

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

В. В. Кубичек¹

Тихоокеанский государственный университет /
Восточный центр государственного планирования
(Хабаровск, Россия)

Д. А. Игитханян²

Восточный центр государственного планирования
(Хабаровск, Россия)

Н. В. Брикотнина³

Восточный центр государственного планирования
(Хабаровск, Россия)

УДК: 658.7.01

doi: 10.55959/MSU0130-0105-6-59-4-12

ТЕРРИТОРИИ «СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА»: НОВЫЕ ПОДХОДЫ К КАТЕГОРИЗАЦИИ

Обеспечение жизнедеятельности населенных пунктов районов Крайнего Севера возможно лишь посредством реализации комплекса мероприятий по закупке и доставке товаров первой необходимости (прежде всего продовольствия и топлива) из других территорий («северного завоза»). Существующая система снабжения характеризуется недостаточной эффективностью, что обуславливает высокие риски срыва поставок. Ее совершенствование предусматривает разработку и реализацию оптимальных мер воздействия на экономические отношения в сфере «северного завоза», а также определение эффективных способов правового регулирования. При этом одним из ключевых этапов является установление конкретных и строго ограниченных территориальных границ действия предлагаемых мер. В существующей практике отсутствует правовая формализация пространственных пределов действия совокупности управленческих, логистических, социально-экономических процессов, направленных на обеспечение бесперебойных поставок грузов (произукции) для «северного завоза»,

¹ Кубичек Виталий Валерьевич — к.э.н., доцент, Тихоокеанский государственный университет, руководитель научных проектов ФАНУ «Восточный центр государственного планирования»; e-mail: vitality_v_k@mail.ru, ORCID: 0000-0001-5595-5224.

² Игитханян Давид Арамович — старший экономист ФАНУ «Восточный центр государственного планирования»; e-mail: d.igithanyan@vostokgosplan.ru, ORCID: 0000-0002-7775-1713.

³ Брикотнина Надежда Васильевна — экономист ФАНУ «Восточный центр государственного планирования»; e-mail: n.brikotnina@vostokgosplan.ru, ORCID: 0000-0003-4155-1960.

что определяет актуальность исследования. Целью работы является определение критериев и их количественных параметров для категоризации районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции). На основе обобщения трудов отечественных и зарубежных ученых по проблемам районирования северных территорий и оценке их транспортной доступности, а также использования картографических методов исследования и фокус-групп разработан алгоритм категоризации населенных пунктов районов Крайнего Севера. В качестве критериев отбора определены: транспортная доступность, наличие устойчивых логистических цепей поставок, продолжительность отопительного периода и уровень обеспеченности основными продуктами питания. Результатом категоризации стало выделение трех групп территорий в зависимости от механизма организации снабжения: критического, поддерживающего и базового завоза. Предложенная группировка может быть использована для определения пространственных пределов правового регулирования «северного завоза» и разработки комплекса специфических мер по обеспечению бесперебойных поставок товаров первой необходимости.

Ключевые слова: категоризация территорий, транспортная доступность, «северный завоз», районы Крайнего Севера.

Цитировать статью: Кубичек, В. В., Игитханян, Д. А. & Брикотнина, Н. В. (2024). Территории «северного завоза»: новые подходы к категоризации. *Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика*, 59(4), 267–292. <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-59-4-12>.

V. V. Kubichek

Pacific National University / Eastern State Planning Center
(Khabarovsk, Russia)

D. A. Igithanyan

Eastern State Planning Center (Khabarovsk, Russia)

N. V. Brikotnina

Eastern State Planning Center (Khabarovsk, Russia)

JEL: R1, R58, O1, O18

TERRITORIES OF THE «NORTHERN DELIVERY»: NEW APPROACHES TO CATEGORIZATION

Ensuring the sustainability of settlements in the Far North regions is achievable only through a comprehensive set of measures for the procurement and delivery of essential goods (primarily food and fuel) from other areas, known as the «Northern Delivery». The current supply system is marked by inefficiencies that create high risks of delivery disruptions. Enhancing this system requires developing and implementing optimal measures to influence the economic relationships within the «Northern Delivery» framework, alongside determining effective legal regulatory methods. A critical step in this process is the establishment of precise and strictly defined territorial boundaries for implementing these measures. At present, there is no legal formalization of spatial limits for the array of managerial, logistic, and socio-economic processes aimed at ensuring uninterrupted deliveries of goods for the «Northern Delivery»

underscoring the importance of this research. The aim of this study is to define the criteria and their quantitative parameters to categorize the regions of the Far North and equivalent areas with limited cargo delivery periods. By synthesizing the work of both domestic and international scholars on the zoning of northern territories and assessing their transport accessibility, as well as utilizing cartographic research methods and focus groups, an algorithm for categorizing the settlements of the Far North regions has been developed. The identified selection criteria include transport accessibility, the presence of stable supply logistics chains, the duration of heating period, and the level of provision with basic food products. This categorization resulted in identifying of three groups of territories based on the supply organization mechanism: critical, supporting, and basic supply. The proposed categorization can be used to determine the spatial limits for legal regulation of the «Northern Delivery» and to develop a specific set of measures to ensure the uninterrupted delivery of essential goods.

Keywords: categorization of settlements, transport accessibility, «northern delivery», regions of the Far North.

To cite this document: Kubichek, V. V., Ygithanyan, D. A., & Brikotkina, N. V. (2024). Territories of the «northern delivery»: new approaches to categorization. *Lomonosov Economics Journal*, 59(3), 267–292. <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-59-4-12>.

Районы Крайнего Севера как объект исследования

Северные территории играют особую роль в развитии Российской Федерации. Обладая выгодным геополитическим положением, богатыми запасами минерально-сырьевых ресурсов, они занимают более 50% площади страны и включают 25 регионов России, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) (далее — районы Крайнего Севера). Обеспечение их жизнедеятельности возможно лишь посредством реализации комплекса мероприятий по закупке и доставке жизненно важных товаров (прежде всего продовольствия и топлива) (Ледяева, 2021) из других территорий — «северного завоза». При этом районы Крайнего Севера не только существенным образом отличаются от остальной части страны, но и значительно неоднородны между собой, в первую очередь, по показателям селитебной освоенности территории, уровню транспортной доступности, емкости внутреннего рынка и состоянию конкурентной среды. Указанные аспекты определяют необходимость разработки и реализации дифференцированных механизмов организации «северного завоза» с учетом принципа пространственного категорирования. Действующие нормативные правовые акты не учитывают произошедшие с последнего момента их актуализации изменения в административно-территориальном устройстве, климатических условиях, транспортной доступности территорий завоза, а также не содержат методические подходы к их категоризации. В связи с этим целью исследования является определение критериев и их количественных параметров для категоризации территориальных образо-

ваний районов Крайнего Севера. Для ее достижения необходимо решение следующих задач:

- обобщить существующие подходы к районированию северных территорий в зарубежной и отечественной практике;
- определить критерии категорирования;
- разработать алгоритм отнесения населенных пунктов к территориям «северного завоза»;
- осуществить группировку территориальных образований.

Теоретическая значимость исследования заключается в дальнейшем развитии концептуальных положений по разработке и внедрению механизмов жизнеобеспечения районов Крайнего Севера с учетом влияния природно-климатических условий, уровня транспортной доступности, состояния логистики и обеспеченности товарами первой необходимости.

Практическая значимость состоит в возможности использования результатов категоризации территорий районов Крайнего Севера при формировании дифференцированных механизмов их жизнеобеспечения, а также при определении пространственных границ действия существующих и разрабатываемых правовых норм в сфере «северного завоза».

