

УДК 338.51

## ***АНАЛИЗ РАЗМЕЩЕНИЯ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕРМИНАЛОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ***

**Япринцева В.А.<sup>1</sup>**

*студент,*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
Калуга, Россия*

**Баранова Ю.С.**

*студент,*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
Калуга, Россия*

**Кокорев Д.А.**

*студент,*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
Калуга, Россия*

### **Аннотация**

Размещение таможенно-логистических терминалов в Российской Федерации представляет собой актуальную проблему, обусловленную необходимостью оптимизации логистических процессов и повышения эффективности внешнеэкономической деятельности. В условиях глобализации и растущей конкуренции на международных рынках, правильное распределение таких терминалов становится ключевым фактором, влияющим на скорость и стоимость грузоперевозок. В статье проведен анализ существующей системы размещения таможенно-логистических терминалов в России. В ходе исследования выявлены факторы, оказывающие влияние на их расположение, а именно влияние географического положения, транспортной инфраструктуры и экономических

---

<sup>1</sup> Научный руководитель – Алексеева Екатерина Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
Дневник науки | [www.dnevniknauki.ru](http://www.dnevniknauki.ru) | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

факторов на размещение терминалов. Сделан вывод о неравномерности распределения таможенно-логистических терминалов, что может привести к увеличению времени доставки и повышению затрат и негативно сказывается на бизнесе и потребителях.

**Ключевые слова:** таможенно-логистические терминалы, логистические услуги, таможенно-логистическая инфраструктура, транзитный потенциал.

***ANALYSIS OF THE LOCATION OF CUSTOMS AND LOGISTICS  
TERMINALS IN THE RUSSIAN FEDERATION***

***Yapryntseva V.A.***

*student,*

*Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky,*

*Kaluga, Russia*

***Baranova Yu.S.***

*student,*

*Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky,*

*Kaluga, Russia*

***Kokorev D.A.***

*student,*

*Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky,*

*Kaluga, Russia*

**Abstract**

The location of customs and logistics terminals in the Russian Federation is an urgent problem caused by the need to optimize logistics processes and increase the efficiency of foreign economic activity. In the context of globalization and growing competition in international markets, the proper allocation of such terminals is becoming a key factor affecting the speed and cost of cargo transportation. The article analyzes the

existing system of placement of customs and logistics terminals in Russia. The study identified factors influencing their location, namely the influence of geographical location, transport infrastructure and economic factors on the location of terminals. It is concluded that the distribution of customs and logistics terminals is uneven, which can lead to longer delivery times and higher costs and negatively affect businesses and consumers.

**Keywords:** customs and logistics terminals, logistics services, customs and logistics infrastructure, transit potential.

Современная внешнеэкономическая деятельность Российской Федерации отражается в устойчивом росте объемов международной торговли и расширении географии внешнеторговых связей, которые становятся приоритетными в современных реалиях. Данная тенденция закономерно увеличивает запрос на высокую скорость и безупречное качество логистического сервиса. В этом контексте значимость таможенно-логистических терминалов сложно переоценить, поскольку они предоставляют комплексный спектр услуг по грузопереработке, таможенному оформлению и администрированию транспортно-логистических потоков.

Под таможенно-логистическими терминалами понимаются высокоспециализированные объекты инфраструктуры, объединяющие в себе здания, сооружения и технологическое оборудование, необходимое для их функционирования. Существенную роль в работе ТЛТ играют информационные системы, предназначенные для концентрации, переработки и перераспределения внешнеторговых грузопотоков с обеспечением полного комплекса логистических и таможенных услуг. Эти терминалы интегрируют в себе функции логистического центра и элемента таможенной инфраструктуры, что создает единую технологическую цепочку обслуживания груза с момента его ввоза в

Российскую Федерацию до выпуска в свободное обращение или экспорта за ее пределы.

Стратегическая эффективность внешнеэкономической деятельности как на национальном, так и на региональном уровне во многом определяется принципами размещения ТЛТ. Данные принципы формируются под влиянием транспортной инфраструктуры, географического положения, уровня экономического развития региона и специфики таможенного регулирования.

Каждый из указанных факторов напрямую воздействует на локализацию терминалов. Состояние инфраструктуры — ключевой элемент, поскольку наличие и качество автодорог, железнодорожных путей, портов, аэропортов и интермодальных узлов напрямую влияет на формирование терминальной сети. Географическая составляющая учитывает близость к государственной границе, природно-климатические условия, определяющие прокладку магистральных трасс, а также особенности рельефа, что в перспективе может обусловить создание современной инфраструктуры, адаптированной к местности. Региональный уровень развития экономики будет направлять ТЛТ со стороны масштабов внешнеэкономической деятельности региона. Прежде всего это ориентация на основные потоки экспорта и импорта, уровня индустриализации и специализации экономики потенциального региона, на котором будет создан ТЛТ, а также уровень инвестиционной привлекательности [3]. Особенности таможенного регулирования выступают одним из определяющих факторов, поскольку фокусируются на наличии в регионе таможенных постов и пунктов пропуска, а также на специфике их работы. С законодательной стороны это говорит о наличии особых экономических зон в регионе, специальных налоговых и льготных режимах, которые влияют на вид деятельности таможенно-логистического терминала.

Важным аспектом выступает не только количественное распределение терминалов, но и их непосредственная специализация, технологическое

оснащение, а также а также уровень интеграции в глобальные логистические цепочки.

