

УДК 338.222

ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС В РАЗВИТИИ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ: СРАВНИТЕЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И НАПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Гонтарь Н.В.

Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону, e-mail: passat01@mail.ru

Морехозяйственный комплекс России сложно структурирован, его отрасли по-разному позиционированы на мировом рынке, часть из них имеет значимые глобальные позиции (рыбопромышленная деятельность, поставки углеводородов посредством морских трубопроводов), тогда как другие отрасли периферийны на мировом уровне (торговое судостроение). Однако задача наращивания позиций России в торговых обменах на глобальном уровне, а также поиск альтернатив сырьевой специализации экономики делают морехозяйственный комплекс перспективным сектором экономики, значимым объектом управления, а также перспективным объектом исследований экономики России. В статье в этой связи проанализированы факторы и формы участия государства и рыночных агентов в развитии комплекса, дано определение и предложены критерии оценки их эффективности в этом процессе, проведен сравнительный анализ эффективности государства и бизнеса в развитии комплекса в разрезе отдельных сфер их активности (предпринимательская деятельность бизнеса, его институциональная деятельность, создание и поддержание законодательных институтов государством, административное регулирование, ведение бизнеса государством). Рассмотрены примеры соответствующей деятельности в практике отраслей морского хозяйства РФ, сформулирован принцип развития морехозяйственных отраслей на основе взаимодействия государства и рынка.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, государственное управление, регулирование экономики, рынок, судостроение, рыбохозяйственный комплекс

STATE AND BUSINESS IN DEVELOPMENT OF A MARITIME ECONOMICS OF RUSSIA: COMPARATIVE EFFECTIVENESS AND AREAS OF COOPERATION

Gontar N.V.

Southern Federal University, Rostov-on-Don, e-mail: passat01@mail.ru

The marine industry complex of Russia complexly structured, his industry differently positioned in the world market, some of them have significant global positions (fishing activity, the delivery of hydrocarbons via an offshore pipeline), while other peripheral industry on a global level (commercial shipbuilding). However, the task of building Russia's position in the commercial exchanges at the global level, as well as the search for alternatives raw material specialization of the economy doing a marine industry complex of a promising sector of the economy, an important object of management, and also promising object of research the Russian economy. The article in this context, analyzed the factors and forms of participation of the state and market agents in the development of the complex, the definition and criteria of performance evaluation, a comparative analysis of the effectiveness of the state and business in development of industries in the complex in the context of certain fields of activity (entrepreneurship, market, institutional, business activities, the creation and maintenance of institutional conditions, administrative regulation, conduct of business by the state). Examples of relevant activities in the practice of the Maritime economy of the Russian Federation, formulated the principle of the development of Maritime industries on the basis of interaction of state and market.

Keywords: maritime economics, public administration, regulation of economics, market, shipbuilding, fishing industry

Современная траектория экономического развития России требует поиска и реализации новых возможностей глобального позиционирования с учетом спектра экономических ресурсов страны, среди которых значимое место занимает морехозяйственный комплекс. Морехозяйственный комплекс – это совокупность взаимодополняющих отраслей экономики, действующих в акватории морей и на их побережьях и оперирующих ресурсами акваторий (шельфовая добыча, судоходство и судостроение, рыболовство и марикультура, туризм в приморских зонах, порты и припортовая промышленность, эксплуатация морских трубопроводов и трансакваториальное сообщение, обеспечение деятельно-

сти и базирования военно-морского флота). Такой комплекс отраслей объединен стратегической значимостью приморских зон РФ и едиными проблемами управления. В этой связи в статье анализируется спектр деятельности государства и бизнеса в морехозяйственной сфере, выявляется (на основе предложенного определения и критериев оценки) уровень эффективности их деятельности в отраслях комплекса.

Цель исследования состоит в анализе факторов и особенностей эффективности государства и рыночного сектора в развитии приморских отраслей; также целью выступает формирование представлений относительно механизмов развития морехозяйственного комплекса РФ.

