

© 2018 г.

Анна Делакхова

старший научный сотрудник

Научно-исследовательского Института региональной экономики Севера

Северо-Восточного федерального университета им. М. К. Аммосова,

г. Якутск, Республика Саха (Якутия), Российская Федерация

(e-mail: anna.delakhova@mail.ru)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ АРКТИЧЕСКИХ И СЕВЕРНЫХ РАЙОНОВ СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫМИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫМИ ТОВАРАМИ

В статье освещаются проблемы обеспечения населения труднодоступных северных и арктических районов Республики Саха (Якутия) основными жизненно важными товарами с учетом климатических условий проживания. Основное внимание уделяется системе завоза этих грузов в арктические и северные районы Республики Саха (Якутия). Проведен анализ стоимости поставок основного ассортимента социально значимых продовольственных товаров по направлениям поставок и видам доставляющего транспорта, объемы завезенных грузов сопоставляются с необходимым российским нормативом потребления продовольственных товаров на душу населения. Предлагаются меры по совершенствованию существующей системы завоза грузов.

Ключевые слова: Арктика, северный завоз, транспортная обеспеченность, социально значимые продовольственные товары.

DOI: 10.7868/S0207367618060067

Продовольственная безопасность Российской Федерации является одним из главных направлений обеспечения национальной безопасности страны, необходимым условием реализации стратегического национального приоритета – повышения качества жизни российских граждан путем гарантирования высоких стандартов жизнеобеспечения [5]. Для населения арктических и северных территорий страны, где аграрное производство продовольственных товаров (овощи, фрукты, пшеница) невозможно из-за климатических условий, развитие государственной системы устойчивого снабжения социально значимыми продовольственными товарами (СЗПТ) является жизненно необходимым и остроактуальным вопросом. Учитывая сезонность деятельности транспортной сети и многоступенчатую транспортную схему доставки, система завоза грузов в северные и арктические районы должна основываться на рациональном планировании с учетом всех географических, климатических и инфраструктурных условий каждого региона.

Указом Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 года № 296 “О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации” в состав арктической зоны страны полностью вошли 4 субъекта Российской Федерации – Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа, а также 16 муниципальных образований, в том числе 5 городских округов и 11 муниципальных образований на уровне районов:

- города Воркута, Норильск, Архангельск, Северодвинск, Новодвинск;
- Аллаиховский улус (район), Анабарский национальный (Долгано-Эвенкийский) улус (район), Булунский улус (район), Нижнеколымский район, Усть-Янский улус (район) – Республики Саха (Якутия);
- Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, Туруханский район – Красноярского края;
- “Мезенский муниципальный район”, “Новая Земля”, “Онежский муниципальный район”, “Приморский муниципальный район” – Архангельской области.

Подходы к организации завоза грузов для обеспечения жизненно необходимыми товарами этих субъектов существенно различаются, данная дифференциация обусловлена как разной технологией доставки грузов, так и различными уровнями бюджетной обеспеченности. Так, в некоторых регионах завоз социально значимых продовольственных и непродовольственных грузов представляет собой государственный заказ и осуществляется за счет средств регионального бюджета. В других регионах финансовые ресурсы направляются в бюджеты местного самоуправления (муниципальный заказ) [1, 2]. По мнению авторов [8], для обеспечения продовольственной безопасности населения арктических и северных регионов в виде северного завоза необходима переориентация государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации с отраслевого принципа на территориальный принцип управления, т.е. за обеспечение жизнедеятельности населения ответственность должны нести территориальные субъекты Федерации. Но для отдельных субъектов решение проблем с завозом грузов в арктические и северные районы без поддержки на федеральном уровне невозможно.

В первую очередь это касается нормативно-правовой базы, регламентирующей полномочия и взаимодействие исполнительных органов, права и обязанности сторон, а также механизмов финансирования. На сегодняшний момент в перечне расходных обязательств федерального законодательства полностью отсутствуют расходы, связанные с осуществлением завоза жизненно необходимых грузов в труднодоступные населенные пункты с ограниченными сроками завоза грузов¹.

