

УДК 338

*Т.Х. Мамедли, А.А. Мигел, А.А. Остроумов*

ФГБОУ ВО «Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского»,  
г. Калуга, email: tmamedli99@mail.ru, amigel@mail.ru, mhaski@bk.ru

### **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА КАЛУЖСКОГО РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ «БЛОКИРАТОРОВ»**

**Ключевые слова:** транспортно-логистический кластер, внешнеэкономическая деятельность региона, экспортно-ориентированный бизнес, таможенно-логистические терминалы, транзитный потенциал.

Ключевым фактором успешного развития страны в целом и регионов в частности выступает положительная динамика внешнеэкономических связей. Несмотря на «форс-мажорные» западные санкции, трудности в поддержании устойчивости сложившихся много ранее торгово-экономических взаимодействий, нельзя отменить ставку на расширение экспортно-ориентированного сегмента российского бизнеса. Региональные кластерные модели остаются эффективным механизмом привлечения инвестиций и активизации экономической интеграции со странами-партнерами. Так, развитию экспортного потенциала Калужского региона, обладающего соответствующими характеристиками и возможностями, способствует формирование транспортно-логистического кластера. Закрытие границ, фактическое ограничение торговли с западными странами и санкции, введенные против РФ, безусловно, повлияли на состояние транспортной логистики региона. Ощутимым стало увеличение стоимости запчастей, сервисного обслуживания грузового транспорта и самих транспортных средств. Подобные изменения неизбежно ведут к росту себестоимости рейсов, соответственно, повышаются и цены для заказчиков грузоперевозок, что приводит к удорожанию поставляемой продукции, понижению реальных доходов потребителя. Реализация перспектив транспортно-логистического кластера Калужской области возможна исключительно при условии учета новых реалий и принятия адаптационных решений.

*T.X. Mammadli, A.A. Miguel, A.A. Ostroumov*

FGBOU VO "Kaluga State University. K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, email: tmamedli99@mail.ru,  
amigel@mail.ru, mhaski@bk.ru

### **DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER OF THE KALUGA REGION UNDER THE CONDITIONS OF FOREIGN ECONOMIC «BLOCKERS»**

**Keywords:** transport and logistics cluster, foreign economic activity of the region, export-oriented business, customs and logistics terminals, transit potential.

The key factor in the successful development of the country as a whole and the regions in particular is the positive dynamics of foreign economic relations. Despite the "force majeure" Western sanctions, the difficulties in maintaining the stability of the trade and economic interactions that have developed much earlier, it is impossible to cancel the bet on the expansion of the export-oriented segment of Russian business. Regional cluster models remain an effective mechanism for attracting investment and enhancing economic integration with partner countries. Thus, the formation of a transport and logistics cluster contributes to the development of the export potential of the Kaluga region, which has the appropriate characteristics and capabilities. The closure of borders, the actual restriction of trade with Western countries and the sanctions imposed against the Russian Federation, of course, have affected the state of transport logistics in the region. The increase in the cost of spare parts, service maintenance of trucks and the vehicles themselves has become tangible. Such changes inevitably lead to an increase in the cost of flights, respectively, the prices for cargo transportation customers also increase, which leads to an increase in the cost of the supplied products, a decrease in the real income of the consumer. Implementation of the prospects for the transport and logistics cluster of the Kaluga region is possible only if new realities are taken into account and adaptive decisions are made.

#### **Актуальность исследуемой проблемы**

Развитие региональной транспортной логистики в условиях жестких западных санкций возможно только при условии выбора нового вектора в формировании рынка транспортных и логи-

стических услуг. Работу в этом направлении активно ведут, так называемые, цифровые экспедиторы, разрабатывающие современные технологические решения. На повестке дня – построение эффективных логистических цепочек

с учетом приоритета мультимодальных грузоперевозок. Активное внедрение новых управленческих решений позволит повысить эффективность транспортной логистики с целью своевременного осуществления поставок, как на внутреннем рынке, так и в страны, являющимися стратегическими партнерами.

