УДК 338.45:627.21(571.6)

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2018-1-2/52-64

А.С. Сергеев¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: serg-alexander@yandex.ru

Б.Е. Куприянов²

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: kuprianov.be@students.dvfu.ru

РАБОТА РОССИЙСКИХ МОРСКИХ РЫБНЫХ ПОРТОВ В УСЛОВИЯХ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА

Аннотация. В дореформенный период (1980–1991 гг.) морские рыбные порты (МРП) традиционно занимали ведущее положение в стратегии развития рыбопромышленного комплекса России (РСФСР), обеспечивая перевалку готовой рыбопродукции с транспортных и промысловых судов на берег, а также производили их комплексное обслуживание в период подготовки к промысловым экспедициям. В самый интенсивный период работы рыбной промышленности России (1985–1990 гг.) всеми морскими рыбными портами страны ежегодно перегружалось около 4 млн т рыбопродукции, которая составляла 75 % в общей структуре грузооборота. Однако грузооборот рыбных портов страны, начиная с 2000 г., стал резко сокращаться и к 2008 г. составил по рыбопродукции всего около 600 тыс. т. При этом доля других коммерческих грузов, перегружаемых в морских рыбных портах, возросла до 90 %. На Дальневосточном бассейне, который является главным поставщиком рыбной продукции на внутренний и внешний рынки, доля рыбопродукции в общем грузообороте МРП снизилась ещё более значительно и составила всего к 2008 г. около 250 тыс. т из 3 500 тыс. т общего грузооборота. Это обстоятельство вызвало у всех МРП необходимость поиска и привлечения дополнительной грузо-

¹Александр Садюфович Сергеев, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики предприятия Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

²Богдан Евгеньевич Куприянов, магистрант направления Экономика по профилю «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР» Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Сергеев А.С., Куприянов Б.Е. Работа российских морских рыбных портов в условиях реструктуризации экономики рыбного хозяйства // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2018. № 1–2. С. 52–64.

вой базы за счёт расширения номенклатуры генеральных грузов, включая контейнерные, а также перепрофилирования некоторых причалов под лесные и навалочные грузы. Таким образом, МРП как специальные предприятия основной цепи рыбопромышленного комплекса, по сути, превратились в универсальные перегрузочные терминалы морского транспортного комплекса России под управлением Минтранса РФ.

В 2008 г. практически все базовые МРП вошли в общий состав морских портов России регионального и федерального значения. Однако за этот период до настоящего времени доля рыбопродукции в общей перевалке грузов морскими портами России существенно не изменилась. Основные мощности терминалов по перевалке рыбопродукции по-прежнему сосредоточены в главных морских портах ДВФО. Несмотря на значительный физический износ перегрузочных и складских терминалов, они имеют возможность ежегодно пропускать до 1,2 млн т рыбопродукции в тарно-штучном виде и до 2,5 млн т в рефрижераторных контейнерах. Таким образом, при обеспечении благоприятных условий для доставки и перевалки всей рыбопродукции на отечественном берегу, грузооборот в морских портах региона может увеличиться почти в четыре раза.

В статье рассматривается также перспектива развития специализированных терминалов под перевалку рыбопродукции в морских торговых портах ДВФО с учётом новой системы управления в рамках принятого федерального закона «О свободном порте Владивосток» (СПВ). На данный период (к началу 2018 г.) проявили интерес в качестве резидентов СПВ уже порядка 20 рыбопромышленных предприятий и стивидорных компаний морских портов ДВФО с инвестиционными проектами на общую сумму около 9 млрд рублей. Это даст возможность к 2025 г. увеличить перевалку (грузооборот) рыбопродукции в морских портах региона до 3 млн тонн в год.

Ключевые слова: рыбопромышленный комплекс, морские рыбные порты, базовые порты морских бассейновых рыбопромышленных объединений страны, грузооборот рыбопродукции, Свободный порт Владивосток (СПВ), резиденты СПВ, предприятия морехозяйственного комплекса, береговые рыбокомбинаты, базы обслуживания малого рыбопромыслового флота.

