

Предложения «ОПОРЫ РОССИИ» по развитию Дальнего Востока в рамках подготовки к Интернет-конференции на тему «Актуальные вопросы опережающего социально-экономического развития Дальневосточного макрорегиона».

I. Северные и районные надбавки в районах Крайнего Севера.

Исторически сложилось, что переселенцам в районы Крайнего Севера (приравненные к ним области) и его жителям всегда предоставляли льготы и преференции. С течением времени были урезаны или отменены северные надбавки, унифицировано экономическое пространство с остальной Россией, произошло сокращение федеральных программ поддержки.

При имеющихся высоких страховых ставках, с учетом и без того непростых условий ведения бизнеса, предприниматели вынуждены нести бремя по реализации механизма так называемых государственных гарантий за собственный счет.

К таким гарантиям относятся северная надбавка, районный коэффициент, дополнительный оплачиваемый отпуск, компенсация расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно и др. Причем, чем севернее расположена территория, тем выше нагрузка на предпринимателей. Предпринимательская деятельность в Арктической зоне накладывает дополнительные финансовые нагрузки, такие как, суровые климатические условия работы, сложные транспортные схемы поставок конструкций и материалов, повышенная цена на материалы, увеличенный отопительный сезон. В этой связи, многие предприниматели меняют место ведения бизнеса на более благоприятное.

Учитывая рыночный характер экономики, распространение вышеуказанных льгот, в части надбавки и районного коэффициента практически носят декларативный характер.

В настоящее время фонд оплаты труда формируется в зависимости от возможностей работодателя. Фактический размер заработной платы, который работодатель готов платить работнику, искусственно разделяется на оклад, надбавку и районный коэффициент. То есть, сама идея, которая преследовалась в советский период, как создание механизма, при котором заработные платы в дальневосточных регионах должны быть выше, чем в других, не носит какой-либо смысл в современных условиях. Фактически работники получают меньше, чем могли бы, если бы государство ввело определенные компенсации, ведь больше возможной суммы работодатель платить не может, уже заранее включая в нее и районные, и северные коэффициенты. Результат – бизнес использует «серые схемы», государство недополучает существенные налоговые поступления, работники не получают ту зарплату, которая способна компенсировать основные расходы, возникающие в процессе жизнедеятельности в данных регионах.

В то же время, уровень заработной платы является существенным фактором, влияющим на благополучные условия проживания в том или ином

регионе. Это является одной из основных причин оттока населения, особенно молодых специалистов. Очищенная от компенсационных выплат (районного коэффициента и северных надбавок) зарплата способна удовлетворить только элементарные потребности работника северных регионов. При этом коэффициент покрытия – соотношение заработной платы к прожиточному минимуму, однозначно ниже, чем на других территориях России.

Вышеуказанное свидетельствует о низком уровне жизни работников при высоком прожиточном минимуме.

Кроме того, в соответствии с Постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 09.02.2012 № 2-П (толкование части 8 статьи 325 Трудового кодекса Российской Федерации) работодатели, осуществляющие деятельность на территориях Крайнего Севера, обязаны компенсировать стоимость проезда к месту использования отпуска работникам туда и обратно. При этом, многие формулировки документа попросту расплывчаты и могут быть трактованы неоднозначно.

Таким образом, государственная политика в сфере защиты работников, осуществляющих деятельность в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, не достигает своей цели.

По мнению «ОПОРЫ РОССИИ», закрепленные в действующем законодательстве Российской Федерации гарантии по оплате труда работников на этих территориях являются обременением для субъектов предпринимательства (работодателя), и не могут являться реальным компенсационным механизмом.

«ОПОРА РОССИИ» считает необходимым закрепление механизма компенсации затрат работодателей, функционирующих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, связанных с предоставлением государственных гарантий и компенсаций работникам за счет средств федерального бюджета и (или) региональных бюджетов, с целью закрепления и привлечения рабочей силы в данных регионах и снятия финансовой нагрузки с работодателей, не снижая их конкурентоспособности.

II. Распространение пониженных страховых взносов, установленных для резидентов ТОР, на всех предпринимателей Дальнего Востока.

В соответствии с подпунктом 12 пункта 1 статьи 427 Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ) для организаций и индивидуальных предпринимателей, получивших статус резидента ТОР в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» применяется пониженные тарифы страховых взносов.