Цель исследования: определение направлений развития регионального транспортно-логистического кластера в условиях западных санкций.

Методами научного исследования выступили обобщение, систематизация и анализ показателей состояния транспортно-логистического кластера Калужской области.

### **Предпосылки формирования и развития транспортно-логистического кластера Калужского региона**

Калужская область обладает существенными конкурентными преимуществами в аспекте развития транзитного потенциала, является активным участником реализации перспективных инфраструктурных проектов.

Отметим, что современные транспортно-логистические системы объединяют в единый процесс такие виды деятельности, как: грузовые отправления, упаковку, транспортировку, управление запасами и складским хозяйством. Количество организаций, готовых к сотрудничеству с зарубежными, но крайне избирательными партнерами будет определяться сложившейся ситуацией и потенциальными возможностями.

По итогам 2021 года в Калужской области из более чем 350 предприятий-экспортеров 305 – это субъекты малого и среднего предпринимательства.

Наиболее крупными экспортерами региона являлись ООО «ВМК Инвест», ООО «НЛМК-Калуга», АО «Тайфун», ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга», ООО «Фольксваген компоненты и сервисы», ООО «Континентал Калуга», ООО «Вольво Компоненты», ООО «ПСМА Рус». Наиболее активно занимаются экспортом ООО «Диал-К», ООО «Пандора Трейд», ЗАО «Партнер-М», ООО «МостоСтройИнжиниринг», АО «Фильтр» и другие.

Реализации совместных проектов с зарубежными партнерами способствует процесс кластеризации отраслей региональной экономики. Приступая к созданию кластеров Правительство Калужской области было ориентировано на перспективные отрасли с высоким потенциалом, так как кластеры – это эффективные инвестиционные площадки, позволяющие задействовать синергический эффект в исполнении стратегических проектов. Таким образом, в регионе было сформировано более 10 пространственных кластера, в том числе в области автомобилестроения и автокомпонентов, фармацевтики и биотехнологий, агропищевом производстве, ядерных технологий, образования, туризма и т.д.

Калужский кластер автомобилестроения и автокомпонентов включил в себя 3 предприятия – «Фольксваген ГруппРус», «Пежо-Ситроен Митсубиши Аутомотив» и концерн Volvo, благодаря которым удалось привлечь в регион 60 локальных поставщиков деталей.

Функционирование транспортно-логистического регионального кластера, а также двух транспортно-логистических центров (Freight Village RU, международный аэропорт «Калуга») с 2007 до февраля-месяца 2022 года позволило повысить показатель грузооборота в 25 раз.

**Таблица 1**

Общие результаты внешней торговли Калужской области (млн. долл.)

| Показатели   | 2018г.    | 2019г.    | 2020г.   | 2021г.   | 2021г. к 2018г. (в %) |
|--------------|-----------|-----------|----------|----------|-----------------------|
| Товарооборот | 7 475, 9  | 7 840, 6  | 6 987,6  | 9 041,0  | 20,9                  |
| Экспорт      | 1 471, 7  | 1 160, 1  | 1 027,5  | 1 513,3  | 2,8                   |
| Импорт       | 6 004, 2  | 6 680, 5  | 5 960,1  | 7 527,8  | 25,4                  |
| Сальдо       | - 4 532,5 | - 5 520,4 | -4 932,6 | - 6014,5 | -                     |

Источник: stat.customs.ru

Внешнеторговый оборот региона за период 2018-2021 гг. в целом увеличился на 20,9% (Таблица 1).

Большинство инвесторов разместили свои производства в 12 созданных индустриальных парках с готовой инфраструктурой. Общая площадь территории индустриальных парков Калужской области превышает 5 тыс. га.

В регионе успешно реализуются проекты индустриальных парков: «Ворсино», «Грабцево», «Калуга-Юг», «Росва», инвестиционными участниками которых выступают иностранные компании [2].