Исследование опирается на теоретические представления относительно функций государства и бизнеса в экономике, структуры морехозяйственного комплекса и особенностей его развития, учитывает современные подходы к управлению отраслями комплекса. Позиции России в мире и современные параметры развития отраслей анализировались с учетом данных ЮНКТАД, Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), данных Росстата, профильных министерств Правительства РФ, данных операторов трубопроводов РФ, статистики портовой и внешнеторговой деятельности.

Морехозяйственный комплекс РФ в глобальном измерении

Морехозяйственный комплекс РФ охватывает полный круг отраслей (включая уникальные, в виде ледоколостроения и освоения Северного морского пути (СМП)), которые, однако, значительно отличаются по их позициям в мире. Так, сегодня в России, согласно ЮНКТАД [1], строится менее 1% мирового морского флота (без учета военных, внутренних и рыболовецких судов) общим объемом валовой вместимости свыше 52 тыс. регистровых тонн (GT), 2017 г. В целом в 2014–2017 гг. в стране построено морских торговых судов объемом свыше 201 тыс. GT (Китай за тот же период построил свыше 94 млн GT судов); под российским флагом находится менее 0,5% судов. Вместе с тем Россия располагает уникальным флотом ледоколов; в акватории СМП действует 8 линейных ледоколов, 4 из которых – атомные. К 2021 г. должно быть построено 3 ледокола «Лидер» (одновременно будет исчерпан ресурс трех атомоходов). Развитие ледокольного флота обеспечивает функционирование уникального Северного морского пути, который позволяет эксплуатировать природные ресурсы Ямала, Сибири и Дальнего Востока, а также позиционируется как альтернатива морскому пути между Европой и Азией через Суэцкий канал (СМП позволяет сократить расстояние и время в пути в 1,5 раза). В 2017 г. объем грузоперевозок по СМП составил 9,9 млн т, а к 2024 г., согласно Минприроды, объем перевозок достигнет 52 млн т.

Важнейший элемент морского комплекса РФ – добыча нефти и газа на шельфе, который содержит $\frac{1}{4}$ запасов нефти и $\frac{1}{2}$ запасов газа РФ (Ямал обеспечивает добычу ок. 80% газа РФ). Крупнейшими месторождениями являются Приразломное (извлекаемыми запасами 74 млн т нефти и 8,6 млрд м³ газа) и Штокмановское (3,2 трлн м³ газа). Шельф Камчатки и Сахалина прогнозно содержит извлекаемые запасы от 1,5 млрд т и разра-

батывается (на основе соглашения о разделе продукции) проектами «Сахалин-1» и «Сахалин-2». Морские акватории РФ также обеспечивают и транспорт углеводородов в Европу: «Голубой поток» (16 млрд м³), «Турецкий поток» (31,5 млрд м³), поставки нефти Каспийского трубопроводного консорциума, «Северный поток» и «Северный поток-2» по дну Балтийского моря мощностью 55 млрд м³ каждый.

Рыболовная отрасль РФ занимает заметные позиции в мировом производстве: так, согласно ФАО [2], с выловом, который в 2018 г. превысил 5 млн т, Россия сегодня – в числе лидеров мирового рыболовства, наряду с Китаем, Индонезией, Индией, ЕС и США. По экспорту рыбы и морепродуктов, однако, в 2019 г. Россия войдет лишь во вторую десятку стран.

Значимость стран Европы как торговых партнеров РФ обуславливает ключевое значение портов РФ (прежде всего, – в европейской части страны) в функционировании экономики. В целом в 2018 г. было зарегистрировано свыше 81,1 тыс. заходов судов в порты России, в том числе почти 13 тыс. прибытий пассажирских судов и почти 3,9 тыс. заходов контейнеровозов. Пропускная способность российских контейнерных портов значимо менялась в последние годы – в 2010 г. она составляла 3622468 TEU, в 2017 г. составила 4515000 TEU [1]. Объем перевалки грузов в морских портах РФ в 2018 г. достиг 816,5 млн т (Арктический бассейн – 92,7 млн т, Азово-Черноморский – 272,1 млн т, Каспийский – 4,8 млн т, Дальневосточный – 200,5 млн т, Балтийский бассейн – 246,3 млн т [3]).

