

## РАЗВИТИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ

*Е. В. Рожков*

Уральский государственный экономический университет, Екатеринбург, Россия

Цель исследования заключается в изучении процессов развития морских портов России в период ограничения их работы, связанной с биологической обстановкой в стране и внешними экономическими факторами. В статье применяется общенаучный метод познания проблемы, который заключается в проведении анализа процессов развития портов. Применение новых требований к развитию портов показывает необходимость определённой помощи со стороны государства в период экономического кризиса.

**Ключевые слова:** морской порт, Новороссийск, Владивосток, развитие, экономические санкции.

## DEVELOPMENT OF RUSSIAN SEA PORTS

*E. V. Rozhkov*

Ural State University of Economics, Ekaterinburg, Russia

The purpose of the study is to study the processes of development of Russian seaports during the period of limitation of their work associated with the biological situation in the country and external economic factors. The article applies the general scientific method of cognition of the problem, which consists in analyzing the development processes of ports. The application of new requirements for the development of ports shows the need for some assistance from the state during the economic crisis.

**Keywords:** seaport, Novorossiysk, Vladivostok, development, economic sanctions.

### Введение

Морской транспорт является самым распространённым и занимает первое место в системе оказания транспортных услуг по обеспечению объёмов международной торговли. Значимость морского транспорта высока для экономики нашей страны, и этому способствует расположение России между Евроантлантическим и Азиатско-Тихоокеанским центрами мировой активности [1, с. 37].

Современные вызовы мотивируют бизнес не только завоевывать новые рынки и клиентов, но и поддерживать лояльность существующих. Соответственно, компании применяют не только экономические рычаги, но и развивают логистический сервис (морских портов) [2].

Правительством активно внедряются стратегии по развитию транспортной отрасли в условиях формирования высокого транспортного потенциала [3, с. 336].

Проблема — эффективность работы морских портов оценивается в соответствии с определённым промежутком времени, ее анализ производится с учётом случайного характера времени выполнения отдельных операций.

Теоретические вопросы о морских портах в нашей стране рассматривались такими авторами, как: А. А. Васютина [4; 5], А. А. Кизим [6], А. А. Лентарёв [7] и другие.

М. А. Шаповалова и А. Д. Семёнов рассматривают метод Монте-Карло, позволяющий выполнить анализ стохастической модели системы взаимоотношений участников транспортно-логистического процесса [3].

В период прошедшей пандемии компаниями были пересмотрены ориентиры по выбору направления развития, а именно восточного направления, и построения новых логистических цепочек [8, с. 180].

О. А. Изотов определяет контейнерные грузораспределения при доставке сборных грузов из морского порта в глубь материка [9].

Определённое внимание уделяется переработке грузов и вопросам специальной организации таможенного оформления, налаживания ремонта и эксплуатации оборудования и т. д. [10].

График работы порта составляется и уточняется диспетчерской службой порта с целью расширения перспективы оперативного планирования [11].

Современные грузоперевозки подкарантинной продукции между странами зависят от географических, экономических и многих других факторов [12].

**Основная часть**

Методологическую базу исследования составили в основном работы российских авторов, занимающихся проблемами развития морских портов.

Проведённое исследование носит междисциплинарный характер. Используемая ме-

тодология позволяет отнести данную статью и к общей экономике, и к политической экономике [13].

Исторически наша страна имеет большую территорию и омывается несколькими океанами и внутренними морями. Соответственно, города, которые расположены на побережье, зачастую имеют морские порты.

Крупнейшие морские порты России представлены в таблице 1.

Таблица 1

Крупнейшие морские торговые порты\*

№ п/п	Наименование	Мощности по перевалке (млн т)	Максимальная осадка принимаемого судна (м)
1	ПАО «НМТП»	55	13,6
2	Морской торговый порт Усть-Луга	35	н. д.
3	Порт Индига	30	н. д.
4	Туапсинский морской торговый порт	20	13,0
5	Морской торговый порт Оля	14	н. д.
6	Морской торговый порт Калининград	9	9,5
7	Находкинский морской торговый порт	9	11,0
8	Мурманский морской торговый порт	9	16,0
9	Ванинский морской торговый порт	8	11,0
10	Владивостокский морской торговый порт	6	19,0
11	Высоцкий морской торговый порт	5	8,5
12	Морской торговый порт «Кавказ»	5	5,0
13	Архангельский морской торговый порт	4,5	9,2
14	Магаданский морской торговый порт	3,6	12,0
15	Холмский морской торговый порт	3	6,0
16	Кандалакшский морской торговый порт	3	9,8

\* составлено автором по данным [14].

