

УДК 338.47

*Лаврентьев А.В., Медведева Л.М.  
Lavrentev A.V., Medvedeva L.M.*

## **Опыт реформирования морского транспорта на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты социально-экономической безопасности**

**The experience of reforming maritime transport in the Far East of Russia:  
some aspects of socio-economic security**

В статье представлены основные результаты государственной политики в сфере морского транспорта на Дальнем Востоке в 1990-е – начале 2000-х гг.

**Ключевые слова:** *транспорт, безопасность, история, Дальний Восток*



The article presents the main results of the state policy in the sphere of sea transport in the far East in the 1990s – early 2000s.

**Key words:** *transport, security, history, Far East*

Создание и совершенствование надёжных коммуникаций на Дальнем Востоке имеет стратегическое значение для России. Особая роль принадлежит морским сообщениям, уровень развития которых является своеобразным индикатором геополитического влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Стабильное функционирование и диверсификация транспортных маршрутов всегда требовали всестороннего и последовательного государственного курса. В годы существования СССР (особенно со второй половины XX века) морская индустрия (техническая оснащённость, береговая инфраструктура, технологии перевозок), несмотря на все её слабые места, имела преимущественно прогрессивную траекторию развития, которой во многом способствовали централизованный характер снабжения и научного сопровождения морской отрасли. Вместе с утратой систематической опеки государства после распада союзной державы обнажились недостатки в работе транспорта, усугубившиеся проблемами адаптации к резко изменившимся экономическим обстоятельствам.

С началом кризисного периода стремительно падали объёмы внутренних морских перевозок. Особую проблему это представляло для северных территорий. На арктических линиях в течение 1991 – 1995 гг. перевозки сократились почти в 5 раз [30, с. 3]. Мероприятия по прове-

---

**ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович**, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) **E-mail:** lavrist@list.ru

**МЕДВЕДЕВА Людмила Михайловна**, д.и.н., профессор кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) **E-mail:** medvedeva\_l@mail.ru

дению так называемого «северного завоза», который в дореформенный период практически полностью координировался и финансировался из центра, в новых обстоятельствах нередко находились под угрозой срыва. В ситуации хронического недостатка средств на проводку судов в зимний период приходилось прибегать к рискованным рейсам без ледокольного сопровождения, либо значительно увеличивать протяжённость маршрута, минуя сезонные препятствия.

Морские предприятия, ставшие самостоятельными в ходе приватизации, в условиях стихийной конкуренции занимались поиском платёжеспособных клиентов и, соответственно, более прибыльных направлений своей деятельности. Интересы организаций-перевозчиков и задачи своевременного обеспечения труднодоступных местностей не всегда совпадали. Ликвидировались прежние регулярные каботажные рейсы из Приморского края на Камчатку, Сахалин и в малом каботаже – в пределах самого края [28, с. 60].

Вместе с тем, вследствие либерализации внешнеэкономической деятельности более разнообразными становились международные транспортные связи. Они приносили основную прибыль, но из-за старения флота дальневосточные компании постепенно утрачивали свои позиции на жёстком конкурентном рынке тихоокеанского бассейна. Так, если в 1993 г. грузы, предназначенные для стран Юго-Восточной Азии, из порта Посъет доставлялись исключительно судами дальневосточного региона, то в 1994 г. доля российских перевозок на этой линии составила уже 80%, а в 1995 г. – 29%. Контракты, подписанные на 1996 г., вообще не предусматривали участия россиян. [8, с. 2].

Материальные и технологические ресурсы производства транспортных средств значительно отставали от запросов постепенно набирающего силу рынка. Отсутствовал и опыт самостоятельного серийного строительства гражданских судов. Ситуация с обновлением флота обострилась ещё накануне распада СССР. Дело в том, что сооружение кораблей мирного назначения осуществлялось преимущественно на верфях в социалистических странах, куда поставлялось всё необходимое сырьё и оборудование.

Намеченные антикризисные правительственные меры, направленные на преодоление стагнации и сохранение «на плаву» морской отрасли, систематически не исполнялись. Например, с 1993 по 2000 гг. общее финансирование актуальной для Дальнего Востока Федеральной целевой «Программы возрождения торгового флота России» составило всего 3,1 % от запланированного объёма [17, с. 191].

