

**Матвеева Галина Романовна**

студентка

*Научный руководитель*

**Мальцева Полина Николаевна**

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ ПРИНЦИПОВ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В ЛОГИСТИКУ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

***Аннотация:** в статье рассматриваются направления интеграции принципов устойчивого развития в региональную логистическую систему Магаданской области. Актуальность исследования обусловлена тем, что для северного ресурсного региона устойчивость логистики означает не только экологизацию перевозок, но и обеспечение надежности северного завоза, снижение инфраструктурной уязвимости, повышение транспортной доступности и цифровую прозрачность грузопотоков. В работе обобщены подходы, представленные в научных публикациях, а также сопоставлены с актуальными данными о транспортной инфраструктуре региона.*

***Ключевые слова:** устойчивое развитие, логистика, Магаданская область, северный завоз, транспортная инфраструктура, цифровизация, зеленая логистика, мультимодальные перевозки.*

Переход к модели устойчивого развития меняет содержание логистической деятельности. Если ранее при проектировании цепей поставок приоритетом выступали скорость доставки и минимизация прямых издержек, то в настоящее время к ним добавляются требования экологической ответственности, социальной надежности, прозрачности потоков и устойчивости инфраструктуры к внешним шокам.

В отечественной научной литературе устойчивое развитие логистики рассматривается как согласование экономических, экологических и социальных целей управления потоками [3]. Для России данная постановка вопроса особенно важна в отношении удаленных и северных территорий, где логистика выполняет не только хозяйственную, но и жизнеобеспечивающую функцию [2].

Магаданская область является показательным примером региона, в котором качество логистики непосредственно влияет на энергетическую безопасность, стоимость жизни, устойчивость предпринимательской активности и инвестиционную привлекательность территории. Здесь устойчивое развитие логистики нельзя сводить только к сокращению экологического следа. Для такого региона устойчивость означает также способность транспортной системы обеспечивать бесперебойный северный завоз, снижать зависимость от сезонных ограничений, поддерживать связность территории и обеспечивать население и бизнес товарами, топливом, техникой и строительными материалами в условиях удаленности и климатической сложности [1].

Цель исследования – рассмотрение перспектив внедрения принципов устойчивого развития в логистику Магаданской области. Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

- раскрываются теоретические основы устойчивой логистики;
- анализируются особенности транспортно-логистической системы региона;
- формулируются приоритетные направления ее модернизации с учетом экологических, социальных и экономических требований.

В научной литературе устойчивое развитие логистики трактуется как переход от узко затратной модели управления потоками к модели, в которой учитываются долгосрочные эффекты для экономики, общества и окружающей среды. В работах, посвященных зеленой логистике, подчеркивается, что устойчивость достигается не единичными экологическими инициативами, а изменением всей логики управления перевозками, складированием, обработкой грузов и информационными потоками [4].

Для северных регионов понятие устойчивости требует расширенной трактовки. В отличие от типовых индустриальных центров, здесь высокая доля транспортных затрат, длинные плечи доставки, многоступенчатые схемы перевозок, сезонные коммуникации и высокая чувствительность к погодным факторам создают особую среду управления. Т.П. Егорова и А.М. Делахова показывают, что транспортно-логистические системы северных регионов ресурсного типа характеризуются изолированностью участков транспортной сети, ограниченным временем функционирования отдельных коммуникаций, многозвенностью доставки и высоким уровнем эксплуатационных затрат [2].

Особенности Магаданской области задают высокую зависимость региональной экономики от состояния транспортной инфраструктуры. Согласно паспорту региона Российской Федерации, по состоянию на 2025 год в Магаданской области отсутствуют железные дороги [5]. Это означает, что регион лишен того вида транспорта, который в большинстве субъектов страны обеспечивает массовые и относительно дешевые перевозки на большие расстояния.

Автомобильная сеть региона по-прежнему развита ограниченно. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории области составляет 2,6 тыс. км, из которых 2,4 тыс. км имеют твердое покрытие, а лишь 330 км – усовершенствованное покрытие; при этом значительная часть территории остается транспортно недоступной вследствие слабой дорожной сети [5]. Ключевым сухопутным коридором выступает федеральная трасса «Колыма», причем 834 км этой дороги проходит по территории области [5].

Не менее важным элементом региональной логистики является воздушный транспорт. В Магаданской области действует один международный аэропорт – аэропорт Магадан (Сокол), который обеспечивает связь региона с Москвой, Дальним Востоком, Сибирью и рядом других направлений [5]. По итогам 2024 года аэропорт обслужил 564,388 тыс. пассажиров, а в декабре 2024 года был введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал, рассчитанный на пропускную способность до 800 пассажиров в час и до 1,5 млн пассажиров в год [8; 10].