Alexander S. Sergeev¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: serg-alexander@yandex.ru

Bogdan E. Kupriyanov

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: kupriyanov.be@students.dvfu.ru

OPERATION OF RUSSIAN FISHING SEA PORTS IN THE CONTEXT OF FISHERY RESTRUCTURATION

Abstract. In the pre-reform period (1980–1991) the fishing sea ports traditionally occupied a leading position in the development strategy of the fishing industry in Russia (RSFSR), providing transshipment of final fish products from transport and fishing vessels to the shore, as well as servicing and maintenance before fishing expeditions. During the most intense period of the fishing activity in Russia (1985–1990) all fishing seaport of the country annually transshipped about 4 million tons of fish products, which accounted for 75% of the total cargo turnover. However, since 2000, the cargo turnover of the country's fishing ports has begun to decline rapidly comprising only about 600 thousand tons of fish products by 2008. At the same time, the share of other commercial cargoes shipped in the sea fishing ports has increased to 90%. In the Far East basin of Russia, which is the main supplier of fish products to the domestic and foreign markets, the share of fish in total turnover of fishing sea ports fell even more dramatically to about 250 thousand tons out of the 3500 thousand tons of the total turnover by 2008. This circumstance called for searching and attracting additional cargos by expanding the range of general cargo, including containers, as well as by converting some berths for timber and bulk cargos. Thus, the fishing sea ports as special enterprises of the main chain of the fishing industry complex, in fact, have turned into universal transshipment terminals of the Russian maritime transport complex under the authority of the Ministry of Transport of the Russian Federation.

In 2008, almost all base sea fishing ports were included in the total list of Russia's seaports of regional and federal significance. However, until the present time, the share of fish products in the general transshipment of cargo in Russian seaports has not changed

¹Alexander S. Sergeev, Associate Professor, Department of Economy Enterprise, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

² Bogdan E. Kupriyanov, Master's program student of Economics in the field of "Logistics and transport management in the APR markets", School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Sergeev A.S., Kupriyanov B.E. Operation of Russian fishing sea ports in the context of fishery restructurization // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2018. № 1–2. P. 52–64.

significantly. The main capacities of terminals for transshipment of fish products are still concentrated in the main seaports of the Far Eastern Federal District. Despite the considerable physical wear and tear of loading and storage terminals, they are able to annually pass up to 1.2 million tons of fish products in packaged-piece form and up to 2.5 million tons in refrigerated containers. Thus, while ensuring favorable conditions for the delivery and transshipment of all fish products on the domestic shore, the freight turnover in seaports in the region may increase almost fourfold.

The article also examines the prospects for development of specialized terminals for transshipment of fish products in the seaports of the Far Eastern Federal District, taking into account the new management system within the the adopted federal law "On the Free Port of Vladivostok" (FPV). For this period (by the early 2018), about 20 fishery enterprises and stevedoring companies of the Far Eastern seaports with investment projects for a total of about 9 billion rubles have shown interest in the capacity of FPV residents. This will result in increasing the transshipment (turnover) of fishing products in the regional seaports to 3 million tons per year by 2025.

Keywords: Fishing industry complex, sea fishing ports, basic ports of the sea basin fishery associations of the country, cargo turnover of fish products, Free port of Vladivostok (FPV), residents of the FPV, enterprises of the sea complex, shore-based fish-processing plants, small fishing fleet maintenance bases.

Работа МРП в централизованной системе управления рыбным хозяйством

На протяжении периода Советской системы, планового управления народным хозяйством морские рыбные порты (МРП) традиционно занимали ведущее положение в стратегии развития рыбопромышленного комплекса России (РСФСР) и СССР в целом, обеспечивая перевалку готовой рыбопродукции с транспортных и промысловых судов на берег, а также их комплексное обслуживание на период подготовки к промысловым экспедициям. Кроме этого большое значение имела промышленная работа МРП по производству тары и упаковки, а также по доработке рыбопродукции до транспортабельного состояния и отправке её потребителю наземными видами транспорта.