Индустриальный парк «Ворсино» был создан в 2006 году в Боровском районе региона. Проект был инициирован региональным правительством. Общая площадь парка – 1,5 тыс. га, из них две трети находятся у инвесторов, которыми были получены налоговые преференции. При размещении производства в парке инвесторы полностью освободились от уплаты налога на имущество организаций, а также могли снизить ставку по налогу на прибыль. Все инвесторы были снабжены системами бесперебойного электроснабжения и высокоскоростным интернетом. В итоге за первые 10 лет функционирования парка «Ворсино» было создано более 6 тыс. новых рабочих мест, а инвесторы перечислили в региональный бюджет более 60 млрд рублей.

В 2018 году по данным исследования аналитического центра «Эксперт», данный индустриальный парк получил самую высокую оценку по показателю «работа с резидентами» среди 76 индустриальных площадок, которые вошли в этот рейтинг.

«Ворсино» является крупнейшим индустриальным парком Калужской области, его резидентами выступают более 50 ведущих отечественных и международных компаний, включая Samsung, L’Oreal, Nestle, AstraZeneca, НЛМК, Total, Greif. Здесь же работает отечественное предприятие «Одиссейпром», которое занимается производством мебели, в том числе столешниц из натурального камня, массивов ценных пород из древесины. «Винтрастком» занимается производством панелей ПВХ, которые применяют для внутренней отделки.

В 2022 году в рамках соглашения с ОАО «РЖД» около 1 млрд. руб. будет вложено в строительство железнодорожной ветки для парка «Ворсино», что повысит его инфраструктурные возможности, увеличит грузооборот и активизирует приток инвестиций в экономику региона.

В 2013 году началась реализация инвестиционного проекта «К-Агро» на территории Боровского района Калужской области. В 2014 году земельным участкам, принадлежащим ООО «Агропромышленный парк К-Агро», присвоен статус индустриального парка. Ключевые резиденты в парк пришли в 2016 году, в том числе инновационная компания ООО «Теклеор», являющаяся первым в РФ центром антимикробной обработки продуктов питания потоком ускоренных электронов. В сентябре 2018 года в Санкт-Петербурге на II Международном рыбопромышленном форуме компания представила новые технологии по проблеме минимизации продовольственных потерь и пищевых отходов в рыбной отрасли.

Таким образом, в Калужской области был сформирован агро-индустриальный кластер мирового уровня, объединяющий предприятия пищевой промышленности. Резиденты «Агропромышленного парка К-Агро» были обеспечены всей необходимой инфраструктурой, удобной логистикой, возможностью комплексной реализации потенциала парка, в том числе за счет наличия земель различных категорий: сельскохозяйственных, промышленного назначения и земель населенных пунктов. Перспективы успешного исполнения проектов аграрной направленности, в том числе связаны с вопросами соответствующего кадрового обеспечения. Подготовкой специалистов данного профиля в регионе, как раз и занимается Калужский филиал РГАУ-МСХА им. К.А. Тимирязева [8].

Помимо ООО «Теклеор», резидентами индустриального парка стали ООО КФ «Микаелло» (кондитерское дело), ООО «Ла Лоррен Рус» (производство хлебобулочных изделий), ООО «Полезно» (производство продуктов для здорового питания).

Одна из площадок, предлагаемая «К-Агро» для инвесторов, расположена на территории города «Ермолино», ко-

тому присвоен статус моногорода, что выступило шансом для развития промышленных территорий, расположенных в его границах.

Создание таких современных производств на территории Агропромышленного парка «К-Агро», расположенного в точке с развитой логистической инфраструктурой, в регионе с лидирующей позицией по инвестиционному климату в стране, позволит каждому инвестору успешно реализовать свой проект.

На территории индустриального парка «Грабцево» разместили свои производства 11 резидентов. Среди них предприятия автомобильного и фармацевтического кластера. Здесь базируется производство машин и двигателей от компании «Фольксваген Груп Рус» и располагается производитель автостекла «Фуяо Стекло Рус». На этой площадке размещено фармацевтическое предприятие «Ново Нордиск», занимающееся производством современных инсулинов, а также «Берлин-Фарма», производящее лекарственные препараты. В индустриальном парке создано около 7 тыс. рабочих мест.

