

УДК 351

DOI 10.25587/SVFU.2022.25.62.002

*А. М. Делахова*

Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова, г. Якутск, Россия  
e-mail: anna.delakhova@mail.ru

## **Вопросы обеспечения устойчивости «северного завоза» грузов на труднодоступные территории**

Аннотация. В статье речь идет о некоторых аспектах управления процессом «северного завоза» жизнеобеспечивающих грузов на труднодоступные территории северных регионов. В отсутствие единой основы нормативно-правового управления и унифицированных механизмов государственного регулирования отмечается наличие разнородных подходов поддержки завоза грузов и разных региональных практик. Выполненный ретроспективный анализ описывает ряд попыток формирования единых механизмов государственной поддержки завоза грузов путем распределения федеральных средств возмещения транспортных расходов. Опыт показал несостоятельность применявшихся практик, что приводило к рискам срыва доставки жизненно необходимых грузов населению. Проблемы, связанные с бесперебойностью доставки грузов в рамках «северного завоза», напрямую касаются вопросов продовольственной и энергетической безопасности населения арктических территорий. Несмотря на существенные изменения в подходах решения данного вопроса на государственном уровне, направленных на повышение энергетической безопасности регионов и модернизацию существующих технологий, решение вопросов обеспечения устойчивости поставок топливно-энергетических ресурсов и социально-значимых продовольственных товаров на труднодоступные территории Арктики невозможно без последовательной трансформации и развития ключевых организационно-экономических механизмов. Одним из направлений развития систем управления «северного завоза» является формирование единых организационно-экономических механизмов с участием федерального центра координирования управленческих решений и финансирования.

Ключевые слова: северный завоз, Арктика, единая система управления, государственное регулирование, организационные механизмы, фонд финансирования, международный опыт, северные регионы, государственная политика, субсидии, риски, доставка грузов.

Для цитирования: Делахова А. М. Вопросы обеспечения устойчивости «северного завоза» грузов на труднодоступные территории // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2022, № 4 (30). С. 14–27.

*A. M. Delakhova*

M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, Russia  
e-mail: anna.delakhova@mail.ru

### **Issues of ensuring the sustainability of «Northern delivery» of cargo to hard-to-access territories**

**Abstract.** The article deals with some aspects of managing the process of «northern delivery» of life-supporting goods to hard-to-reach territories of the northern regions. In the absence of a unified framework for regulatory and legal management and unified mechanisms of state regulation, there are heterogeneous approaches to supporting the importation of goods and different regional practices. The performed retrospective analysis describes a number of attempts to form unified mechanisms of state support for the delivery of goods by distributing federal funds for reimbursement of transportation costs. Experience has shown the inconsistency of the applied practices, which led to the risk of disruption in the delivery of vital goods to the population. The problems associated with the uninterrupted delivery of goods within the framework of the «northern delivery» directly relate to the issues of food and energy security of the population of the Arctic territories. Despite significant changes in the approaches to solving this issue at the state level, aimed at improving the energy security of the regions and modernizing existing technologies, addressing the issues of ensuring the sustainability of the supply of fuel and energy resources and socially significant food products to the hard-to-reach territories of the Arctic is impossible without the consistent transformation and development of key organizational and economic mechanisms. One of the directions for the development of management systems of the «northern delivery» is the formation of unified organizational and economic mechanisms with the participation of the federal center for coordinating management decisions and financing.

**Keywords:** northern delivery, Arctic, unified management system, government regulation, organizational mechanisms, funding fund, international experience, northern regions, government policy, subsidies, risks, cargo delivery.

For citation: Delakhova A. M. Issues of ensuring the sustainability of «Northern delivery» of cargo to hard-to-access territories // Arctic XXI century. Humanitarian sciences. 2022, No. 4 (30). P. 14–27. (In Russ.)