¹ Завоз продовольственных грузов в Аляску осуществляется также через многоступенчатую транспортную схему из Мексики, Азии и Европы. Прогнозная оценка стоимости обеспечения населения Аляски продовольственными товарами составляет около 1,8 млрд долларов в год [11].

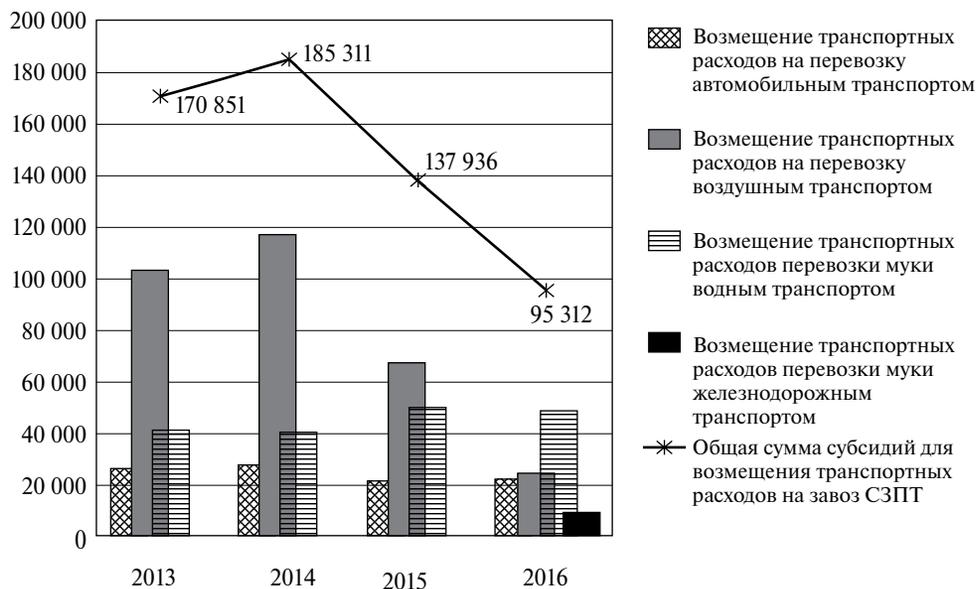


Рис. 1. Динамика фактических сумм бюджетных субсидий на возмещение транспортных расходов за доставку СЗПТ в арктические и северные муниципальные районы РС (Я) за 2013–2016 гг. (тыс.руб)

Государственная поддержка завоза социально-значимых продовольственных товаров Республики Саха (Якутия) осуществляется в рамках реализации мероприятий Государственной программы «Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия) на 2018–2022 годы». Основными инструментами ресурсного обеспечения государственной программы завоза жизненно необходимыми продовольственными товарами являются:

1) субсидия на возмещение части транспортных затрат на завоз расширенного ассортимента социально значимых продовольственных товаров (овощи, яйцо, детское питание и пр.) авиационным и автомобильным транспортом предоставляется из расчета 80% затрат и за вычетом обратной загрузки;

2) субсидия на возмещение части транспортных затрат на завоз муки предоставляется за вычетом водного тарифа;

3) субсидия на возмещения части транспортных затрат на завоз социально значимых продовольственных товаров (за исключением муки) предоставляется в части возмещения внутрирайонных перевозок в целях

Международный опыт (Аляска и Канада) показывает эффективность использования региональных фондов развития северных территорий, которые являются источниками финансовой поддержки завоза жизнеобеспечивающих грузов [12]. Но в случае российских субъектов данный механизм не применяется из-за сложной экономической ситуации.

формирования единой цены в районных центрах и труднодоступных, отдаленных населенных пунктах республики [2].