В соответствии с подпунктом 5 части 2 статьи 427 НК РФ тарифы страховых взносов для вышеуказанных субъектов на обязательное пенсионное страхование устанавливается в размере – 6,0 %, на обязательное

социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – 1,5 %, на обязательное медицинское страхование – 0,1 %.

Таким образом, совокупный тариф страховых взносов для резидентов ТОР составляет – 7,6 %.

По мнению «ОПОРЫ РОССИИ», с целью поддержки малого и среднего предпринимательства, осуществляющего свою деятельность на территории Дальнего Востока, **пониженные тарифы страховых взносов должны распространиться на данных субъектов предпринимательства.**

Данная мера поддержки благоприятно отразится на предпринимательской среде Дальнего Востока. Кроме того, перераспределение «освободившихся» средств, ранее направленных на выплату страховых взносов, позволит увеличить заработную плату работникам, занятым у данных предпринимателей.

III. Сотрудничество России и Китая в рамках развития Международного Транспортного Коридора «ПРИМОРЬЕ- 1».

Приморское краевое отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» имеет тесные международные отношения со странами АТР и находится в постоянном диалоге с предпринимателями Китая, Южной Кореи, Японии, Гонконга, Сингапура и другими.

В 2016 году между Приморским краевым отделением «ОПОРЫ РОССИИ» были подписаны соглашения о международном сотрудничестве с приграничными городами Китая Дунин, Суйфэньхэ провинции Хэйлунцзян. Так же открыто представительство «ОПОРЫ РОССИИ» в городе Суйфэньхэ. Регулярно проводятся встречи предпринимателей обеих стран для налаживания, укрепления торговых, экономических и культурных отношений, обмена опытом и выработки предложений и пожеланий в совместной работе. Совместно с правительством города Суйфэньхэ, который год подряд проводится совместная выставка товаров и услуг в городе Суйфэньхэ и проводится совместный международный «Форум Добросовестности», который помогает предпринимателям обеих стран:

- избегать и проводить профилактику недобросовестных отношений между бизнесом двух стран;
- помогать интегрировать российских экспортеров, желающих продавать и поставлять свой товар и находить партнеров в Китае;
- защищать российских предпринимателей от подделки товара, обеспечивать своевременную юридическую поддержку нашим предпринимателям на территории Китая. В городе Суйфэньхэ создан специальный отдел полиции с русскоговорящими сотрудниками, которые нацелены на помощь российским гражданам, как туристам, так и предпринимателям.

В связи с постоянным диалогом, как с бизнесом Китая, так и правительством приграничных городов, проведен мониторинг проблем логистической инфраструктуры приграничного сообщения в рамках «Международного Транспортного Коридора «Приморье-1». Выработаны предложения с учетом мнения бизнеса двух стран и тех сложностей, которые не позволяют полностью развить экономический потенциал.

Международный транспортный коридор «Приморье-1» соединяет логистические каналы Хэйлунцзяна и Северо-Восточного Китая с морскими портами Приморского края России, является толчком для сопряжения инициативы «Евразийский экономический Союз» России и «Один пояс - Один путь» Китая.

С точки зрения грузопотока:

- западное направление - импортные и экспортные товары в целом сбалансированы, а соотношение импортных и экспортных грузов составляет один к одному;

- восточное направление - импортные и экспортные товары серьезно не сбалансированы. Объем импортных грузов на переходе Суйфэньхэ составляет 11,81 млн. тонн, а объем экспортных грузов - 431,5 тыс. тонн.

- соотношение импортных и экспортных грузов внешнеторгового грузооборота провинции Хэйлунцзян составляет около 29:1.

- объем внешней торговли г.Суйфэньхэ на 2018 год – 100 млн.долларов США.

Под влиянием многих факторов, таких как структура промышленности, мощность потребления, деловые навыки и т.д., Поток внешней торговли и внутренней торговли в провинции Хэйлунцзян является неуравновешенным. Проблема грузового направления и грузового дисбаланса на переходе Суйфэньхэ особенно заметна, что приводит к ряду проблем. Проблемы трансграничного коридора наземных и морских грузовых перевозок по маршруту Харбин- граница Китая - Россия - Азия можно условно обобщить как «Три дисбаланса» и «Шесть узлов».