#### **Введение**

На сегодняшний момент практика регионов Российской Федерации по поддержке стабильного завоза жизненно необходимых грузов на арктические и северные территории представляет собой неоднородный набор механизмов региональной поддержки предприятий, осуществляющих социально-значимую функцию «северного завоза». Так, практически во всех регионах отсутствует поддерживающая инфраструктура хранения, перевалки и распределения грузов, отвечающая современным требованиям. Важную роль в функционировании систем обеспечения территорий играет морской и речной транспорт с короткими навигационными периодами, но позволяющий в

больших объемах доставлять грузы в основные транспортные узлы для дальнейшего перераспределения. При этом эксперты [11] в открытых источниках сети Интернет отмечают «*сильный износ основного фонда речного и морского флота, а полная модернизация и комплектация внутреннего флота требует значительных инвестиционных вложений в долгосрочном планировании*».

Касательно нормативно-правовой поддержки отмечается наличие годами выстроенных индивидуальных подходов в каждом северном регионе, которые в зависимости от существующих условий, факторов распределения производительных сил и особенностей территории носят неоднородный характер. В настоящее время в ходе обсуждений и обмена опытом между регионами отмечены лучшие практики с высокой эффективностью, такие как возмещение затрат на транспортировку грузов (Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский АО, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО), возмещение затрат на оплату процентов по кредитам (Республика Саха (Якутия), Чукотский АО, ЯНАО, Камчатский край) и предоставление бюджетных кредитов с минимальными процентными ставками.

В результате сравнительного анализа практик северных регионов в вопросе гарантированного снабжения территорий топливно-энергетическими ресурсами в целях бесперебойного «северного завоза» нефтепродуктов определены следующие инструменты:

– Республика Саха (Якутия): возмещение затрат на оплату процентов по кредитам и предоставление бюджетных кредитов;

– Магаданская область: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, возмещение транспортных расходов с учетом транспортной доступности, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Чукотский АО: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, прямое субсидирование предприятий-операторов «северного завоза», возмещение транспортных расходов с учетом транспортной доступности, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Ненецкий АО: прямое субсидирование предприятий-операторов, возмещение транспортных расходов;

– ЯНАО: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, возмещение транспортных расходов, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Камчатский край: прямое субсидирование предприятий-операторов, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам.

Кроме перечисленных выше мер поддержки завоза грузов в северных регионах, которые считаются более общей практикой, также существуют субвенции муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств, прямое субсидирование предприятий-операторов «северного завоза». Ранее существовавшая

практика возмещения затрат муниципальным образованиям на закупку жизненно-необходимых грузов сейчас не используется за счет перехода на централизованную закупку для региона. Практически во всех рассматриваемых регионах существует «заявочный» принцип сбора информации от органов муниципальной власти о плановых значениях необходимого объема грузов. В настоящее время идет работа над созданием единой основы государственного управления процессами «северного завоза» на федеральном уровне, определяющей основные подходы единого управления и формирования организационно-экономических механизмов.

### **Международная практика**

В статье рассмотрен международный опыт завоза топливно-энергетических ресурсов для населения территорий Аляски и труднодоступных населенных пунктов Канады, который показывает эффективность использования региональных фондов развития северных территорий как источников финансовой поддержки завоза жизнеобеспечивающих грузов [3].

Доставка необходимых для жизнеобеспечения грузов в Аляску осуществляется также через многоступенчатую транспортную схему из Мексики, Азии и Европы. Прогнозная оценка стоимости обеспечения населения Аляски жизненно необходимыми товарами составляет около 1,8 млрд долл. ежегодно [12]. Аляска является крупнейшим по площади штатом США (1,5 млн км<sup>2</sup>) с наименьшей плотностью населения в стране – 0,42 чел/км<sup>2</sup> [3]. Все 52 сельских поселения Аляски, как и арктические в Якутии, отапливаются завозимым дизельным топливом. Для территории Аляски, так же как и на арктических территориях Российской Федерации, характерно относительно слабое развитие транспортной системы. Поэтому своевременная доставка грузов в большинство населенных пунктов Аляски возможна только ограниченными транспортными схемами. Опыт Канады как крупного северного государства и выявление эффективных направлений политики страны по созданию условий для устойчивого социально-экономического развития на северных территориях рассмотрены в работе А. Г. Сахарова и И. В. Андроновой [3].

