

Юринская Яна Владимировна

канд. экон. наук, доцент

Терлянский Роман Геннадьевич

студент

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

DOI 10.31483/r-152876

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация:** в работе рассматриваются проблемы транспортной логистики Магаданской области, среди которых особенно значимы неразвитость транспортной инфраструктуры и высокий уровень логистических издержек. Исследованы особенности транспортной инфраструктуры региона. Выявлены причины высокого уровня транспортных издержек в Магаданской области и предложены меры по улучшению ситуации.*

***Ключевые слова:** Магаданская область, транспортная логистика, транспортная инфраструктура, логистические издержки.*

Магаданская область находится на большом отдалении от крупных городов России. Ближайший значимый населённый пункт – город Хабаровск – находится на расстоянии 4 166 километра. Добраться до него из города Магадана можно на автомобиле (2–3 суток непрерывного вождения), на самолете (2 часа 35 минут), по морю через порт Владивостока (6 дней) [1]. Магаданская область характеризуется малой населенностью: по данным Росстата на 01.01.2025 года в области проживало 134 544 человека, в том числе 90 431 – в городе Магадане, то есть 67% населения всей области сконцентрировано в главном городе региона [2]. В муниципальных округах Магаданской области проживало 44 113 человек. Транспортная логистика в Магаданской области затруднена в силу особого географического положения региона, сложных клима-

тических условий, малой плотности населения и недостаточной развитости инфраструктуры.

Проблемы логистики России рассматривались в трудах таких авторов, как Ковалева И.В., Шумаев В.А., Морковкин Д.Е., Степанов А.В., Чеботарев С.С., Бондарь И.В.

Цель исследования – выявление проблемных направлений транспортной логистической системы Магаданской области.

Магаданская область характеризуется слабым развитием транспортной инфраструктуры. Сеть автомобильных транспортных путей, в том числе ввиду географического расположения Магаданской области и сложного климата на всей территории региона, по покрытию территории в 2–4 раза уступает другим регионам центральных районов страны с развитой инфраструктурой. Сеть высокоскоростных магистралей могла бы полноценно удовлетворять спрос на качественные транспортные услуги и способствовать повышению связанности пространства Магаданской области с другими регионами (Хабаровским краем, Республикой Саха (Якутия), Чукотским автономным округом), но в настоящее время регион связывает с центром России только трасса Р504 «Колыма» – единственная транспортная магистраль Магаданской области и восточной части Якутии. Прямое автомобильное сообщение с Хабаровским краем и Чукоткой отсутствует. Отсутствие дорог негативно сказывается на жизни области и ограничивает возможности экономического развития региона. В условиях большой территории Магаданской области состояние дорожной инфраструктуры существенно затрудняет перемещение граждан и товаров. Федеральная транспортная инфраструктура не соответствует современным стандартам скорости и безопасности движения. Это приводит к длительному нахождению товара в пути и высоким издержкам на транспортные перевозки, особенно в удаленных и малонаселенных поселках.

Железнодорожное сообщение в восточной части России представлено Транссибирской магистралью, соединяющей центральную часть страны с Сибирью и Дальним Востоком. Ближайшие к Магаданской области железнодо-

рожные станции – это Нижний Бестях (Якутия) на западе и Постышево (Хабаровский край) на юге – расстояние до Магадана от этих станций по автодорогам составляет около 2 тыс. км и около 5 тыс. км соответственно. Таким образом, можно говорить об отсутствии железнодорожного транспорта в регионе, что снижает привлекательность региона в глазах инвесторов и тормозит экономический рост региона. Строительство железной дороги – долгий и затратный проект. Планы строительства железной дороги постоянно возобновляются, но до реального результата еще очень далеко. Затрудняют реализацию проекта такие факторы, как сложный ландшафт, климатические условия и слабая заселённость.

Водное сообщение (морское сообщение) с Магаданской областью представлено линией Владивосток – Магадан, которая является единственным устойчивым способом доставки грузов в Магаданскую область. С помощью ледоколов магистраль остаётся открытой круглый год. Частота отправления судов из основных портов линии – не менее 4 раз в месяц.