На рис. 1 представлена динамика размера выделенных субсидий на возмещение транспортных расходов на завоз социально значимых продовольственных товаров и муки за период 2013–2016 гг., когда за последние годы из-за сложной экономической ситуации в целом по стране и кризиса 2014 года наблюдается значительное снижение показателей государственной (республиканской) поддержки завоза грузов. Одной из антикризисных мер по поддержанию уровня объемов поставок предприятием является привлечение банковских кредитов.

В Республике Саха (Якутия) критерием для отнесения населенных пунктов к населенным пунктам арктической и северной групп муниципальных районов является транспортная недоступность более 180 дней в течение года [3], что обуславливает дискомфортность проживания населения из-за влияния факторов многолетнего промерзания горных пород, медико-биологических и социально-экономических факторов. В комплексной программе Республики Саха (Якутия) “Социально-экономическое развитие арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) на 2014–2017 годы и на период до 2020 года” к арктическим и северным относятся 13 муниципальных районов республики: Абыйский, Анабарский, Аллаиховский, Булунский, Верхнеколымский, Верхоянский, Жиганский, Момский, Нижнеколымский, Оленекский, Среднеколымский, Усть-Янский, Эвено-Бытантайский. Из них 7 полностью находятся за линией Северного полярного круга, а территории других 6 муниципальных районов пересекают Северный полярный круг [4]. При разработке данной Комплексной программы учтен “бассейновый подход” к специализации и развитию территории. Объединяющим признаком и конкурентным преимуществом всех регионов Арктической зоны является их выход к Северному Ледовитому океану с системой впадающих в него арктических рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма. Муниципальные районы, расположенные в бассейнах данных рек, образуют естественные единые природно-хозяйственные комплексы [2]. Общее количество населенных пунктов арктических и северных групп муниципальных районов Республики Саха (Якутия) составляет 83 населенных пункта.

По официальным данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия) на 01.01.2017 г. численность населения в приравненных к арктическим и северным территориям проживает 68 557 человек [10]. В табл. 1 представлена численность населения арктических и северных муниципальных районов Республики Саха (Якутия) по возрастным группам.

Согласно нормативам потребления продовольственных товаров на душу населения установленных Законом Республики Саха (Якутия) № 1237-3 № 29-V от 5.12.2013 г. “О потребительской корзине группы

Таблица 1

**Распределение численности населения арктических и северных муниципальных районов
Республики Саха (Якутия) на конец 2016 г. (человек)**

	Муниципальные районы	Количество населенных пунктов	Дети	Трудоспособное население	Пенсионеры
Север	Абыйский	6	1094	2240	761
	Верхнеколымский	6	891	2440	957
	Верхоянский	17	3236	6361	1774
	Жиганский	4	1294	2308	656
	Момский	6	1386	2077	676
	Оленекский	4	1277	2188	518
	Среднеколымский	10	2219	3978	1341
	Эвено-Бытантайский	3	810	1570	398
	Всего по северным районам	56	12 207	23 162	7 081
Арктика	Аллаиховский	5	741	1457	484
	Анабарский	2	1082	1996	353
	Булунский	7	2069	5132	1165
	Нижнеколымский	3	1220	2390	776
	Усть-Янский	10	1851	4172	1219
	Всего по арктическим районам	27	6963	15 147	3997
	Итого	83	19 170	38 309	11 078

Источник: Официальный сайт ФГС РФ по РС (Я). Режим доступа: <http://sakha.gks.ru>.

муниципальных районов” арктические и северные территории региона определены в 1 зону, где из 41 наименования товаров продовольственной корзины Постановлением Правительства РС (Я) от 27.12.12 г. № 604 в перечень социально значимых продовольственных товаров для досрочного завоза включены 14 наименований продуктов (табл. 2). Расчет ежегодного общего объема потребности в социально значимых продовольственных товарах зависит от численности населения. На 2016 год общий годовой объем потребности населения населенных пунктов арктических и северных территорий региона в пшеничной муке составил 11 125,23 тн., в крупах 1229,92 тн., в макаронных изделиях 848,37 тн., в сахаре 1647,25 тн., в растительных маслах 868,29 тн., в овощах 7578,44 тн. и т.д.

