

Матвеева Полина Романовна

студентка

Научный руководитель

Мальцева Полина Николаевна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация:** в статье рассматриваются особенности авиационной доставки грузов в Магаданской области. Показано, что для региона с большой площадью, сложными природно-климатическими условиями и ограниченной наземной доступностью авиация выполняет не только транспортную, но и жизнеобеспечивающую функцию. Выявлены основные проблемы отрасли: высокая себестоимость перевозок, инфраструктурные ограничения малых аэропортов, погодные риски и зависимость логистики от ограниченного числа узлов. Проанализированы перспективы развития, связанные с модернизацией аэропорта Магадан (Сокол), расширением грузовых операций и включением авиации в систему северного завоза. Сделан вывод о том, что дальнейшее укрепление аэропортовой сети и мультимодальной логистики является необходимым условием устойчивого снабжения удаленных территорий региона.*

***Ключевые слова:** авиационная логистика, грузовые авиаперевозки, Магаданская область, удаленные территории, северный завоз, аэропортовая инфраструктура, аэропорт Магадан, малые аэропорты.*

Магаданская область относится к числу наиболее труднодоступных субъектов Российской Федерации. Пространственная удаленность населенных пунктов, суровые климатические условия, сезонные ограничения в работе альтернативных видов транспорта и отсутствие железнодорожного сообщения объективно

повышают роль воздушного транспорта в системе регионального снабжения. В этих условиях авиационная доставка грузов становится важнейшим каналом доставки медикаментов, продовольствия, почтовых отправок, запасных частей, оборудования и иных срочных грузов в населенные пункты области [1].

Значение авиации для Магаданской области усиливается тем, что регион входит в перечень территорий северного завоза. Федеральное правительство подчеркивает, что доставка грузов в такие территории сопряжена со сложными климатическими условиями, ограниченными сроками навигации и транспортной недоступностью отдельных населенных пунктов [5]. Следовательно, авиационный транспорт здесь выполняет не только коммерческую, но и выраженную социальную функцию, обеспечивая непрерывность снабжения в тех случаях, когда морская, речная или автомобильная логистика не позволяет оперативно закрыть потребности населения и организаций.

Центральным узлом региональной авиационной системы выступает международный аэропорт Магадан (Сокол). По данным аэропорта, в 2025 году его услугами воспользовались 626 тыс. пассажиров, а объем обработанного груза составил 13 млн тонн, что на 8,5% больше показателя 2024 года. Кроме того, в 2025 году в аэропорту было обслужено около 5 тыс. самолето-вылетов, что на 15,3% выше уровня предыдущего года [4]. Эти показатели свидетельствуют о том, что аэропорт Магадан выполняет не только пассажирскую, но и важную грузовую функцию, постепенно усиливая свое значение в региональной и межрегиональной логистике.

Наряду с аэропортом Магадан в области функционируют малые аэропорты Сеймчан, Омсукчан и Северо-Эвенск. По данным Росавиации, Сеймчан располагает искусственной взлетно-посадочной полосой, тогда как Омсукчан и Северо-Эвенск эксплуатируют грунтовые полосы. Их совокупный пассажиропоток в 2023 году составил 20,2 тыс. человек [2]. Сама по себе такая сеть имеет важное значение для территориальной связанности, однако ограниченность инфраструктуры и небольшие объемы перевозок создают для грузовой авиации серьезные экономические и организационные ограничения.

Одной из основных проблем авиационной доставки грузов в удаленные районы Магаданской области является высокая себестоимость перевозок. На стоимость существенно влияют расходы на авиационное топливо, техническое обслуживание, содержание персонала, обеспечение авиационной безопасности и поддержание аэродромной инфраструктуры в условиях Крайнего Севера. При этом плотность населения в регионе невелика, а грузопотоки по многим направлениям ограничены. В результате возможности снижения удельных затрат за счет эффекта масштаба выражены слабо, а значительная часть перевозок сохраняет социально ориентированный характер.

Следующей проблемой является инфраструктурная неоднородность региональной аэропортовой сети. Фактически большая часть логистической нагрузки сосредоточена на аэропорте Сокол, тогда как местные аэропорты обладают более скромными техническими возможностями. Использование грунтовых полос в части населенных пунктов делает систему более уязвимой к сезонным и погодным колебаниям, а также сдерживает развитие регулярных и более объемных грузовых перевозок. Это особенно важно для удаленных поселений, где даже кратковременные перебои в сообщении могут приводить к задержкам в поставках жизненно важных грузов.

Серьезным фактором риска остаются погодные условия. Для северных территорий характерны низкие температуры, сильные ветры, ограниченная видимость, снегопады и иные неблагоприятные явления, которые могут вызывать перенос или отмену рейсов. С точки зрения логистики это приводит к необходимости создания дополнительных запасов, повышения требований к планированию перевозок и резервированию ресурсов. Чем меньше альтернативных маршрутов у региона, тем сильнее такие риски отражаются на устойчивости всей системы снабжения.