Отечественным крупным судоводным организациям приходилось самостоятельно изыскивать необходимые средства для модернизации своего флота. Как правило, для этих целей брались кредиты у иностранных банков, т.к. российские не могли предоставить приемлемых процентных условий<sup>1</sup>. Однако для сохранения гарантий их возврата зарубежные представители требовали под залог относительно новые суда, находившиеся в собственности компаний, или предлагали регистрировать приобретаемый флот в оффшорных зонах, где действовал режим льготного налогообложения<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Так, в течение 1990-гг. Дальневосточное морское пароходство потратило на обновление флота 266 млн. долларов США. Из них собственных средств было израсходовано в размере 129 млн., привлечено в виде кредитов западных банков 137 млн. [1, с.1].

<sup>2</sup> Показательным примером в этом плане являлось Сахалинское морское пароходство. Руководство предприятия в начале 1990-х гг. попыталось выкупить десять судов, построенных в советский период по государственному заказу за рубежом. Взяв кредит в 67 млн. в российском банке и не сумев в отсутствие прибыли выполнить обязательства по его погашению, дальневосточные моряки обратились за помощью в Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Выгодные, на первый взгляд, проценты,

Целесообразность такой регистрации была продиктована и противоречивой протекционистской политикой, направленной на поддержку российского судостроения и судоходства. Несмотря на корректировки, вносимые в налоговую и таможенную системы, не учитывалось много особенностей деятельности транспортников, внешней конкурентной среды. Налоговая нагрузка на отечественные судоходные компании в конце 1990-х гг. в 2-4 раза превышала обязательные выплаты предприятий других отраслей российской экономики и в 10-15 раз иностранных конкурентов. Её совокупный уровень составлял 88,3% от прибыли [18, с. 6].

Особенно тяжело налоговое бремя сказывалось на деятельности малых и средних морских предприятий, которые вследствие непомерных таможенных сборов не могли позволить обновлять свой флот, покупая или ремонтируя его за границей. В результате, из всех судов, построенных для российских фирм в течение 1992 – 2001 гг., 90% были зарегистрированы под различными иностранными флагами [12, с. 82].

Уход под так называемый «удобный флаг» стал мировой тенденцией для многих судовладельцев мира, в том числе ведущих экономических держав. Однако в отличие от России такой уход не был напрямую связан с проблемами создания или покупки транспортных средств – основы судоходного бизнеса.

Позволяя работать под эгидой оффшорных зон, западные государства осуществляли весомую поддержку заинтересованным предпринимательским структурам в строительстве и приобретении флота. Покрывая расходы на создание морского судна и предоставляя гарантии своим банкам по таким кредитам, государство сохраняло косвенный контроль над ним в течение длительного периода необременительных выплат процентов заёмщиком. С целью снижения цены продукции отечественных судоверфей практиковалась отмена таможенных пошлин на необходимое импортное оборудование и детали сборки. Предоставлялись льготы компаниям, эксплуатирующим флот местного производства. Тем самым, во многом соблюдались как национальные интересы (возвращаемые средства за покупку или постройку оседали в казне страны, сохранялись и увеличивались рабочие места), так и интересы перевозчиков, которые легально сокращали систематические одномоментные внутренние налоговые сборы, не растрачивая оборотный капитал.

Немаловажным для предоставления масштабной централизованной помощи судостроению на Западе являлся оборонный фактор. Гражданский флот (его обновление и совершенствование) всегда рассматривался как возможный военный резерв. Особенно показательным в этом смысле был и остаётся пример США, где объём производства в гражданском судостроении, уровень совершенства его технологий фактически определяются размерами государственных заказов, субсидий и ассигнований. Правительством этой страны предоставляются гарантии по возврату кредитов, взятых судовладельцами для покупки или ремонта судна в размере до 87,5% от его стоимости на срок до 25 лет за 0,5-1% годовых выплат [24].

Ухудшение состояния флота и условий безопасности мореплавания на Дальнем Востоке, помимо перечисленных выше негативных тенденций, характерных для всей морской отрасли, имели дополнительные причины. Списанные в западной части страны суда, использование которых для международных сообщений ограничивалось соответствующей

---

предоставленные по новому кредиту, предполагали кабальные имущественные условия. Договор предусматривал, что приобретаемые пароходы должны были работать в Европе под мальтийским флагом. Ещё восемь судов из арсенала компании были заложены в качестве гарантий обеспечения кредита [29, с.2].

европейской конвенцией, скупались предприимчивыми бизнесменами и активно эксплуатировались на восточных рубежах.