В работе по изучению взаимодействия глобальных, национальных и региональных экономических интересов в освоении Севера и Арктики, проведенной В. С. Селиным и В. В. Васильевым, были рассмотрены современные тенденции и проблемы экономической политики различных государств на Севере и в Арктике [4]. Авторами были рассмотрены особенности топливно-энергетического обеспечения северных территорий Аляски, где «северный завоз» для данного штата выполняется только на территории населенных пунктов, расположенных в глубине и западной части материка. Организация мероприятий по обеспечению топливно-энергетическими ресурсами поддерживается несколькими уровнями государства, но в основном используются механизмы грантовой поддержки из бюджетов муниципалитетов и плановые оптовые закупки. При этом в работе М. И. Дроздовой [1] указывается на то, что *«финансирование закупок нефтепродуктов осуществляется в основном за счет привлеченных источников, в основном кредитов, выдаваемых Департаментом сельского хозяйства США, а также за счет финансовой помощи, предоставляемой Комиссией Денали: в целях удешевления топливно-энергетических ресурсов бюджет штата компенсирует*

часть транспортного тарифа. При морских перевозках также используется финансируемая за счет государства ледовая проводка».

В таблице 1 представлен результат исследования и обобщения существующих организационных механизмов эффективного управления системой завода жизненно важных грузов в труднодоступные и отдаленные населенные пункты Аляски и Канады. Так, в Аляске применяют сочетание общих оптовых закупок из консолидированных источников проектного финансирования, исходя из существующих потребностей населения, проживающего на труднодоступных территориях.

Таблица 1  
Table 1

**Основные механизмы управления системой обеспечения жизненно необходимыми грузами в Аляске и Канаде (международный опыт)**  
**Basic Mechanisms for Managing the Supply of Essential Cargoes in Alaska and Canada (International Experience)**

Страна	Организационные механизмы
США (Аляска)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Консолидация закупок;</li><li>• Оптовые закупки (снижение стоимости до 15 %);</li><li>• Консолидация источников финансирования в единый фонд на основе гибкого проектного финансирования.</li></ul>
Канада	<ul style="list-style-type: none"><li>• Прямое управление бюджетами муниципалитетов на федеральном уровне;</li><li>• Консолидация закупок;</li><li>• Инвестирование в проекты по развитию транспортно-логистической инфраструктуры;</li><li>• Увеличение объемов использования альтернативных видов источников.</li></ul>

Источник: составлено автором на основе [6], [13]

Такая практика применяется и в Канаде, но при этом в целях финансирования бесперебойной поставки грузов используется прямое управление бюджетами муниципалитетов на федеральном уровне. Известно, что более 70 % территории Канады находится в северных регионах [3], и данные территории в основном находятся под прямой юрисдикцией федерального правительства, что сказывается на особенностях развития системы жизнеобеспечения данных территорий. По официальным данным, основным источником финансирования «северного завоза» является федеральный консолидированный бюджет. Для достижения повышения эффективности «северного завоза» топливно-энергетических ресурсов в Канаде также делается упор на интегрирующий эффект от поступательного увеличения доли объемов использования альтернативных видов источников и инвестирования в проекты по развитию транспортно-логистической и складской инфраструктуры распределения грузов.

Необходимо отметить, что в зарубежной практике повышение эффективности завоза жизненно-необходимых грузов, в том числе топливно-энергетических ресурсов, достигается за счет оптимального и действенного сочетания инструментов государ-

ственного управления и регулирования, включающих в себя консолидированный бюджет из разных источников.