Эффективность государства и бизнеса в морехозяйственной деятельности

Морехозяйственный комплекс РФ развивается на базе взаимодействия государства и бизнеса (во многом – крупных компаний). Значимость государственной политики в приморском комплексе обусловлена геоэкономическими и геостратегическими факторами, неразвитостью рыночного сектора в ряде случаев, рядом иных причин, в числе которых:

- протяженность морских границ, задача их охраны и стратегического военного присутствия;

- природно-климатические факторы, усложняющие освоение и обеспечение территорий;

- формирование ареалов концентрации приморской деятельности, потребность в координации деятельности отраслей комплекса (Санкт-Петербург, Черное море, Калининградская область);

Таблица 1

Дифференциация подходов и индикаторов оценки эффективности бизнеса и государства в развитии морехозяйственного комплекса (концептуальная схема)

Критерии	Государство		Бизнес	
Интегральный критерий	Достижение общесистемной эффективности как конечное приращение результата деятельности морехозяйственного комплекса			
Частные критерии оценки эффективности	Государство		Бизнес	
	Критерии	Индикаторы	Критерии	Индикаторы
	Качество среды предпринимательства	Уровень доверия, параметры бизнес-климата, приток инвестиций, демография компаний отраслей	Параметры отношения затрат и результата	Уровень Добавленной стоимости/ед. ОПФ Уровень добавленной стоимости на занятого
	«Техническая» эффективность (Стратегий, программ, бюджетных назначений)	Уровень финансирования Программ, доля достижения целевых показателей	Рыночные позиции отрасли/подотрасли комплекса	Доля, место и динамика на рынке
Эффективность реализации управленческих функций	Индекс эффективности госуправления Всемирного банка			

– периферийность и малоосвоенность ряда приморских регионов при сохранении их значимости;

– потребность в контроле над распределением, использованием и воспроизводством ресурсов акваторий (углеводороды, рыбные ресурсы), взаимодействию с приморскими странами.

Развитие морехозяйственного комплекса РФ требует повышения эффективности деятельности как государства, так и рыночных субъектов. Под эффективностью мы понимаем реализацию субъектами комплекса имманентных им функций, результирующим чего выступает вклад (государства или бизнеса) в развитие на общесистемном (в морехозяйственной сфере) уровне. Достижение такого вклада рассматривается как интегральный критерий оценки эффективности государства и бизнеса. В то же время частные критерии эффективности различны для сферы государственного управления и рынка, что обусловлено отличиями сфер их деятельности и полномочий (табл. 1).

Государство и бизнес характеризуются различными типами активности, которые значимо различаются по уровню эффективности (в достижении общесистемного развития) (табл. 2).

Максимально эффективной (по критерию достижения общесистемной эффективности) является деятельность рыночных агентов. Таковые являются основными (при поддержке государства) акторами развития, в том числе в крайне сложных условиях ряда приморских зон РФ. Так,

грузовую базу для СМП обеспечивают «Новатэк», «Норникель», «Газпромнефть», они же строят новые суда, развивая арктический регион. Так, «Норникель» за 10 лет построил флот контейнеровозов усиленного ледового класса ARC7 для регулярного сообщения между портами Мурманск, Архангельск, Дудинка, осуществляет прямые рейсы с экспортной продукцией в порты Европы и Азии. Частные компании обеспечивают стивидорскую деятельность в портах РФ, в рейтинге 200 крупнейших экспортеров РФ в 2018 г. присутствуют частные компании рыболовецкой отрасли – Группа ЧТПЗ, Русская рыбопромышленная компания, Северо-Западная рыбопромышленная компания – Мурманск, а также еще более 10 компаний [4].