Постепенная стабилизация общеэкономической ситуации в стране на рубеже XX-XXI вв., возобновление инструментов централизованного хозяйственного освоения дальневосточных территорий, расширение международных связей вывели задачи совершенствования морских перевозок в разряд первоочередных. Пересмотру подверглась государственная морская политика. Обозначилась её концептуальная основа, которая отразилась в Морской доктрине, утверждённой 27 июля 2001 г. При Правительстве Российской Федерации учреждалась Морская коллегия, на которую возлагались задачи общего руководства национальной морской политикой. Помимо модернизации флота российских судоходных компаний и увеличения его доли в общем объёме перевозок одно из ведущих мест в доктрине отводилось тихоокеанскому и арктическому региональному направлениям. Подчёркивалось особое геополитическое и экономическое значение развития морских перевозок в этой части водных владений России [16].

Реализация намеченных целей предусматривала программно-целевую методику, в которую по сравнению с предыдущим периодом вносились некоторые коррективы. Отраслевые федеральные программы по отдельным видам транспорта были объединены в одну – «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 гг.)». Объяснялись такие изменения необходимостью сбалансированного характера развития транспортного комплекса и более централизованного контроля выполнения поставленных задач. Исходя из принципа системного подхода, морская составляющая наряду с другими фигурировала в новом документе в качестве подпрограммы.

В течение первого десятилетия XXI в. наращивались портовые мощности. Объём перевалки грузов в морских портах России по сравнению с 2000 г. увеличился в 2,7 раза. Морской торговый флот пополнили 152 судна общим дедвейтом 10 625 тыс. т [23]. Происходило обновление важных транспортных объектов, обеспечивающих совершенствование связей российской Дальнего Востока и стран АТР. Были введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы и причалы в портах Восточный, Находка, Владивосток, проведена реконструкция гидротехнических сооружений в Сахалинской области, переоснащение нефтебункеровочной базы и пирсов в Ванинском порту.

Дополнительным материальным источником для Приморского края становились средства, выделяемые в рамках подготовки Владивостока для проведения саммита АТЭС в 2012 г. Производилась реконструкция причального фронта порта Владивосток и острова Русский, приведение акватории и подходов в соответствие с требованиями безопасной и устойчивой навигации. Четвёртая часть бюджетных ассигнований, выделенных на осуществление программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в 2008 – 2009 гг. направлялась на развитие транспортной инфраструктуры [14. с. 31].

Однако анализ уже первого этапа выполнения долгосрочной программной компании свидетельствовал о сохранении многочисленных негативных тенденций. Административные меры и бюджетные прямые инвестиции преобладали над косвенными мотивирующими способами государственного регулирования. В условиях укоренившейся коррупции это входило в противоречие с первоначальными целями улучшения морской инфраструктуры и мореплавания. Одной из самых низких по обеспечению оказалась специальная часть комплексной программы транспортной модернизации страны «Развитие экспорта транспортных

услуг». Из всех предполагаемых источников с 2002 по 2009 г. она была профинансирована на 60,7%; из государственного бюджета только на 36,8 [23].

Идеи государственно-частного партнёрства не подкреплялись соответствующими экономико-правовыми и техническими условиями для такого рода взаимовыгодного сотрудничества. Построенное за рубежом судно в России по-прежнему облагалось высоким налогом в 24,2% от его стоимости, что в десять раз превышало общемировую ставку [10, с. 5]. 95 % отечественных судов выходили в море под флагами других государств [15, с. 32].

Непосильные тарифы, таможенные пошлины, жёсткие условия кредитной политики вынуждали дальневосточные судоходные компании продолжать регистрировать свой флот за рубежом, а моряков трудиться под иностранными флагами. Специалисты одного профессионального уровня, но работающие на судах разной формальной принадлежности (российской и иностранной) имели сильно различающиеся материальные стимулы. На прошедшем в Находке в 2008 г. «круглом столе», посвящённом проблемам т.н. «подфлажных» судов, с участием руководителей портов, профсоюзных организаций, паспортно-визовой и миграционных служб было озвучено, что более 35 тыс. российских моряков работают на судах под иностранным флагом; 5 тыс. из них – дальневосточники. И только 2 тыс. человек являлись членами профсоюза моряков [5, с. 5].

Из-за негибкости налоговых инструментов на морские виды деятельности продолжали нарушаться национальные морские интересы страны, её продовольственная безопасность. В частности, сохранялась и обострялась проблема отгрузки рыбной продукции с районов лова и её последующая доставка во внутренние регионы страны. После введения НДС на эти операции и соответствующего падения прибыли Дальневосточному морскому пароходству пришлось в 2005 г. продать в Южную Корею 10 единиц рефрижераторного флота, которые до этого занимались обслуживанием российских рыбодобытчиков в Охотском море [19, с. 19].