### **Дифференциация региональных практик государственной поддержки северного завоза грузов**

Но в случае российских субъектов данный механизм не применяется из-за сложной экономической ситуации. Однако в ряде работ нескольких авторов [3, 4, 5, 6] отмечаются сходства систем жизнеобеспечения северных территорий Аляски, Канады и России, которые заключаются в следующем:

1. *«обеспечение северных населенных пунктов имеет ярко выраженную социальную направленность, в том числе по причине поддержки коренного населения;*

2. *аналогичным образом построена система энергоснабжения: в отдаленных населенных пунктах функционируют дизельные электростанции и котельные на твердом топливе;*

3. *для обеспечения ряда населенных пунктов используется сезонный завоз грузов, в том числе топливно-энергетических ресурсов».*

В 1992–1993 гг. организациям, осуществляющим поставки продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, выдавались централизованные льготные кредиты Центрального банка. Эти кредиты возвращены не были. В 1995 г. средства по данным кредитам были переоформлены в государственный долг.

Для обеспечения финансирования досрочного завоза товаров народного потребления первой необходимости в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, согласно статье 24 Закона Российской Федерации от 14 мая 1993 г. № 4966-1 «О республиканском бюджете Российской Федерации на 1993 год», был образован Фонд социальной поддержки северян, который предоставлял адресную поддержку малообеспеченных граждан. Государственная поддержка имела вид компенсационных выплат за приобретение товаров. В рамках данного Фонда дотационные средства компенсировали до 50 % стоимости тарифа на перевозку грузов.

Следующее изменение произошло в 1994 г., где формат поддержки завоза грузов в северные регионы изменился на возвратный путем предоставления бюджетных ссуд регионам, а также хозяйствующим субъектам.

В целях улучшения обеспечения материальными ресурсами бюджетных организаций, расположенных в этих районах, было принято Постановление Правительства Российской Федерации от 27 сентября 1996 г. N 1152 «О дополнительных мерах по обеспечению организаций, финансируемых за счет средств федерального бюджета и расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях». В соответствии с постановлением, в качестве эксперимента Правительству России было разрешено осуществлять в 1996–1997 гг. зачет ассигнований, выделяемых за счет средств федерального бюджета, в счет сумм задолженности по платежам в федеральный бюджет организаций, осуществляющих поставку продукции по заказам федеральных и региональных органов исполнительной власти.

Далее идет период единого фонда, средства Федерального фонда могли предоставляться в виде казначейских обязательств на возвратной основе. Этот механизм предполагал предоставление средств Федерального фонда на возвратной основе, после

чего Минфин России передает бюджетополучателям в счет этих средств казначейские обязательства в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 августа 1994 г. № 906 «О выпуске казначейских обязательств». Суммы казначейских обязательств определялись исходя из стоимости продукции (товаров) и транспортных расходов, включая расходы по хранению и перевалке грузов в портах и на железнодорожных станциях. Расчеты с поставщиками производились казначейскими обязательствами. Их погашение осуществлялось Минфином России через уполномоченный банк по предъявлению казначейских обязательств в установленном договором порядке.

В работах Института экономической политики имени Гайдара были проанализированы схемы финансирования «северного завоза» 2000 г., в рамках которых средства федерального бюджета по линии федерального казначейства поступали в региональный бюджет северных регионов. Полученные средства распределялись региональными казначействами между поставщиками по представлению договора и платежных документов за поставленное топливо либо за оказанные транспортные услуги. Недостатками данных механизмов стали: отсутствие контроля и мониторинга, отсутствие нормативной базы, регламентирующие отношения поставщиков и органов государственной власти, правовой основы северного завоза (за все это время было две попытки издать закон о северном завозе).

К 2003 г. ответственность за северный завоз полностью перешла на ответственность региональных структур управления. К середине 2000-х гг. предприятия северного завоза переходят на закупочную систему, создаются нормативно-правовые акты регионального значения, поддерживающие кассовый разрыв предприятий, и с начала 2010 г. образовалась практика выдачи бюджетных кредитов.

Отсутствие нефтеперерабатывающих заводов на территориях северных регионов Российской Федерации является важнейшей проблемой в обеспечении хозяйственной деятельности человека в условиях севера. Весь комплекс мероприятий по обеспечению нефтепродуктами всех северных регионов (кроме Ханты-Мансийского автономного округа и Республики Коми) носит дистрибутивный характер. Снабжение изолированных энергетических систем северных регионов характеризуется высокой себестоимостью производства, которая влечет за собой повышенные расходы региональных бюджетов на дотирование электроснабжения, субсидирование транспортных расходов на доставку ресурсов, применение предприятиями механизмов «перекрестного субсидирования» для покрытия транспортных расходов.