Теоретические аспекты районирования северных территорий

В отечественных и зарубежных исследованиях многосторонне изучены различные вопросы районирования северных территорий. Несмотря на это на практике отсутствует научно-обоснованный подход к определению критериев для выделения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции).

Категория «Крайний Север» впервые встречается в работе В. И. Ленина «Развитие капитализма в России». К ней автором были отнесены Архангельская, Вологодская и Олонецкая губернии (Ленин, 1960). В 60–70-х гг. XX в. отечественные ученые (Г. А. Агранат, С. В. Славин) при районировании северных территорий в качестве базовых критериев использовали природно-климатические и экономико-географические признаки (Агранат, 1977; Славин, 1958; Славин, 1961; Распоряжение Правительства РФ от 18.01.1992 № 107-р). Дальнейшее развитие этот подход получил в исследованиях Института географии Академии Наук СССР. При районировании территорий Севера по природно-климатическим условиям учеными особое внимание уделялось определению интегральной оценки степени дискомфорта для проживания населения. В расчетах помимо климатических показателей (биоклиматический индекс суровости метеорежима, температура, атмосферное давление, влажность воздуха, скорость ветра, уровень солнечной (ультрафиолетовой) радиации) использовались экономико-географические (плотность сельского населения; сельскохозяйственные угодья, транспортная доступность), социально-экономические (продолжительность отопительного сезона, сумма активных температур

за вегетационный период, теплозащитные свойства одежды с учетом периода ее ношения), а также медицинские (заболеваемость населения, младенческая смертность, продолжительность жизни и др.) (Распоряжение Правительства РФ от 18.01.1992 № 107-р). Несмотря на большой объем анализируемой информации и комплексность оценки произошедшие за последнее время изменения климата, уровня селитебности и экономической конъюнктуры не позволяют в полной мере использовать рассмотренные отечественные подходы к районированию территориальных образований Крайнего Севера.

В зарубежной практике также используются различные подходы к выделению критериев северных территорий. Например, К. Дж. Ри и Р. Гайда предлагают относить к данной категории территориальные образования, расположенные выше 60° с. ш., руководствуясь при этом административно-территориальным принципом. Канадский экономист-географ Л. Э. Амлен в качестве критериев для определения территорий Севера использовал природно-климатические (географическая широта места, летние и зимние температуры, продолжительность сезонного промерзания почвы, количество осадков, степень лесистости) и экономико-географические (транспортная доступность наземным и воздушным видами транспорта, плотность населения, хозяйственная освоенность) характеристики. Все составляющие оценивались по стобалльной шкале. При этом значимость природных характеристик при определении «северности» населенного пункта предусматривалась выше (в 1,5 раза) экономических. Следует отметить, что недостатком рассмотренного подхода является субъективность оценки (Распоряжение Правительства РФ от 18.01.1992 № 107-р; Тоскунина и др., 2013; Жуков, Крайнов, 2008).

Несмотря на множество научных исследований и актуальность вопросов районирования северных территорий юридический статус районов Крайнего Севера получили лишь в 1924 г. с принятием декретов ВЦИК и СНК РСФСР «О порядке осуществления мероприятий, имеющих целью охрану туземцев Севера от эксплуатации» (Декрет ВЦИК и СНК от 09.01.1924) и «О снабжении населения Крайнего Севера продовольствием и предметами первой необходимости» (Декрет ВЦИК и СНК от 16.06.1924). Позже состав рассматриваемых территориальных образований неоднократно (1930–1931 гг.) дополнялся и уточнялся (Постановление ВЦИК от 10.12.1930; Постановление СНК РСФСР от 08.09.1931 № 957). Следует отметить, что при районировании преимущественно использовался этнический признак, который характеризовал территорию расселения малых народностей Севера. Как результат, в 1934 г. Крайний Север насчитывал 9 национальных округов, 77 национальных районов и 500 советов, в том числе 165 кочевых (Тараканов, 2010). Также этот перечень применялся в качестве пространственных пределов правового регулирования при начислении процентных надбавок к заработной плате и предоставлении других льгот, связанных с работой в отдаленных местностях.

В 1945 г. дополнительно правовым актом были определены территории, относящиеся к местностям, приравненным к районам Крайнего Севера, на которые также распространялось действие отдельных льгот для работающих лиц (Распоряжение Правительства РФ от 18.01.1992 № 107-р). Переход от плановой к децентрализованной системе организации «северного завоза», изменение механизмов государственной финансовой поддержки (создание специализированных федеральных и региональных фондов) обусловили необходимость актуализации пространственных пределов правового регулирования. Как результат, в 1992 г. Правительством Российской Федерации был утвержден перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы) (Постановление Правительства РФ от 23.04.1992 № 267). Однако он также не содержал критерии для категоризации этих территорий. С 1992 по 1994 г. в него постоянно вносились изменения, и на конец периода он насчитывал 242 наименования районов и отдельных населенных мест (Васильев и др., 2009; Постановление Правительства РФ ред. от 15.04.1994 № 267; Постановление Правительства РФ от 17.08.1992 № 590; Постановление Совета Министров — Правительства РФ от 23.04.1993 № 361; Постановление Совета Министров — Правительства РФ от 22.09.1993 № 956; Постановление Правительства РФ от 15.04.1994 № 338). В этой редакции документ просуществовал до 2000 г., когда на основе поступивших предложений от 25 субъектов Российской Федерации было разработано Постановление Правительства РФ № 402 «Об утверждении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)» (Постановление Правительства РФ от 23.05.2000 № 402). За период действия нового правового акта в него трижды вносились изменения, но они преимущественно имели неконцептуальный характер. Из перечня исключались упраздненные муниципальные районы и городские округа, а также вносились корректировки, отражающие произошедшие изменения в административно-территориальном делении субъектов Российской Федерации. Текущая редакция (по состоянию на 06.12.2016 г.) насчитывает 206 муниципальных районов и городских округов. Следует отметить, что за последние 6 лет правовой акт не разу не актуализировался. Из документа не исключены:

- упраздненные населенные пункты;
- территориальные образования, где не проживает население;
- муниципальные районы и городские округа, которые имеют в своих границах крупные железнодорожные станции или связаны дорогами с твердым покрытием, круглогодичного действия, с сетью дорог регионального или федерального значения, что не позволяет их отнести к местностям с ограниченными сроками транспортной доступности.

В рамках разработки мер государственной финансовой поддержки поставок продукции для обеспечения своевременного завоза в 1996 г. Правительством Российской Федерации дополнительно был утвержден перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками навигации (Постановление Правительства РФ от 23.04.1996 № 502). Он включал более 146 административных районов и отдельных населенных пунктов в 27 субъектах Российской Федерации (Васильев и др., 2009).

Однако следует отметить, что в рассмотренных правовых актах отсутствуют научно-обоснованные критерии определения северных труднодоступных территорий, а также не учтены факторы, определяющие их специфику (сложные природно-климатические условия, неразвитость транспортной инфраструктуры и т.д.) (Васильев и др., 2009). Для устранения возникшего пробела ряд субъектов Российской Федерации разработали собственную правовую базу в данной сфере (табл. 1).