Как видно из таблицы 1, из основных крупных морских торговых портов России, НМТП занимает лидирующее место по мощности перевалки грузов, составляющей 55 млн тонн в год. На втором месте по мощности перевалки грузов стоит Морской торговый порт Усть-Луга (35 млн тонн в год). Также НМТП занимает лидирующие позиции среди морских торговых портов России по максимальной осадке принимаемого судна в метрах (13,6). [14].

В состав НМТП входят два крупнейших по грузообороту порта в России — «Новороссийск» на Чёрном море и «Приморск» на Балтийском море. Основной вид деятельности — транспортная обработка грузов и хранение. НМТП является ведущим стивидорным оператором в России и занимает 3 место среди европейский портов по объёму грузооборота. Он расположен в достаточно глубоководной Цемесской бухте, этот порт может принимать суда водоизмещением до 200 тыс. т с проходной осадкой до 13,6 м., то есть практически все виды торговых судов [14].

Основными акционерами НМТП являются:

- 50,1 % АО «Транснефть»;
- 20,0001 % Росимущество Российской Федерации;
- 10,5 % АО «Транснефть — Сервис»;
- 5,3 % ПАО «РЖД»;
- более 14 % у миноритариев (на финансовом рынке).

НМТП обслуживает российские и иностранные грузовые суда, осуществляет транспортно-экспедиционные и складские операции по разным видам грузов, имеет наливной и сухогрузный причалы. Обслуживаются и пассажирские перевозки. У порта есть в Новороссийске большой морской вокзал стоимостью 6,5 млрд рублей. Среднесписочная численность работающих в НМТП более 3000 человек [14].

Группа компаний НМТП оказывает услуги по перевалке широкой номенклатуры грузов: генеральные грузы (чёрные и цветные металлы, бит-баги, бумага, техника и т. д.); навалочные грузы (железорудное сырьё, уголь, зерновые, сахар и т. д.); наливные грузы (нефть, нефтепродукты,

масло и т. д.); контейнерные грузы (на двух терминалах в Новороссийске: ПАО «НМТП» и АО «НЛЭ» и терминале ООО «Балтийская Стивидор-

ная Компания» в городе Балтийск Калининградской области) [14]. Общий грузооборот компании НМТП за последние годы представлен в таблице 2.

Таблица 2  
Грузооборот НМТП (тыс. тонн) за январь 2019 и 2020 годов\*

№ п/п	Показатель	2019 год январь	2020 год январь	Изменения	
				тыс. тонн	%
1	Наливные грузы	17 344,898	18 663,227	+1 138,329	+7,60 %
2	Навалочные грузы	961,559	1 132,745	+171,186	+17,80 %
3	Генеральные грузы	2 614,681	1 955,497	-659,184	-25,21 %
4	Контейнеры	965,965	794,624	-171,341	-17,74 %
5	Прочие	19,960	35,101	+15,141	+75,85 %
6	Грузооборот, всего	21 907,063	22 581,194	+674,131	+3,08 %

\* составлено автором по данным [14].

В таблице 2 представлены данные по грузообороту группы компаний НМТП в тысячах тонн по таким показателям, как наливные грузы, навалочные грузы, генеральные грузы, контейнеры и прочее, за январь 2020 года в сравнении с аналогичным периодом 2019 года.