Основные источники поставок нефтепродуктов до северных регионов Российской Федерации, таких как Чукотский АО, Мурманская область, Ненецкий АО, Республика Коми, ЯНАО, Республика Саха (Якутия) находятся на расстоянии от 703 до 3065 км.

Большинство предприятий нефтепродуктообеспечения в рассматриваемых регионах являются государственными организациями либо акционерными обществами, которые в уставном капитале имеют долю государства, т. е. компании с государственным участием. Основной функцией данных предприятий является обеспечение жизненно необходимыми нефтепродуктами труднодоступных территорий северных регионов.

В результате сравнительного анализа практик северных регионов в вопросе гарантированного снабжения территорий топливно-энергетическими ресурсами в целях бесперебойного «северного завоза» нефтепродуктов определены следующие инструменты:

– Республика Саха (Якутия): возмещение затрат на оплату процентов по кредитам и предоставление бюджетных кредитов;

– Магаданская область: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, возмещение транспортных расходов с учетом транспортной доступности, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Чукотский АО: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, прямое субсидирование предприятий-операторов «северного завоза», возмещение транспортных расходов с учетом транспортной доступности, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Ненецкий АО: прямое субсидирование предприятий-операторов, возмещение транспортных расходов;

– ЯНАО: предоставление субвенций муниципальным образованиям на софинансирование расходных обязательств по закупке жизненно необходимых товаров, возмещение транспортных расходов, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам, предоставление бюджетных кредитов для перевозчиков;

– Камчатский край: прямое субсидирование предприятий-операторов, возмещение затрат на оплату процентов по кредитам.

Таким образом, бесперебойное теплоснабжение и обеспечение электроэнергией населения северных регионов и бюджетных предприятий зависит от слаженного функционирования системы обеспечения топливно-энергетическими ресурсами и уровня развития транспортной инфраструктуры.

### **Некоторые аспекты «северного завоза» в Республике Саха (Якутия)**

В Республике Саха (Якутия) создана крупная топливно-энергетическая база, включающая все (за исключением атомной) отрасли топливно-энергетического комплекса: угольную, нефтяную и газовую промышленность, электро-, тепловое хозяйство. Топливо-энергетический комплекс республики полностью удовлетворяет внутренние потребности в угле, природном газе, электро- и теплоэнергии, кроме нефтепродуктов, которые завозятся в регион извне.

Правительство Республики Саха (Якутия) ежегодно утверждает потребность в завозе жизнеобеспечивающих грузов в целом по республике, в разрезе муниципальных образований и основных предприятий жилищного хозяйства и энергетики, а также потребность населения в социально значимых продовольственных товарах [9].

Ежегодно в навигацию до пунктов назначения внутренним водным транспортом доставляется более 1 млн т жизнеобеспечивающих грузов, в зимний период по автозимникам перевозится более 700 тыс. т. На рисунке 1 представлены фактические объемы завоза жизнеобеспечивающих грузов в рамках «северного завоза» на территорию Республики Саха (Якутия).



Рис. 1. Объемы завоза жизнеобеспечивающих грузов за 2016–2020 гг., тыс. тонн

Fig. 1. Import volumes of life-supporting cargoes for 2016–2020, thousand tons

На финансирование «северного завоза» предприятия ежегодно направляют из собственных и привлеченных источников около 35–40 млрд руб. Из-за недостатка оборотных средств предприятия вынуждены привлекать для финансирования завоза продукции (товаров) заемные средства, доля которых достигает 60 %, что приводит к за кредитованности предприятий.

Ежегодно в региональном бюджете предусматриваются средства для государственной поддержки «северного завоза», в том числе субсидии на возмещение части транспортных расходов (водным, авто и авиатранспортом), бюджетные кредиты и государственные гарантии. С 2016 г. бюджетные расходы на эти цели увеличились в 2 раза – с 4 до 8,1 млрд руб. На рисунке 2 представлены объемы государственной поддержки «северного завоза» в период с 2016 по 2020 гг.