Канадская компания Magna, производящая автокомпоненты, перевела производство этих деталей из Санкт-Петербурга в парк «Грабцево» (данные газеты «Коммерсантъ»).

В 2021 году Правительство РФ расширило список индустриальных парков, имеющих право на государственную помощь. В списке индустриальных парков-претендентов на федеральные субсидии, вошло и «Грабцево», размер государственной поддержки которого более 560 млн рублей.

В 2016 году в Калужской области был организован туристский кластер. В современных условиях действия запретов на поездки российских граждан в западные страны «санкционной группы» и существующих «блокираторов» на рынке авиационных услуг внутренний туризм получает неоспоримые преимущества [7].

Действующий кластер включает 42 компании, работающих в области данных услуг, такие как ООО «Велна», ООО «Калуга-Лэнд», ООО «Парк птиц», ООО «КБ Никола-Ленивец» и другие. Для повышения востребованности калужского туристического продукта в ре-

гионе формируются соответствующие логистические схемы. На практике современные логистические технологии могут быть использованы как производителями услуг, так и региональными туроператорами, в том числе в области промышленного и делового туризма. Суть промышленного туризма – в посещении заинтересованными лицами объектов сложившихся бизнес-структур.

Вопросы развития промышленного туризма в Калужской области 6 апреля 2022 года были поставлены в рамках заседания «Всероссийского акселератора». 10 региональных предприятий в 2022 году выступят объектами промышленного туризма. Промышленный туризм сможет стать платформой для формирования лояльности и приверженности к производству российских товаров. В июне 2021 года был дан старт проекту по стимулированию промышленного туризма. На участие в программе больше всего заявок (26%) поступило от предприятий пищевой промышленности, 12% – машиностроения, 11% – легкой промышленности. И это показатель значимости данного направления кластеризации региона.

В свою очередь, деловой туризм – это специальные туры для предпринимателей и бизнесменов, находящихся в поиске инновационных идей, партнеров для их реализации, выгодного вложения средств в производство. В период с 2020 по 2030 годы запланированы мероприятия по активизации внутри и межрегиональных туристских потоков, в том числе на основе развития делового туризма [4].

В регионе также успешно реализуется образовательный кластер, способствующий устранению дисбаланса между спросом и предложением на рынке труда, решению проблемы максимального удовлетворения потребностей государственных учреждений и коммерческих бизнес-структур в квалифицированных кадрах. Образовательный кластер Калужской области представляют Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, Калужские филиалы: МГТУ им. Н.Э. Баумана, РАНХиГС, РГАУ-МСХА им. К.А. Тимирязева, Калужский технический колледж, Калужский железнодорожный техникум и другие.

Появление новых сфер деятельности предопределило создание Атласа новых профессий, который впервые вышел в 2013 году при поддержке Московской школы управления «Сколково» и Агентства стратегических инициатив. Это один из передовых инструментов профессиональной ориентации, позволяющий понять логику развития рынка труда и выявить перспективные и востребованные в будущем сферы деятельности.

Калужская область стала пилотным регионом по разработке региональной версии Атласа новых профессий. В условиях развития ИТ-систем, появления программ навигации грузоперевозок и повышения их безопасности, экологизации видов транспорта, увеличения международных перевозок, выстраивания логистических маршрутов с учетом применения адаптивных дорожных покрытий значительно повысит уровень востребованности специалистов, обладающих новыми компетенциями.