Из представленных пяти показателей в двух, отрицательный результат, объём по генеральным грузам снизился за год на 25,21 % (в количественном выражении на 659,184 тыс. тонн грузов) и по контейнерам — на 17,74 %

(в количественном выражении, снижение на 171,341 тыс. тонн). Остальные три показателя показали положительный результат: по наливным грузам рост составил 7,60 % (1 138,329 тыс. тонн), по навалочным грузам рост составил 17,80 % (171,186 тыс. тонн), по прочим показателям рост составил 75,85 % (15,141 тыс. тонн). В итоге рост грузооборота за год, с января 2019 до января 2020 года составил 674,131 тыс. тонн или 3,08 % [14]. Активы НМТП представлены в таблице 3.

Таблица 3  
Активы НМТП в 2018–2019 годах\*

№	Показатели	2018	2019
<i>Оборотные активы (тыс. долл.)</i>			
1	Товарно-материальные запасы	19 256	20 762
2	Денежные средства (эскроу)	-	206 766
3	Денежные средства и их эквиваленты	172 865	433 480
<i>Внеоборотные активы (тыс. долл.)</i>			
4	Основные средства	1 097 213	1 253 388
5	Инвестиции в совместное предприятие	26 555	39 831
6	Нематериальные активы	2 688	3 244

\* составлено автором по данным [14].

В таблице 3 представлены данные по оборотным средствам и внеоборотным активам за 2018 и 2019 год в тысячах долларов. Как показывают данные, увеличение и рост произошёл по всем показателям. Например, денежные средства и их эквиваленты в 2019 году увеличились на 151 % по сравнению с 2018 годом [14].

Грузооборот морских портов России за 2021 год по сравнению с 2020 годом увеличился на 1,7 % и составил 835,2 млн т. Объём перевалки сухогрузов составил 412,8 млн т (+2,0 %), в том числе: угля — 202,7 млн т (+7,6 %), грузов в контейнерах — 61,2 млн т (+6,1 %), зерна — 42,4 млн т (-15,8 %), черные металлы — 29,0 млн т (+7,8 %),

минеральных удобрений — 19,3 млн т (+0,4 %), руда — 11,9 млн т (-9,6 %). Объём перевалки наливных грузов составил 422,4 млн т (+1,5 %), в том числе сырой нефти — 238,1 млн т (+1,3 %), нефтепродуктов — 146,7 млн т (+2,7 %), сжиженного газа — 32,3 млн т (-0,7 %), пищевые грузы — 4,2 млн т (-7,9 %), перевалка осталась на уровне 2020 года и составила 216,3 млн т. В основном все показатели увеличились, т. к. 2020 год был проблемным как для экономики в целом, так и для морских портов в частности.

Так, например, грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна в 2021 году составил 256,8 млн т (+1,9 %), из них объём перевалки

сухих грузов составил 114,3 млн т (+2,4 %), наливных грузов — 142,5 млн т (+1,4 %). Грузооборот портов составил: Новороссийск — 142,8 млн т (+0,7 %), Тамань — 35,8 млн т (рост в 1,6 раза), Туапсе — 24,7 млн т (-8,1 %), Кавказ — 17,1 млн т (-21,9 %), Ростов-на-Дону — 15,6 млн т (-12,9 %).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2021 году составил 224,3 млн т (+0,6 %), из них объём перевалки сухих грузов составил

148,7 млн т (+1,4 %), наливных грузов — 75,6 млн т (-1,0 %). Грузооборот портов: Восточный — 77,7 млн т (+0,4 %), Ванино — 35,4 млн т (+5,5 %), Владивосток — 29,6 млн т (+19,8 %), Находка — 26,8 млн т (+0,1 %), Пригородное — 14,5 млн т (-11,8 %), Шахтёрск — 10,9 млн т (-9,0 %).

В таблице 4 приведены сравнительные показатели по двум морским портам (города Новороссийска и города Владивостока).

Таблица 4

Показатели НМТП и морского порта Владивостока за 2021 год\*

№ п/п	Показатели	Новороссийский морской торговый порт	Владивостокский морской торговый порт
1	Максимальная осадка принимаемого судна (м)	13,6	19,0
2	Мощности по перевалке (млн т)	55,0	6,0
3	Грузооборот (навалочные грузы) (млн т)	23,1	5,2
4	Объём перевалки контейнеров (млн т)	4,868	12,929
5	Перевалка автомобилей и техники (тыс. ед.)	Нет данных	82

\* составлено автором

Преимущества НМТП заключаются в большом объёме наливных грузов (более 50 % от общего объёма). Тем не менее в состав флота НМТП входят 17 буксиров, 14 судов вспомогательного флота, 5 судов нефтеналивного флота, судно обеспечения, пожарное судно для обеспечения непрерывного грузооборота навалочных грузов. Основные направления поставок связаны с Ближней и Средней Азией, Африкой и в меньшей степени с Европой и Америкой.

