

Лукьянов И. В., аспирант

Белякова Е. В., д. э. н., доцент

Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М.Ф. Решетнева,
г. Красноярск, Российская Федерация

СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРИМУНИЦИПАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время реализуется активная внутренняя политика со стороны государства, направленная на ускоренное развитие богатой природными ресурсами Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ): создаются условия для устойчивого социально-экономического развития, а также для привлечения частных инвестиций и создания новых рабочих мест в Арктике [1]. Развитие Арктики в наше время – это действительно важное стратегическое направление деятельности, от которого зависит обеспечение национальной безопасности Российской Федерации.

Необходимость широкомасштабного освоения арктических ресурсов обусловлена основным вектором развития АЗРФ, а именно «использование Арктической зоны как стратегической ресурсной базы, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны» [1]. Для освоения Арктики требуется наличие единой и всесторонне развитой арктической транспортной системы, которая в процессе своей деятельности должна постоянно совершенствоваться.

Транспорт играет важную роль во всех сферах социально-экономической деятельности, являясь одним из наиболее стратегически важных отраслей экономики. Доля транспорта в общем объеме валового регионального продукта АЗРФ составляет более 8 %, при этом численность занятых в транспортной сфере превышает 40 тыс. чел. – порядка 9,5 % общей численности занятых в экономике [2]. Можно с уверенностью сказать, что развитие транспортной отрасли – ключевое направление для использования огромного потенциала Арктической зоны.

Говоря об Арктике, особое внимание необходимо уделить именно авиационному транспорту, так как на данной территории присутствуют только лишь эпизодические тупиковые железнодорожные ветки небольшой протяженности и сезонные дороги (зимники).

В 2020 году воздушный транспорт вошел в перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в результате распространения коронавирусной инфекции [3]. Не успев восстановиться от COVID-19, российский воздушный транспорт столкнулся с новым вызовом – беспрецедентными санкционными ограничениями со стороны Запада, блокирующими продажу комплектующих и оборудования российским авиакомпаниям. Все это привело к нарушению действующих логистических цепочек и поиску новых.

В сложившейся ситуации особое внимание со стороны государства уделено поддержке развития авиатранспортной отрасли, в том числе путем реализации программ субсидирования воздушных перевозок: перевозки на Дальний Восток, в Симферополь, в Калининград, по социально значимым маршрутам дальневосточного федерального округа и перевозкам между субъектами Российской Федерации [4].

В свою очередь, местные воздушные перевозки, в том числе в Арктической зоне, продолжают субсидироваться только из региональных бюджетов.

К АЗРФ причислены территории девяти регионов, одна из которых – северная часть территории Красноярского края: территория городского округа (ГО) Норильск, Таймырский, Долгано-Ненецкий и Туруханский районы и сельские поселения Эвенкийского муниципального района: Суринда, Тура, Нидым, Учами, Тутончаны, Ессей, Чиринда, Эконда, Кислокан и Юкта [5]. Данные территории характеризуются низкой плотностью населения, которая составляет 0,13 человек на 1 км² (см. таблицу 1) [6–9]. Основным фактором, влияющим на столь низкий показатель, выступают экстремальные для жизни погодные условия АЗРФ.

Таблица 1 – Площадь территории, численность и плотность населения Арктической зоны Красноярского края

Территория	Площадь, тыс. км ²	Численность постоянного населения, тыс. чел.	Плотность населения, чел/км ²
1	2	3	4
Российская Федерация	17 125,2	145 557,5	8,5
Красноярский край	2 366,8	2 849,1	1,20
АЗ Красноярского края	1 863,2	245,7	0,13
В том числе			
Эвенкийский муниципальный район	767,6	14,9	0,02
Туруханский муниципальный район	211,2	14,9	0,07
Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район	879,9	31,2	0,04
ГО город Норильск	4,5	184,6	41,03

Отдельное внимание необходимо уделить ГО Норильск. Высокая плотность местного населения, составляющая 41,03 человека на 1 км², выделяется не только на фоне всего Красноярского края, но и всей территории России.

ГО Норильск, расположенный в 1500 км севернее Красноярска, является вторым по численности населенным пунктом региона. Это обусловлено тем, что важнейшей отраслью экономики Норильска является промышленность, представленная следующими отраслями: горнодобывающая, цветная металлургия, энергетическая и газовая.

Заполярный филиал ОАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» – одна из крупнейших в мире компаний по производству цветных и драгоценных металлов – обеспечивает занятость более 50 % местного населения [10]. Высокая экономическая и финансовая эффективность градообразующего предприятия обеспечивает освоение минерально-сырьевой базы Красноярского Севера, высокие позиции на мировых рынках металлопродукции и, как следствие, развитие экономики территории и бренда «Енисейской Сибири» [11].

Регулярные пассажирские вертолетные перевозки в Арктике Красноярского края – единственный круглогодичный вид транспорта, обеспечивающий транспортную доступность и мобильность населения внутри муниципальных образований. Самый протяжен-

ный маршрут в Эвенкийской муниципальном округе Тура – Ессей – составляет 476 км в одну сторону (2 часа 45 минут при вертолете типа Ми-8Т).