Предопределяя приоритеты развития таможенно-логистической инфраструктуры региона, Калужский государственный университет в 2021 году открыл направление специализации «Таможенное и логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности», которое будет предусматривать подготовку специалистов в области закупок сырья, комплектующих, материалов, оборудования, управления логистическими подразделениями предприятий, логистических компаний. В 2022 году открыто новое направление подготовки «Торговое дело» по профилю «Логистика в коммерческой деятельности». Обозначенные в этом профиле компетенции позволят выпускникам разрабатывать эффективные логистические решения в организации торговых и технологических процессов. Таким образом, в Калужской области уже сформированы и функционируют кластеры, направленно ориентированные на исполнение задач, поставленных Правительством Калужской области.

Перспективы развития сложившихся региональных кластеров напрямую связаны с созданием эффективной транспортно-логистической системы, способствующей укреплению международных связей со странами-партнерами.

Практика формирования и развития транспортно-логистического кластера Калужской области

Создание эффективных транспортно-логистических кластеров способствует повышению конкурентоспособности региона и его инвестиционной привлекательности.

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) и транспортно-логистический терминал (ТЛТ) включают в себя единый комплекс строений, складских, административных и прилегающих территорий, предназначенных для выполнения коммерческих и таможенных услуг, направленных на оперативное таможенное оформление товаров [9].

Для успешного развития транспортно-логистического кластера Калужская область обладает неоспоримыми преимуществами:

- географическим расположением;
- транзитным потенциалом;
- надежными партнерами;
- крупными логистическими операторами.

В регионе строятся мультимодальные транспортно-логистические терминалы, таможенные, складские комплексы, развивается автомобильная, железнодорожная, аэропортовая инфраструктура. Все созданные кластеры имеют комплекс необходимой инфраструктуры, включая таможенно-логистические терминалы (ТЛТ), для организаций, предприятий, компаний, специализирующихся в определенном направлении деятельности участников внешнеэкономической деятельности [10].

Проект создания транспортно-логистического кластера был реализован при Правительством Калужской области, Министерством транспорта РФ, ОАО «РЖД» и группой Freight Village RU. ТЛК стал первым в группе 19 узловых российских центров.

Freight Village RU – мультимодальный транспортно-логистический комплекс формата «грузовая деревня». Это крупнейшей в центральной части России транзитный «хаб» (транспортный узел) между Европой и Азией. Одновременно реализуется проект по развитию логистики «Цифровой контейнерный терминал», преимуществом которого выступает интеграция технологических

процессов терминала и железной дороги, автоматизация процессов работы терминала, расширение электронного документооборота.

В регионе созданы мультимодальные производственно-логистические центры – Фрейт Вилладж Ворсино и Фрейт Вилладж Росва, которые объединяют два направления бизнеса: таможенное и девелоперское. «Фрейт вилладж Ворсино» фактически стал частью проекта «Новый Шелковый путь». К сведению, данный проект, иначе «Евразийский сухопутный мост» – это концепция новой транспортной системы, инициированной Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны ЕС. Составляющей логистического коридора «Новый Шелковый путь» в Калужском регионе выступает АО «ТАСКОМ». Это одна из ключевых компаний Калужского и Московского регионов по предоставлению услуг в сфере внешнеэкономического взаимодействия. Данная компания имеет современную грузовую терминальную инфраструктуру. На базе «ТАСКОМ» созданы и работают два таможенно-логистических терминала – ТЛТ «Росва» и ТЛТ «Ворсино», которые относятся к таможенно-логистическим терминалам второй категории. В сутки данные таможенно-логистические терминалы могут пропускать от 50 до 300 машин [11].

ТЛТ «Росва» создан на базе двух СВХ, на которых размещена зона таможенного контроля, включающая железнодорожный терминал, площадью 7 га, таможенную зону на подъездных путях; контейнерный и автомобильный терминал.

Калужская область включена в инфраструктурный проект «Один пояс – один путь», инициированный Китаем в 2013 году, цель которого сформировать перспективную модель международного сотрудничества. Таким образом появляются дополнительные возможности по развитию сотрудничества в области организации контейнерных перевозок грузов для организации товарооборота между Европой и Азией по железнодорожным маршрутам. Новый транспортный путь позволит сократить срок доставки грузов в несколько раз. Пер-

вый контейнерный поезд из г. Далянь (Китай) отправился в Калужскую область 27 января 2016 года и преодолел путь за 10 суток. По итогам 2021 года к «Один пояс – один путь» присоединились 19 из 33 стран Латинской Америки и Карибского бассейна.

