

Гончаренко Антон Павлович

студент

Научный руководитель

Мальцева Полина Николаевна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

**ТРАНСФОРМАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ
ПОД ВЛИЯНИЕМ ВЫХОДА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТОРГОВЫХ СЕТЕЙ
В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

***Аннотация:** в статье рассматривается вопрос влияния выхода федеральных торговых сетей на конфигурацию логистики Магаданской области – одного из наиболее удалённых и транспортно-сложных регионов России. На основе официальных материалов органов власти, Росстата и федеральных ритейлеров показано, что приход сетевого ритейла влияет не только на ассортимент и ценовую политику, но и на устройство всей товаропроводящей системы. Особое внимание уделено сочетанию двух процессов: включению местных производителей в федеральные каналы сбыта и одновременному ужесточению требований к складской, транспортной и информационной инфраструктуре региона. Сделан вывод о том, что федеральные сети в Магаданской области выступают не только участниками торговли, но и институциональными драйверами модернизации региональной логистики.*

***Ключевые слова:** региональная логистика, Магаданская область, федеральные торговые сети, северный завоз, цепи поставок, продовольственная розница, франчайзинг, складская инфраструктура.*

Магаданская область представляет собой особый тип российского регионального рынка, в котором торговля и логистика заведомо не могут развиваться по тем же моделям, что и в центральной части страны. Здесь высокая удалён-

ность от основных производственных и распределительных центров, ограниченность транспортных каналов, зависимость от сезонных поставок и северного завоза, а также малая численность населения сочетаются с относительно высокой стоимостью потребления и значительной ролью торговли в региональной экономике. По данным Росстата, на 1 января 2025 года в области проживало 134,5 тыс. человека, причём 96,6% населения составляли городские жители [1]. Это означает, что рынок территориально сжат, но логистически крайне сложен: спрос сосредоточен прежде всего в Магадане, тогда как снабжение области требует длинной и дорогостоящей товаропроводящей цепочки.

Дополнительный интерес к теме связан с тем, что в 2024–2026 годах в регионе ускорился приход федеральных торговых сетей. Если в 2023 году в Магадане по франшизе появился первый магазин Fix Price, продемонстрировав возможность работы федеральной модели даже в столь удалённой локации [2], то последующие шаги крупных продуктовых операторов задали уже иной масштаб трансформации. На 15 апреля 2026 года в Магадане уже работают федеральные сети «Светофор», «Красное&Белое», «Бристоль», «Магнит» [3].

Для понимания воздействия федеральных сетей необходимо сначала зафиксировать исходную конфигурацию региональной логистики. Магаданская область относится к территориям северного завоза, для которых государство устанавливает особый режим обеспечения жизненно важными товарами. В официальных документах Правительства РФ северный завоз определяется как комплекс мероприятий и финансовых механизмов по регулярному и бесперебойному снабжению продовольствием, нефтепродуктами и другими жизненно важными товарами [4; 5]. Следовательно, сама логика снабжения региона изначально строится не только на коммерческом интересе участников рынка, но и на элементах государственной координации.

С точки зрения транспортной статистики проблема выражена достаточно наглядно. По данным Росстата, объём грузов, перевезённых автомобильным транспортом, составил в 2024 году 2,8 млн тонн против 5,5 млн тонн в 2023 году и 8,0 млн тонн в 2022 году, тогда как грузооборот автомобильного

транспорта увеличился до 1 765 млн тонно-километров против 977 млн тонно-километров годом ранее [6]. Такая динамика указывает на изменение конфигурации транспортной работы: даже при сокращении физического объёма перевозок логистическое плечо и суммарная транспортная нагрузка возрастают. Для торговой логистики это означает рост зависимости от точности маршрутизации, от устойчивости графиков поставок и от грамотного распределения складских запасов.