На большинстве направлений внутримunicipальное авиасообщение осуществляется с частотой не более 1 раза в неделю, что при отсутствии альтернативных путей сообщений не может являться достаточным [12]. Низкая плотность местного населения при существующем уровне его транспортной активности и низкой покупательской способности не позволяет обеспечить приемлемый уровень пассажирской загрузки для увеличения количества и частоты рейсов, так как данные перевозки являются планово-убыточными. Похожая ситуация наблюдается и на межмуниципальных направлениях внутри одного региона.

Несмотря на наличие субсидирования недополученных доходов организациям воздушного транспорта, возникающих в результате государственного регулирования тарифов при осуществлении пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам, уровень тарифов и, соответственно, пассажирских билетов остается достаточно высокими (см. таблицу 2) [12].

Таблица 2 – Максимальная стоимость билета (груза, багажа) на примере части внутримunicipальных маршрутов Эвенкийского муниципального района

Маршрут	Вид ВС	Стоимость 1 билета в одном направлении с НДС, руб.		Стоимость 1 кг груза, платного багажа, с НДС, руб.
		взрослого	детского	
1	2	3	4	5
Тура – Байкит; Байкит – Тура	Ми-8	5 860,00	2 930,00	58,60
Тура – Ванавара; Ванавара – Тура	Ми-8	7 895,00	3 947,50	78,95
Тура – Эконда; Эконда – Тура	Ми-8	5 020,00	2 510,00	50,20
Тура – Чиринда; Чиринда – Тура	Ми-8	6 280,00	3 140,00	62,80
Тура – Ессей; Ессей – Тура	Ми-8	8 565,00	4 285,50	85,65
Чиринда – Ессей; Ессей – Чиринда	Ми-8	2 255,00	1 127,50	22,55
Тура – Учами; Учами – Тура	Ми-8	3 345,00	1 672,50	33,45
Тура – Тутончаны; Тутончаны – Тура	Ми-8	5 545,00	2 772,50	55,45
Учами – Тутончаны; Тутончаны – Тура	Ми-8	2 290,00	1 145,00	22,90
Тура – Кислокан; Кислокан – Тура	Ми-8	3 560,00	1 780,00	35,60
Тура – Юкта; Юкта – Тура	Ми-8	5 090,00	2 545,00	50,90
Кислокан – Юкта; Юкта – Кислокан	Ми-8	1 565,00	782,50	15,65
Тура – Нидым; Нидым – Тура	Ми-8	730,00	365,00	7,30
Тура – Суринда; Суринда – Тура	Ми-8	4 090,00	2 045,00	40,90

Таким образом, авиационная отрасль нуждается в поддержке не только региональных перевозок, но и внутримunicipальных и межмunicipальных. Без всесторонней поддержки развитие Арктической зоны невозможно.

Со стороны государства требуется участие в виде предоставления федеральных субсидий субъектам, расположенным в Арктической зоне, которые будут направлены на увеличение частоты и количества рейсов или снижение пассажирских тарифов на перевозки внутри одного субъекта при сохранении существующих уже выделяемых объемов субсидирования со стороны субъектов Российской Федерации.

Литература

1. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 30 марта 2021 г. № 484 URL: – Режим доступа: <http://government.ru/docs/41894/>.

2. Серова, Н. А. Транспортная инфраструктура Российской Арктики: специфика функционирования и перспективы развития / Н. А. Серова, В. А. Серова // Проблемы прогнозирования. – 2021. – № 2. – С. 142–151.

3. Об утверждении перечня отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 года № 434. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/39382/>.

4. Субсидирование воздушных перевозок. Федеральное агентство воздушного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozдушnye-perevozki-subsidirovanie/>.

5. О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации [Электронный ресурс]. федеральный закон от 13 июля 2020 года № 193-ФЗ. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45677/>.

6. Численность населения на РФ по муниципальным образованиям на 1 января 2022 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13282/>.

7. Численность населения РФ на 1 января 2022 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://krasstat.gks.ru/folder/32970/>.

8. Эвенкийский муниципальный район [Электронный ресурс].– Режим доступа: <http://my.krskstate.ru/docs/regions/evenkiyskiy-munitsipalnyy-rayon/>.

9. Шишацкий, Н. Г. Проблемы и перспективы развития Арктической зоны Красноярского края / Н. Г. Шишацкий, Е. А. Брюханова, А. М. Матвеев // ЭКО. – 2018. – № 4. – С. 8–28.

10. Экономика. [Электронный ресурс]. // Официальный сайт города Норильск – Режим доступа: <https://norilsk-city.ru/about/economics/index.shtml>.

11. Заполярный филиал ОАО «ГМК «Норильский никель»» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://my.krskstate.ru/docs/metallurgy/zapolyarnyy-filial-oao-gmk-norilskiy-nikel/>.

12. Об утверждении Положения о порядке оказания муниципальной поддержки в форме субсидирования недополученных доходов организациям воздушного транспорта, возникающих в результате государственного регулирования тарифов при осуществлении пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам на территории Эвенкийского муниципального района на 2023 год. [Электронный ресурс]: постановление администрации Эвенкийского муниципального района Красноярского края от 18.10.2022 № 522-п // Эвенкийская жизнь. – 2022. – 20 октября. – № 41. – Режим доступа: https://www.evenkya.ru/upload/medialibrary/f3d/EZH_41-SPETSVYPUK.pdf.