Глобальная изоляция из-за пандемии оказала серьезное влияние на многие страны-участники «Одного пояса, одного пути». Главная проблема заключается в том, что основные китайские железные дороги и инфраструктура, входящие в этот проект, включают соглашения с некоторыми бедными странами и весомые кредитные риски. Еще в 2018 году правительства Малайзии и Пакистана потребовали от Пекина пересмотра требований. В настоящее время в условиях единовременного коллапса экономик Китая, США, ЕС и всех развивающихся стран возникают серьезные проблемы по реализации китайского проекта.

В Калужской области продолжается работа по осуществлению проекта «Цифровой контейнерный терминал», инициатором которого выступила ОАО «РЖД». Преимущество проекта – интеграция технологических процессов терминала и железной дороги, автоматизация его деятельности, расширение электронного документооборота при организации контейнерных перевозок. Также намечена оптимизация технологии железнодорожных контейнерных перевозок с предложением клиентам современных онлайн-сервисов.

Российская Федерация в динамике развития контейнеризации значительно уступает показателям зарубежных стран, включая страны БРИК, что тормозит развитие современных технологий логистики и оптимизации транспортных затрат для пользователей. В итоге уровень контейнеризации грузопотоков на железнодорожных маршрутах России крайне ограничен. Катализаторами повышения эффективности перевозок могут стать грузы, с высокой степенью контейнеропригодности.

В апреле 2022 года мультимодальным логистическим оператором Рускон был отправлен первый контейнерный заказ поездом: Новороссийск – Находка с партией синтетического каучука в Китай. Вся логистическую операцию,

включая железнодорожные и морские плечи доставки, организовал и экспедировал Рускон.

14 мая 2021 года в Калужской области приступил к работе новый контейнерный терминал «Запад» (индустриальный парк «Ворсино»). В итоге пропускная способность грузовой деревни «Фрейт Виллидж» выросла до 350 тысяч контейнеров в год. С появлением данного терминала логистический центр стал самым крупным на территории Центрального Федерального округа.

Ввод в эксплуатацию контейнерного терминала «Запад» – важное событие для стран ЕАЭС. Так через Россию и Казахстан проходит большой транспортный маршрут «Западная Европа – Западный Китай». Так или иначе он идет и через Калужский регион, который теперь по праву может считаться одним из крупнейших транспортно-логистических узлов России [6].

Новый вектор в развитии транспортно-логистической инфраструктуры Калужского региона

Перспективы региональной транспортно-логистической инфраструктуры связаны с развитием системы грузовых и гражданских авиаперевозок. Международный аэропорт «Калуга» сегодня насчитывает 18 регулярных направлений. В 2022 году планируется открытие 10 новых направлений. За первые три месяца 2022 года пассажиропоток уже был увеличен на 54% в сравнении с аналогичным периодом 2021 года.

Одним из направлений развития региональной терминальной сети является совершенствование инфраструктуры терминально-логистического центра «Сухиничи» в Калужской области. Это пункт многоцелевого назначения, ориентированный на предоставление комплекса сервисных услуг, оснащенный современными техническими средствами, способствующий полному удовлетворению потребностей торговых операторов, транспортных компаний и грузовладельцев, что позволяет оптимизировать грузопотоки, переключив их движение на ТЛЦ «Сухиничи», минуя Москву.

В непростых условиях сложившейся ситуации в Калужской области разрабатываются региональные меры помощи промышленным предприятиям со сто-

роны федеральных властей [5]. В современных условиях определяются новые возможности установления стратегических контактов, в том числе с Турцией, Китаем и Северной Африкой.