«Три дисбаланса» на трансграничном коридоре:

1. Пропускная способность различных участков в коридоре не сбалансирована, грузоподъемность несовместима, в связи с чем своевременность перевозки груза не может быть гарантирована. Например, перевозка груза по железной дороге из Суйфэньхэ до порта Владивостока занимает столько же времени, сколько перевозка от Владивостока до Кемерово.

2. Поток входящих и исходящих грузов в коридоре не сбалансирован. Общий двусторонний объем товаров, поступающих и покидающих коридор, не сбалансирован, а разрыв между объемом импорта и экспорта слишком велик. Зачастую обратный путь следования является порожними, и затраты на двустороннюю логистику необходимо нести в одном направлении.

3. Неравномерное распределение объема груза в коридоре по оси времени. Товары в коридоре сильно различаются в зависимости от сезона,

объемы товаров иногда высоки и иногда низки, а цена логистики крайне нестабильна.

«Шесть узлов»:

1. Проблема недостаточной пропускной способности широкой и узкой колеи на станции Суйфэньхэ.

Проблема «узких мест» в автомобильном и железнодорожном транспорте между Суйфэньхэ и Владивостоком (Восточным портом и портом Находка) является существенной, что отражается в серьезном дисбалансе объема автомобильных грузоперевозок между китайскими и российскими предприятиями, сопоставлении объемов грузовых перевозок между железными дорогами и автомагистралями, а также малом помещении станции Суйфэньхэ, пропускная способность которой в хранении и перевалке недостаточна. Железнодорожные ветки в портовых городах Приморского края перегружены и состоят, как правило, из одной ветки.

2. Недостаточная пропускная способность таможенного оформления китайско-российских переходов. Эффективность таможенного оформления низкая, а время работы таможенного органа короткое (12 часов в день), что сказывается на эффективности таможенного оформления товаров около 70 машин в день, не более. Ранее (в 1999 - 2006 гг.) пропускная способность через эти же переходы была не менее 200 машин в день.

3. На некоторых железнодорожных направлениях на российской железной дороге отсутствует двухпутная линия, как следствие существует проблема недостаточной пропускной способности и высоких тарифов.

26-километровая железная дорога от Суйфэньхэ до Гродеково представляет собой две смешанные колеи на однопутном участке с отсутствующими вспомогательными линиями, длина двух промежуточных станций на российской стороне недостаточна, выходящие поезда Суйфэньхэ должны быть сгруппированы, а вторая группа установлена на станции Гродеково, что влияет на эффективность пуска поезда. Необходимо строительство дополнительных вспомогательных линий железной дороги.

В дополнение к российскому тарифу на железную дорогу, есть частные операторы платных вагонов, которые взимают плату отдельно. Монопольные операции, произвольная корректировка цен часто в одностороннем порядке и не заблаговременно, в результате чего общая стоимость логистики коридора слишком высока и не конкурентная. Российская железная дорога не имеет преференциальной политики в отношении грузоперевозок в западном направлении и не может сформировать обратный грузопоток, что не способствует снижению стоимости железнодорожных перевозок. Российские железнодорожные перевозчики недостаточно обеспечены платформами, и в пике нагрузки транспортировки имеется дефицит платформ, который влияет на стабильную работу. Разница в ценах между транспортным средством и платформой велика, что не способствует формированию стабильных рыночных цен.

Порт Восточный-Москва 0.2\$/km 40фут загруженного контейнера.

Порт Восточный-Суйфэньхэ 1.38\$/km 40фут загруженного контейнера.

Стоимость железнодорожных перевозок из Суйфэньхэ в порт Восточный (Владивосток) в 7 раз превышает стоимость перевозки с Дальнего Востока России на запад России.

4. Уровень развития инфраструктуры коридора «Приморье -1» длиной 112 км на территории России слишком низкий, и стандарт грузовых перевозок неодинаков (требования к нагрузке на ось и к весогабаритному контролю автомобильных грузовых перевозчиков), что существенно влияет на бесперебойное движение автомобильного грузового транспорта и снижает скорость прохождения и сервис.