Вследствие несовершенства пограничного законодательства и несогласованности действий контрольных служб периодически возникали проблемы осуществления каботажных перевозок. Дело в том, что суда внутренних рейсов нередко пересекали границу по вынужденным объективным причинам (ледовая обстановка, шторм и т.д.), не заходя в порты других стран. Однако если одни правовые нормы позволяли трактовать такой манёвр как нарушение, то согласно другим, это не могло расцениваться как выезд за пределы или как въезд в Российскую Федерацию. Поэтому, например, при задержании судна, оказавшегося в спорном районе, пограничные службы помимо штрафа могли требовать задекларировать груз. Соответственно при обращении с такой просьбой к таможенным органам перевозчики получали отказ. Судоходный бизнес региона нёс дополнительные финансовые потери, что неминуемо отражалось на повышении цен как на услуги перевозок, так и потребительской продукции.

В высших властных структурах постепенно приходило осознание неэффективности предпринимаемых мер для достижения целей, поставленных в национальной морской доктрине. Отпуск скудных бюджетных средств, введение запретительных защитных мер в отношении таких наукоёмких и тесно зависимых от конъюнктуры рынка сфер, как судостроение и морские перевозки, оказывались недостаточными. Поэтому параллельно с комплексным подходом к развитию транспорта предпринимались робкие попытки создания более благоприятной среды для развития морского бизнеса. В частности, наряду с имеющимся морским

регистром судоходства с 2006 г. стал действовать Российский международный реестр судов для создания конкуренции «удобному флагу».

Неким рубежом, после которого усилилась ревизия предшествующего развития морского сектора экономики и осмысление необходимости перехода к дополнительным инструментам его регулирования, стали события 2007 г. Обеспокоенность ситуацией с морскими перевозками и прежде всего с судостроением была высказана в апреле Президентом России в ежегодном послании Федеральному Собранию. В нём отмечалось, что дальнейшее бездействие может привести отрасль к деградации. «Для исправления ситуации, – заявлял глава государства, – принято решение о создании Объединённой судостроительной корпорации, которая должна включать все сегменты – от проектирования и строительства судов до их сервисного обслуживания и ремонта» [25].

На проходившей 2 мая 2007 г. Морской коллегии с участием В.В. Путина помимо представления инновационных вариантов развития портовых мощностей было принято решение о создании дальневосточного судостроительного кластера [11, с. 2]. Ставилась задача в самое ближайшее время определиться с конкретными мерами государственной поддержки судостроения. «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу», принятая в июне, стала некой концептуальной основой намечаемых изменений.

Постепенно возрождались перевозки социально-значимых грузов по восточной части арктического коридора (т.н. Северному морскому пути). Например, в навигацию 2009 г. государственное предприятие «Чукотснаб» впервые доставило из мурманского порта 42 тыс. тонн топлива, обеспечив 30% общей потребности субъекта [3, с. 13.]. По стоимости и временным затратам маршруты оказались более рентабельными. Однако перспективы продолжения и увеличения объёмов этих линий оставались весьма зыбкими и предполагали сохранение как благоприятных цен на топливо в европейской части, так и вменяемых тарифов на сложную проводку судов. Кроме того, большая часть ледоколов из-за превышения сроков службы подлежали выводу из эксплуатации.

Помимо продления программы развития транспортной системы России до 2015 г., был принят аналогичный по статусу документ «Развитие гражданской морской техники на 2009 – 2016 гг.»<sup>1</sup>. Государственные инвестиции в ней предусматривались преимущественно на создание больших кораблей и судов обслуживающего типа (ледоколов, плавучих добывающих платформ и т. д.) [27].

Инновационные для нашей страны поправки, ориентированные на поддержку судостроения, были внесены в налоговое и страховое законодательство. В соответствии с ними предполагается распространение режима особой экономической зоны промышленно-производственного типа для резидентов отрасли [22]. В расходных статьях бюджета, принятого на 2014 и на плановый период 2015 и 2016 гг., прописаны субсидии судостроителям и транспортным организациям на компенсацию части затрат по кредитам, взятым в российских банках, на научные изыскания, приобретение техники и другие необходимые для эффективной работы операции.

Однако преодолеть в кратчайшие сроки проблемы, накопленные за несколько десятилетий, будет крайне сложно. Объективными причинами таких прогнозных оценок являются как наличие сильной конкурентной среды, особенно в морской зоне АТР, так и отсутствие позитивного опыта функционирования территорий с особым режимом благоприят-

<sup>1</sup> Впоследствии она была включена в более масштабный государственный проект «Развитие судостроения на 2013 – 2030 годы».