В этот период по всем морским бассейнам России было сосредоточено около 20 морских рыбных портов и более 250 порт-пунктов, связанных с береговыми рыбокомбинатами и базами обслуживания малого рыбопромыслового флота. Самыми крупными МРП с ежегодным грузооборотом рыбопродукции более 100 тыс. т всегда считались базовые порты морских бассейновых рыбопромышленных объединений страны, к числу которых относились следующие: Владивосток (1 300 тыс. т), Находка (950 тыс. т), Санкт-Петербург (250 тыс. т), Мурманск

(650 тыс. т), Архангельск (235 тыс. т), Калининград (180 тыс. т), Астрахань (110 тыс. т), Севастополь (120 тыс. т) [4]. Все остальные имели не столь значительный грузооборот из-за малых перегрузочных мощностей и ограниченной сети транспортной инфраструктуры.

В самый интенсивный период работы рыбной промышленности России (1985–1990 гг.) всеми морскими рыбными портами страны ежегодно перегружалось около 4 млн т рыбопродукции, которая составляла 75 % в общей структуре грузооборота [6]. Однако, начиная с 2000 г., грузооборот рыбных портов страны начал резко сокращаться и к 2008 г. составил всего около 600 тыс. т рыбопродукции. При этом доля других коммерческих грузов, перегружаемых в морских рыбных портах, возросла до 90 % (рис. 1).

Рис. 1. Динамика грузооборота МРП России за 1990–2007 гг. (тыс. т)

Источник: выполнено автором по данным Госстата [6]

На Дальневосточном бассейне, который является главным поставщиком рыбной продукции на внутренний и внешний рынки, доля рыбопродукции в общем грузообороте МРП снизилась ещё более значительно и составила к 2008 г. всего около 250 тыс. т из 3 500 тыс. т общего грузооборота (рис. 2). Например, во Владивостокском МРП в 1990 г. было переработано 1 559 тыс. т различных генеральных грузов, из которых рыба составляла 1 353 тыс. т, или 87 % грузооборота. В 2005 г. при общем объёме грузопереработки 1 200 тыс. т рыба и рыбопродукция составили уже около 250 тыс. т, или 20,5% от общего грузооборота порта и 19 % от показателей по рыбопродукции 1990 г. [4].

Рис. 2. Динамика грузооборота МРП ДВ бассейна за 1990–2007 гг. (тыс. т)

Источник: выполнено автором по данным Примстата [5]

Следствием ряда причин, отмеченных выше, стало резкое сокращение объёмов рыбной продукции, поступающей в МРП России. Естественно, это обстоятельство вызвало необходимость у всех МРП поиска и привлечения дополнительной грузовой базы за счёт расширения номенклатуры генеральных грузов, включая контейнерные, а также перепрофилирования некоторых причалов под лесные и навалочные грузы.

Таким образом, МРП как специальные предприятия основной цепи рыбопромышленного комплекса по сути превратились в универсальные перегрузочные терминалы морского транспортного комплекса России под управлением Минтранса РФ (ФГУП «Росморпорт»).

Работа МРП в системе управления транспортным комплексом

Формально МРП были ликвидированы в России в 2008 г. в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. за № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [1].

Принятие этого документа было инициировано постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2006 г. № 773 «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами», изданным в развитие поручения Президента РФ Владимира Путина. В этом документе требовалось разработать комплекс мероприятий, направленных на «...повышение эффективности использования федеральной собственности в морских портах за счёт совершенствования принципов её управления, порядка расчета арендных платежей, меха-

низма установления размеров портовых сборов и объединения администраций морских портов» в единую службу под управлением ФГУП «Росморпорт» Минтранса России» [3].

Таким образом, с 2008 г. практически все базовые МРП вошли в общий состав морских портов России регионального и федерального значения. Поэтому их статистика по грузообороту и другим технико-экономическим показателям отражается теперь в структуре общего грузооборота генеральных и контейнерных грузов морских торговых портов системы Минтранса РФ.

Однако за этот период до настоящего времени доля рыбопродукции в общей перевалке грузов морскими портами России существенно не изменилась на уровне роста общего грузооборота по всем бассейнам России.