Таблица 1

Критерии для определения территорий, с ограниченными сроками завоза грузов (продукции): региональные практики

№ п/п	Субъект Российской Федерации	Критерии районирования
1	Хабаровский край	Отсутствие железнодорожного сообщения, а также постоянного (более 90 дней) транспортного сообщения по автомобильным дорогам общего пользования с сетью автомобильных дорог федерального и (или) регионального значения
2	Республика Бурятия	Транспортная доступность всеми видами транспорта составляет менее 180 дней; транспортная доступность авиационным транспортом составляет менее 60 дней
3	Республика Саха (Якутия)	Наличие на пути транспортного сообщения водных преград, при отсутствии регулярных паромных переправ; удаленность от грузовых железнодорожных станций; отсутствие круглогодичной транспортной доступности
4	Республика Тыва	Расположение в труднодоступной местности, отсутствие автомобильной дороги общего пользования

Источник: составлено по: (Постановление Правительства Хабаровского края от 11.03.2020 № 66-пр; Постановление Правительства Республики Бурятия от 12.10.2012 № 600; Закон Республики Саха (Якутия) от 24.12.2020 № 2304-З № 519-VI; Постановление Правительства Республики Тыва от 12.03.2008 № 120).

Используемые регионами критерии носят индивидуальный характер и не обладают признаками универсальности, что не позволяет их тиражировать на все субъекты Российской Федерации, участвующие в «северном завозе».

Для разработки единого подхода к районированию территорий с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) Минэкономразвития России провело анкетирование всех 25 регионов, осуществляющих «северный завоз». Поступившие предложения были сгруппированы в пять блоков: географические, природно-климатические условия, транспортная удаленность, экономические условия и др.

По мнению субъектов Российской Федерации, участвующих в «северном завозе», ключевыми характеристиками районов Крайнего Севера являются (Аналитический доклад, 2017):

- 1) отсутствие круглогодичной транспортной доступности, в том числе слабая развитость автомобильного или железнодорожного сообщения (отметили 20 регионов);
- 2) экстремальные (сложные) природно-климатические условия (16 регионов);
- 3) географическая удаленность (изолированность) от наиболее развитых районов Российской Федерации (10 регионов);
- 4) отсутствие собственной производственной базы промышленных товаров (8 регионов);
- 5) низкий уровень развития или отсутствие собственного сельскохозяйственного производства (7 регионов).

Несмотря на единогласие респондентов в выделении ключевых критериев районирования северных труднодоступных территорий, их предложения по параметрам для количественной оценки существенно различаются. В связи с этим результаты анкетирования не нашли практического применения при разработке нормативной правовой базы «северного завоза».

Так, в проекте Федерального закона «О северном завозе» в качестве критерия для районирования территориальных образований установлено «отсутствие технической возможности осуществления круглогодичного наземного транспортного сообщения автомобильным и (или) железнодорожным транспортом не менее чем с одним населенным пунктом, не относящимся к территории с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)» (Проект Федерального закона «О северном завозе»). Предлагаемый подход является дискуссионным, так как учитывает только характеристики транспортной доступности, при этом не уделяется внимание уровню самообеспеченности продовольственными и промышленными товарами. Также игнорируется роль природно-климатических факторов, определяющих как характер поставок (например, сезонность), так и их объемы, и номенклатуру.

Таким образом, проведенный анализ работ отечественных и зарубежных ученых, а также нормативных правовых актов подтверждает, что существующие подходы к определению районов Крайнего Севера характеризуются субъективностью. Указанный аспект обуславливает актуальность научных исследований в сфере разработки критериев и методики

категоризации территориальных образований, участвующих в «северном завозе» с учетом влияния природно-климатических факторов, а также уровня транспортной доступности.

Подходы к оценке транспортной доступности локальных территорий

В настоящее время в научной литературе отсутствует единый подход к определению и оценке транспортной доступности административно-территориальных единиц (Симанов, 2018). Так, в зарубежных исследованиях изучается влияние уровня развития транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели территории (Beyzatlar et al., 2012; Deng, 2013). Например, Дэвид Бэнистер определяет транспортную обеспеченность в качестве ключевого фактора развития жизнедеятельности региона и привлечения в него инвестиций (Banister, 2012).

Отечественные ученые рассматривают транспортную доступность как свойство транспортной инфраструктуры локальной территории, а для ее оценки преимущественно применяют математические методы. Например, Н. М. Большаков, В. В. Жиделева, Л. Э. Уремеева для исследования сравнительной асимметрии территориальных образований по уровню транспортной доступности используют коэффициент Энгеля (Большаков и др., 2015). Применение данного показателя и его модификаций (коэффициент Гольца, Успенского, Василевского) для оценки транспортной обеспеченности встречается в работах Н. В. Волковой (Волкова, Свистельник, 2018), Д. Ф. Дабиева, У. М. Дабиевой (Дабиев, Дабиева, 2015), Е. В. Зандер, Е. А. Коряковой (Зандер, Корякова, 2011). Другие исследователи (Я. Л. Горчаков, М. П. Деружинская и др.) для этих целей предлагают использовать интегральные показатели (Горчаков, 2002; Деружинская, 2008; Янков, 2021). Ключевым недостатком применяемых количественных подходов является то, что они не учитывают конфигурацию дорожной сети, а также особенности пространственного размещения объектов. Отсутствие данной информации не позволяет провести комплексную оценку доступности локаций территориального образования с использованием различных видов транспорта.

В правовом поле «транспортная доступность территории» не рассматривается как самостоятельная категория, а применяется как отдельный элемент для оценки бюджетной обеспеченности регионов России. Методикой распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации предусмотрен расчет интегрального показателя — коэффициента транспортной доступности. Он включает следующие составляющие (Постановление Правительства РФ от 22.11.2004 № 670):

- плотность транспортных путей постоянного действия (железных дорог и автомобильных дорог с твердым покрытием);

- удельный вес населения, проживающего в районах с ограниченными сроками завоза товаров и в горных районах, в численности постоянного населения;
- долю сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием и не обеспеченных связью с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом, аэропортом.

Предложенный подход не учитывает особенности развития транспортной инфраструктуры, а также не позволяет оценить влияние природно-климатических факторов, в том числе сезонный характер транспортной доступности большинства территорий Крайнего Севера (с использованием автозимников, ледовых переправ и т.д.).

Рассмотренные методики оценки транспортной доступности существенно различаются, что обусловлено влиянием совокупности факторов: доступностью статистических данных, особенностями исследуемых территориальных образований и др. Большинство подходов основано на использовании математических моделей, что предполагает определенные допущения. Однако применяемые на практике методики, зачастую не учитывают особенности индивидуального выбора экономическими агентами маршрутов и способов доставки, обусловленные наличием инфраструктурных, транспортных ограничений, естественных и /или искусственных преград и других факторов. Как результат, зачастую используемые логистические схемы отличаются от «оптимальных», рассчитанных с помощью математического моделирования (Мхитарян и др., 2021).

Таким образом, наиболее востребованными для практического применения, но недостаточно исследованными в настоящее время, являются подходы к оценке транспортной доступности с использованием геоинформационных систем. Они позволяют на основе цифровой картографии и модели пространственных данных применять более точные методики оценки обеспеченности территориальных образований различными видами транспорта с учетом локальных особенностей развития транспортной инфраструктуры, конфигурации дорожной сети, наличия естественных и/или искусственных преград для движения транспорта, а также обеспечивают поддержку принятия оперативных управленческих решений (Adesanya, 2020; Mikusova et al., 2021).

Методический подход к категоризации районов Крайнего Севера

На основе анализа отечественных и зарубежных исследований по районированию северных территорий, подходов к оценке транспортной доступности, а также положений действующих федеральных и региональных правовых актов, авторами предложена методика категоризации районов Крайнего Севера с использованием геоинформационных баз данных (рис. 1).

В рамках разработанного методологического подхода определены параметры для группировки территориальных образований в зависимости от предлагаемого механизма организации снабжения (табл. 2).