ствования и преференций, в рамках которых планируется совершить «прорыв». Из субъективных факторов, создающих потенциальные препятствия и угрозу срыва намеченных мероприятий, следует выделить сохранение внутренних противоречий, разрозненности и непоследовательности их проведения на современном этапе.

Так, наряду с позитивными решениями по урегулированию пересечения границы в каботажном плавании и отмены лицензирования на перевозки строительных материалов, продуктов питания, техники и оборудования судами малой грузоподъемности практически одновременно ужесточились условия перевозок для транспорта под иностранными флагами [21, с. 1].

С одной стороны, был применён инструмент вполне оправданный и апробированный в цивилизованном мире, но учитывая нехватку отечественного флота малого и среднего тоннажа, явно несвоевременный. Причём основные ограничения на осуществление внутренних перевозок, по мнению ведущих юридических агентств сферы морского бизнеса, опять же связаны с порядком оформления документов, который слабо учитывает международно-правовую специфику [13]. Сложившаяся ситуация открывала возможности контрольным структурам манипулировать с допуском к участию в перевозках, лоббировать интересы корумпированных чиновников и предпринимателей, нарушая тем самым конкуренцию и увеличивая стоимость транспортных услуг.

Образование Объединённой судостроительной корпорации (ОСК) с помощью аккумуляции военных и гражданских ресурсов страны оказалось также весьма сложным и болезненным процессом. Масштабная структура со стопроцентным пакетом государственных акций интегрировала порядка 60 верфей, конструкторских бюро и судоремонтных заводов страны, на которые приходится 80% отраслевой продукции. На предприятиях и в организациях, входящих в ОСК, трудятся около 80 тыс. чел. [20].

Потребовались большие средства и нормативно-правовые изменения не только для проведения модернизации инфраструктуры и научно-производственной базы, но и на погашение задолженностей предприятий, реструктуризации их системы управления, перераспределения собственности. Механизм создания современной морской технической индустрии на Дальнем Востоке, несмотря на неоднократно подчёркиваемый в последние годы высшими представителями власти приоритет, сталкивается с многочисленными трудностями и административными барьерами. На основании одного из решений Морской коллегии в конце 2013 г. процесс разрешения проблем по организации судостроения на Дальнем Востоке предполагается рассматривать ежемесячно. Особое внимание в ближайшее время предусматривается уделять вопросам финансового оздоровления и загрузке мощностей Хабаровского и Амурского судостроительных заводов [26].

В ходе визита вице-премьера Д.О. Рогозина, который является одновременно председателем Морской коллегии при Правительстве РФ, в Комсомольск-на-Амуре в апреле 2014 г. прозвучали резкие отрицательные отзывы о ходе реализации судостроительной стратегии на востоке страны. «Крайне медленно, недопустимо вязко, со страшными бюрократическими проволочками и скрежетом, абсолютно безынициативно продвигается процесс создания Дальневосточного судостроительного промышленного кластера», – говорил вице-премьер [4].

Предпринятые попытки создать аналог «удобного флага» в России также не принесли сколь-нибудь ощутимых результатов. Созданный (по мнению авторитетных специалистов с опозданием) российский международный реестр судов имел значительные отличия от зарубежных

вариантов. Несмотря на наличие заманчивых преференций воспользоваться ими участникам морского бизнеса было проблематично, так как регистрация в новом «льготном» режиме требовала больших вложений для оформления права собственности судовладельца, огромного пакета документов и соответственно длительной процедуры оформления (в 2007 г.: от 2-х до 4-х месяцев) [2, с. 15]. Формирование альтернативного реестра, таким образом, не оправдало надежд на активный возврат зарегистрированных за рубежом судов под отечественный контроль.

Вносимые впоследствии изменения также не принесли конструктивных изменений<sup>1</sup>. Особенно настораживающим для представителей судоходного бизнеса стали условия выхода из реестра. Если такое решение принималось до истечения десятилетнего периода, то судовладелец должен был компенсировать все полученные ранее льготы по налогам и сборам. Учитывая опыт прежней непоследовательной государственной политики, рассчитывать на значительное пополнение международного российского реестра пока не приходится [27].