Территориально-климатические и транспортно-логистические особенности Республики Саха (Якутия) обуславливают отрицательное

Таблица 2

Основной и расширенный ассортимент продовольственных товаров для досрочного завоза с нормативом потребления на одного человека по возрастным категориям (кг/год)

Наименование		Дети	Трудоспособное население	Пенсионеры
СЗПТ	Мука пшеничная	13,5	18,8	13,2
	Макаронные изделия	10,6	13,4	11,9
	Масло растительное, маргарин и жиры	7,9	15,3	11,8
	Рис	10,6	10,4	7,8
	Другие крупы (кроме риса)	7,4	8,1	8,1
	Чай	0,4	0,5	0,5
	Соль	2,4	3,7	2,9
	Сахар	22,1	25	24
	Мясопродукты консервированные	—	—	—
	Рыбопродукты консервированные	—	—	—
	Сухое молоко	—	—	—
	Молоко сгущенное	—	—	—
	Фрукты консервированные	—	—	—
	СЗПТ. Перечень расширенного ассортимента	Детское питание:	—	—
Пюре		—	—	—
Соки		—	—	—
Сухие смеси		—	—	—
Овощи — всего		113,1	112,6	99
Фрукты свежие		118,1	60	45
Яйца		—	—	—
Маргарин		1	2	2
Колбасные изделия		—	—	—
Кондитерские изделия		—	—	—

Примечание: “—” — данные о нормативах потребления на одного человека отсутствуют или не установлены.

влияние на регулярность поставок любых грузов населения арктических и северных районов. К основным проблемам транспортной обеспеченности исследуемых муниципальных районов региона можно отнести [7]:

- организационные: отсутствие устойчивых наземных связей, сезонность, изолированность, отсутствие связи, пунктов заправки ремонта;
- экономические: высокая стоимость эксплуатационных расходов, низкая рентабельность предприятий транспорта;
- технологические: моральный и физический износ транспортных средств.

Кроме обширной территории и практически отсутствия круглогодичной транспортной инфраструктуры (основные транспортные схемы носят сезонный характер) с удаленностью населенных пунктов к проблемам по

своевременной доставке грузов в северные и арктические районы Республики Саха (Якутия) можно отнести:

- неблагоприятная гидрологическая обстановка на арктических реках;
- удаленность региона от основных промышленных центров, высокая ресурсоёмкость и зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок из других регионов;
- сезонный характер работы предприятий транспортной отрасли;
- в последнее время нестабильность климатических условий, влияющих на работу транспортной системы;
- низкая транспортная доступность;
- высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры;
- высокие тарифы на местные авиа- и речные перевозки;
- отсутствие централизованной единой транспортно-логистической системы.

Системообразующим предприятием Республики Саха (Якутия), осуществляющим завоз социально-значимых продовольственных товаров, включая муку для нужд хлебопечения в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, является АО «Якутоптторг». Предприятие имеет собственные оптовые базы, расположенные в 18 районах Республики Саха (Якутия), в том числе в 13 арктических и северных улусах и в городе Якутске со складскими помещениями в количестве 50 единиц, с площадью 48,37 тыс. кв. м., с объемом хранения товаров 20,96 тыс. тонн [9]. В целях обеспечения социально значимыми продовольственными товарами труднодоступных населенных пунктов арктических и северных районов предприятием в 2013 году завезено СЗПТ 5812,3 тонн, в 2014 году – 2216,51 тонн, в 2015 году – 3324,9 тонн. За 2015–2017 годы объем завоза социально-значимых продовольственных товаров в арктическую группу муниципальных районов увеличился на 32,4%, составив в 2017 году – 5409,7 тонн.