Таблица 2

**Параметры для определения территорий,
с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)**

Обозначение	Наименование параметра
	Населенный пункт упразднен
	В населенном пункте проживает население
	Населенный пункт имеет в своих границах или на расстоянии не более 20 км от них по автомобильным дорогам общего пользования железнодорожные станции
	Населенный пункт имеет постоянное автомобильное сообщение с сетью дорог регионального и/или федерального значения
	Автомобильное сообщение населенного пункта характеризуется наличием естественных и/или искусственных преград (за исключением трудно преодолимых и непреодолимых)
	Населенный пункт имеет в своих границах или на расстоянии не более 100 км от них по автомобильным дорогам общего пользования аэродромы и/или посадочные площадки гражданской авиации
	В границах населенного пункта размещаются объекты инфраструктуры водного транспорта
	В границах населенного пункта или не более 1000 км от них по автомобильным дорогам общего пользования размещаются объекты федеральных торговых сетей, реализующих, в первую очередь, продовольственные товары
	Продолжительность отопительного периода в границах населенного пункта составляет не менее 209 календарный дней
	Обеспеченность населенного пункта по всем видам основных продуктов питания выше и/или соответствует нормативным требованиям

Источник: составлено по (Аналитический доклад, 2017; Медико-экологическое районирование России, н.д.; Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 24.12.2020 № 859/пр; Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 № 54).

На первом этапе на основе проведенного анализа региональных и муниципальных нормативных правовых актов из состава исследуемых населенных пунктов исключаются упраздненные.

Следующий шаг предусматривает проведение отбора территориальных образований в зависимости от численности проживающего в них населения. Источником информации являются данные переписи и расчеты Федеральной службы государственной статистики. Из рассмотрения исключаются населенные пункты, где не проживают люди.

На третьем этапе осуществляется оценка транспортной доступности рассматриваемых населенных пунктов. Для этого анализируются критерии, характеризующие возможность использования для осуществления «северного завоза» различных видов транспорта:

- наличие в границах населенного пункта или на расстоянии не более 20 км от них по автомобильным дорогам общего пользования железнодорожных станций;
- наличие автомобильного сообщения с населенным пунктом;
- наличие в границах населенного пункта или на расстоянии не более 100 км от них по автомобильным дорогам общего пользования аэродромов и/или посадочных площадок гражданской авиации;
- наличие в границах населенного пункта объектов инфраструктуры водного транспорта.

Железнодорожный транспорт характеризуется более высокой, по сравнению с другими видами, экономической эффективностью, что определяется его преимуществами по провозной способности, себестоимости перевозок (особенно на дальние расстояния), независимости от погодных условий. Для оценки транспортной обеспеченности населенных пунктов железнодорожным сообщением используются картографические сервисы: ОАО «РЖД», Яндекс-карты, OpenStreetMap и базы данных Геоаналитической информационной системы ФАНУ «Востокгосплан» «Дальний Восток и Арктика». На их основе определяется наличие в границах территориального образования или в 20 км от них по автомобильным дорогам общего пользования железнодорожных станций, что является предпосылками для организации мультимодальных перевозок. Возможность использования железнодорожного транспорта для осуществления грузовых перевозок свидетельствует о высокой транспортной доступности территории.

Следующим шагом с помощью картографических сервисов и Геоаналитической информационной системы ФАНУ «Востокгосплан» «Дальний Восток и Арктика» определяется наличие автомобильного сообщения с населенным пунктом и его характер: постоянное или сезонное (автозимник).

Автомобильные дороги круглогодичного действия позволяют обеспечивать высокую транспортную доступность территории. Однако при проведении оценки помимо характера сообщения необходимо также учитывать наличие естественных и/или искусственных преград. Под естественными

преградами понимаются элементы рельефа, а также иные препятствия, обусловленные действием природных сил, которые ограничивают или полностью исключают возможность перевозки грузов и пассажиров (Плехов, 1988). Например, горные хребты, водные объекты (реки, озера, болота и др.), оползни, землетрясения, извержения вулкана и т.д. Искусственными преградами являются инженерно-строительные сооружения (наплавные (понтонные) мосты, паромные переправы и др.), временно ограничивающие перемещение объектов, что обусловлено их пропускной способностью, режимом и условиями работы. Для оценки транспортной доступности территории необходима дифференциация естественных и искусственных преград по трудности их преодоления:

- легко преодолимые — предъявляют ограничительные требования к условиям перевозки (грузоподъемность, габаритные параметры подвижного состава и др.);
- средне преодолимые — определяют временные ограничения для движения транспорта (ледовые, паромные переправы и др.);
- трудно преодолимые — снятие ограничений возможно посредством формирования сложной специализированной инфраструктуры (строительство тоннелей, мостовых переходов и др.);
- непреодолимые — характеризуют естественные преграды, исключающие возможность перемещения транспортных потоков по рассматриваемому маршруту (землетрясения, извержения вулканов и др.).

Наличие даже легко и средне преодолимых естественных и/или искусственных преград снижает уровень транспортной доступности населенного пункта, так как возрастает зависимость от погодных условий, особенностей и графика работы объектов транспортной инфраструктуры и других факторов.

Значительная часть северных труднодоступных территорий не имеют наземных путей сообщения. В связи с этим на следующем шаге определяется наличие в границах населенного пункта или в 100 км от них по автомобильным дорогам общего пользования аэродромов и/или посадочных площадок гражданской авиации, что является предпосылками для организации мультимодальных перевозок.

Использование авиационного сообщения в сравнении с другими видами характеризуется более низкими провозными способностями, высокой зависимостью от погодных условий и существенным ростом затрат на доставку. Несмотря на указанные недостатки для ряда населенных пунктов оно является безальтернативным, что обуславливает необходимость развития авиационной инфраструктуры на этих территориях.

Этап «оценка транспортной доступности» завершается определением наличия в границах территориального образования объектов инфраструктуры водного транспорта. Источником информации являются данные ФГУП «Росморпорт», Росморречфлот. Несмотря на преимущества во-

дного сообщения, в сравнении с авиационным, за счет более высокой провозной способности и низкой себестоимости перевозок, он характеризуется существенной зависимостью от природно-климатических факторов (метеоусловия, навигационный период и др.). Однако с учетом развития Северного морского пути его роль в обеспечении «северного завоза» будет возрастать.

Таким образом, к населенным пунктам с высоким уровнем транспортной доступности предлагается относить территориальные образования, имеющие железнодорожное или постоянное автомобильное (без преград) сообщения, в том числе в совокупности с иными видами транспорта. Средний уровень транспортной доступности характеризуется отсутствием железнодорожного сообщения при наличии постоянного автомобильного (в том числе с преградами), а также возможностью использования воздушного и водного транспорта. Низкая транспортная доступность населенных пунктов определяется отсутствием железнодорожного сообщения при наличии сезонного автомобильного, а также возможностью использования авиационного или водного транспорта.

