

УДК 33 DOI: 10.14451/1.242.123

Методики анализа функционирования особой экономической зоны

© 2025 **Гаджиева Патимат Насруллаевна**

Кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры бизнес-аналитики, Факультет налогов, аудита и бизнес-анализа. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия.

E-mail: pngadzhieva@fa.ru

Ключевые слова: методика, анализ, функционирование особой экономической зоны.

Арктика находится под пристальным вниманием мировой системы, играя важную роль в экономическом, политическом, социальном и экологическом развитии мирового сообщества. Западные страны хотят иметь влияние в Арктике. Задача Российской Федерации – отстаивание своих интересов.

Законодательные акты «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» [9] и «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [8] акцентируют особое внимание на развитии транспортной инфраструктуры АЗ РФ.

Увеличение количества и открытие новых сухопутно-транспортных маршрутов в АЗ РФ требует сбора и анализа информации, а также оценки и научного обоснования комплекса мер для финансирования транспортной инфраструктуры.

Важность научного обоснования комплекса мер в части финансирования транспортной инфраструктуры АЗ РФ определена рядом факторов: расширением геостратегического измерения; перспективным увеличением присутствия России в Азиатско-Тихоокеанском регионе через развитие Северного морского пути; возможно-

стью расширения рынка сбыта энергоресурсов в данном регионе; контролем за антропогенным воздействием на окружающую среду; обеспечением безопасности России.

Общий объем ассигнований на финансирование Программы «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» на 01.01.2021 г. утвержден в размере 47 979 126,2 тыс. руб. (рис. 1).

Государственная программа «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» состоит из четырех подпрограмм с финансированием «на 2020 год в сумме 4 090 298,5 тыс. рублей, из них средства окружного бюджета 1 808 979,8 тыс. рублей; средства федерального бюджета 2 281 318,7 тыс. рублей» [1].

Данные приложения В («Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» за 2020 г.) свидетельствуют о том, что

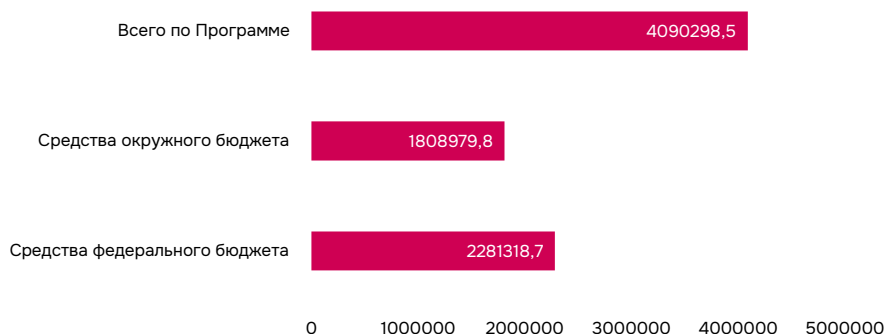


Рис. 1. Объем ассигнований на финансирование Программ «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» 2020 г.

финансирование программы составило 99,62%, что означает невыполнение плана на 0,379% (в абсолютной величине на 205,4 тыс. руб.).

Рисунок 2 отражает объем финансирования, определенный в части реализации программы «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» и ее подпрограмм в 2020 году.

По состоянию на 01.10.2021 года (рис. 3) «запланировано выполнить 988 мероприятий, согласно всем государственным программам. За 9 месяцев 2021 г. 159 мероприятий (16%) выполнены в полном объеме, частичное выполнение коснулось – 487 мероприятий (49,3%), не выполнено – 342 мероприятия (34,6%). В эту категорию вошли мероприятия, реализация которых не начата или выполнение установленных количественных показателей составило менее чем 30% от предусмотренного на отчетный период уровня, степени освоения средств (<30 %)» [3].

«Постановлением от 12 мая 2020 г. № 656 создана территория опережающего социально-экономического развития «Столица Арктики», которая включает муниципальное образование «Кольский район» и город Мурманск» [7].

Невыполнение государственных программ связано с недостаточным исполнением уровня касового освоения денежных средств, обеспечение выполнения мероприятий, тяжёлая эпидемиологическая ситуация (COVID-19), связанная с ограничительными мерами, введёнными в автономном округе для недопущения распростра-

нения инфекции.

«К основным проблемам северной авиации относятся: высокая степень износа аэропортовой и аэродромной инфраструктуры; малая интенсивность полетов в данные аэропорты и, соответственно, недостаточное количество средств на эксплуатационное содержание, закупку спецтехники и т.д.» [6].

Вышеобозначенные проблемы решаются посредством:

- дополнительных капитальных вложений;
- комплексных мероприятий социально-экономического характера по комплексному развитию АЗ РФ, в том числе обеспечения прироста населения.