В настоящее время основные мощности терминалов по перевалке рыбопродукции по-прежнему сосредоточены в Приморском крае, в главных морских портах Владивосток и Находка. Несмотря на значительный физический износ данных терминалов (около 75 % на период 2016 г.), они имеют возможность пропускать до 1,2 млн т рыбопродукции в тарно-штучном виде и до 2,5 млн т в рефрижераторных контейнерах [7]. Однако в 2016 г. объём рыбопродукции в общей структуре грузооборота данных портов составил всего 258 тыс. тонн как в тарно-штучном виде, так и в контейнерах (рис. 3).

Рис. 3. Структура поставки рыбопродукции предприятиями Приморского края за 2005–2016 гг. в тыс. тонн.

Источник: выполнено автором по данным Примстата [4] и [7]

Как видно из приведенных на рис. 8 данных, на относительно низкий объём перевалки рыбопродукции в морских портах Приморского края влияют доминирующие поставки экспортной рыбопродукции в морские порты АТР, минуя отечественные порты. При этом наибольший объём поставок за 2016 г. приходился на морские порты КНР (69%), Республики Корея (29%), а также Японии (около 1 %) [11].

Таким образом, при обеспечении благоприятных условий для доставки и перевалки всей рыбопродукции на отечественном берегу, грузооборот в морских портах Приморского края может увеличиться почти в четыре раза.

Проблемы и перспективы развития МРП в новом статусе «Свободного порта Владивосток»

В данном разделе рассматриваются проблемы и перспективы стратегии развития морских портов Дальневосточного региона в новой системе управления в рамках принятого федерального закона «О свободном порте Владивосток» (СПВ) за № 212 ФЗ от 13.07.2015 г., куда входят все основные порты ДВФО [2].

В связи с тем, что общей стратегии о развитии СПВ пока ещё нет, то в каждом отдельном порту продолжается инерция бессистемного поиска клиентов и второстепенных резидентов, которые не соответствуют реальным стратегическим целям развития внешнеторговых связей территорий ДВФО со странами АТР. Несмотря на это, в Законе о СПВ, ст. 5 указаны главные цели создания 4 специализированных территорий [2]:

- 1) *портовая* создаётся с целью интеграции в экономическое пространство государств АТР;
- 2) *промышленная* – с целью развития международной торговли с государствами АТР;
- 3) *научно-внедренческая* – с целью создания производств по выпуску конкурентной продукции;
- 4) *туристско-рекреационная* – с целью ускорения социально-экономического развития территорий СПВ и повышения уровня жизни населения.

Исходя из этих целей, можно отметить, что реально внедряется пока только вторая, потому что практически все зарегистрированные резиденты СПВ нацелены на торговлю своими товарами, имея возможность беспощинного ввоза технических и технологических средств, а также иностранного сырья, комплектующих и запчастей.

При этом совершенно неопределенной остаётся главная первая цель создания свободной портовой территории – как свободной таможенной зоны (СТЗ). Какие резиденты будут заниматься эксплуатацией территории СТЗ и в чём будет заключаться их свобода? Имеются в виду те предприятия и организации, которые обеспечивают портовые логистические услуги по перевалке, хранению и отправке гру-

зов, а также агентированию транспортных средств. Если верить словам генерального директора АО «Корпорации развития Дальнего Востока» (КРДВ) и заместителя председателя наблюдательного совета (НС) СПВ Д.С. Тихонова, то СТЗ создали пока только для двух особых резидентов – СДК «Звезда» и Маслоэкстракционного завода «Амурский» [8, с. 15]. Тогда, надо полагать, для самих портовиков стратегия остается прежней – «интеграция в экономическое пространство АТР».

Однако все ведущие морские порты Дальнего Востока уже давно в этом пространстве, но только как сырьевой придаток. При этом по мере увеличения сырья в структуре грузооборота наших портов их экономическая эффективность понижается. Следовательно, данную стратегию уже необходимо пересмотреть, изменить или дополнить более эффективными проектами резидентов. С учётом системного подхода необходимо также разработать общий стратегический план комплексного развития портовых территорий зоны СПВ с целью повышения социально-экономической эффективности всех прилегающих прибрежных агломераций [10].

В то же время, ряд промышленных предприятий и стивидорных компаний рыбной промышленности Дальневосточного региона проявляют большой интерес к работе в структуре СПВ.