В табл. 3 приведены объемы завоза ОАО «Якутоптторг» за 2015–2017 гг. Основным видом транспорта завоза является автомобильный транспорт, осуществляющий доставку продовольственных грузов в груженых контейнерах по автозимникам в короткий навигационный период, который составляет 151 день. При этом увеличение доли автомобильного транспорта произошло за последние годы. Согласно отчетам АО «Якутоптторг» за 2015 г., автомобильным транспортом перевезено 1961,7 тонн, за 2016 г. – 3330,4 тонн, за 2017 г. – 3791,3 тонн. Среднее значение доли грузов СЗПТ, завезенных автомобильным транспортом в арктические и северные муниципальные районы Республики Саха (Якутия), от нормативов потребления по минимальной продуктовой корзине составляет около 16%. В отдельных районах значение данного показателя равно минимум 5% (Жиганский МР) и максимум 27% (Верхоянский МР) (рис. 2),

**Объемы завоза СЗПТ АО “Якутоптторг” за 2015–2017 гг.
(в тоннах)**

	Муниципальные районы	2015	2016	2017
Север	Абыйский	161,8	218,3	320,4
	Верхнеколымский	236,2	190,6	426,3
	Верхоянский	536,3	845,3	928,1
	Жиганский	206,1	209,9	239,1
	Момский	349,9	371,3	233,5
	Оленекский	395,2	286,6	293,6
	Среднеколымский	339,1	479,3	941
	Эвено-Быгантайский	69,7	273	197,1
	Итого по северным районам	2294,3	2874,3	3579,1
Арктика	Аллаиховский	178,1	178,5	220,5
	Анабарский	160	201,7	165
	Булунский	229,4	311,7	395,5
	Нижнеколымский	285,4	364,8	490
	Усть-Янский	177,7	471,3	559,6
		Итого по арктическим районам	1030,6	1528

при этом необходимо учитывать, что следующий завоз может быть организован только через 180 дней (река-авто) в летний навигационный период. Переориентация завоза грузов на данный вид транспорта обусловлена экономической эффективностью (в сравнении с авиаперевозками), минимизацией логистических затрат на хранение грузов в пунктах депонации, а также требованиями по срокам годности продовольственных товаров.

Опыт прошлых лет показал, что сложная транспортная схема и продолжительность поставки продовольствия с длительной промежуточной депонацией в районных центрах арктических муниципальных районах до 6–9 месяцев приводят к реализации населению просроченных продуктов питания (йодированной соли, сухого молока), продуктов, не соответствующих требованиям гигиенических нормативов и технических регламентов Таможенного союза. Так, в 2014 году было забраковано 85 партий с объемом 791 кг (Булунский, Верхоянский, Томпонский, Усть-Янский районы). В 2015 году – 12 партий с объемом 350 кг в Томпонском районе. В 2016 году завезена мука высшего сорта в общем объеме 2699,43 тонн, в том числе доля муки, не пригодной для употребления по органолептическим показателям – 284,02 тонн (10%). Непригодного сахара и крупы, поступивших в Абыйский район, – 14,39 тонн.