Рис. 2. Объемы государственной поддержки северного завоза из средств регионального бюджета за 2016–2020 гг., млрд рублей

Fig. 2. Volumes of state support for northern delivery from the regional budget for 2016–2020, billion rubles

Государственная поддержка предоставляется на доставку:

- топливно-энергетических ресурсов: уголь, нефть, газоконденсат и нефтепродукты;
- социально значимых продовольственных товаров из 12 наименований: мука, макаронные изделия, масло растительное, крупы, чай, соль, сахар, мясопродукты и рыбопродукты (переработанные и консервированные), сухое и сгущенное молоко, фрукты и овощи переработанные и консервированные. Кроме того, в перечень расширенного ассортимента социально значимых продовольственных товаров входит 10 наименований.

Существующая система «северного завоза» требует проведения большого количества организационных мероприятий и колоссальных финансовых затрат, но ориентирована в основном на решение текущих задач и обычно носит характер спецоперации по ликвидации чрезвычайной ситуации, т. к. требуется координация и контроль большого числа заказчиков и перевозчиков за короткое время, оперативное решение непредвиденных ситуаций. Сбои и задержки на любом этапе множества сложных многоступенчатых схем доставки грозят возникновением чрезвычайных ситуаций, в том числе срывом отопительного сезона и нехваткой продовольствия в труднодоступных населенных пунктах.

Таким образом, Госкомобеспечения РС(Я) подготовлен проект Стратегии совершенствования системы завоза топливно-энергетических ресурсов в РС(Я) на период до 2030 года. А также Республика Саха (Якутия) выбрана Минвостокразвития России в качестве пилотного региона для тестирования цифровой модели «северного завоза». Министерство транспорта и дорожного хозяйства РС(Я) тесно сотрудничает с Госкорпорацией «Росатом» в рамках работы Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в части реализации мероприятий Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года.

Основные участки схемы завоза грузов в республику по Северному морскому пути:

- из центральной России до портов Западной Арктики (Архангельск, Мурманск и др.) – железнодорожный и автомобильный транспорт;
- из морских портов по Северному морскому пути до устьев малых арктических рек (Анабар, Яна, Индигирка, Колыма) – морской транспорт;
- по малым рекам до районных центров арктических районов – речной транспорт;
- от районных центров до отдаленных населенных пунктов по автозимникам – автомобильный транспорт.

Данная схема использовалась в советское время и имеет богатую историю. После развала советской системы государственного снабжения арктической морской транспорт и портовая инфраструктура пришли в упадок.

В настоящее время по Северному морскому пути из других регионов России в республику ежегодно завозится около 100 тыс. т жизнеобеспечивающих грузов. Из г. Архангельск и Мурманск доставляются топливо, продукция производственно-технического назначения, строительные материалы (в основном грузы для собственных

производственных нужд АО «Алмазы Анабара» и топливо для объектов электроэнергетики).

### **Заключение**

В настоящее время комплекс мероприятий по «северному завозу» жизнеобеспечивающих грузов на труднодоступные территории республики имеет ряд как системных, так и инфраструктурных проблем. Инфраструктурные проблемы выражаются в следующем:

- необходимости проведения дноуглубительных работ в руслах арктических рек;
- устаревший основной фонд нефтебаз;
- изношенность речного/морского транспорта;
- отсутствие инфраструктуры хранения продовольственных товаров;
- сложность содержания и формирования автотрасс между населенными пунктами Арктики, а также сокращение сроков их действия из-за климатических условий.

Институциональные и системные проблемы выражаются в низкой эффективности нормативно-правовой основы «северного завоза», расплывчивости границ ответственности государственных органов региона, а также отсутствии федеральной ответственности за «северный завоз» жизнеобеспечивающих грузов. Если в рамках решения проблем нормативно-правового регулирования ведется планомерная работа по разработке Федерального закона «О северном завозе», призванного упорядочить объекты и субъекты системы завоза грузов в Арктику России, то моментальное решение существующих системных проблем не представляется возможным. В первое время прогнозируется применение «инерционного подхода» в управлении самой системы обеспечения северных территорий страны, при котором увеличиваются возникновение «системных ошибок».