На четвертом этапе анализируются существующие логистические цепи поставок продовольственных товаров. Используя базы данных Геоаналитической информационной системы ФАНУ «Востокгосплан» «Дальний Восток и Арктика», проводится анализ наличия в границах населенного пункта или на расстоянии не более 1000 км от них по автомобильным дорогам общего пользования объектов федеральных торговых сетей. В соответствии с Федеральным законом «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» под торговой сетью понимается совокупность двух и более торговых объектов, которые принадлежат на законном основании хозяйствующему субъекту или нескольким хозяйствующим субъектам, входящим в одну группу лиц в соответствии с Федеральным законом «О защите конкуренции», или совокупность двух и более торговых объектов, которые используются под единым коммерческим обозначением или иным средством индивидуализации (Федеральный закон от 28.12.2009 № 381-ФЗ). В свою очередь по масштабу деятельности (уровню охвата потребителей) на практике они подразделяются на федеральные и региональные, а по виду торговли — на оптовые и розничные (Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15.12.2009 № 771-ст). Деятельность торговых сетей федерального уровня направлена на обеспечение доступности продовольственных товаров и товаров первой необходимости для всех категорий потребителей через организацию сети торговых объектов по территории страны. Федеральная торговая сеть характеризуется едиными ассортиментной политикой и правилами продажи товаров и оказания услуг, наличием договоров с крупными производителями и оптовыми поставщиками, а также использованием собственной логистической инфраструк-

туры. Это позволяет обеспечивать предложение широкого ассортимента товаров по доступным ценам (Федеральная торговая сеть: что это значит, н.д.). Таким образом, присутствие на территории объектов торговой сети федерального уровня свидетельствует о наличии сложившихся устойчивых логистических цепей поставок для обеспечения бесперебойного их функционирования.

Пятый этап предусматривает отбор населенных пунктов по критерию «продолжительность отопительного периода». Фактические значения показателя определяются на основе СНиП «Строительная климатология» (Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 24.12.2020 № 859/пр). Пороговые значения установлены с помощью карты климатических зон России (Медико-экологическое районирование России, н.д.) и характеризуют территории с абсолютно дискомфортными, экстремально дискомфортными, дискомфортными и относительно дискомфортными условиями жизни людей. Данный показатель определяет динамику поставок топливно-энергетических ресурсов, а также требования к объемам и номенклатуре продовольственных и промышленных товаров.

На шестом этапе проводится оценка уровня обеспеченности населения основными продуктами питания: хлеб и хлебные продукты, картофель, овощи и бахчевые, фрукты и ягоды, мясо и мясные продукты, молоко и молочные продукты, яйца, рыба и рыбные продукты, сахар и кондитерские изделия, а также масло растительное и другие жиры. Данный критерий характеризует как развитие собственного производства продовольственных товаров и сельского хозяйства, так и возможность покрытия дефицита за счет межрегиональных и/или международных поставок. При этом при расчете уровня продовольственной обеспеченности населения территориального образования необходимым условием является превышение или соответствие фактических значений показателя пороговым по всем видам основных продуктов питания. Для установления пределов по каждому виду продовольственных товаров применялись подходы, использованные в методических рекомендациях по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения в субъектах Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 № 54). Несмотря на то что правовой акт утратил силу, применение его отдельных положений актуально для учета дифференциации рационов питания населения, в том числе потребности в пищевых веществах и калориях, в зависимости от комфортности условий проживания.

Категоризация районов Крайнего Севера

На основе рассмотренных критериев проведена категоризация территориальных образований. Для отнесения исследуемого населенного к районам Крайнего Севера необходимо его соответствие всем базовым

критериям. В результате категоризации к территориям «северного завоза» отнесены 2163 населенных пункта в 24 субъектах Российской Федерации (рис. 2).



Рис. 2. Количество населенных пунктов, отнесенных к районам Крайнего Севера по результатам категоризации
Источник: составлено по (Аналитический доклад, 2017;

Медико-экологическое районирование России, н.д.;

Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 24.12.2020 № 859/пр; Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 № 54).

Для повышения эффективности управления системой «северного завоза» в сформированном перечне районов Крайнего Севера целесообразно выделить следующие группы (табл. 3 и рис. 3).

Таблица 3

Параметры группировки населенных пунктов районов Крайнего Севера

Параметр / группа	Населенные пункты критического завоза	Населенные пункты поддерживающего завоза	Населенные пункты базового завоза
Уровень транспортной доступности	Низкий	Высокий	Средний
Наличие устойчивых логистических цепочек поставок продовольственных товаров	В наличии и/или отсутствуют	Отсутствуют	В наличии и/или отсутствуют

Параметр / группа	Населенные пункты критического завоза	Населенные пункты поддерживающего завоза	Населенные пункты базового завоза
Продолжительность отопительного периода	≥ 209 дней	≥ 209 дней	≥ 209 дней
Уровень продовольственной обеспеченности	Дефицит	Дефицит	Дефицит

Источник: составлено по (Аналитический доклад, 2017; Медико-экологическое районирование России, н.д.; Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 24.12.2020 № 859/пр; Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 № 54).

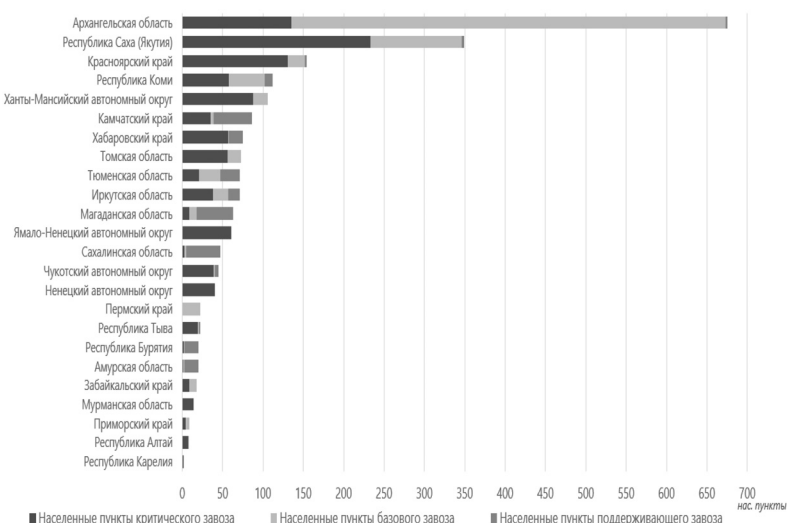


Рис. 3. Группировка населенных пунктов районов Крайнего Севера

Источник: составлено по (Аналитический доклад, 2017;

Медико-экологическое районирование России, н.д.;

Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 24.12.2020 № 859/пр; Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 № 54).

Территории критического завоза характеризуются низким уровнем транспортной доступности, наличием и/или отсутствием устойчивых логистических цепочек поставок продовольственных товаров, продолжительным отопительным периодом и дефицитом продовольственной обеспеченности. Решение задачи бесперебойного снабжения таких населенных пунктов невозможно без усиления роли государственного регулирования, в первую очередь на федеральном уровне.

Территории поддерживающего завоза обладают высоким уровнем транспортной доступности и приемлемым или недостаточным уровнем развития логистики, при продолжительном отопительном периоде и дефиците продовольственной обеспеченности. Организация «северного завоза» возможна посредством развития рыночных механизмов и формирования экономических стимулов, в том числе за счет реализации системы мер государственной поддержки хозяйствующих субъектов, участвующих в обеспечении снабжения населенных пунктов. В долгосрочной перспективе возможна трансформация государственной политики в сторону создания условий для повышения уровня самообеспеченности данных территорий.

Населенные пункты базового завоза характеризуются средним уровнем транспортной доступности и отсутствием устойчивых логистических цепей поставок, длительным отопительным периодом и дефицитом продовольственной обеспеченности. Осуществление «северного завоза» возможно посредством эффективной организации взаимодействия органов власти всех уровней и хозяйствующих субъектов. При этом государству преимущественно отводится роль по регламентации и контролю организационных механизмов, а также реализации мер государственной поддержки. Экономические агенты непосредственно участвуют в осуществлении поставок, реализуя свои экономические интересы.