Внутренняя авиация в Магаданской области влияет на транспортную доступность населённых пунктов региона. Воздушный транспорт – самолеты малой пассажироемкости («малая авиация») и вертолеты – обеспечивает связь между населёнными пунктами, доставку грузов и пассажиров. В отсутствие автомобильных дорог областного и межмуниципального вида для Северо-Эвенского района и некоторых населённых пунктов Ольского района (Тахтомск, Ямск) воздушное сообщение является единственным видом транспортного сообщения с областными и районными центрами в период отсутствия навигации, которая длится только три месяца в году.

Ещё один вид транспортного сообщения в Магаданской области, специфичный и значимый для региона – это зимники («колымский асфальт»). Зимники представляют собой временные дороги, эксплуатация которых возможна только зимой. Дороги маркируются специальными вешками со светоотражающими лентами, чтобы транспорт не сбился с пути. На них действуют ограничения по массе и скорости движения. Зимники помогают обеспечить доставку

грузов в населенные пункты и на производственные объекты, добраться до которых в теплое время года можно только авиатранспортом. Например, по зимнику осуществляется доставка топлива на горно-обогатительный комбинат «Кубака». Он находится на территории Северо-Эвенского района. Зимник «Ом-сукчан – Кубака – Сопка Кварцевая» вносит колоссальный вклад в экономику региона. Дорога функционирует с декабря по апрель, что позволяет перевозить по ней товарно-материальные ценности, топливо, работников и продукты для обеспечения работы удалённых участков горнодобывающих предприятий, а также дизельное топливо для работы электро-котельных, обеспечивающих теплом вахтовые поселки. Главный груз – это драгоценная золотосеребряная руда, которую с многочисленных месторождений везут на переработку. Магаданская область из года в год наращивает объемы производства драгоценных металлов, что приносит в бюджет региона дополнительные средства в виде налогов, которые платят горнодобывающие предприятия.

Логистическая сфера Магаданской области характеризуется высокой затратной частью, что вызвано повышенными расходами на эксплуатацию транспорта в суровых северных условиях, ускоренным износом в связи с климатическими особенностями и плохим состоянием дорог, а также дороговизной топлива, материалов и запасных частей.

Исследование особенностей транспортной логистики Магаданской области приводит к следующим выводам. Транспортная инфраструктура региона представлена преимущественно одной автомобильной трассой федерального значения («Колыма»), отсутствием железнодорожных линий и ограниченными возможностями водного и воздушного сообщений. Регион сильно зависит от сезонных видов транспорта, таких как зимние автомобильные дороги («зимники») и рейсы авиации малой вместимости, что увеличивает расходы на транспортировку и осложняет обеспечение удаленных поселений ресурсами.

Анализ показал высокую стоимость эксплуатации транспортных средств вследствие сложных климатических условий и плохого состояния дорог. Про-

блемы связаны также с изношенностью имеющейся инфраструктуры и труднодоступностью большинства территорий региона.

Перед властями Магаданской области стоит важная задача: обеспечить транспортную доступность в отдаленные населенные пункты. Для этого необходим целый комплекс мер, включающий модернизацию транспортной инфраструктуры, оптимизацию логистических процессов и широкое внедрение цифровых технологий.

Список литературы

1. Магадан // Большой энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bigenc.ru/c/magadan-cfee90> (дата обращения: 29.10.2025).

2. Хабаровскстат. Численность постоянного населения территории на начало 2023 г., тыс. чел. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://27.rosstat.gov.ru/news/document/257420> (дата обращения: 29.10.2025).

3. Чеботарев С.С. Основные задачи транспортной отрасли в сфере повышения качества и доступности логистических услуг для российского потребителя / С.С. Чеботарев, И.В. Бондарь // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Т. 14. №6А. – С. 229–239. DOI:10.34670/AR.2024.30.45.025. – EDN TOWCRA