Таким образом, в рамках решения организационно-технических и организационно-экономических проблем и создания эффективной системы «северного завоза» необходимо устранить применяемые разнородные механизмы, разработанные по паллиативному пути.

### **Литература**

1. Дроздова, М. И. Интегральная кооперация – фактор жизнеобеспечения населения, проживающего в экстремальной среде / М. И. Дроздова // Основные направления и формы развития потребительской кооперации в странах Европы и Азии: опыт, проблемы, перспективы : материалы Международной научно-практической конференции в рамках ежегодных Чайновских чтений (17–18 ноября 2016 г.). – Ярославль ; Москва : Канцлер, 2016. – С. 492–498.
2. Наговицина, Л. П. Северный завоз товаров: состояние, повышение ответственности сибирских регионов / Л. П. Наговицина, М. И. Дроздова, Е. И. Леоненко // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. – № 38. – С. 64–72. – DOI: 10.17223/19988648 /38/6.

3. Сахаров, А. Г. Устойчивое развитие арктических территорий Канады: цели и результаты / А. Г. Сахаров, И. В. Андропова // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2020. – Т. 15. – № 4. – С. 140–162. – DOI: 10.17323/1996-7845-2020-04-07.
4. Селин, В. С. Взаимодействие глобальных, национальных и региональных экономических интересов в освоении Севера и Арктики : монография / В. С. Селин, В. В. Васильев. – Апатиты : Издательство Кольского научного центра РАН, 2010. – 234 с.
5. Скуфьина, Т. П. Социально-экономические трансформации, топливное обеспечение и специфика потребления населения Арктики / Т. П. Скуфьина, С. В. Баранов, А. А. Биев. – Москва : Первое экономическое издательство, 2021. – 54 с.
6. Соколов, Ю. И. Риски северного завоза / Ю. И. Соколов // Проблемы анализа риска. 2019. – Т. 16. – № 4. – С. 32–47. – URL: [http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/131352/#\\_ftnref1](http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/131352/#_ftnref1)
7. Социально-экономическое развитие северо-арктических территорий России : монография / коллектив авторов ; под научной редакцией Т. П. Скуфьиной, Е. Е. Емельяновой. – Апатиты : ФИЦ КНЦ РАН, 2019. – 119 с. – DOI: 10.25702/KSC.978.5.91137.408.2.
8. Социальная устойчивость регионов российского Севера и Арктики: оценка и пути достижения / коллектив авторов ; под научной редакцией Л. А. Рябовой. – Апатиты : ФИЦ КНЦ РАН, 2018. – 169 с.
9. Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года, утверждена Указом Главы Республики Саха (Якутия) от 14 августа 2020 г. № 1377. – URL : <https://docs.cntd.ru/document/574612682>
10. Суспицын, С. А. Методология и инструментарий комплексной оценки влияния государственной политики на региональное развитие: Итоговый отчет за 2000–2002 гг. по комплексному интеграционному проекту Сибирского отделения РАН / С. А. Суспицын ; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2002. – № 36. – 56 с.
11. ТАСС: информационное агентство России : сайт. – Москва, 1999. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/12656407> (дата обращения: 10.02.2021).
12. Canada Energy Regulator. (n. d., a) Provincial and Territorial Energy Profiles: Northwest Territories. – URL: <https://www.cer-rec.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/nrgsstmprfls/nt-eng.html> (дата обращения: 06.12.2021).
13. Monroe, Jeffery W. Captain. Senior Maritime Consultant, HDR. 2019. Draft Technical Memorandum Arctic Shipping Analysis: Current Conditions (Prepared for Phase II of the Northwest Alaska Transportation Plan). March 22, 201.