Практическая значимость исследования

Разработанные критерии категоризации районов Крайнего Севера позволяют оперативно осуществлять актуализацию перечня таких территорий с учетом изменения природно-климатических условий, уровня их транспортной доступности и обеспеченности населения товарами первой необходимости. Это позволит более эффективно перераспределять между территориальными образованиями финансовые, материальные и иные ресурсы, направленные на бесперебойное их жизнеобеспечение.

Проведенная на основе разработанных критериев группировка населенных пунктов позволяет повысить эффективность управления системой снабжения за счет реализации комплекса специализированных мероприятий для каждой группы территорий. Предложенная дифференциация территорий Крайнего Севера, в том числе с учетом положений проекта Федерального закона «О северном завозе», позволит:

- обеспечить приоритизацию поставок товаров первой необходимости в зависимости от существующих потребностей и ограничений по срокам осуществления завоза;
- оптимизировать структуру и объем запасов предметов снабжения с учетом факторов изменения конъюнктуры рынка за счет расширения географии деятельности федеральных торговых сетей и повышения уровня самообеспеченности муниципальных образова-

ний (посредством развития сельскохозяйственного, промышленного производства и др.);

- повысить эффективность транспортной схемы организации завоза с ориентацией на мультимодальные перевозки и формирование сети логистической инфраструктуры;
- разработать систему дифференцированных мер государственной поддержки.

В совокупности указанные аспекты направлены на обеспечение бесперебойности снабжения и снижение потенциальных рисков сбоев поставок.

В дальнейшем результаты группировки могут быть использованы для улучшения процессов планирования, прогнозирования, мониторинга и контроля в сфере «северного завоза», а также формирования библиотеки лучших практик жизнеобеспечения северных труднодоступных территорий.

Список литературы

Агранат, Г. А. (1977). География и экономика: связи и зависимости. *Известия Академии наук СССР. Серия географическая*, 6, 13–26.

Большаков, Н. М., Жиделева, В. В., & Уремеева, Л. Э. (2015). Асимметрия транспортной доступности сельского населения республики Коми. *Международный научный журнал «Инновационная наука»*, 1(3), 7–11. <https://cyberleninka.ru/article/n/asimetriya-transportnoy-dostupnosti-selskogo-naseleniya-respubliki-komi/viewer>

Васильев, В. В., Грицевич, А. В., & Селин, В. С. (2009). *Исторические тенденции и современные организационно-экономические проблемы «северного завоза»*. Апатиты: изд. Кольского научного центра РАН.

Волкова, Н. В., & Свистельник, Н. В. (2018). Дорожная сеть Алтайского края: оценка состояния, влияние на социально-экономическое развитие. *Мир экономики и управления*, 18(2), 101–120. <https://doi.org/10.25205/2542-0429-2018-18-2-101-120>

География России. (18.12.2022). *Медико-экологическое районирование России*. <https://geographyofrussia.com/mediko-ekologicheskoe-rajonirovanie-rossii/>

Горчаков, Я. Л. (2002). Оценка транспортной сети Восточно-Сибирского экономического района. *Известия Байкальского государственного университета*, 4, 34–43. <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-transportnoy-seti-vostochno-sibirskogo-ekonomicheskogo-rayona.pdf>

Дабиев, Д. Ф., & Дабиева, У. М. (2015). Оценка транспортной инфраструктуры макрорегионов России. *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*, 11-2, 283–284. <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=7726>

Декрет ВЦИК и СНК «О порядке осуществления мероприятий, имеющих целью охрану туземцев Севера от эксплуатации». (1924, 9 января) от 09.01.1924.

Декрет ВЦИК и СНК «О снабжении населения Крайнего Севера продовольствием и предметами первой необходимости». (1924, 16 июня) от 16.06.1924.

Деружинская, М. П. (2008). Новые модели и технологии формирования экономико-институциональной инфраструктуры современного города. *Экономический вестник Ростовского государственного университета*, 6(2-3), 358–363 <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-modeli-i-tehnologii-formirovaniya-ekonomiko-institutsionalnoy-infrastruktury-sovremennogo-goroda/viewer>

Жуков, М. А., & Крайнов, В. Н. (2008). Проблемы нормативного правового закрепления Арктической зоны Российской Федерации. *Вестник ДФО: Новый Дальний Восток*, 1–41. http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/Encyclopedia_arctic_dfo.pdf

Закон Республики Саха (Якутия) «Об особом режиме завоза товаров (продукции) в населенные пункты Республики Саха (Якутия) для обеспечения жизнедеятельности населения». (2020, 24 декабря) от 24.12.2020. Принят постановлением Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия) 24.12.2020, действующая редакция (№ 2304-З, № 519-VI).

Зандер, Е. В., & Корякова, Е. А. (2011). Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона. *Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М. Ф. Решетнева*, 1(34), 173–178. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=16340566>

Ледяева, М. (1 июля 2021). Каким должен быть северный завоз. *Газета «Российская газета». Экономика Северо-Запада*, 143(8494). <https://rg.ru/2021/07/01/reg-szfo/kakim-dolzhen-byt-severnoy-zavoz.html>

Ленин, В. И. (1960). *Развитие капитализма в России: Полн. собр. соч.* Госполитиздат.

Министерство экономического развития Российской Федерации. (2017). *Аналитический доклад по итогам реализации в 2016 году комплекса мероприятий по поддержке районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции), включая Северный завоз.*

Мхитарян, С. В., Мусатова, Ж. Б., Муртузалиева, Т. В., Тимохина, Г. С., & Широченская, И. П. (2021). Методика оценки транспортной доступности капитальных объектов мегаполиса на основе геоинформационных данных. *МИР (Модернизация. Инновации. Развитие)*, 12(4), 400–415. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2021.12.4.400-415>

Плехов, А. М., & Шапкин С. Г. (1988). Естественные препятствия. *Словарь военных терминов*. М.: Воениздат. https://military_terms.academic.ru/792/Естественные_препятствия

Постановление ВЦИК «Об организации национальных объединений в районах расселения малых народностей Севера» (1930, 10 декабря) от 10.12.1930.

Постановление Правительства Республики Бурятия «О мерах по реализации Закона Республики Бурятия “О государственной поддержке завоза товаров, необходимых для обеспечения жизнедеятельности населения труднодоступных и отдаленных населенных пунктов муниципальных образований, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)”». (2012, 12 октября) от 12.10.2012, действующая редакция (ред. от 16.12.2019, с изм. от 03.06.2022) (№ 600).

Постановление Правительства Республики Тыва «Об утверждении перечня труднодоступных населенных пунктов для доставки грузов на территории Республики Тыва». (2008, 12 марта) от 12.03.2008, действующая редакция (№ 120).

Постановление Правительства РФ «Об утверждении методических рекомендаций по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения в субъектах Российской Федерации». (2013, 28 января) от 28.01.2013 (№ 54).

Постановление Правительства РФ «Об утверждении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы)». (1992, 23 апреля) от 23.04.1992 (№ 267).

Постановление Правительства РФ «Об утверждении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы)». (1992, 23 апреля) от 23.04.1992 (ред. от 15.04.1994) (№ 267).

Постановление Правительства РФ «Об утверждении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)». (2000, 23 мая) от 23.05.2000 (ред. от 06.12.2016) (№ 402).

Постановление Правительства РФ «О внесении изменений в Перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы), утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.1992 № 267». (1994, 15 апреля) от 15.04.1994 (№ 338).

Постановление Правительства РФ «О государственной поддержке завоза продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 1996 году». (1996, 23 апреля) от 23.04.1996 (№ 502).

Постановление Правительства РФ «О дополнении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы)». (1992, 17 августа) от 17.08.1992 (№ 590).