В то же время в формировании институциональных условий развития экономики бизнес оказывается лишен действенных рычагов совершенствования условий деятельности, несмотря на формальное развитие бизнес-ассоциаций. Такое положение «компенсируется» лоббистской деятельностью, которая перераспределяет преимущества (в виде разрешений, квот, субсидий и проч.) в пользу узкого круга рыночных агентов посредством принятия «точечных» законов. Пример такого рода – принятые в 2019 г. правительством РФ меры по масштабному перераспределению на аукционах 50% квот на вылов краба, что пересматривает решения, принятые всего несколько лет назад, и входит в противоречие с интересами участников отрасли. В ряде случаев российские отрасли демонстрируют относительно

невысокую эффективность в её классической трактовке. Так, современная эффективность российских верфей как отношение совокупного тоннажа построенных за год судов (в CGT, компенсированных регистровых тонн) к численности занятых работников в РФ колеблется у отметки 20, тогда как в Японии составляет 180, в Ю. Корее – 145, а в ЕС около 40. Неэффективность мощностей и потенциала строительного комплекса РФ проявилась в реализации проекта строительства, в частности, верфи «Звезда» в бухте Б. Камень, в связи с чем китайская China State Construction Engineering Corporation предложила «Роснефти» от-

дать ей подряд на верфи «Звезда» объемом 45 млрд руб. В 2017–2019 гг. 3 тендера на строительство II очереди (37 млрд руб.) были отданы также China Communications Construction Company (прежний контракт с ООО «КЭР» в 2018 г. из-за неисполнения был аннулирован). Можно говорить также и о низкой эффективности использования ресурсов морских акваторий РФ в развитии аквакультуры, расчетным индикатором чего является отношение площади акваторий, где выращиваются морские гидробионты, к площади акваторий, пригодных для марикультуры (соответственно – 25 тыс. га и 380 тыс. км²).

Таблица 2

Сравнительная эффективность видов деятельности государства и рынка в рамках морехозяйственного комплекса РФ

Вид деятельности	Элементы позитивного воздействия на развитие комплекса	Элементы отрицательного воздействия на развитие комплекса	Оценка эффективности деятельности по критерию достижения общесистемного развития
Хозяйственная деятельность субъектов рынка	Рост производства, внедрение инноваций, рост присутствия на рынках, рост доходов отрасли, налоговых платежей, обеспечение развития регионов присутствия	Формирование каналов лоббирования частных интересов, попытки монополизации	Высокая эффективность, ограничиваемая неурегулированностью (нестабильностью) прав собственности, отсутствием физических и рыночных инфраструктур (мощности судостроения, условия кредитования, проч.)
Институциональная деятельность бизнеса	Формирование общих подходов к решению проблем отраслей, презентация интересов комплекса перед государством, выработка механизмов развития	Формирование отраслевого «лобби», отсутствие общесистемного подхода	Ограниченная эффективность в силу сокращения значимости отраслевых объединений в системе принятия решений в РФ
Формирование государством институциональных условий развития	Разграничение и охрана прав, отстаивание интересов отраслей во взаимодействии с иностранными государствами, охрана границ и ресурсов акваторий	Несовершенство, противоречивость и неполнота законодательства, несовершенство механизмов реализации	Высокая эффективность, обязательность такой деятельности как условия развития отраслей морехозяйственного комплекса и экономики в целом
Административно-бюрократическое регулирование (регламенты, избыточный контроль, отчетность)	Формирование векторов внимания и проработки проблем в ходе подготовки Стратегий и Программ, создание площадок обсуждения проблем развития, установление регламентов и процедур контроля отдельных сфер деятельности	Избыточное, затратное для субъектов рынка регулирование, усложнение и удорожание развития отдельных сфер деятельности ввиду сложности оформления, объемов отчетности и проч.	Низкая эффективность ввиду формирования дополнительных транзакционных издержек компаний в рамках взаимодействия «государство – бизнес», перераспределение (вместо производства) добавленной стоимости посредством бюрократических процедур и налоговых изъятий
Ведение бизнеса государством (государственные компании)	Ограниченное влияние в виде обеспечения дополнительной занятости и налоговых поступлений в регионах присутствия, сохранения технологических заделов	Неэкономические цели деятельности ключевых госкомпаний (ОСК, ТЭК), отсутствие ориентации на критерии рыночной эффективности	Ограниченная эффективность в виде развития регионов присутствия (судостроение, военные базы), отсутствие ориентации на развитие конкуренции и экономическое освоение мировых рынков

