as an object of multi-step resource management // Baltic Economic Journal. - 2025. - No. 4 (52). - P. 61-75. - DOI 10.46845/2073-3364-2025-0-4-61-75.

4. Ye Y., Zheng P., Wang Q., Wong S., Xu P. Modeling economic loss associated with fishing vessel accidents: A Bayesian random-parameter generalized beta of the second kind model with heterogeneity in means //Analytic Methods in Accident Research. 2025;(46):100384.

5. Kolonchin K.V., Levashov D.E. Construction, renovation, modernization... What is to be done? // Fisheries. 2025. No. 2. pp. 100-107.

6. Khrapov V.E. Prospects for innovative development of ship repair for the fishing industry in the coastal regions of Russia // Fisheries. 2025. No. 2. pp. 108-115.

7. Kashina V. V., Burmistrov E.G. Features of the formation of a database of domestic ship repair enterprises in order to saturate the information technology platform "Fleet-Service-Ship Repair" // Shipbuilding. - 2025. - No. 6 (883). - P. 58-62.

8. Ship Repairing Market Report // The Business Research Company. – 2025.
<https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/ship-repairing-global-market-report>.

9. Igitkhanyan D. A. Analysis of measures of state support for shipbuilding and ship repair in the Russian Federation // Shipbuilding. - 2025. - No. 3 (880). - P. 59-68.

Информация об авторе

О. Г. Огий - канд. социол. наук, доцент, первый проректор ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет".

Information about the authors

O. G. Ogiy – candidate of social. sciences, 1st Vice-Rector of FGBOU VO "Kaliningrad State Technical University".

Статья поступила в редакцию 27.02.2026; одобрена после рецензирования 04.03.2026; принята к публикации 10.03.2026.

The article was submitted 27.02.2026; approved after reviewing 04.03.2026; accepted for publication 10.03.2026.