Еще одна проблема состоит в высокой зависимости удаленных территорий от ограниченного числа маршрутов и перевозчиков. Если перевозки сосредоточены в нескольких узлах и выполняются по узкому набору направлений, то лю-

бой технический сбой, неблагоприятная метеоситуация или изменение коммерческой политики авиакомпаний способны немедленно сказаться на сроках и стоимости доставки грузов. Для удаленных районов Магаданской области это особенно чувствительно, поскольку временной фактор нередко напрямую связан с обеспечением населения лекарствами, продуктами и товарами первой необходимости.

Вместе с тем в последние годы сформировались и очевидные предпосылки для улучшения ситуации. Одной из них является модернизация базовой инфраструктуры аэропорта Магадан. В Магаданской области завершено строительство нового аэровокзального комплекса площадью 14,4 тыс. кв. м с пропускной способностью 800 пассажиров в час [3]. Хотя эти изменения в первую очередь ориентированы на пассажирский сегмент, они создают более устойчивую организационную основу и для грузовых операций.

Существенное значение имеет и развитие аэродромной инфраструктуры. В ноябре 2025 года в аэропорту Магадан были введены в эксплуатацию новые объекты аэродромной инфраструктуры. По официальным данным аэропорта, модернизация перрона позволяет обеспечивать обслуживание воздушных судов типа Ан-124, Boeing 777-300ER и SSJ-100 [2]. Для грузовой логистики это является важным шагом, поскольку расширяются технические возможности приема более вместительных и специализированных воздушных судов, а значит, повышается гибкость всей транспортной системы.

Положительным фактором можно считать и развитие собственно грузовой программы аэропорта Магадан. В 2025 году авиакомпании «Авиастар-ТУ» и S7 Cargo использовали аэропорт для технических посадок и грузовых операций [4]. Это позволяет говорить о постепенном укреплении роли Магадана не только как регионального пассажирского центра, но и как элемента более широкой дальневосточной грузовой сети. В перспективе это может способствовать росту объема транзитных и межрегиональных перевозок, а также повышению устойчивости снабжения самой области.

Перспективы дальнейшего развития авиационной доставки грузов в районы Магаданской области связаны также с более активным внедрением мультимодального подхода. Для массовых и менее срочных грузов рационально использование автомобильного транспорта, тогда как авиация должна концентрироваться на перевозке срочных, дорогостоящих, скоропортящихся и социально значимых грузов. Такое сочетание видов транспорта позволяет одновременно учитывать фактор стоимости и фактор времени, что особенно важно для северных территорий.

Отдельного внимания заслуживает развитие сети малых аэропортов. Даже при сравнительно небольших объемах перевозок их поддержание имеет принципиальное значение для территориальной связности, медицинской эвакуации, доставки почты и грузов первой необходимости. Поэтому повышение устойчивости авиационной логистики в Магаданской области невозможно без сохранения и постепенного обновления локальной аэропортовой инфраструктуры, включая аэродромные покрытия, навигационное оборудование и наземные службы.

Таким образом, авиационная доставка грузов в удаленные регионы Магаданской области выступает стратегически важным элементом региональной транспортной системы. Ключевыми проблемами остаются высокая себестоимость перевозок, погодная уязвимость, инфраструктурная ограниченность части малых аэропортов и зависимость от небольшого числа узлов и маршрутов. Вместе с тем модернизация аэропорта Магадан, развитие грузовых операций, расширение возможностей аэродромной инфраструктуры и интеграция авиации в систему северного завоза создают реальные предпосылки для повышения устойчивости снабжения удаленных территорий. В перспективе именно сочетание государственной поддержки, модернизации аэропортовой сети и мультимодальной логистики может обеспечить более надежную и эффективную доставку грузов на территории Магаданской области.

Список литературы

1. Краткая характеристика Магаданской области // МЧС России. – URL: <https://49.mchs.gov.ru/glavnoe-upravlenie/kratkaya-harakteristika-magadanskoj-oblasti> (дата обращения: 09.04.2026).
2. Пассажиропоток аэропорта Магадан в 2025 году вырос на 11% // Официальный сайт аэропорта Магадан. – URL: <https://airport-magadan.ru/mediacenter/news/435367/> (дата обращения: 09.04.2026).
3. Правительство утвердило перечень территорий северного завоза // Официальный сайт Правительства России. – URL: <https://government.ru/news/50127/> (дата обращения: 09.04.2026).
4. Новые объекты аэродромной инфраструктуры введены в эксплуатацию в аэропорту Магадан // Официальный сайт аэропорта Магадан. – URL: <https://airport-magadan.ru/mediacenter/news/431386/> (дата обращения: 09.04.2026).
5. Новый аэровокзал в Магадане сдадут в эксплуатацию в 2024 году // Росавиация. – URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=12335> (дата обращения: 09.04.2026).