Отмеченные результаты деятельности комплекса РФ, в силу высокой роли государства в его деятельности, напрямую увязаны с реализацией государством его ключевых функций. Так, основополагающим видом деятельности государства является формирование им общих «правил игры», что сокращает (посредством формирования и поддержания соответствующих институтов) удельные транзакционные издержки в процессе обменов. Пример такого рода – «Морская доктрина Российской Федерации» [5], документы, регулирующие добычу на шельфе, судостроение и рыбопромышленную деятельность [6–8]. Однако сегодня нельзя говорить о полноте и сбалансированности развития институциональной среды развития комплекса: так, в [9] отмечается ведомственный подход в стратегических решениях, что является фактором формирования конфликтов между отраслями морехозяйственного комплекса (например, ТЭК и рыбопромышленной отраслью). В то же время оправданной мерой стимулирования, например, воспроизводства рыболовного флота РФ можно назвать нефинансовые механизмы стимулирования – предоставление дополнительных квот в обмен на строительство судов и рыбоперерабатывающих мощностей. В рамках Госпрограммы развития рыбохозяйственного комплекса [10] будут построены более 100 судов рыбопромышленного флота в обмен на предоставление квот, перезаключение договоров и закрепление долей квот на 15 лет. Перспективная, также не требующая бюджетных затрат мера – стимулирование прибрежного лова (с поставкой вылова на прибрежные предприятия и рынки) состоит в увеличении квоты на 20% для предприятий, ведущих прибрежный промысел. Вместе с тем стратегические документы определяют в виде целей государственной политики, по сути, рыночные задачи, реализация которых непосредственно связана с субсидированием и формированием противоречивых алгоритмов распределения.

Вместе с тем прямое и косвенное регулирование (посредством субсидий, контроля над ценами и объемами производства, каналами распределения) способно увеличивать транзакционные издержки хозяйствующих субъектов (по линии «бизнес – государство», в ходе взаимодействия с регулирующими, проверяющими, контрольными органами), что нивелирует эффект сокращения транзакций вследствие поддерживаемых государством общих правил обменов, а также – что существенно для конкуренции с сопредельными странами – сокращать выгоды приморской деятельности именно в РФ. Пример такого рода – законодательство

о рыболовстве, которое предусматривает установку на судах с главным двигателем мощностью свыше 55 кВт и валовой вместимостью свыше 80 т технических средств контроля, передающих информацию о местоположении. Также требования установки технических средств контроля предъявляет и ФСБ РФ. Эти мероприятия для судовладельцев маломерных судов становятся значимым административным барьером, особенно в Волжско-Каспийском и Азово-Черноморском бассейнах [11]. Иной пример – усложненные процедуры оформления импорта запасных частей и комплектующих в судостроении, что является одной из причин снижения конкурентоспособности российских верфей (главная причина передачи большей части российских заказов фирмам Ю. Кореи и Японии – фактор цены: стоимость строительства рыболовного траулера в КНР и Ю. Корею, – 50–70 млн долл., а в России – 80–100 млн долл. [12]).

Наконец, говоря о собственно государственных компаниях в отраслях комплекса, следует отметить прежде всего судостроение: так, Объединенная судостроительная корпорация с филиалами в Санкт-Петербурге, Северодвинске, Владивостоке, Астраханской, Мурманской областях решает преимущественно стратегические оборонные (не хозяйственные) задачи. В рыбной отрасли после приватизации морских рыбных портов в федеральной собственности остаются ключевые объекты их инфраструктуры – грузовые причалы, пирсы, берегоукрепительные сооружения. В большинстве это грузовые причалы для перевалки рыбы и обслуживания судов рыбопромышленного флота, управляемые ФГУПами или находящиеся в доверительном управлении. Протяженность причалов составляет 61% от общей протяженности сооружений рыбных терминалов российских морских портов (26,5 км из 43 км). Управление такими инфраструктурами требует создания аппарата управления и контроля и связано с фактическим выключением федеральных активов из конкурентного поля. В аквакультуре государство также сохраняет за собой значимые позиции: так, Стратегия развития аквакультуры предполагает, что на крупных и средних водоемах, расположенных на территории двух и более субъектов РФ, аквакультура может осуществляться только при участии государства; оно же сохраняет такие функции, как финансирование исследований, обеспечение вселения молоди, консультирование, решение научных проблем освоения водоемов (многие из таких задач эффективно решаются рынком).