Правительством региона обсуждается возможность расширения внешней кооперации для Калужского турбинного завода, объем договоров которого по исполнению заказа в сфере обороны в 2022 году существенно вырастет. Отсюда потребность в новых партнерах, специализирующихся на производстве комплектующих для турбин.

Несмотря на антироссийские санкции компания «Кроношпан» в конце 2021 года запустила первую очередь завода плит МДФ и ХДФ в Людиново. В строительство заводов по деревопереработке планируется вложить около 60 млрд. рублей.

Группа компаний, входящих в турецкий холдинг Науат приступила к производству бумажно-гигиенических товаров в особой экономической зоне «Калуга» с объемом инвестиций в размере 10 млрд рублей и мощностью 70 тыс. тонн в год.

Одновременно в Боровском районе идет строительстве завода «Натюрель» – производителя парфюмерно-косметической продукции.

АО «Почта России» на территории региона планирует создать крупный транспортно-логистический пункт для обработки внутренних и международных почтовых отправок. Реализация проекта включает 3 этапа, в рамках первого определенная доля почтовых потоков из Москвы будет переориентирована на Калужский регион. Данные меры снизят давление на столицу и приведут к уменьшению сроков доставки почты. Одновременно предполагается в полной мере задействовать железнодорожную инфраструктуру калужских терминалов логистики. Первый шаг в исполнении проекта будет завершен в 2023 году. На 2 этапе предполагается создание современного сортировочного центра. Одним из вариантов для размещения новых площадок станет транспортно-логистический терминал в Ворсино, преимуществами которого выступает уже сложившаяся транспортная инфраструктура. На 3 этапе будут открыты областные

бондовые склады, а также внедрены перспективные брокерские и другие сервисы, в том числе фулфилмент для маркетплейсов. Фулфилмент – это спектр операций с момента оформления покупки и ее получения покупателем. Приоритетно фулфилмент-центры актуальны для интернет-магазинов.

Географическое положение Калужской области может быть использовано не только для развития магистральных маршрутов доставки почтовых отправлений и грузов, но и для наращивания транзитного потенциала нашей страны.

Немаловажно, что реализация экспортного потенциала и развитие транспортно-логистического комплекса Калужской области предопределяет долгосрочную востребованность в соответствующих специалистах, способных решать задачи будущего, среди которых разработка информационных платформ для грузоперевозок, обеспечение безопасности транспортных систем, организация интермодальных транспортных узлов, разработка оптимальных маршрутов доставки грузов, внедрение автоматических решений на складах, разработка современного программного обеспечения.

Активизируется поиск перспективных форм взаимодействия таможенных органов со всеми участниками логистической цепи доставки грузов. В регионе реализуются уникальные в масштабе страны проекты: строятся мультимодальные транспортно-логистические терминалы, таможенные, складские комплексы, развивается автомобильная, железнодорожная, аэропортовая инфраструктура. Калужская область стала активным участником глобальной логистики Центрального федерального округа, приняв участие в создании мультимодальных логистических центров [3].

В условиях действия западных «блокираторов» появление новых международных транспортных коридоров (МТК) повышает значимость развития услуг логистических компаний в таможенной деятельности стран-партнеров. На сегодняшний день остаются перспективными такие МТК как: «Новый Шелковый путь», «Север-Юг» (может быть запущен в 2023 году), «Западная Европа – Западный Китай», реализация кото-

рых позволит повысить транспортно-логистическую привлекательность ЕАЭС, а также потенциально увеличит размер взимаемых таможенных сборов за транзит товаров. МТК «Север – Юг» протяженностью более 7000 км свяжет страны Северной Европы и Россию со странами Индийского океана, и Юго-Восточной Азии, что составит конкуренцию маршруту через Суэцкий канал и значительно удешевит перевозки [1].

«РЖД Логистика» уже открыла железнодорожный коридор между Россией и Вьетнамом для транспортировки грузов. Отправка осуществляется с терминала «Фрейт Вилладж Ворсино» в Калужской области. Ранее из Ворсино был открыт «Новый Шелковый путь» в Китай.