В отсутствие экономических стимулов трудоустройства в российские морские компании актуальной проблемой остаётся защита соотечественников, плавающих на судах иностранной юрисдикции. Следует отметить, что общественные формы контроля условий труда и выполнения обязательств перед российскими членами экипажей заметно эволюционировали, повысив свою эффективность. Инициированные морскими профсоюзами и ассоциациями проверки документации, своевременности расчётов по заработной плате становились поводами к жёстким санкциям, вплоть до ареста судов. С 1999 по 2013 гг. по искам Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков было арестовано более 60-ти судов различной принадлежности [9].

Возможности влияния на судовладельцев увеличились и в связи с вступлением в силу Сводной конвенции Международной организации труда в морском судоходстве, где максимально конкретизировались требования к организации деятельности контрактников. В апреле 2014 г. на Дальнем Востоке контрольная служба порта Ванино впервые задержала судно на основании не только технических проблем, но и нарушений условий труда и быта моряков [6]. В последние годы регулярно устраиваются международные акции борьбы с «удобными флагами» как в дальневосточных портах, так и на территории Японии, Южной Кореи, Тайваня.

Однако все эти важные в социальном отношении действия не могут коренным образом повлиять на причины, они лишь отчасти способствуют ликвидации негативных последствий устоявшейся тенденции. Продолжающийся отток специалистов из отечественной морской отрасли практически нивелирует те усилия и средства, которые тратятся на их подготовку. Несмотря на все предпринимаемые шаги, количество трагических случаев с нашими соотечественниками, которые происходят из-за различного рода серьёзных нарушений и устаревшего оборудования, к сожалению, остаётся высоким для мирного времени. Так, с 2002 по 2010 г. на Дальнем Востоке России произошло более 10 крупных морских катастроф с участием судов под «удобными флагами», погибло свыше 100 российских моряков и рыбаков. Возраст погибших зачастую не превышал 25-30 лет [7].

В течение исследуемого периода происходили неоднократные корректировки правительственного курса развития морского транспорта. Были апробированы различные способы улучшения его состояния и производственно-экономических условий деятельности. В целом, наме-

<sup>1</sup> На Дальнем Востоке под «удобными» флагами в 2013 г. работали около 300 судоходных компаний [9].



тились попытки скоординированной поддержки отрасли, свойственные опыту зарубежных стран. Однако преодоление сохраняющихся проблем настоятельно требует более взвешенных решений в рамках избранной концепции, разумного соблюдения государственных и частных интересов, выстраивания адекватного современным отечественным возможностям партнёрства с иностранными конкурентами.



---

### Литература

1. Васильченко П.А. ФЕСКО – в числе крупнейших судовладельцев мира. // Дальневосточный моряк. 20 мая 2000. С. 1.
2. Вахлялин Н. Российский международный реестр судов: первые шаги. // Морской флот. 2008. № 2. С. 11-15.
3. Владимирова А. Арктический коридор заполнят газом? // Дальневосточный капитал. 2009. № 12. С. 12-13.
4. Добкина Е., Темкин А. Объединенную судостроительную корпорацию может возглавить заместитель Мантурова. [Электронный ресурс]. URL: <http://rbcdaily.ru/industry/562949991315826> (дата обращения: 10.05.2014 г.)
5. Егорова О. Гражданство в 12 миль. // АиФ – Приморье. 2008. № 11. С. 5.
6. Журман О. В порту Ванино задержали судно под флагом Коморских островов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/21/reg-dfo/sudno-anons.html> (дата обращения: 12.05.2014 г.)
7. Из Балтики на Дальний Восток. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/182> (дата обращения: 25.03.2014 г.)
8. Из выступления Генерального директора АО «ДВМП» В.М. Миськова на коллегии Министерства транспорта России // Дальневосточный моряк. 24 февраля. 1996. С. 2.
9. Как профсоюзы добиваются выполнения требований МОТ на Дальнем Востоке? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.unionstoday.ru/news/ktr/2013/03/13/17900> (дата обращения: 10.03.2013 г.)
10. Карлов А. Россию не интересуют рабы на галерах. // «Новая газета» во Владивостоке. 5 августа. 2010. № 31. С. 5.
11. Климова И. Морская держава – это звучит гордо. // Аргументы и факты – Приморье. Региональное приложение для читателей Приморского края. 9-15 мая. 2007. С. 2.
12. Лаврентьев А.В. Развитие транспортных сообщений между российским Дальним Востоком и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (вторая половина 1980-х – 1990-е годы) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 4. С. 77-83.
13. Маслов К.А., Жданова В.Д. Вперед на каботаж. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/vpered\\_na\\_kabotazh.html](http://www.korabel.ru/news/comments/vpered_na_kabotazh.html) (дата обращения: 03.05.2014 г.)
14. Медведева Л.М., Лаврентьев А.В. Инертность развития российского Дальнего Востока и ее влияние на социально-экономические процессы. // Власть и управление на Востоке России. 2012. № 3. С. 27-31
15. Минтранс развивает флот Монголии. // Аргументы недели. 27 мая. 2010. С. 32.
16. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: Утв. Президентом РФ от 27 июля 2001 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://ivo.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (дата обращения: 25.05.2013 г.)