Хотя стандарты Международной автомобильной транспортной конвенции поддерживаются в Китае и России, они не единообразны. Из-за ограничения в 43 тонны российских автомобильных грузов Китаю трудно реализовать использование стандартизированных единиц перевозчиков, таких как контейнеры, полуприцепы и обменные контейнеры в коридоре.

5. Недостаток ресурсов российского портового терминала, высокие портовые и прочие сборы, недостаточная пропускная способность, низкая скорость оформления в порту транзитных грузов Таможенными органами и Пограничными властями РФ.

Нынешние портовые и морские фрахтовые расходы порта Владивосток высоки, и трудно добиться нормальной работы наземного и морского транспорта при условии перемещения большого объема груза. Кроме того, размеры российского дальневосточного порта, как правило, невелики. Порт Владивосток и порт Восточный являются двумя крупнейшими профессиональными контейнерными терминалами. Годовая пропускная способность составляет всего около 700 тыс. TEU. Эффективность работы порта низкая, а время перехвата обычно составляет более 72 часов.

Эти показатели намного хуже, чем у 24-часового порта Китая, и приводит к увеличению сроков доставки груза и влияет на линейность судов. Для примера стоимость перевалки груза в специализированном мировом порту составляет 7-8 долларов, а в Приморском крае такая же операция в не специализированном порту составляет 18-20 долларов США и выше.

В том числе на территории Приморского края отсутствуют специализированные порты для перевалки особых категорий грузов, таких как: уголь, нефть, газ, зерно и т.д.

6. Китайские компании разрабатывают собственные рабочие маршруты, нарушая монополию судоходных компаний.

Маршрут из порта Восточного Китая в порт Владивосток и оффшорная монополия на оффшорные мощности лишены автономии и ценовой мощи портов и морских операций. Плотность маршрута низкая, цена высокая, маршрут одиночный. В результате поток товаров на входе и выходе является несбалансированным, трудно добиться «повторного входа и повторного выхода», а объем операций в коридоре сокращается.

С учетом вышесказанного и предложений китайского правительства приграничного города Суйфэньхэ, китайских и российских предпринимателей выработаны следующие предложения:

1. Необходимо повышение уровня правительственной поддержки, поощрение пилотных предприятий.

Особое внимание необходимо уделить необходимости повышения пропускной способности пунктов пропуска путем увеличения времени работы пунктов пропуска, увеличения штата специалистов контрольных органов, повышения скорости работы оборудования контрольных служб и т.д.

Китай и Россия должны прилагать общие усилия к строительству инфраструктуры транспортного коридора, особенно к повышению пропускной способности коридора и портов.

В Приморье необходимо построить либо модернизировать порты, обладающие большой пропускной способностью, чтобы удовлетворить потребности перевозки товаров транспортного коридора. Компании Китая готовы выполнить строительство портов и портовой инфраструктуры с учетом современных потребностей и привлечь инвестиции.

Китай и Россия на уровне межправительственных соглашений должны договориться:

- о назначении особой зоны на определенных участках с обеих сторон, где заинтересованные лица смогут получить транспортную лицензию;
- об упрощении таможенных процедур;
- о повышении эффективности транспорта;
- о развитии транспортного коридора «Приморье-1».

2. Реконструкция Международного Автомобильного Пограничного Перехода «Пограничный-Суйфэньхэ». В настоящее время со стороны Китая переход Суйфэньхэ завершил три этапа расширения и реконструкции своей инфраструктуры. Построен крупнейший сухопутный переход в провинции Хэйлунцзян и третий по величине железнодорожный переход страны. Годовой грузооборот достиг 38,5 млн. тонн, а пассажиропоток - 22 млн. С учетом анализа ситуации и пожеланий с китайской стороны, необходимо содействовать возобновлению реконструкции перехода Пограничный, который оставался на одном уровне в течение многих лет, для дальнейшего улучшения сроков таможенного оформления.

3. Реконструкция железной дороги из Суйфэньхэ в Гродеково (26 км). От железнодорожной станции Суйфэньхэ до российской станции Гродеково средний общий проход составляет 26 км (на территории Китая - 6 км, на территории России - 20 км). Широкая и узкая колеи смешаны. Пассажирские и грузовые линии фактически представляют собой одну линию и загружены одновременно. Максимальная пропускная способность грузовых автомобилей составляет 16 пар, из которых 14 пар - российские, а 2

пары – китайские. Максимальная проектная годовая мощность составляет всего 7,5 млн. тонн. Объем импорта и экспорта железнодорожного порта Суйфэньхэ в течение двух лет подряд превышал 10 миллионов тонн, что намного превышает проектную мощность. Железнодорожный порт Суйфэньхэ полностью загружен.

