

# ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ КАК ОБЪЕКТЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Д.В. Курочкин*

**Ключевые слова:** логистика, логистическая инфраструктура, транспортно-логистические центры, транспортные коридоры.

Беларусь – страна транзитная, поскольку находится на перекрестке основных транспортных маршрутов из Западной Европы в Россию и от Черноморского побережья в страны Балтии. Территорию Республики Беларусь пересекают два транспортных коридора, определенные по международной классификации под № II (Запад-

Восток) и под № IX (Север-Юг) с ответвлением IX В (рис. 1). Тем не менее, только на транспортных перевозках наша страна ежегодно теряет около 0,5 млрд. долл. [1, с. 26] вследствие отсутствия современных транспортно-логистических центров, которые обслуживали бы производителей, торговлю и грузоперевозчиков.



**Рисунок 1 – Панъевропейские транспортные коридоры № II и № IX с ответвлением IX В, пересекающие Республику Беларусь**

В начале 2010 г. Всемирный банк завершил очередное исследование уровня развития логистической отрасли стран мира. Рейтинг формировался на основе индекса развития логистики (Logistics Performance Index – LPI). По итогам 2009 г. позиция нашей страны ухудшилась на 36 пунктов в сравнении с аналогичным

исследованием 2007 г., то есть сейчас она занимает 110 строчку из 155. Для сравнения, Россия по индексу логистики улучшила свои позиции и передвинулась с 99 на 94 место. Первые пять мест в рейтинге заняли: Германия, Сингапур, Швейцария, Нидерланды и Люксембург [2, с. 7].

Для улучшения позиции Беларуси в рейтинге Всемирного банка по индексу развития логистики необходимо создание современной логистической инфраструктуры и, прежде всего, транспортно-логистических центров вдоль основных транспортных коридоров.

Новые логистические центры массово создаются и развиваются во многих странах Европы, Азии, в том числе у наших ближайших соседей – в Литве, Латвии, Польше, России. В Беларуси их строительство запаздывает, что связано со значительными финансовыми затратами, необходимыми для инвестирования в создание современной логистической инфраструктуры.

В целях содействия созданию современной логистической инфраструктуры в Республике Беларусь с 1 января 2011 г. введены в действие новые государственные стандарты: СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения» [3] и СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию» [4].

В соответствии с СТБ 2047-2010 транспортно-логистический центр – это логистический центр, предназначенный для оказания комплекса транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов, а также сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности.

Требования к техническому оснащению транспортно-логистического центра и к оказанию транспортно-экспедиционных услуг установлены в СТБ 2046-2010. Данный стандарт распространяется на проектируемые транспортно-логистические центры, а также на грузовые терминалы, на базе которых такие центры создаются.

К основным характеристикам технического оснащения транспортно-логистического центра относятся:

- наличие автоматизированных систем складского учета товарно-материальных ценностей;
- возможность многоярусного стеллажного хранения грузов (при осуществлении складских операций с грузами, позволяющими производить такое хранение);
- наличие современных средств механизации погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-складских операций по переработке грузов;
- расположение на территории транспортно-логистического центра структурных подраз-

делений Государственного таможенного комитета Республики Беларусь;

- наличие подъездных путей одного или нескольких видов транспорта;
- наличие крытых складских помещений;
- охраняемая территория для парковки и отстоя автопоездов;
- наличие помещений для административно-делового центра.

На территории транспортно-логистического центра могут располагаться торгово-деловые центры, склады временного хранения, склады общего пользования, таможенные и товарные склады, станции технического обслуживания автотранспортных средств, автозаправочные станции, автомойки, объекты оптовой и розничной торговли, страховые компании и банки или их филиалы, гостиничные комплексы и предприятия общественного питания.

К дополнительным характеристикам технического оснащения транспортно-логистического центра относятся:

- общая площадь территории, занимаемой транспортно-логистическим центром;
- общая площадь крытых складских помещений;
- общая площадь открытых площадок для хранения грузов;
- площадь контейнерной площадки, предназначенной для обработки большегрузных контейнеров;
- суммарная вместимость складов транспортно-логистического центра;
- коэффициент, характеризующий долю проездов и определяемый отношением площади, занимаемой проездами к общей площади транспортно-логистического центра.