Для укрепления позиций России на целевых транспортных рынках необходимо создание условий для наращивания транзитного потенциала страны. Важным условием транспортной политики является обеспечение ведущих позиций российских перевозчиков в сфере экспортно-импортных перевозок между третьими странами [2].

В настоящее время в России идёт активное развитие инфраструктуры таможенно-логистических терминалов и комплексов, однако их географическое положение остаётся неравномерным, что говорит о необходимости улучшения системы размещения таможенно-логистических терминалов, опираясь на современные тенденции развития внешнеэкономической деятельности Российской Федерации [5].

Государственно-частное партнёрство является одним из инструментов развития таможенно-логистических терминалов. В рамках ГПЧ государство обеспечивает нормативно-правовую базу, инфраструктуру и поддержку проектов, а частные инвесторы вкладывают средства в строительство, оснащение и эксплуатацию терминалов. Такой формат позволяет ускорять развитие логистической инфраструктуры, снижать нагрузку на бюджет и привлекать современные управлеченческие и технологические решения [1].

В настоящее время Россия активно выстраивает логистические цепочки и укрепляет экономические связи с Китаем, который является её главным торговым партнёром, а также со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Приоритетным направление также остаётся Индия, где продолжается рост экспорта российской продукции, в том числе сельскохозяйственной и энергетической. Существенное значение имеет развитие транспортных и торговых отношений с Ираном, странами Ближнего Востока и Персидского залива, а также государствами Северной Африки. Помимо этих стран

дополнительно укрепляются позиции на рынках Юго-Восточной Азии, а прежде всего во Вьетнаме. Это отражает стратегический поворот внешнеэкономической деятельности на Восток и Юг [4].

По состоянию на 2025 год, на территории РФ функционирует 52 таможенно-логистических терминала, их расположение в основном сконцентрировано в центральной части страны, в которую входят: Брянская, Смоленская и Курская области (13 объектов). Высокая плотность ТЛТ также наблюдается в Ленинградской (6 объектов) и Псковской областях (10 объектов), которые непосредственно прилегают к государственной границе и обладают развитой сетью транспортно-логистических коридоров. Такое большое количество ТЛТ в указанных регионах обусловлено высокой интенсивностью грузопотоков в направлении стран Европейского союза в предыдущие периоды [6].

В то же время, в ряде стратегически важных для современной внешней торговли регионов количество ТЛТ остается крайне ограниченным (например: Амурская область, Еврейская автономная область, Республика Дагестан, Республика Крым – по 1 объекту). Подобный дисбаланс свидетельствует о неравномерности развития таможенно-логистической инфраструктуры. Так, западные и северо-западные регионы характеризуются высокой плотностью терминалов, в то время как на восточных рубежах их сеть развита существенно слабее. Это контрастирует с актуальной внешнеэкономической ориентацией РФ на страны Дальнего и Ближнего Востока, а также Азии. Недостаточная развитость ТЛТ в приграничных с этими государствами районах создает препятствия для оперативного и эффективного перемещения, проверки и обработки грузов на границе.

Следовательно, можно сказать о том, что современная структура размещения ТЛТ в РФ с одной стороны отражает стратегические приоритеты страны, и особенности функционирования основных транспортных коридоров и

логистических развязок, а с другой стороны оказывается в стороне таких приоритетов. При этом дальнейшее развитие требует выравнивания пространственной доступности терминальной инфраструктуры, особенно в восточных и южных регионах, что будет непосредственно способствовать реализации транзитного потенциала России и укреплению её позиций в международной транспортно-логистической системе.

### **Библиографический список**

1. Алексеева, Е. В. Некоторые особенности логистической деятельности в таможенном деле / Е. В. Алексеева, С. П. Пуглеев // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 5-1. – С. 38-40. – DOI 10.24411/2411-0450-2019-10666. – EDN QTJJTV.
2. Ахмедзянов, Р. Р. Роль транспортной логистики в обеспечении международной торговли стран ЕАЭС / Р. Р. Ахмедзянов, И. Е. Невадовская, А. П. Новиков // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2024. – Т. 8, № 5(146). – С. 81-86. – DOI 10.36871/ek.up.p.r.2024.05.08.011. – EDN EFWLFT.
3. Использование логистического потенциала региона в таможенной деятельности: Калужская область / Т. В. Дорожкина, Е. С. Щербакова, Е. А. Левушкина, О. Н. Сорокодумова // Russian Economic Bulletin. – 2019. – Т. 2, № 6. – С. 172-176. – EDN OBLDPC.
4. Петрушина, О. М. Роль Дальнего Востока в развитии транспортно-логистической инфраструктуры: проблемы и вызовы / О. М. Петрушина, И. А. Дзирун, А. К. Подерегина // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2024. – № 12. – С. 50-52. – EDN LFHAEN.
5. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы / В. Н. Круглов, Е. В. Алексеева, А. Д. Воронина, Н. А. Хохлова // Вестник Академии знаний. – 2021. – № 45(4). – С. 137-142. – DOI 10.24412/2304-6139-2021-11346. – EDN WQDHKE.

6. Шаурина, О. С. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения / О. С. Шаурина, Т. В. Лесина, А. А. Мигел // Вестник евразийской науки. – 2021. – Т. 13, № 4. – EDN VBDHMS.

*Оригинальность 77%*