Первое направление трансформации связано с укрупнением и централизацией закупочной логики. Федеральная сеть приходит в регион уже не как отдельный магазин, а как часть большой распределительной системы. Это означает, что ассортимент формируется не локально и не ситуативно, а на основе общесетевых категорий, федеральных контрактов и централизованного планирования. В результате сокращается доля случайных закупок, уменьшается влияние непрозрачных посреднических схем и возникает давление на традиционную оптовую инфраструктуру региона. Для Магаданской области, где сама региональная дорожная карта конкуренции прямо указывает на проблему длинной цепочки поставщиков, это особенно важно [3].

Второе направление связано с усилением роли складской инфраструктуры. На уровне региональных властей зафиксировано, что материально-техническая база складских площадей не в полной мере отвечает требованиям современной логистики, отличается высокой степенью износа и низкой механизацией погрузочно-разгрузочных работ [3]. Для федеральных сетей подобная ситуация означает не просто неудобство, а риск нарушения товарного цикла. Стандарты сетевого ритейла предполагают чёткий режим приёма, адресное хранение, контроль температурных режимов, минимизацию потерь и быструю обработку потоков. Следовательно, расширение федеральной розницы объективно подталкивает регион к модернизации складов, внедрению более технологичного оборудования и совершенствованию внутрискладской логистики.

Северная специфика ограничивает прямое копирование лучших практик центральных регионов. Транспортные риски включают сезонность, погодные

ограничения, удлинённые сроки доставки, высокую стоимость логистических ошибок и повышенную уязвимость товароснабжения. Следовательно, даже крупная сеть с развитой инфраструктурой не может полностью устранить базовые ограничения пространства. Она способна лишь управлять ими лучше, чем традиционные участники рынка.

Проведённый анализ показывает, что выход федеральных торговых сетей в Магаданскую область следует рассматривать не как частный эпизод развития розничной торговли, а как важный этап структурной трансформации региональной логистики. В условиях удалённости, отсутствия железнодорожного сообщения, высокой стоимости доставки и изношенной складской базы федеральный ритейл становится носителем новых организационных стандартов. Он приносит централизованное планирование закупок, цифровое управление запасами, более жёсткие требования к складским операциям, франчайзинговые модели развития и интеграцию локальных производителей в единые каналы распределения.

Список литературы

1. Оценка численности населения Магаданской области на 1 января 2025 года // Официальный сайт Управления Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, Еврейской автономной области, Чукотскому автономному округу. – URL: <https://27.rosstat.gov.ru/news/document/257420> (дата обращения: 10.04.2026).

2. В Магаданской области открылся первый магазин сети // Сайт компании Fix Price Group PLC. – 2023. – URL: https://ir.fix-price.com/upload/iblock/735/vd7xivh61g5is59l350ad8j5l6v8g5h5/Press%20Release_Magadan%20region_15Nov2023_rus.pdf (дата обращения: 10.04.2026).

3. Проект дорожной карты Магаданской области по содействию развитию конкуренции // Официальный сайт мэрии города Магадана. – 2026. – URL: https://magadangorod.ru/common/upload/28/editor/file/ПРОЕКТ_dorozhnaya_karta_Magadanskaya_oblast.pdf (дата обращения: 10.04.2026).

4. Документы о северном завозе // Официальный сайт Правительства Российской Федерации. – 2024. – URL: <https://government.ru/docs/50846/> (дата обращения: 10.04.2026).

5. Правительство утвердило перечень территорий северного завоза // Официальный сайт Правительства Российской Федерации. – 2023. – URL: <https://government.ru/news/50127/> (дата обращения: 10.04.2026).

6. Перевозки грузов и грузооборот автомобильным транспортом в 2020–2024 гг. // Официальный сайт Управления Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, Еврейской автономной области, Чукотскому автономному округу. – URL: [https://27.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Перевозки%20грузов%20и%20грузооборот%20автомобильным%20транспортом%20в%202020-2024%20гг.\(2\).xlsx](https://27.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Перевозки%20грузов%20и%20грузооборот%20автомобильным%20транспортом%20в%202020-2024%20гг.(2).xlsx) (дата обращения: 10.04.2026).