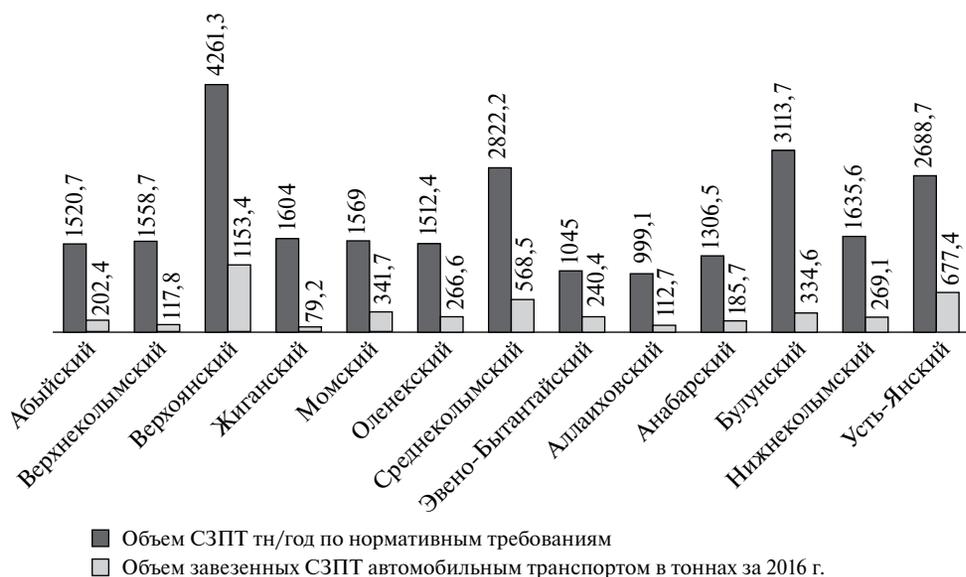


Рис. 2. Сравнение объемов СЗПТ по нормативным требованиям минимальной потребительской корзины и фактически завезенных автомобильным транспортом АО «Якутопторг» за 2016 г. по основному ассортименту (расчеты автора)

Стоимость поставок для обеспечения населенных пунктов арктических и северных муниципальных районов зависит от сложности транспортной схемы и дальности расстояний между пунктами отгрузки и доставки, также стоимость включает в себя дополнительные транспортные затраты на хранение и погрузо-разгрузочные работы. Наиболее дорогостоящими являются авиаперевозки, которые являются единственным способом доставки скоропортящихся продуктов (овощи, фрукты – так называемые “зелёные” рейсы). По данным 2016 г., авиаперевозка 1 тонны СЗПТ в арктические и северные улусы с учетом дополнительных расходов на переработку и автоперевозку до аэропорта составила 276 317,74 руб.

Автомобильные внутрирайонные перевозки обеспечивают завоз грузов из районных центров до труднодоступных населенных пунктов арктических и северных районов, размер тарифа зависит от дальности расстояний. Сумма перевозки 1 тонны СЗПТ колеблется от 1500 руб до 18 000 руб., а стоимость провоза 1 тонны груза в межрайонных перевозках из г. Якутск колеблется от 12 000 руб. до 37 000 руб.

В табл. 4 приведено сравнение средних значений тарифов на автомобильные перевозки (внутрирайонные и межрайонные) в арктических и северных муниципальных районах Республики Саха (Якутия) за период 2014–2016 гг. Наблюдается повышение тарифов на внутрирайонные перевозки автомобильным транспортом при выборочном снижении тарифов

Таблица 4

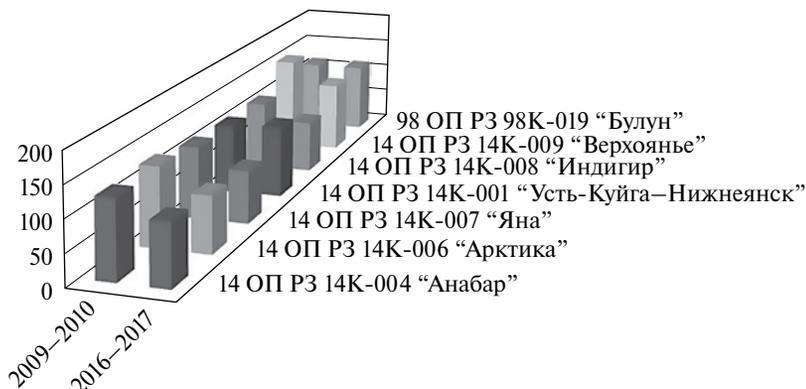
**Сравнение средних значений тарифов на автомобильные перевозки
(внутрирайонные и межрайонные) в арктических и северных муниципальных районах
Республики Саха (Якутия), руб/тонн (расчеты автора)**