Постановление Правительства РФ «О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации». (2004, 22 ноября) от 22.11.2004 (№ 670).

Постановление Правительства Хабаровского края «О порядке предоставления из краевого бюджета бюджетам муниципальных районов субсидий на софинансирование расходных обязательств по созданию условий для обеспечения услугами торговли жителей поселений, входящих в состав муниципальных образований Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)». (2020, 11 марта) от 11.03.2020 (№ 66-пр).

Постановление СНК РСФСР «О хозяйственном развитии районов Крайнего Севера» (1931, 8 сентября) от 08.09.1931 (№ 957).

Постановление Совета Министров — Правительства РФ «О дополнении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы)». (1993, 23 апреля) от 23.04.1993 (№ 361).

Постановление Совета Министров — Правительства РФ «О дополнении Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза грузов в эти районы)». (1993, 22 сентября) от 22.09.1993 (№ 956).

Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ «Об утверждении СП 131.13330.2020 “СНиП 23-01-99” Строительная климатология”. (2020, 24 декабря) от 24.12.2020 (№ 859/пр).

Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии «Об утверждении Национального стандарта РФ ГОСТ Р 51773-2009 “Услуги торговли. Классификация предприятий торговли”» от 15.12.2009 (№ 771-ст).

Распоряжение Правительства РФ «О Концепции социально-экономического развития районов Севера и критерии отнесения территорий к районам Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним». (1992, 18 января) от 18.01.1992 (№ 107-р).

Симанов, А. В. (2018). Категория «транспортная доступность» и оценка эффективности транспортной инфраструктуры регионов. *Общество и государство в зеркале социологических измерений (VII Рязанские социологические чтения): материалы Национальной научно-практической конференции с международным участием*, 533–538. https://elibrary.ru/download/elibrary_36941508_68537576.pdf

Славин, С. В. (1958). К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР. *Проблемы Севера*, 1, 229–243.

Славин, С. В. (1961). *Промышленное и транспортное освоение Севера СССР*. Экономиздат.

Тараканов, М. А. (2010). Эволюция пространственной локализации понятий «Крайний Север» и «Север» в России. *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*, 26(83), 32–41. <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-prostranstvennoy-lokalizatsii-ponyatiy-krayniy-sever-i-sever-v-rossii>

Тоскунина, В. Э., Губина, О. В., Проворова, А. А., Кармакулова, А. В., & Воронина, Л. В. (2013). Подходы к районированию и определению границ Арктической зоны Российской Федерации. *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*, 6(30), 69–78. <http://esc.vscs.ac.ru/article/466>

Федеральная торговая сеть: что это значит? (н.д.). *PSK Group*. Дата обращения 13.06.2023, <https://psk-group.ru/znacheniya/federalnaya-torgovaya-set-cto-eto-znachit>

Федеральный закон «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации». (2023, 13 июня) от 28.12.2009. Принят ГД РФ 18.12.2009 (№ 381-ФЗ).

Федеральный закон «О северном завозе». (2023, 01 сентября) от 04.08.2023. Принят ГД РФ 20.07.2023 (№ 411-ФЗ).

Янков, К. В. (2021). Проблема транспортной доступности населенных пунктов в федеральных документах стратегического планирования. *Проблемы развития территории*, 25(6), 118–130. DOI: 10.15838/ptd.2021.6.116.7

Adesanya, A. (2020). Decision-making for sustainable transport and mobility: Multi actor multi criteria analysis. *Social science journal*, 58(2), 268–269. <https://doi.org/10.1080/03623319.2020.1795520>

Beyzatlar, Mehmet Aldonat, Karacal, Müge, Yetkiner, & Hakan I. (2012). The Granger-Causality between Transportation and GDP: A Panel Data Approach. *Working Papers in Economics*, 12/03. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/175921/1/wp1203.pdf>

David, B. (2012). Transport and economic development: reviewing the evidence. *Transport Reviews*, 32(1), 1–2. <https://doi.org/10.1080/01441647.2011.603283>

Deng, T. (2013). Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges. *Transport Reviews*, 33(6), 686–699. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.851745>

Mikusova, N., Fedorko, G., Molnar, V., Hlatka, M., Kampf, R., & Sirkova, V. (2021). Possibility of a Solution of the Sustainability of Transport and Mobility with the Application of Discrete Computer Simulation-A Case Study. *Sustainability*, 17(13). <https://doi.org/10.3390/su13179816>

References

Agranat, G. A. (1977). Geography and Economics: Connections and Dependencies. *Bulletin of the Academy of Sciences. Geographical series*, 6, 13–26.

Bol'shakov, N. M., Zhideleva, V. V., & Uremeeva, L. Je. (2015). Asymmetry of transport accessibility of the rural population of the Komi Republic. *Innovation science*, 1(3), 7–11. <https://cyberleninka.ru/article/n/asimmetriya-transportnoy-dostupnosti-selskogo-naseleniya-respubliki-komi/viewer>

Dabiev, D. F., & Dabieva, U. M. (2015). Assessment of the transport infrastructure of the macro-regions of Russia. *International Journal of Applied and Fundamental Research*, 11-2, 283–284. <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=7726>

Decree of the All-Russian Central Executive Committee and Council of people “On the procedure for the implementation of measures aimed at protecting the natives of the North from operation”. (1924, January 9) from 09.01.1924.

Decree of the All-Russian Central Executive Committee and Council of people “On the supply of food and basic necessities to the population of the Far North”. (1924, June 16) from 16.06.1924.

Decree of the All-Russian central “On the organization of national associations in the areas of settlement of small nationalities of the North”. (1930, December 10) from 10.12.1930.

Decree of the Government of the Russian Federation “On the approval of methodological recommendations on the definition of the consumer basket for the main socio-demographic groups of the population in the constituent entities of the Russian Federation”. (2013, January 28) from 28.01.2013 (No. 54).

Decree of the Government of the Russian Federation “On approval of the List of regions of the Far North and equivalent areas (according to the terms of delivery and delivery of goods to these regions)”. (1992, April 23) from 23.04.1992 (No. 267).

Decree of the Government of the Russian Federation “On approval of the List of regions of the Far North and equivalent areas (according to the terms of delivery and delivery of goods to these regions)”. (1992, April 23) from 23.04.1992. (ed. from 15.04.1994) (No. 267).

Decree of the Government of the Russian Federation “On Approval of the List of Far North Regions and Equivalent Localities with Limited Delivery Times for Goods (Products)”. (2000, May 23) from 23.05.2000. (ed. from 06.12.2016) (No. 402).

Decree of the Government of the Russian Federation “On Amending the List of Regions of the Far North and Equivalent Areas (under the Terms of Delivery and Delivery of Goods to These Regions) Approved by the Decree of the Government of the Russian Federation from 23.04.1992 № 267”. (1994, April 15) from 15.04.1994 (No. 338).

Decree of the Government of the Russian Federation “On state support for the delivery of products (goods) to the regions of the Far North and equivalent areas in 1996”. (1996, April 23) from 23.04.1996 (No. 502).

Decree of the Government of the Russian Federation “On the addition of the List of regions of the Far North and equivalent areas (according to the terms of delivery and delivery of goods to these regions)”. (1992, August 17) from 17.08.1992 (No. 590).

Decree of the Government of the Russian Federation “On the distribution of subsidies for equalizing the budgetary provision of the constituent entities of the Russian Federation”. (2004, November 22) from 22.11.2004 (No. 670).