Например, Владивостокский МРП выступил в числе первых претендентов на статус резидентов СПВ с проектом строительства современного холодильно-складского комплекса под рыбную продукцию вместимостью до 30 тыс. тонн. Данный комплекс даст возможность увеличить перевалку рыбопродукции на 500 тыс. т в год. Заметим, что в 2015 г. уровень перевалки рыбопродукции в данном порту составлял всего около 200 тыс. т. при потенциальной грузовой базе по трём стивидорным компаниям (ВМРП, «ДМП-Порт» и «Далькомхолод») на уровне 750 тыс. т. Стоимость данного проекта составляет 3,6 млрд рублей, из которых 1,2 млрд рублей готов предоставить Фонд развития Дальнего Востока. Однако практическая реализация данного проекта постоянно откладывается из-за разногласий ВМРП с ФГУП «Нацрыбресурс» по условиям арендной платы за занимаемые портом причалы [11].

В связи с реализацией проекта международного транспортного коридора «Приморье-2» к 2020 г. предусмотрена реконструкция бывшего МРП «Зарубино» вблизи города Владивостока с учётом строительства контейнерного терминала мощностью до 1 млн TEU и бункеровочной базы мощностью 1,5 млн т в год. Учитывая работу действующего рыбокомбината в данном месте, появится возможность увеличения перевалки рыбопродукции в порту Зарубино не только через имеющийся холодильник, но и большегрузные рефконтейнеры международного стандарта [9, с. 31].

Статус СПВ для морского порта Корсаков был активно воспринят Правительством Сахалинской области. Это позволяет в перспективе решить сразу несколько

задач по развитию территории с точки зрения улучшения и логистики для островного региона, и рыбохозяйственного комплекса.

В планах инвесторов – создать в порту Корсаков рыбный логистическо-перерабатывающий центр (рыбную биржу). Он должен стать важным элементом в реализации государственной программы обеспечения россиян доступной рыбой. Здесь планируется строительство холодильного комплекса с различными температурными режимами, что позволяет организовать хранение различных партий рыбы и различного назначения – экспорта, поставок в центр России, переработки на берегу [9, с. 45].

В Хабаровском крае придаётся большое значение ТОР «Николаевск», который выделяется своей рыбацкой спецификой. В этот порт привлечены уже 8 резидентов с инвестиционными проектами на 3,8 млрд рублей по строительству и реконструкции рыбоперерабатывающих комбинатов, созданию баз по ремонту морских и речных судов, транспортно-логистических центров. В числе наиболее крупных игроков здесь РПК «Восточное» и «Восточный рыбокомбинат» [9, с. 41].

Наблюдательный совет СПВ в Камчатском крае во главе с министром по развитию Дальнего Востока утвердил 8 инвестиционных проектов объёмом более 1,7 млрд рублей. Среди этих проектов по планам модернизации Петропавловск-Камчатского порта на полуострове ожидают увеличения его грузооборота до 8 млн т в год. Статус СПВ Петропавловск-Камчатский порт получил в июне 2016 г. и уже имеет среди резидентов ряд ведущих предприятий рыбного хозяйства [9, с. 36].

Например, один из самых крупных проектов заявлен компанией «Терминал «Сероглазка» (входит в группу Норебо)). В порту Петропавловск-Камчатский планируется построить мощный рефрижераторный терминал для комплексного обслуживания рыболовных и линейных судов. На его площадке будут сооружены холодильник ёмкостью 15 тыс. т и складской комплекс, модернизированы причальные стенки, появятся судоремонтные цеха. Мощности терминала позволят обеспечить перевалку рыбной продукции для поставок на внутренний рынок, а также прямые поставки рефрижераторных контейнеров в порты АТР, Европы и США. По предварительным оценкам, грузооборот рефрижераторных грузов с учётом рыбопродукции может достичь 300 тыс. т в год. Общий же грузооборот терминала будет доведён до 8 млн т грузов в год [9, с. 37].