Следует отметить и неоднозначность роли государства в продвижении морехозяйственных отраслей на мировом уровне. Так, пример активной роли государства – ситуация на Дальнем Востоке, где с 2019 г. пограничные войска РФ (как и морские силы Японии) ведут активные действия против браконьерского флота КНДР, осуществляющего незаконный лов гидробионтов в российских морях. Государственные договоренности также являются ключевым фактором реализации значимых проектов морских трубопроводов в Черном и Балтийском морях. Однако политическая составляющая в то же время является и фактором риска реализации таких проектов в ситуации ухудшения геополитической обстановки. Также пример того, что государственные решения могут ставить под сомнение перспективы развития морехозяйственного комплекса – принятие Россией в 1990-е гг. обязательств по Международной конвенции по морскому праву от 1982 г., в связи с чем РФ должна отодвинуть свою морскую границу у арх. Шпицберген на восток от нынешней, объявленной в 1926 г. границы, что формирует значительный (десятки тыс. км²) спорный участок морского дна, потенциально богатого углеводородами [13].

Заключение

Рост значимости морехозяйственного комплекса в мире и в современной российской экономике и его потенциал в глобальном позиционировании РФ определяют потребность в формировании непротиворечивой системы управления отраслями комплекса на основе использования потенциала как государства, так и бизнеса. Если государственное управление максимально эффективно (в достижении цели развития морехозяйственных отраслей) в создании институтов, охране прав и защите ресурсов акваторий РФ и интересов российских компаний, то рынок может быть максимально действенен в собственно реализации производственной функции и обменов. Максимизация эффекта деятельности государства и бизнеса в развитии отраслей комплекса, с учетом эффективности различных сфер их деятельности, возможна посредством концентрации каждого из субъектов (государство и компании рынка) на тех функциях, которые дают максимальный общесистемный эффект, что требует разделения функций административного аппарата и рынка при одновременном их взаимодополнении.

Исследование выполнено при поддержке РФФИ (проект № 19-18-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции»).

Список литературы

1. Ships built by country of building [Электронный ресурс]. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=89493> (дата обращения: 10.10.2019).
2. Поставки продовольствия – основные продукты животноводства и рыбного хозяйства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fao.org/faostat/ru/#data/CL> (дата обращения: 09.10.2019).
3. Грузооборот морских портов России за 2018 год [Электронный ресурс]. URL: <http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-2018-god> (дата обращения: 12.10.2019).
4. 200 крупнейших компаний-экспортеров по итогам 2018 г. // Эксперт. 2019. № 39. С. 53–59.
5. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208427/ (дата обращения: 12.10.2019).
6. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 29.03.2019) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/ (дата обращения: 12.10.2019).
7. Приказ Минсельхоза России от 20.04.2017 № 189 «Об утверждении Стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромышленного флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216180/ (дата обращения: 12.10.2019).
8. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 322 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Воспроизводство и использование природных ресурсов”» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162083/ (дата обращения: 12.10.2019).
9. Коновалов А.М. Комплексный подход – ключ к реализации национальной морской политики России программно-целевым методом // Современные производительные силы. 2012. № 1. С. 56–69.
10. Постановление Правительства РФ от 27 марта 2019 г. № 324 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_321223/ (дата обращения: 12.10.2019).
11. Обновление рыбопромышленного флота – важнейшая задача отрасли // Всероссийский фермер. 27.05.2019 [Электронный ресурс]. URL: http://vfermer.ru/rubrics/news/news_451.html (дата обращения: 12.10.2019).
12. Рагозина Н.Н. Рыбная отрасль дальнего востока: состояние и перспективы сотрудничества с КНР // Вестник Дальрыбвтуза. 2014. № 3. С. 104–108.
13. Осадчий А. Нефть и газ российского шельфа: оценки и прогнозы // Наука и жизнь. 2019. № 10. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/6334/> (дата обращения: 12.10.2019).