В сложившихся условиях ограниченности государственных средств появляется потребность в применении различных механизмов государственно-частного партнерства, что требует создания новой системы оценки эффективности функционирования таможенно-логистических систем. Формирование современной практики международных транспортных коридоров выступает структурным звеном общего комплекса мер, принимаемых в странах ЕАЭС для совершенствования процесса взаимодействия государственных таможенных органов с частными логистическими компаниями.

Развитие института международных транспортных коридоров будет способствовать достижению целевых ориентиров, установленных в Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 г., одним из которых выступает создание соответствующих условий для развития международного транзита, в том числе с применением интеллектуальных навигационных пломб, установления правил функционирования транспортно-логистической инфраструктуры на конкурентной площадке рыночного внешнеторгового сотрудничества. Реализация комплексного подхода к развитию транспортной системы путем создания мощного транспортно-логистического кластера в Калужской области при непосредственном участии регионального правительства представляет собой действенный ответ на решения запад-

ных стран по блокированию отдельных мультимодальных маршрутов международных грузоперевозок.

### Выводы

Новые санкции со стороны западных стран разрушили уже сложившиеся взаимоотношения между производителями и потребителями бывших стран-партнеров, дестабилизировали движение международных грузов, повлияли на результаты деятельности экспортно-ориентированных организаций российских регионов. Отсюда значимость развития транспортно-логистической

инфраструктуры и новых международных транспортных коридоров. Калужская область выступила инициатором создания перспективных форм взаимодействия таможенных органов со всеми участниками логистической цепи доставки грузов. В регионе открыты новые таможенные терминалы, сформирован транспортно-логистический кластер, опыт создания и функционирования которого может стать практико-ориентированным вектором для других российских территорий, стран ЕАЭС и стратегических партнеров Российской Федерации.

### *Библиографический список*

1. Ахмедзянов Р.Р., Рыбаков Д.С. Современное состояние и перспективы развития торгового сотрудничества России и Китая // *Modern Economy Success*. 2020. № 6. С. 116-119.
2. Гераскина Е.В., Мигел А.А. Индустриальные парки как фактор развития несырьевой экономики Калужского региона // В сборнике: *Направления социально-экономического развития региональной экономики / Под редакцией А.А Мигел, Е.Л. Александрова*. 2015. С. 37-41.
3. Гомон И.В., Коломойцева К.В., Степкина А.В. Оценка управления качеством предоставления таможенных услуг // *Международный журнал гуманитарных и естественных наук*. 2021. № 5-2 (56). С. 115-120.
4. Дорожкина Т.В., Алексеева Е.В., Кондрашова И.В. Региональные аспекты развития делового туризма (на примере Калужской области) // *Вестник Академии знаний*. 2018. № 4 (27). С. 108-112.
5. Кондрашова Н.Г., Каминская А.А. Анализ предпринимательского риска коммерческой организации // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2021. № 4-1 (74). С. 194-198.
6. Круглов В.Н., Алексеева Е.В., Воронина А.Д., Хохлова Н.А. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы // *Вестник Академии знаний*. 2021. № 4 (45). С. 137-142.
7. Круглов В.Н., Мигел А.А. Мультипликативный эффект инновационного туристического бизнеса // *Калужский экономический вестник*. 2016. № 2. С. 33-34.
8. Мигел А.А. Обеспечение кадрами руководителей и специалистов сельскохозяйственного производства: дис. ... канд. экон. наук. Москва, 1999.
9. Непарко М.В., Галстян Н.А. Перспективы и тенденции развития таможенно-логистических кластеров в России // *Вестник Академии знаний*. 2021. № 1 (42). С. 232-236.
10. Петрушина О.М., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. К вопросу об особенностях таможенной логистики // *Вестник Калужского университета*. 2020. № 4 (49). С. 14-16.
11. Шаурина О.С., Лесина Т.В., Мигел А.А. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения // *Вестник евразийской науки*. 2021. Т. 13. № 4.