СТБ 2046-2010 установлены минимальные значения дополнительных характеристик технического оснащения транспортно-логистического центра (табл. 1).

Проезды для автотранспортных средств на территории транспортно-логистического центра должны обеспечивать беспрепятственное маневрирование и подъезд к пунктам погрузки-разгрузки.

Для получения статуса транспортно-логистического центра объект должен обеспечивать комплексность услуг в соответствии с законодательством.

Транспортно-логистические центры обеспечивают комплексность оказываемых транспортно-экспедиционных услуг, которая характеризуется соответствующим коэффициентом, определяемым по формуле (минимальное значение 0,6) [4, с. 3]:

Таблица 1 – Минимальные значения дополнительных характеристик технического оснащения транспортно-логистического центра

Наименование параметра	Значение параметра
1. Общая площадь территории, га	10
2. Общая площадь крытых складских помещений, м <sup>2</sup>	5000
3. Общая площадь открытых площадок для хранения грузов, м <sup>2</sup>	10000
4. Площадь контейнерной площадки, предназначенной для обработки большегрузных контейнеров, м <sup>2</sup>	15000
5. Суммарная вместимость складов, т	10 000
6. Коэффициент, характеризующий долю проездов	0,4

$$K_{УСЛ} = \frac{N_{ФАКТ}}{N_{ВОЗМ}}, \quad (1)$$

где  $K_{УСЛ}$  – коэффициент комплексности оказываемых транспортно-экспедиционных услуг;

$N_{ФАКТ}$  – фактическое число оказываемых на постоянной основе транспортно-экспедиционных услуг;

$N_{ВОЗМ}$  – общее число транспортно-экспедиционных услуг, которые возможно оказывать клиентам в соответствии с нормативными правовыми актами.

Трудности в оценке комплексности оказываемых транспортно-логистическими центрами услуг состоят в отсутствии в настоящее время нормативного правового акта, регламентирующего перечень логистических услуг. Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности» устанавливает лишь примерный перечень транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов [5].

Требования к складским помещениям транспортно-логистических центров регламентированы СТБ 2133 «Классификация складской инфраструктуры» (вступил в действие с 1 июля 2011 г.) [6]. Современные складские помещения транспортно-логистических центров должны соответствовать классу «А» или «В».

Складские помещения класса «А» – капитальные строения (здания, сооружения) имеют: высоту потолков, позволяющую установку многоуровневого стеллажного оборудования; ровный пол с антипылевым покрытием; систему пожарной сигнализации и автоматическую систему пожаротушения; оборудование, регулирующее температурный режим; тепловые завесы на автоматических воротах докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте; центральное отопление и принудительную вентиляцию; системы охранной сигнализации и видеона-

блюдения; офисные помещения, оснащенные оптоволоконными телефонными линиями; территорию, достаточную для отстоя и маневрирования большегрузных автопоездов.

Транспортно-логистические центры со складскими помещениями класса «В» – одно- или многоэтажное капитальное строение (здание, сооружение), имеющее: высоту потолков от 4,5 до 8 м; асфальтовое или бетонное покрытие пола; пожарную сигнализацию и гидрантную систему пожаротушения; пандус для разгрузки автотранспорта; офисные помещения и телефонные линии; охраняемую территорию.

В целях развития и модернизации современной логистической инфраструктуры в Беларуси была принята Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. Указанная программа предусматривает создание 26 транспортно-логистических центров, в том числе 20 центров планируется построить на II и IX панъевропейских транспортных коридорах [7] (рис. 2).

На сегодняшний день введен в эксплуатацию лишь один транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис» на 17-ом км республиканской автомобильной дороги Р-1 Минск-Дзержинск (Минский район) в непосредственной близости от двух панъевропейских транспортных коридоров. В стадии реализации находится еще 9 проектов создания транспортно-логистических центров [7] (табл. 2).