17. Новосельцев Б.Ф., Ефремов Н.А., Воронцов В.М., Поспелов В.И. Внутренний водный транспорт. М. 2006. 224 с.
18. Ноздрин Г. Малые судоходные компании нуждаются в поддержке. // Владивосток. 13 мая. 1998. С. 6.
19. Нурмухаметов Ю. Политика мутной воды. // Золотой Рог. 24 октября. 2006. С.19
20. Объединенная судостроительная корпорация. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oaoosk.ru/> (дата обращения: 18.03.2014 г.)
21. Об утверждении Порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства: приказ Минтранса России от 26.07.2012 N 274 // Российская газета. 6 августа 2012. С. 1.
22. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: федеральный закон от 7 ноября 2011 г. N 305-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 ноября 2011 г. N 45 ст. 6335.
23. Основные итоги реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы) в 2002-2009 гг. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=16554](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=16554) (дата обращения: 25.05.2013 г.)
24. Половинкин В.Н. Экономические и политические проблемы дальнейшего развития отечественного гражданского судостроения и пути их решения. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ozakaz.ru/index.php/articles/2010102008/258-n2011-03-28-0551>. (дата обращения: 12.04.2014 г.)
25. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 26.04.2007. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_60109/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60109/) (дата обращения: 26.11.2013 г.)
26. Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2. [Электронный ресурс]. URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk> (дата обращения: 12.04.2014 г.)
27. Российский флаг не дает ни выгод, ни преимуществ, ни защиты [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/894> (дата обращения: 07.04.2014 г.)
28. Сергеев А.С. Современное состояние транспортного комплекса Дальнего Востока. // Вестник ДВО РАН. 1998. № 6. С. 58-65.
29. Суровикин С. Отдать швартовы и... корабли! Крупнейшее в России морское пароходство может остаться без флота. // Российская газета. 9 сентября. 1999. С. 2.
30. Яшин С. Российский Дальний Восток нуждается в срочном развитии. // Дальневосточный моряк. 7 декабря. 1996. С. 3.

### Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vasil'chenko P.A. FESKO – v chisle krupnejshikh sudovladel'tsev mira. // Dal'nevostochnyj moryak. 20 maya 2000. S. 1.
2. Vakhlyalin N. Rossijskij mezhdunarodnyj reestr sudov: pervye shagi. // Morskoj flot. 2008. № 2. S. 11-15.
3. Vladimirova A. Arkticheskij koridor zapolnyat gazom? // Dal'nevostochnyj kapital. 2009. № 12. S. 12-13.
4. Dobkina E., Temkin A. Ob"edinennuyu sudostroitel'nyuyu korporatsiyu mozhet vozglavit' zamestitel' Manturova. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://rbcdaily.ru/industry/562949991315826> (data obrashheniya: 10.05.2014 g.)
5. Egorova O. Grazhdanstvo v 12 mil'. // AiF – Primor'e. 2008. № 11. S. 5.

6. ZHurman O. V portu Vanino zaderzhali sudno pod flagom Komorskikh ostrovov. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/21/reg-dfo/sudno-anons.html> (data obrashheniya: 12.05.2014 g.)

7. Iz Baltiki na Dal'nij Vostok. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.sur.ru/news/182> (data obrashheniya: 25.03.2014 g.)

8. Iz vystupleniya General'nogo direktora AO «DVMP» V.M. Mis'kova na kollegii Ministerstva transporta Rossii // Dal'nevostochnyj moryak. 24 fevralya. 1996. S. 2.

9. Kak profsoyuzy dobivayutsya vypolneniya trebovanij MOT na Dal'nem Vostoke? [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.unionstoday.ru/news/ktr/2013/03/13/17900> (data obrashheniya: 10.03.2013 g.)

10. Karlov A. Rossiyu ne interesuyut raby na galerakh. // «Novaya gazeta» vo Vladivostoke. 5 avgusta. 2010. № 31. S. 5.

11. Klimova I. Morskaya derzhava – ehto zvuchit gordo. // Argumenty i fakty – Primor'e. Regional'noe prilozhenie dlya chitatelej Primorskogo kraja. 9-15 maya. 2007. S. 2.