Преимущества ВМТП состоят в перевалке контейнеров и автомобилей. ВМТП сделал ставку на развитие контейнерной составляющей и последовательно наращивает объёмы контейнерооборота. По итогам 2021 года по этому показателю ВМТП занял первое место в России за счёт внедрения новых технологий в производство и обновления техники.

В сентябре 2021 года в ходе Восточно-экономического форума ВМТП стал базовым портом Севморпути. Это означает, что мощности порта будут увеличиваться, а количество обрабатываемого груза расти. Также одним из главных направлений поставок товаров из порта является Китай. В порту планируется строительство но-

вого глубоководного причала. В конце 2021 года Владивостокский морской торговый порт заказал 8 кранов на пневматическом и рельсовом ходу (типов RTG и RMG) в рамках развития порта до 2025 года. Это приобретение в комплексе с другими мероприятиями позволит еще больше увеличить перерабатывающую мощность порта.

#### Вывод

Несмотря на ограничения в работе морских портов в 2020 и 2021 годах, связанных с COVID-19, с 2022 года, введенные европейскими странами и рядом других (США, Великобритания, Япония, Австралия и т. д.) экономические санкции в отношении нашей страны, некоторых компаний и юридических лиц, негативно влияющие на развитие морских портов, российские производители, сменив логистические маршруты, найдут возможность торговать с новыми покупателями наших товаров, и товарооборот снова повысится.

В качестве примера выше приведены морской торговый порт Владивостока, показывающий ежегодное увеличение перевалки контейнеров, а также Новороссийский морской торговый порт, ежегодно увеличивающий объёмы грузооборота наливных грузов.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Ардельянов, Н. П. Блокчейн как технология функциональной устойчивости международных морских операций / Н. П. Ардельянов // Эксплуатация морского транспорта. — 2022. — № 1. — С. 36–40.
2. Жохова, В. В. Методический подход к оценке уровня логистического сервиса морских портов / В. В. Жохова, А. Р. Блюдик // Азимут научных исследований: экономика и управление. — 2022. — Т. 11. — № 1 (38). — С. 15–19.
3. Шаповалова, М. А. Имитационное моделирование системы взаимоотношений участников транспортно-логистического процесса на морском грузовом терминале / М. А. Шаповалова, А. Д. Семёнов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2022. — Т. 14. — № 3. — С. 336–345.