Следовательно, строительство транспортно-логистических центров осуществляется преимущественно в Минске, который уже сегодня представляет собой крупный товарораспределительный центр международного уровня, обеспечивающий обработку и перевалку грузов не только в другие регионы Республики Беларусь, но и в страны СНГ, Балтии и дальше зарубежье с использованием возможностей автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта.



**Рисунок 2 – Схема размещения транспортно-логистических центров в Республике Беларусь – участки под строительство транспортно-логистических центров**

Наиболее привлекательные условия для строительства транспортно-логистических центров созданы в свободных экономических зонах (СЭЗ) «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев». Здесь при реализации инвестиционного проекта не менее 1 млн евро резиденты СЭЗ освобождены от уплаты таможенных пошлин, от обязательной продажи валюты на внутреннем валютном рынке, имеют льготы по арендной плате за земельные участки [8]. Кроме того, резиденты СЭЗ освобождены от уплаты налога на недвижимость, прибыль резидентов СЭЗ, полученная от реализации товаров (работ, услуг) собственного производства, освобождается от обложения налогом на прибыль в течение пяти лет с даты ее объявления. По истечении пяти лет резиденты СЭЗ уплачивают налог на прибыль по ставке, уменьшенной на 50 процентов от ставки, установленной законодательством, но не более 12 процентов [9]. Однако не все СЭЗ располагают значительными свободными территориями (60–100 га) для

строительства транспортно-логистических центров.

Региональные участки, выделенные в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., для строительства транспортно-логистических центров в областных городах, а также Барановичах, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Лиде, Мозыре, Орше и Пинске пока не нашли своего инвестора.

В целях повышения привлекательности региональных площадок, выделенных под строительство транспортно-логистических центров, необходимо:

- обеспечить их современной инженерной инфраструктурой;
- создать современную придорожную и транспортную инфраструктуру на основных автомагистралях;
- увеличить качество и пропускную способность автомобильных дорог по основным направлениям строительства транспортно-логистических центров;

Таблица 2 – Перспективы строительства транспортно-логистических центров в Республике Беларусь на период до 2015 г.

<i>Месторасположение</i>	<i>Характеристика инфраструктуры</i>	<i>Инвестор</i>
1. Брест, ул. Лейтенанта Рябцева, 44	Мультимодальный транспортно-логистический центр класса «А»	ЗАО «Белтерминал»
2. Минск, район Национального аэропорта «Минск» (СЭЗ Минск)	Международный мультимодальный транспортно-логистический центр, включая таможенно-терминальный комплекс, информационно-логистический центр, бизнес-центр	ИООО «АОИ Логистик Парк»
3. Минская область, Воложинский район, 1 км от пос. Раков	Склады класса «А» – 30 тыс. м <sup>2</sup> , склад-холодильник – 10 тыс. м <sup>2</sup> , офисы класса «В» – 4 тыс. м <sup>2</sup> .	СООО «БелВингес-Логистик»
4. Минский район, 8 км от Минска, на пересечении автодорог М1/Е30 и М4 (СЭЗ «Минск»),	Складской комплекс класса «А» – 200 тыс. м <sup>2</sup> , интермодальный терминал – 80 тыс. м <sup>2</sup> , офисы – 13 тыс. м <sup>2</sup> , торгово-выставочная зона – 12 тыс. м <sup>2</sup> , таможенный терминал и объекты придорожного сервиса	ИООО «Логистический центр «Прилесье»
5. Минский район, промышленный узел Колядичи, 4 км от МКАД	Склады класса «А» – 150–170 тыс. м <sup>2</sup> , офисный центр – 0,65 м <sup>2</sup> .	ООО «Семь высот»
6. Минский район, дер. Рубилки, в непосредственной близости от автодороги М1/Е30	Транспортно-логистический центр класса «А»	ООО «Логопарк «Свислочь»»
7. Минский район, пос. Привольный, в непосредственной близости от автодороги М1 и М4	Транспортно-логистический центр класса «А»	ООО «Лимо-Стар»
8. Минский район, дер. Озерцо, 1 км от МКАД	Склад временного хранения (реконструкция), таможенный склад, таможенное оформление, ответственное хранение на складе (12 тыс. м <sup>2</sup> ), грузоперевозки	ОАО «Белкультторг»
9. Минский район, дер. Дубовляны	Таможенно-складской комплекс класса «А»	ЗАО «Лект»

– выделить дополнительные участки для строительства транспортно-логистических центров в границах СЭЗ «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев», как наиболее привлекательных для привлечения инвестиций.