Отдельно следует рассмотреть подпрограмму по развитию и функционированию Северного морского пути. Стратегия развития АЗ РФ до 2035 года определяет Северный морской путь как основную транспортную артерию, обеспечивающую связанность АЗ РФ. Президентом Российской Федерации подписан закон о централизации в корпорации «Росатом» полномочий по организации судоходства на СМП [2], закрепляющий за «Росатомом» разработку маршрутов судов ледокольного флота в акватории Северного морского пути.

Арктика привлекательна как для российских, так и для зарубежных инвесторов своей возможностью развития международного экономического сотрудничества. Эффективное функционирование особых экономических зон Арктики



Рис. 2. Финансовые ресурсы, предусмотренные государственной программой «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» и ее подпрограмм за 2020 г. (составлено на материалах [1]).

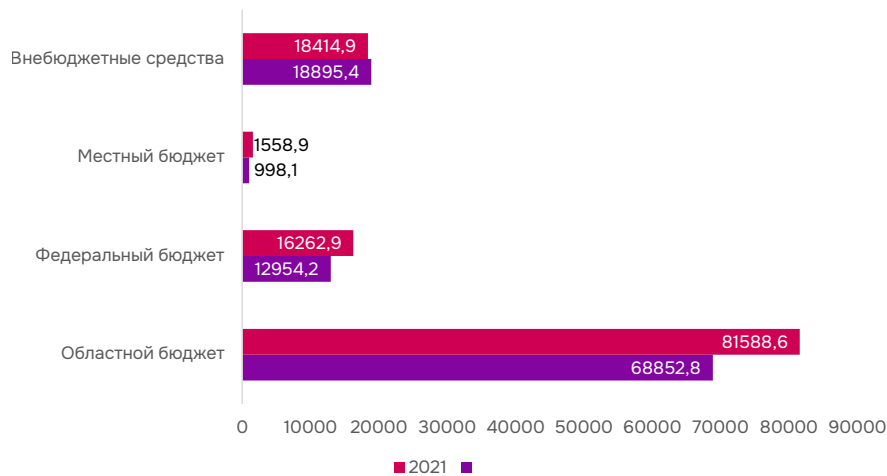


Рис. 3. Данные по фактическому исполнению государственных программ за 9 месяцев 2020 и 2021 гг. с учетом бюджетных и внебюджетных средств (составлено на материалах [4]).

обеспечивает преференциальный режим по ключевым бизнес-направлениям, в числе которых: налогово-таможенные льготы, государственное участие в финансировании и развитии, а также минимальность административных барьеров. Развитие АЗ РФ зависит от транспортного обес-

печения субъектов особой зоны, базирующейся на финансовом состоянии входящих в нее регионов. В разрезе транспортного обеспечения особое значение имеет Северный морской путь для эффективного развития региона.

Библиографический список

1. Доклад о ходе реализации и оценки эффективности реализации государственных программ Ямало-Ненецкого автономного округа за 2020 год. — URL: <https://de.yanao.ru/presscenter/lectures/618>.
2. Круглов А. А. Перспективы модернизации аэропортов и развитие авиаперевозок в Арктическом регионе // Транспорт Российской Федерации. — 2014. — 6 (55). С.4–6.
3. Министерство развития Арктики и экономики Мурманской области. — URL: https://minec.gov-murman.ru/activities/strategicheskoe-planirovanie/targ_programs/sub03.
4. Министерство развития Арктики и экономики Мурманской области. — URL: https://minec.gov-murman.ru/activities/strategicheskoe-planirovanie/targ_programs/sub03.
5. Петров А. М. Организация внутреннего аудита расчетов с юридическими лицами // Проблемы

- современной экономики. – 2007. – 4(24). – С. 156–160.
6. Постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». – URL: <https://base.garant.ru/400534977/>.
 7. Телеканал Арктик-ТВ. – URL: <https://arctic-tv.ru/news/murmanskaya-oblast-arktiki/v-murmanskoy-oblasti-iz-1063-meropriyatiy-gosprogramm-na-2018-god-v-polnom-obeme-vypolneno-29>.
 8. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 (ред. от 12.11.2021) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».
 9. Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526> (дата обр. 21.03.2022).
 10. *Imanbayeva Z., Mussirov G., Nurgaliyeva A.* Enhancing Agricultural Efficiency and Land Resource Management through Information Systems // *Qubahan Academic Journal*. – 2024. – Vol. 4, No. 2. – P. 342–354. – DOI: [10.48161/qaj.v4n2a543](https://doi.org/10.48161/qaj.v4n2a543).