Однако решающее значение для Магаданской области сохраняет морской транспорт. Официальные материалы Магаданского морского торгового порта подчеркивают, что около 99% грузов, предназначенных для области и вывозимых из нее, перевозятся именно морским транспортом; при этом через порт проходят 100% твердого и жидкого топлива, тяжелой техники и строительных материалов [13]. По данным порта, грузооборот за 2025 год составил 1334,4 тыс. т, а количество судозаходов – 245 [7].

Исследования Н.А. Чапкиной, посвященные Магаданской области, показывают, что слабость транспортно-логистического комплекса региона связана с ограниченностью инфраструктуры, удаленностью, высокой стоимостью перевозок и сложностью взаимодействия между видами транспорта [1]. Эти выводы во многом подтверждаются и более поздними работами, посвященными транспортно-логистическим системам северных регионов ресурсного типа [2].

Первое направление связано с переосмыслением северного завоза как базового элемента устойчивой логистики. Для Магаданской области социальный аспект устойчивого развития выражается прежде всего в гарантированном снабжении населения и предприятий топливом, продовольствием, строительными материалами и техникой [2].

Второе направление – развитие мультимодальной модели «морской порт - автодорога – аэропорт». В логистике Магаданской области не существует одного универсального вида транспорта, способного решить все задачи региона.

Третье направление – цифровизация региональной логистики. На федеральном уровне уже формируется национальная цифровая транспортно-логистическая платформа «ГосЛог», призванная стать единым окном взаимодействия государства и перевозчиков [6]. Одновременно система ГИС ЭПД демонстрирует быстрый рост: по данным Минтранса России, на начало 2026 года в ней было оформлено свыше 30 млн электронных перевозочных документов, а с 1 сентября 2026 года оформление таких документов станет обязательным [9].

Четвертое направление – экологическая модернизация логистики. В научной литературе зеленая логистика рассматривается как механизм снижения негативного воздействия на окружающую среду за счет изменения технологий перевозки, хранения, обработки грузов, выбора маршрутов и управления ресурсами [4].

Пятое направление – формирование специальной системы показателей устойчивости логистики Магаданской области. Обычные метрики, применяемые к транспортным системам развитых центральных регионов, недостаточно отражают северную специфику.

Наконец, устойчивое развитие региональной логистики невозможно без институциональной координации. Практика показывает, что слабым местом северных поставок часто становится не отсутствие отдельного инфраструктурного объекта, а несогласованность действий перевозчиков, портовых операторов, грузополучателей, органов власти и контролирующих структур. Поэтому перспективным представляется создание постоянно действующего координационного механизма при правительстве Магаданской области, который объединял бы вопросы северного завоза, портовой логистики, дорожной связанности, цифровизации документооборота и экологического мониторинга.

### *Список литературы*

1. Чапкина Н.А. Оценка транспортно-логистического комплекса Магаданской области / Н.А. Чапкина // Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral». – 2020. – №5. DOI 10.24411/2658-3569-2020-10088. EDN DJCGEF
2. Егорова Т.П. Потенциал развития ТЛС северных регионов ресурсного типа / Т.П. Егорова, А.М. Делахова // Морские порты. – 2022. – №9.
3. Дмитриев А.В. Цифровая логистика в условиях устойчивого развития / А.В. Дмитриев // Вестник факультета управления СПбГЭУ. – 2018. – №3. – С. 302–308. EDN XTUCFV

4. Кизим А.А. Зеленая логистика как элемент устойчивого развития агрокомпаний / А.А. Кизим, Д.П. Кайфеджан, Ю.В. Кареева // Экономика устойчивого развития. – 2021. – №1(45). – С. 64–68. EDN WGTRSX
5. Паспорт региона Российской Федерации. Магаданская область. 2025. – URL: [https://rlw.gov.ru/storage/document/document\\_file/2025-10/21/pasport-magadanskaa-oblast-4.pdf](https://rlw.gov.ru/storage/document/document_file/2025-10/21/pasport-magadanskaa-oblast-4.pdf) (дата обращения: 04.04.2026).
6. Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа «ГосЛог» // Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/297/367> (дата обращения: 04.04.2026).
7. Магаданский морской торговый порт «Ворота Колымы»: официальный сайт. – URL: <https://magadanport.ru/> (дата обращения: 04.04.2026).
8. По итогам 2024 года Международный аэропорт Магадан обслужил 564 388 пассажиров // Официальный сайт аэропорта Магадана. – 2026. – URL: <https://airport-magadan.ru/mediacenter/news/422646/> (дата обращения: 04.04.2026).
9. Количество электронных перевозочных документов увеличилось более чем в два раза в 2025 году // Министерство транспорта Российской Федерации. – 2026. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12428> (дата обращения: 04.04.2026).
10. Три новых терминала открылись в аэропортах Магадана, Ставрополя и Чебоксар // Федеральное агентство воздушного транспорта. – 2024. – URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=14123> (дата обращения: 04.04.2026).