Считаем необходимым ускорить процесс реконструкции и увеличения пропускной способности МАПП «Пограничный-Суйфэньхэ», а также улучшить автомобильную дорожную инфраструктуру: Уссурийск-Находка. Следует отметить, что отправка грузов железнодорожным транспортом из Суйфэньхэ-Гродеково до морских портов Находки и порта Восточный в настоящее время занимает около семи дней.

4.Поддержка Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Международный транспортный коридор «Приморье-1» может значительно повысить эффективность транзита китайско-российских товаров и способствовать экономическому и торговому развитию двух стран путем модернизации инфраструктуры, такой как железные дороги, автомагистрали, переходы и порты. Тем не менее, велика потребность в капитале для инвестиций в инфраструктуру, а цикл реализации проектов очень длинный. Трудно привлечь большие суммы инвестиций из частного сектора. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, инициированный Китаем, является межправительственным многосторонним агентством по развитию для азиатского региона. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций обязуется оказывать финансовую поддержку строительству инфраструктуры стран «пояса и дороги», а ядром проекта является ускорение улучшения инфраструктуры и создание комплексной структуры присоединения. Полагаем, что Россия может обеспечить инвестиционную, финансовую или кредитную поддержку для ускорения строительства и стыковки российского международного транспортного коридора «Приморье-1» путем накопления средств Азиатского банка инфраструктурных инвестиций.

Предприниматели обеих стран надеются на решение вышеуказанных вопросов для укрепления торгово-экономических взаимоотношений, увеличения товарооборота и общего процветания. Решение вышеуказанных проблем транспортировки грузов даст существенный толчок в развитии Дальнего Востока.

IV.Аукционная и биржевая торговля водными биоресурсами.

В целях развития конкуренции 27.05.2019 утвержден План мероприятий по системному развитию организованных торгов на товарных рынках, формированию рыночных цен на ключевые группы товаров, привлечению хозяйствующих субъектов к участию в биржевых торгах.

Во исполнение данного Плана предлагаем реализовать на территории Дальнего Востока инвестиционный проект, направленный на создание

комплекса для аукционной и биржевой торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки на внутреннем и международном рынках.

Включение данного мероприятия в Национальную программу развития Дальнего Востока соответствует содержанию п. 2.8. План мероприятий («дорожная карта») по системному развитию организованных торгов рыбной продукцией и продукцией из иных водных биологических ресурсов на 2019-2020 годы, которым предусмотрена подготовка и заключение соглашений о создании в субъектах Российской Федерации «пилотных» проектов, направленных на формирование логистической инфраструктуры по приемке, первичной переработке, заморозке, упаковке, хранению в целях проведения организованных торгов рыбной продукцией и продукцией из иных водных биологических ресурсов (утвержден приказом ФАС Российской Федерации 28.06.2019 г. № 872/19).

Пример такого проекта уже существует в Приморском крае. Инвестиционный проект «Создание на базе АО «Дальневосточный аукционный рыбный дом» международного комплекса для аукционной и биржевой торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки на внутреннем и международном рынках» в настоящее время находится на стадии реализации и включает в себя:

- отработку технологий биржевой и аукционной торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки на базе торговой системы АО «Биржа «Санкт-Петербург» с участием АО «Дальневосточный аукционный рыбный дом»;
- открытие биржевой и аукционной площадок;
- формирование пула компаний-ресурсодержателей, чей товар будет допущен к биржевым и аукционным торгам;
- вовлечение в процесс биржевой и аукционной торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки иностранных участников из стран АТР.

На стадии первого этапа реализации инвестиционного проекта с участием АО «ДАРД» на базе торговой системы АО «Биржа «Санкт-Петербург» были открыты аукционная и биржевая площадки для электронной торговли водными биологическими ресурсами посредством удаленного доступа.