Данные проекты по развитию морских портов в системе СПВ планируется реализовать в несколько этапов, а завершить к 2025 г. В Правительстве России и Дальнего Востока подтверждают готовность оказывать всю возможную поддержку резидентам СПВ, в том числе проектам в таких стратегически важных отраслях региона, как логистика и рыбная промышленность.

Выводы и рекомендации

За сравнительно небольшой исторический постсоветский период (с 1990 г. по настоящее время) морские рыбные порты были подвержены коренным изменениям (реструктуризации) в системе экономики и управления рыбохозяйственным комплексом России.

В результате этой реструктуризации многие функции МРП были утрачены и, напротив, некоторые новые были приобретены. Следовательно, можно сделать вывод, что это естественный эволюционный процесс, который будет продолжаться по мере развития национальных экономических отношений либо в сторону глобализации транспортных рынков и образования портов-хабов (что маловероятно ввиду ограниченной грузовой базы), либо в направлении регионализации и развития территориально-административных портовых агломераций, а возможно и в обоих направлениях. При этом обязательно будут функционировать морские порты независимо от названия, в обязанность которых будет входить процесс обслуживания флота рыбной промышленности.

В рамках решения отмеченных выше проблем рекомендуется:

1. Сохранить специализацию имеющихся в морских портах терминалов под обработку и хранение рыбной продукции, включая резервные мощности под полное (на 100 %) освоение национальной грузовой базы.

2. Развивать систему комплексного обслуживания флота рыбной промышленности в базовых морских портах с учётом особых (льготных) экономических условий морского администрирования и учётом стояночного времени судов под грузовой обработкой и на период подготовки к промыслу.

3. Повысить эффективность эксплуатации морских портов Дальневосточного региона за счёт развития высокотехнологичных контейнерных терминалов и повышения интенсивности обработки крупнотоннажных судов до уровня ведущих портов США.

4. Ограничить перевалку навалочных грузов на территории открытых причалов, сосредоточив таковую только на специализированных перегрузочных комплексах, подобных порту Восточный.

5. Среди резидентов СПВ особо выделить стивидорные компании и производственные предприятия морехозяйственного комплекса (рыбозаводы, базы обслуживания флота, СРЗ, судостроительные верфи и т.п.) с учётом установления для них полноценного режима «порто-франко», так как они являются основными элементами эксплуатационной деятельности морских портов и от них непосредственно зависит пропускная способность причалов и судоборот, а значит и в целом экономическая конкурентоспособность морских портов.

6. Сократить в СПВ административные расходы на обслуживание флота (включая портовые сборы) и содержание государственных и государственно-

частных компаний. Исключить посредников между государственными органами надзора и резидентами СПВ по аренде причалов и других государственных имущественных средств, так как по закону в СПВ государственным имуществом должен распоряжаться единый исполнительный орган власти – Административный совет во главе с Министром по развитию Дальнего Востока.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О морских портах Российской Федерации [Электронный ресурс] : федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/.
2. О свободном порте Владивосток [Электронный ресурс] : федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_18254/.
3. О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 16 декабря 2006 г. № 773. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_38871/.
4. Дальневосточный федеральный округ [Электронный ресурс] // StatInfo.biz: международная экономическая статистика. – Режим доступа: <http://statinfo.biz/html/M113F0S0L1.aspx>.
5. Морские порты: технико-экономические характеристики : справочник. – СПб. : ЦНИИМФ, 2016. – 864 с.
6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>.
7. Приморский край в ДВФО по итогам 2015 года. 2016 : аналитический обзор. – Владивосток : Приморскстат, 2016. – 52 с.
8. Ларина, Л. Бизнесу важно поверить в стабильность правил игры [Интервью Д. Тихонова] // Дальневосточный капитал. – 2017. – № 2 (198). – С. 15.
9. Сарана, Д. Режим свободного порта добавил бизнесу драйва [Электронный ресурс] // Дальневосточный капитал. – 2017. – № 8 (204). – С. 30–33.
10. Сергеев, А. С. Проблемы развития морских портов ДВФО в новом статусе «Свободного порта Владивосток» // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. – 2017. – № 1. – С. 72–81.
11. Филимонов, Е. А. Развитие внешней торговли рыбохозяйственного комплекса Приморского края // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 7. – С. 664–666.