12. Lavrent'ev A.V. Razvitie transportnykh soobshhenij mezhdru rossijskim Dal'nim Vostokom i stranami Aziatsko-Tikhoookeanskogo regiona (vtoraya polovina 1980-kh – 1990-e gody) // Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke. 2010. № 4. S. 77-83.

13. Maslov K.A., ZHDanova V.D. Vpered na kabotazh. [Elektronnyj resurs]. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/vpered\\_na\\_kabotazh.html](http://www.korabel.ru/news/comments/vpered_na_kabotazh.html) (data obrashheniya: 03.05.2014 g.)

14. Medvedeva L.M., Lavrent'ev A.V. Inertnost' razvitiya rossijskogo Dal'nego Vostoka i ee vliyanie na sotsial'no-ehkonomicheskie protsessy. // Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii. 2012. № 3. S. 27-31

15. Mintrans razvivaet flot Mongolii. // Argumenty nedeli. 27 maya. 2010. S. 32.

16. Morskaya doktrina Rossijskoj Federatsii na period do 2020 goda: Utv. Prezidentom RF ot 27 iyulya 2001 g. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://ivo.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (data obrashheniya: 25.05.2013 g.)

17. Novosel'tsev B.F., Efremov N.A., Vorontsov V.M., Pospelov V.I. Vnutrennij vodnyj transport. M. 2006. 224 s.

18. Nozdrin G. Malye sudokhodnye kompanii nuzhdayutsya v podderzhke. // Vladivostok. 13 maya. 1998. S. 6.

19. Nurmukhametov YU. Politika mutnoj vody. // Zolotoj Rog. 24 oktyabrya. 2006. S.19

20. Ob"edinennaya sudostroitel'naya korporatsiya. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.oaoosk.ru/> (data obrashheniya: 18.03.2014 g.)

21. Ob utverzhenii Poryadka vydachi razresheniya na osushhestvlenie perevozok i buksirovki v kabotazhe, a takzhe inykh vidov deyatel'nosti v oblasti torgovogo moreplavaniya sudami, plavayushhimi pod flagom inostrannogo gosudarstva: prikaz Mintransa Rossii ot 26.07.2012 N 274 // Rossijskaya gazeta. 6 avgusta 2012. S. 1.

22. O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federatsii v svyazi s realizatsiej mer gosudarstvennoj podderzhki sudostroeniya i sudokhodstva: federal'nyj zakon ot 7 noyabrya 2011 g. N 305-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federatsii ot 7 noyabrya 2011 g. N 45 st. 6335.

23. Osnovnye itogi realizatsii Federal'noj tselevoj programmy «Modernizatsiya transportnoj sistemy Rossii (2002-2010 gody) v 2002-2009 gg. [Elektronnyj resurs]. URL: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=16554](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=16554) (data obrashheniya: 25.05.2013 g.)

24. Polovinkin V.N. EHkonomicheskie i politicheskie problemy dal'nejshego razvitiya otechestvennogo grazhdanskogo sudostroeniya i puti ikh resheniya. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.ozakaz.ru/index.php/articles/2010102008/258-n2011-03-28-0551>. (data obrashheniya: 12.04.2014 g.)

25. Poslanie Prezidenta RF Federal'nomu Sobraniyu ot 26.04.2007. [Elektronnyj resurs]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_60109/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60109/) (data obrashheniya: 26.11.2013 g.)
26. Protokol zasedaniya Morskoj kollegii pri Pravitel'stve Rossijskoj Federatsii ot 20 dekabrya 2013 g. № 2. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk> (data obrashheniya: 12.04.2014 g.)
27. Rossijskij flag ne daet ni vygod, ni preimushhestv, ni zashhity [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.sur.ru/news/894> (data obrashheniya: 07.04.2014 g.)
28. Sergeev A.S. Sovremennoe sostoyanie transportnogo kompleksa Dal'nego Vostoka. // Vestnik DVO RAN. 1998. № 6. S. 58-65.
29. Surovikin S. Otdat' shvartovy i... korabli! Krupnejshee v Rossii morskoe parokhodstvo mozhet ostat'sya bez flota. // Rossijskaya gazeta. 9 sentyabrya. 1999. S. 2.
30. YAshin S. Rossijskij Dal'nij Vostok nuzhdaetsya v srochnom razvitii. // Dal'nevostochnyj moryak. 7 dekabrya. 1996. S. 3.