Deruzhinskaja, M. P. (2008). New models and technologies for the formation of the economic and institutional infrastructure of a modern city. *Terra Economicus*, 6(2-3), 358–363 <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-modeli-i-tehnologii-formirovaniya-ekonomiko-institutsionalnoy-infrastruktury-sovremennogo-goroda/viewer>

Federal Law “On the Basics of State Regulation of Trade Activities in the Russian Federation” (2023, June 13) from 28.12.2009. Adopted by the State Duma of the Russian Federation on December 18, 2009 (No. 381-Φ3).

Federal Law “On Northern Delivery” (2023, September 01) from 04.08.2023. Adopted by the State Duma of the Russian Federation on July 20, 2023 (No. 411-Φ3).

Federal Trade Network: What Does It Mean? (n.d.). *PSK Group*. Date of 13.06.2023 appeal, <https://psk-group.su/znacheniya/federalnaya-torgovaya-set-cto-eto-znacit>

Geography of Russia. (18.12.2022). *Medical and ecological zoning of Russia*. Retrieved December 18, 2022, from <https://geographyofrussia.com/mediko-ekologicheskoe-rajonirovanie-rossii/>

Gorchakov, Ja. L. (2002). Assessment of the transport network of the East Siberian Economic Region. *Bulletin of Baikal State University*, 4, 34–43. <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-transportnoy-seti-vostochno-sibirskogo-ekonomicheskogo-rayona.pdf>

Jankov, K. V. (2021). The problem of transport accessibility of settlements in federal strategic planning documents. *Problems of territory's development*, 6, 118–130. DOI: 10.15838/ptd.2021.6.116.7

Law of the Republic of Sakha (Yakutia) «On a special regime for the delivery of goods (products) to settlements of the Republic of Sakha (Yakutia) to ensure the life of the population». (2020, December 24) from 24.12.2020. Adopted by the Resolution of the State Assembly (Il Tumen) of the Republic of Sakha (Yakutia) on December 24, 2020, current version (No. 2304-3 No. 519-VI).

Ledjaeva, M. (July 1, 2021). What the Northern Delivery Should Be. *Gazeta «Rossijskaja gazeta». Jekonomika Severo-Zapada*, 143(8494). <https://rg.ru/2021/07/01/reg-szfo/kakim-dolzen-byt-severnoy-zavoz.html>

Lenin, V. I. (1960). *Development of capitalism in Russia: Poln. sobr. soch.* Gospolitizdat.

Mhitarjan, S. V., Musatova, Zh. B., Murtuzalieva, T. V., Timohina, G. S., & Shirochenskaja, I. P. (2021). Methodology for Assessing Transport Accessibility of Metropolitan Capital Facilities Based on Geo-Information Data. *MIR (Modernization. Innovation. Research)*, 12(4), 400–415. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2021.12.4.400-415>

Ministry of Economic Development of the Russian Federation. (2017). *Analytical report on the results of the implementation in 2016 of a set of measures to support the regions of the Far North and equivalent areas with limited terms for the delivery of goods (products), including Northern delivery.*

Order of the Ministry of Construction, Housing and Communal Services of the Russian Federation “On Approval of SP 131.13330.2020 SNiP 23-01-99* Construction Climatology”. (2020, December 24) from 24.12.2020 (No. 859/np).

Order of the Federal Agency for Technical Regulation and Metrology “On Approval of the National Standard of the Russian Federation GOST R 51773-2009” Trade Services. Classification of trade enterprises» from 15.12.2009 (No. 771-сr).

Order of the Government of the Russian Federation “On the Concept of Socio-Economic Development of the Regions of the North and Criteria for Classifying Territories as Regions of the Far North and Localities Equivalent to Them”. (1992, January 18) from 18.01.1992 (No. 107-p).

Plekhev, A. M., & Shapkin, S. G. (1988). Natural Obstacles. In the *Dictionary of Military Terms*, (M.: Military Publishing House). https://military_terms.academic.ru/792/Естественные_препятствия

Resolution of the Government of the Republic of Buryatia “On measures to implement the Law of the Republic of Buryatia “On State Support for the Delivery of Goods Necessary to Ensure the Life of the Population of Hard-to-Reach and Remote Settlements of Municipalities Located in the Far North and Equivalent Areas with Limited Terms for the Delivery of Goods (Products)”. (2012, October 12) or 12.10.2012, current version (ed. from 16.12.2019, with rev. from 03.06.2022) (No. 600).

Resolution of the Government of the Republic of Tuva “On the approval of the list of hard-to-reach settlements for the delivery of goods on the territory of the Republic of Tuva”. (2008, March 12) from 12.03.2008, current version (No. 120).

Resolution of the Government of the Khabarovsk Territory “On the procedure for granting subsidies from the regional budget to the budgets of municipal districts for co-

financing expenditure obligations to create conditions for providing trade services to residents of settlements that are part of municipalities of the Khabarovsk Territory with limited terms for the delivery of goods (products)". (2020, March 11) from 11.03.2020 (No. 66-пп).

Resolution SNK RSFSR "Economic Development of Far North Regions" (1931, September 8) from 08.09.1931 (No. 957).

Resolution of the Council of Ministers — Government of the Russian Federation "On the addition of the List of regions of the Far North and equivalent areas (according to the terms of delivery and delivery of goods to these regions)". (1993, April 23) from 23.04.1993 (No. 361).

Resolution of the Council of Ministers — Government of the Russian Federation "On the addition of the List of regions of the Far North and equivalent areas (according to the terms of delivery and delivery of goods to these regions)". (1993, September 22) from 22.09.1993 (No. 956).

Simanov, A. V. (2018). Category "transport accessibility" and assessment of efficiency of transport infrastructure of regions. *Obshchestvo i gosudarstvo v zerkale sociologicheskikh izmerenij (VII Rjazanskije sociologicheskie chtenija): mat-ly Nac. nauch.-prakt. konf. s mezhdunar. uchastiem*, 533–538. https://elibrary.ru/download/elibrary_36941508_68537576.pdf

Slavin, S. V. (1961). *Industrial and transport development of the North of the USSR*. Jekonomizdat.

Slavin, S. V. (1958). On the question of methods and forms of management of the process of socialist development of the North of the USSR. *Problems of the North*, 1, 229–243.

Tarakanov, M. A. (2010). Evolution of the spatial localization of the concepts of "Far North" and "North" in Russia. *National interests: priorities and security*, 26(83), 32–41. <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-prostranstvennoy-lokalizatsii-ponyatiy-krayniy-sever-i-sever-v-rossii>

Toskunina, V. Je., Gubina, O. V., Provorova, A. A., Karmakulova, A. V., & Voronina, L. V. (2013). Approaches to zoning and defining the boundaries of the Arctic zone of the Russian Federation. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz*, 6(30), 69–78. <http://esc.vsc.ac.ru/article/466>

Vasil'ev, V. V., Gricevich, A. V., & Selin, V. S. (2009). *Historical trends and modern organizational and economic problems of the "northern delivery"*. Apatity: izd. Kol'skogo nauchnogo centra RAN.

Volkova, N. V., & Svistel'nik, N. V. (2018) Road network of the Altai Territory: state assessment, impact on socio-economic development. *World of Economics and Management*, 18(2), 101–120. <https://doi.org/10.25205/2542-0429-2018-18-2-101-120>

Zander, E. V., & Korjakova, E. A. (2011). Development of transport infrastructure as a prerequisite for the socio-economic development of the region. *Siberian Aerospace Journal*, 1(34), 173–178. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=16340566>

Zhukov, M. A., & Krajnov, V. N. (2008). Problems of regulatory legal consolidation of the Arctic zone of the Russian Federation. *Vestnik DFO: Novyj Dal'nij Vostok*, 1–41. http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/Encyclopedia_arctic_dfo.pdf