	Муниципальные районы	2014		2016		Отклонение, %	
		в/р	м/р	в/р	м/р	в/р	м/р
Север	Абыйский	3 300	28 700	4 373	30 530	32,5	6,4
	Верхнеколымский	2 970	28 700	3 709	22 094	24,9	-23,0
	Верхоянский	2 944	15 000	3 096	17 842	5,2	18,9
	Жиганский	11 867	18 086	14 576	20 132	22,8	11,3
	Момский	4 640	23 145	7 840	18 928	69,0	-18,2
	Оленекский	—	17 072	—	20 799	—	21,8
	Среднеколымский	2 690	32 700	3 215	29 000	19,5	-11,3
	Эвено-Бытантайский	8 900	32 816	9 120	28 762	2,5	-12,4
Арктика	Аллайховский	6 316	30 000	9 899	33 018	56,7	10,1
	Анабарский	1 077	18 878	1 812	19 260	68,3	2,0
	Булунский	9 670	48 476	9 671	37 178	0,0	-23,3
	Нижнеколымский	6 390	35 700	7 877	37 000	23,3	3,6
	Усть-Янский	5 340	27 580	5 836	34 036	9,3	23,4

Примечание: в/р – внутрирайонные перевозки, м/р – межрайонные перевозки.

на межрайонные автоперевозки продовольственных товаров из г. Якутска. Наибольший темп роста тарифов во внутрирайонном сообщении наблюдается в Момском, Аллаиховском, Анабарском муниципальных районах. Снижение тарифов на перевозки автомобильным транспортом из г. Якутска объясняется увеличением числа конкурентов во время тендерных конкурсов на перевозку социально значимых продовольственных товаров в арктические и северные районы республики, где иногородние перевозчики значительно снижают цены.

Межрайонные автомобильные перевозки осуществляются в короткий зимний период работы автозимников. Количество сезонных автомобильных дорог регионального значения в районах северных и арктических территорий региона составляет 7, это: “Анабар”, “Арктика”, “Яна”, “Усть-Куйга”, “Индибир”, “Верхоянье”, “Булун”. В последние годы за счет климатических изменений значительно сократились сроки открытия и закрытия работы автозимников (рис. 3). От продолжительности срока работы автозимников зависят объемы планирования завоза и хранения всех видов грузов для обеспечения населения арктических и северных территорий региона. В настоящее время отклонение в сроках продолжительности работы автозимников составляет от 22% (а/д “Индибир”) до 43% (а/д “Арктика”), что, несомненно,



	2009–2010	2016–2017
■ 14 ОП РЗ 14К-004 "Анабар"	126	100
■ 14 ОП РЗ 14К-006 "Арктика"	128,2	92
■ 14 ОП РЗ 14К-007 "Яна"	116	85
■ 14 ОП РЗ 14К-001 "Усть-Куйга-Нижнеянск"	111	116
■ 14 ОП РЗ 14К-008 "Индигир"	111,8	84,8
■ 14 ОП РЗ 14К-009 "Верхоянье"	154	116
■ 98 ОП РЗ 98К-019 "Булун"	116	116

Рис. 3. Изменение продолжительности открытия и закрытия автозимников Республики Саха (Якутия) в период 2009–2017 гг. (в днях, расчеты автора)

отражается на увеличении объемов страховых запасов продовольственных товаров, что влечет за собой необходимость в привлечении дополнительных кредитных ресурсов для единовременной закупки большего объема социально значимых продовольственных товаров.

Увеличение страховых запасов продовольственных товаров для поддержания уровня продовольственной безопасности населения арктических и северных районов республики предполагает разработку комплекса мероприятий по совершенствованию снабженческо-сбытовой системы АО "Якутоптторг". Имущественный комплекс предприятия насчитывает 52 единицы складских помещений с площадью хранения 21 тыс тонн грузов, но при этом в арктических и северных районах отсутствуют теплые складские помещения, приспособленные к хранению скоропортящихся продовольственных товаров. По данным отчетных документов АО "Якутоптторг", износ основных фондов составляет более 38%, состояние складских помещений не отвечает требованиям хранения продовольственных товаров, так как представляют собой деревянные сооружения.