4. Васютина, А. А. Математические модели транспортных потоков судов в морской операционной зоне портов (вариации обеспечения безопасности судоходства в управляющих воздействиях мостиковых систем) / А. А. Васютина // Транспортное дело России. — 2020. — № 5 (150). — С. 66–72.
5. Васютина, А. А. Модели и алгоритмы транспортного потока в транспортной сети морской операционной акватории порта в национальном сегменте концепции развития е-навигации / А. А. Васютина // Транспортное дело России. — 2020. — № 5 (150). — С. 156–160.
6. Кизим, А. А. Развитие морского бизнеса и его инфраструктуры под воздействием глобальных трендов экономического роста: теоретические аспекты / А. А. Кизим, Э. Э. Березовский, Е. Н. Крычун // Экономика устойчивого развития. Региональный научный журнал. — 2019. — № 2 (38). — С. 140–145.
7. Лентарёв, А. А. Транзитное судоходство через Северо-Западный проход — близкая реальность или утопия? / А. А. Лентарёв // Транспортное дело России. — 2020. — № 5 (150). — С. 131–134.
8. Брикота, Т. Б. Операционные и транспортно-логистические аспекты международной торговли РФ в условиях санкционного давления / Т. Б. Брикота, О. А. Конограй, М. В. Ксенз, Н. Б. Фёдорова // Экономика устойчивого развития. — 2022. — № 2 (50). — С. 180–183.
9. Изотов, О. А. Анализ контейнерного грузораспределения отправки сборных партий из морского порта / О. А. Изотов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2022. — Т. 14. — № 1. — С. 87–92.
10. Котенко, А. Г. Когнитивный метод формирования модели мультимодального перевозочного процесса в универсальных перегрузочных комплексах крупных морских портов / А. Г. Котенко, И. Г. Малыгин, О. А. Королёв // Морские интеллектуальные технологии. — 2022. — № 3. — Ч. 1. — С. 302–309.
11. Валькова, С. С. Совершенствование взаимодействия морских портов и железнодорожного транспорта / С. С. Валькова, В. Е. Степанец, Е. В. Киселева // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. — 2022. — № 2. — С. 85–91.
12. Ильина, Е. Г. Проблемы организации ввоза и досмотра импортной подкарантинной продукции на территории Астраханской области / Е. Г. Ильина, Е. П. Кудрешова, А. В. Мельников, Ю. В. Мостовая, А. Н. Романенко, А. А. Хмельницкая // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. — 2022. — № 3. — С. 90–97.
13. Победоносцев, А. В. Национализация, нефть и политический режим: сопоставление опыта Советского государства с практиками латиноамериканских стран / А. В. Победоносцев // Экономическая история. — 2021. — Т. 17. — № 3. — С. 237–248.
14. Рожков Е. В. К вопросу о приватизации государственного имущества (на примере Новороссийского морского торгового порта) / Е. В. Рожков // Вестник Прикамского социального института. — 2020. — № 2 (86). — С. 41–52.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

**Рожков Евгений Викторович** — аспирант кафедры экономики предприятий Уральского государственного экономического университета, Екатеринбург, Россия. [uevgeniy.1975@internet.ru](mailto:uevgeniy.1975@internet.ru)

## REFERENCES

1. Ardelyanov N.P. Blokchein kak tekhnologiya funktsional'noi ustoichivosti mezhdunarodnykh morskikh operatsii [Blockchain as a Technology for the Functional Sustainability of International Maritime Operations]. *Ekspluatatsiya morskogo transporta* [Exploitation of Maritime Transport], 2022, no. 1, pp. 36–40. (In Russ.).
2. Zhokhova V.V., Blyudik A.R. Metodicheskii podkhod k otsenke urovnia logisticheskogo servisa morskikh portov [Methodical approach to assessing the level of logistics service of seaports]. *Azimuth nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie* [Azimuth of scientific research: economics and management], 2022, vol. 11, no. 1 (38), pp. 15–19. (In Russ.).
3. Shapovalova M.A., Semenov A.D. Imitatsionnoe modelirovanie sistemy vzaimootnoshenii uchastnikov transportno-logisticheskogo protsessa na morskoye gruzovoye terminal'noye [Simulation modeling of the system of relationships between the participants of the transport and logistics process at the sea cargo terminal]. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* [Bulletin of the State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov]. 2022. Vol. 14. No. 3. S. 336–345. (In Russ.).
4. Vasyutina A.A. Matematicheskie modeli transportnykh potokov sudov v morskoy operatsionnoy zone portov (variatsii obespecheniya bezopasnosti sudokhodstva v upravlyaiushchikh vozdviizhiakh mostikovykh sistem) [Mathematical Models of Vessel Traffic Flows in the Sea Operational Zone of Ports (Variations of Navigation Safety in the Control Actions of Bridge Systems)]. *Transportnoye delo Rossii* [Transport Business of Russia], 2020, no. 5 (150), pp. 66–72. (In Russ.).
5. Vasyutina A.A. Modeli i algoritmy transportnogo potoka v transportnoi seti morskoy operatsionnoy akvatorii porta v natsional'nom segmente kontseptsii razvitiia e-navigatsii [Models and algorithms of the traffic flow in the transport network of the marine operational area of the port in the national segment of the concept of e-navigation development]. *Transportnoye delo Rossii* [Transport business of Russia], 2020, no. 5 (150), pp. 156–160. (In Russ.).
6. Kizim A.A., Berезovsky E.E., Kryachun E.N. Razvitie morskogo biznesa i ego infrastruktury pod vozdviizhiem global'nykh trendov ekonomicheskogo rosta: teoreticheskie aspekty [Development of maritime business and its infrastructure under the influence of global trends of economic growth: theoretical aspects]. *Ekonomika ustoychivogo razvitiia* [Economics of Sustainable Development]. 2019. No. 2 (38). Pp. 140–145.