На биржевые торги ежедневно выставляется от 30 до 1 000 тонн рыбопродукции по ценам ниже рыночных оптовых цен. К биржевым торгам допущено более 260 наименований товаров. В течение 2018-2019 годов на биржевой площадке в качестве участников торгов было зарегистрировано более 50 компании, в том числе 12 иностранных компаний из Республики Корея, Японии и КНР. Среди российских участников биржевых торгов такие крупнейшие рыбопромышленные предприятия, как «Русская рыбопромышленная компания», «Океанрыбфлот», «Корякморепродукт», РК «Дружба» и другие.

Только за первое полугодие 2019 года с участием АО «ДАРД» на товарном рынке Биржи «Санкт-Петербург» было реализовано 1 563 199 кг

рыбопродукции на сумму 218 миллионов 603 тысячи 760 рублей, что соответственно в 15,8 раза по объему и в 19,4 раза по сумме сделок больше чем за 2018 год.

Учитывая, что для эффективной организации биржевой и аукционной торговли ВБР требуется соответствующее инфраструктурное обеспечение, инвестиционным проектом предусматривается следующий этап его реализации, направленный непосредственно на названные цели:

- строительство холодильника на 10 000 тонн и многофункционального офисного здания для размещения технического оборудования, организаторов и участников (ресурсодержателей) биржевых и аукционных торгов;
- строительство завода по производству товаров из рыбы и морепродуктов, адаптированных к российскому и зарубежному рынкам;
- строительство комплекса по утилизации отходов рыбопереработки и производству инновационных продуктов;
- выход комплекса на проектную мощность.

Общие инвестиции в основной капитал составят 954 млн. руб. (без учета стоимости земельного участка), что соответствует потребности в финансировании для реализации проекта.

Планируемый объем реализации выловленных ВБР и продуктов их переработки на аукционных и биржевых торгах в рамках проекта составит 500 000 или примерно 15% от потенциального объема рынка. Конкуренция на рынке биржевой торговли практически отсутствует, что дает дополнительные преимущества участникам проекта.

Расчеты показывают, что проект является инвестиционно-привлекательным и экономически выгодным, о чем свидетельствуют следующие показатели:

- чистый приведенный доход (NPV) – 2 млрд. 192 млн. руб.;
- внутренняя норма рентабельности (IRR), – 72,8 %;
- дисконтированный период окупаемости (DPB), – 4 года 4 мес.;
- выручка от реализации (без НДС) в 2023 г. – 7 млрд. 856 млн. руб.

Проект имеет ярко выраженную социальную направленность и ориентирован на решение государственных задач, т.к. он:

- будет способствовать снижению розничных цен на рыбопродукцию на внутреннем рынке, и сделает ее более доступной для широких слоев населения Российской Федерации;
- создаст дополнительные рабочие места на территории регионов Дальнего Востока;
- обеспечит прозрачность процедуры ведения аукционной и биржевой торговли в рамках комплекса, что во многом снизит риски мошеннических сделок по приобретению выловленных российских ВБР у компаний с сомнительной репутацией и увеличит поступления в федеральный бюджет;

- создаст условия для производства на территории комплекса высококачественной рыбопродукции из экологически чистого сырья (дикая рыба), адаптированной к рынкам стран АТР.

В целях проработки вопросов, связанных с финансированием строительства инфраструктурных объектов Комплекса для аукционной и биржевой торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки на внутреннем и международном рынках в рамках реализации 2-го этапа инвестиционного проекта, между АО "ДАРД" (Россия) и Хейлунцзянской международной компанией по технико-экономическому сотрудничеству КНР достигнута договоренность и подписано соответствующее соглашение о финансировании строительства Комплекса по биржевой и аукционной торговлей ВБР на территории Приморского края за счет кредитных ресурсов Китайского Государственного Банка Развития (China Development Bank) в объеме 1 миллиард рублей. С целью установления льготного режима налога обложения и получение дополнительных льгот планируется регистрация АО «ДАРД» в качестве резидента Свободного порта Владивосток.

Проект поддерживается Администрацией Приморского края и Торговым представительством Российской Федерации в Республике Корея. 3 мая 2018 года Министерством экономического развития Приморского края был утвержден паспорт внешнеэкономического проекта «Создание на базе АО «Дальневосточный аукционный рыбный дом» комплекса для аукционной и биржевой торговли водными биоресурсами и продуктами их переработки на внутреннем и международном рынках».