Для совершенствования системы завоза социально значимых продовольственных товаров в арктические и северные районы Республики Саха (Якутия) необходимо:

- сокращение объемов завоза грузов воздушным транспортом;
- рассмотрение новых перспективных транспортных схем в связи с вводом железной дороги “Томмот–Нижний Бестях”;
- развитие инфраструктуры оптово-розничной торговли в виде строительства сети складских помещений с магазинами;
- увеличение объемов страховых запасов продовольственных товаров для труднодоступных населенных пунктов с учетом изменений продолжительности сроков действия автозимников;
- бюджетная поддержка на федеральном уровне.

Строительство сети складских помещений позволит обеспечить круглогодичную потребность населения труднодоступных населенных пунктов продовольственными товарами расширенного ассортимента, сократить количество осуществляемых дорогостоящих “зеленых рейсов”. Для расчета площади складских помещений в каждом муниципальном районе необходимо отталкиваться от численности населения, уровня товарооборачиваемости, сроков доставки грузов и сложности транспортных схем, которые влияют на размер страховых запасов. Экономия ресурсного обеспечения строительства сети складских помещений достигается за счет минимизации транспортных затрат на доставку строительных материалов, наиболее эффективного использования площадей складских помещений и экономии постоянных затрат на содержание капитальных сооружений.

Литература

1. “Государственная поддержка завоза грузов в Республику Саха (Якутия) на 2012–2016 годы” [Текст]: Государственная программа Республики Саха (Якутия) от 12.10.11 г. № 985. Сайт доступа: <https://glava.sakha.gov.ru>, Дата обращения: 20.01.2018.
2. “Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия) на 2018–2022 годы [Текст]: Государственная программа Республики Саха (Якутия) от 04.12.2017. Сайт доступа: <https://glava.sakha.gov.ru>, Дата обращения: 20.01.2018.
3. О комплексной программе Республики Саха (Якутия) “Социально-экономическое развитие арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) на 2014–2017 годы и на период до 2020 года”. Постановление Правительства Республики Саха (Якутия) от 15.08.2014 г. № 251.
4. Об особом режиме завоза грузов в арктические и северные улусы Республики Саха (Якутия) [Текст]: Закон Республики Саха (Якутия) от 20.02.2004 г. 119-3 № 241-III Сайт доступа: <http://base.garant.ru/26703138/>. Дата обращения: 22.01.2018.
5. «Обеспечение продовольственной безопасности в субъектах Российской Федерации как фактор обеспечения национальной безопасности (к парламентским слушаниям “Обеспечение продовольственной безопасности в субъектах Российской Федерации как фактор обеспечения национальной безопасности”)»/Аналитический вестник Федерального Собрания Российской Федерации. № 44 (63). Москва. 2016. С. 2.
6. *Алексеев А. Н.* Модернизация социально-экономической системы северных регионов России // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2013. № 4 (6).
7. *Егорова Т. П.* Организационные проблемы завоза грузов в Арктическую зону Якутии/Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2014. № 12(72).

8. *Наговицина Л.П., Дроздова М.И., Леоненко Е.И.* Северный завоз товаров: состояние, повышение ответственности сибирских регионов // Вестн. Том. гос. ун-та. Экономика. 2017. № 38.
9. Официальный сайт АО “Якутоптторг”. Режим доступа: <http://optorg.ykt.ru/>. Дата обращения: 19.01.2018.
10. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации по Республике Саха (Якутия). Режим доступа: <http://sakha.gks.ru/>. Дата обращения: 20.01.2018.
11. *Ken Meter, Megan Phillips Goldenberg.* Building food security in Alaska/Crossroads Resource Center Minneapolis//2014. P. 6–7.
12. *Mills P. F.* The agricultural potential of northwestern Canada and Alaska and the impact of climatic change//Arctic Institute of North America.1994.Volume 47, Issue 2, Pages 115–123.