infrastructure under the influence of global economic growth trends: theoretical aspects]. *Ekonomika ustoichivogo razvitiia. Regional'nyi nauchnyi zhurnal* [Economics of sustainable development. Regional scientific journal], 2019, no. 2 (38), pp. 140–145. (In Russ.).

7. Lentaryov A.A. Tranzitnoe sudokhodstvo cherez Severo-Zapadnyi prokhod — blizkaia real'nost' ili utopiia? [Transit shipping through the Northwest Passage — a close reality or a utopia?]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport business in Russia], 2020, no. 5 (150), pp. 131–134. (In Russ.).

8. Brikota T.B., Konogray O.A., Ksenz M.V., Fedorova N.B. Operatsionnye i transportno-logisticheskie aspekty mezh-dunarodnoi trgovli RF v usloviakh sanktsionnogo davleniia [Operational and transport and logistics aspects of international trade of the Russian Federation under sanctions pressure]. *Ekonomika ustoichivogo razvitiia* [Economics of sustainable development], 2022, no. 2 (50), pp. 180–183. (In Russ.).

9. Izotov O.A. Analiz konteiner'nogo gruzoraspredeleniia otpravki sbornykh partii iz morskogo porta [Analysis of the container distribution of shipments of combined shipments from the seaport]. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* [Bulletin of the State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov], 2022, vol. 14, no. 1, pp. 87–92. (In Russ.).

10. Kotenko A.G., Malygin I.G., Korolev O.A. Kognitivnyi metod formirovaniia modeli mul'timodal'nogo perevozhnogo protsessa v universal'nykh peregruzochnykh kompleksakh krupnykh morskikh portov [Cognitive method of forming a model of a multimodal transportation process in universal transshipment complexes of large seaports]. *Morskie intellektual'nye tekhnologii*. [Marine Intelligent Technologies]. 2022. No. 3. Part 1. S. 302–309. (In Russ.).

11. Valkova S.S., Stepanets V.E., Kiseleva E.V. Sovershenstvovanie vzaimodeistviia morskikh portov i zheleznodorozhnogo transporta [Improving the interaction of sea ports and railway transport]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Serii: Morskaia tekhnika i tekhnologiia* [Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Marine equipment and technology], 2022, no. 2, pp. 85–91. (In Russ.).

12. Ilyina E.G., Kudreshova E.P., Melnikov A.V., Mostovaya Yu.V., Romanenko A.N., Khmel'nitskaya A.A. Problemy organizatsii vvoza i dosmotra importnoi podkarantinnoi produktsii na territorii Astrakhanskoi oblasti [Problems of organization of import and inspection of imported quarantine products in the territory of the Astrakhan region]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Serii: Morskaia tekhnika i tekhnologiia* [Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Marine equipment and technology], 2022, no. 3, pp. 90–97. (In Russ.).

13. Pobedonostsev A.V. Natsionalizatsiia, neft' i politicheskii rezhim: sopostavlenie opyta Sovetskogo gosudarstva s praktikami latinoamerikanskikh stran [Nationalization, oil and the political regime: comparison of the experience of the Soviet state with the practices of Latin American countries]. *Ekonomicheskaiia istoriia* [Economic history], 2021, vol. 17, no. 3, pp. 237–248. (In Russ.).

14. Rozhkov E.V. K voprosu o privatizatsii gosudarstvennogo imushchestva (na primere Novorossiiskogo morskogo trgovogo porta) [On the issue of privatization of state property (on the example of the Novorossiysk Commercial Sea Port)]. *Vestnik Prikamskogo sotsial'nogo instituta* [Bulletin of the Kama Social Institute], 2020, no. 2 (86), pp. 41–52. (In Russ.).