В целом для создания благоприятных условий инвестирования в строительство современных транспортно-логистических центров в Республике Беларусь необходимо:

– упростить порядок выделения участков для строительства транспортно-логистических центров, отменив аукционный порядок продажи земельных участков, сопряженный со значительными финансовыми затратами;

– обнулить ставки таможенных пошлин на ввозимое современное оборудование и строительные материалы для транспортно-логистических центров;

– разработать современные строительные нормы и правила (СНиП), регламентирующие

требования к строительству зданий и сооружений логистической инфраструктуры, взамен еще действующих, но уже устаревших СНиП 2.09.03-85 «Сооружения промышленных предприятий», СНиП 2.08.02-89 «Общественные здания и сооружения»;

– разработать механизм упрощенного налогообложения для услуг, предоставляемых транспортно-логистическими центрами;

– предоставить гарантии защиты права собственности и иностранных инвестиций.

Таким образом, строительство и скорейшее введение в действие современных транспортно-логистических центров будет способствовать развитию логистической инфраструктуры и повышению транзитной привлекательности Республики Беларусь, что позволит улучшить позицию страны в рейтинге Всемирного банка по индексу развития логистики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бурбуть, А. Перемены на “транзитном перекрестке” / А. Бурбуть // Дело. – 2010. – №6. – С. 26–28.
2. Курочкин, Д.В. Логистика: курс лекций / Д.В. Курочкин. – Могилев: УО “МГУ им. А.А. Кулешова”, 2011. – 192 с.
3. СТБ 2047-2010. Логистическая деятельность. Термины и определения = Лагістычная дзейнасць. Тэрміны і азначэнні: изд. офиц. / БелНИИТ “Транстехника”. — Введ. 2011-01-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – IV, 24 с.
4. СТБ 2046-2010. Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию = Транспартна-лагістычны цэнтр. Патрабаванні да тэхнічнага аснашчэння і транспартна-экспедыцыйнага абслугоўвання: изд. офиц. / БелНИИТ “Транстехника”. – Введ. 2011-01-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – V, 12 с.
5. О транспортно-экспедиционной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г., № 124-З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 29 ноября 2010 г., № 195-З // Эталон – Беларусь. [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2011.
6. СТБ 2133-2010. Классификация складской инфраструктуры = Класіфікацыя складскай інфраструктуры: изд. офиц. / БелНИИТ “Транстехника”. – Введ. 2011-07-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – X, 20 с.
7. О программе развития логистической системы Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 августа 2008 г., №1249: в ред. Постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 9 января 2011 г., № 59 // Эталон – Беларусь. [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2011.
8. О некоторых вопросах деятельности свободных экономических зон на территории Республики Беларусь: Указ Президента Респ. Беларусь, 9 июня 2005 г., № 262: в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 19 июля 2010 г., № 367 // Эталон – Беларусь. [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2011.
9. Налоговый кодекс Республики Беларусь, 29 декабря 2009 г., № 71-З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 10 января 2011 г., № 241-З // Эталон – Беларусь. [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2011.

РЕЗЮМЕ

В статье анализируются проблемы и перспективы создания транспортно-логистических центров в Республике Беларусь, рассматриваются требования к их техническому оснащению в свете новых государственных стандартов. Обосновываются пути повышения привлекательности инвестирования в строительство современных транспортно-логистических центров в Республике Беларусь.

SUMMARY

The article analyzes the problems and prospects for creation of transport-logistics centers in the Republic of Belarus. It considers the requirements of their technical equipment in the light of new state standards. The ways to increase the attractiveness of investing in the construction of modern transport-logistics centers in the Republic of Belarus are justified.

Статья поступила в редакцию 21 апреля 2011 г.