## References

1. Drozdova, M. I. Integral cooperation – a factor of life support for the population living in an extreme environment / M. I. Drozdova // Main directions and forms of development of consumer cooperation in Europe and Asia: experience, problems, prospects : materials of the International Scientific and practical conference as part of the annual Chayanov Readings (November 17–18, 2016). – Yaroslavl ; Moscow : Chancellor, 2016. – P. 492–498. (In Russ.)

2. Nagovitsina, L. P. Northern delivery of goods: state, increased responsibility of the Siberian regions / L. P. Nagovitsina, M. I. Drozdova, E. I. Leonenko // Bulletin of the Tomsk State University. Economy. – 2017. – No. 38. – P. 64–72. – DOI: 10.17223/19988648/38/6. (In Russ.)
3. Sakharov, A. G. Sustainable development of the Arctic territories of Canada: goals and results / A. G. Sakharov, I. V. Andronova // Bulletin of international organizations: education, science, new economy. – 2020. – T. 15. – No. 4. – P. 140–162. – DOI: 10.17323/1996-7845-2020-04-07. (In Russ.)
4. Selin, V. S. Interaction of global, national and regional economic interests in the development of the North and the Arctic : monograph / V. S. Selin, V. V. Vasiliev. – Apatity : Publishing house of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, 2010. – 234 p. (In Russ.)
5. Skufina, T. P. Socio-economic transformations, fuel supply and consumption specifics of the population of the Arctic / T. P. Skufina, S. V. Baranov, A. A. Biev. – Moscow : First economic publishing house, 2021. – 54 p. (In Russ.)
6. Sokolov, Yu. I. Risks of northern delivery / Yu. I. Sokolov // Problems of risk analysis. 2019. – T. 16. – No. 4. – P. 32–47. – URL: [http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/131352/#\\_ftnref1](http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/131352/#_ftnref1) (In Russ.)
7. Socio-economic development of the North Arctic territories of Russia: monograph / team of authors; under the scientific editorship of T. P. Skufina, E. E. Emelyanova. – Apatity: Federal Research Center of the Russian Academy of Sciences, 2019. – 119 p. – DOI: 10.25702/KSC.978.5.91137.408.2. (In Russ.)
8. Social sustainability of the regions of the Russian North and the Arctic: assessment and ways to achieve / team of authors; under the scientific editorship of L. A. Ryabova. – Apatity : Federal Research Center of the Russian Academy of Sciences, 2018. – 169 p. (In Russ.)
9. Strategy for the socio-economic development of the Arctic zone of the Republic of Sakha (Yakutia) for the period up to 2035, approved by Decree of the Head of the Republic of Sakha (Yakutia) dated by August 14, 2020. – No. 1377. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/574612682>. (In Russ.)
10. Suspitsyn, S. A. Methodology and tools for a comprehensive assessment of the impact of state policy on regional development: Final report for 2000–2002 on the complex integration project of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences / S. A. Suspitsyn ; IEOPP SB RAS. – Novosibirsk, 2002. – No. 36. – 56 p. (In Russ.)
11. TASS: Russian news agency : site. – Moscow, 1999. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/12656407> (date of access: 02/10/2021). (In Russ.)
12. Canada Energy Regulator. (n.d., a) Provincial and Territorial Energy Profiles: Northwest Territories. – URL: <https://www.cer-rec.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/nrgsstmprfls/nt-eng.html> (date of access: 12/06/2021).
13. Monroe, Jeffery W. Captain. Senior Maritime Consultant, HDR. 2019. Draft Technical Memorandum Arctic Shipping Analysis: Current Conditions (Prepared for Phase II of the Northwest Alaska Transportation Plan). March 22, 201.

Сведения об авторе

*ДЕЛАХОВА Анна Михайловна* – с. н. с. Научно-исследовательского института региональной экономики Севера СВФУ им. М.К. Аммосова, ст. преп. каф. экономики и управления развитием территорий Финансово-экономического института. E-mail: [anna.delakhova@mail.ru](mailto:anna.delakhova@mail.ru)

*DELAKHOVA, Anna Mikhailovna* – Senior Researcher of the Research Institute of Regional Economics of the North of M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Senior Lecturer at the Department of Economics and Territorial Development Management of the Institute of Finance and Economics