

ЕЭК



Аналитический доклад
*«Анализ состояния и современных
тенденций развития транспортно-
логистических центров в целях
выработки рекомендаций по их
развитию в рамках Евразийского
экономического союза»*

Введение	3
1. Международный опыт создания и развития транспортно-логистических центров (ТЛЦ), ключевые тенденции мирового рынка ТЛЦ	4
2. Перечень основных действующих ТЛЦ государств – членов Союза	10
3. Анализ текущего состояния основных действующих ТЛЦ государств – членов Союза и их вовлеченность в международные транспортные коридоры	35
3.1. Право Союза, направленное на развитие ТЛЦ. Международное сотрудничество Союза, направленное на развитие государств – членов Союза в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов	35
3.2. Национальное законодательство государств – членов Союза, направленное на развитие ТЛЦ	37
3.3. Структурирование ТЛЦ	42
3.4. Услуги ТЛЦ	45
4. Планируемые проекты государств – членов Союза по созданию ТЛЦ и их вовлеченность в международные транспортные коридоры	47
4.1. Планирование проектов ТЛЦ в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов	47
4.2. Финансирование проектов ТЛЦ в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов	48
5. Ключевые тенденции рынка услуг ТЛЦ в рамках Союза	49
Заключение. Выводы и предложения	50

Введение

Настоящий аналитический доклад подготовлен в соответствии с пунктом 9 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2021 - 2023 годы, утвержденного распоряжением Евразийского межправительственного совета 20 августа 2021 г. № 15.

В соответствии с подпунктом 5 пункта 3 статьи 86 Договора о Евразийском экономическом союзе одним из приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики определено создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

Реализация задачи по увеличению транзитного потенциала Евразийского экономического союза (далее – Союз) требует наличия разветвленной и сбалансированной сети транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ), обеспечивающей грузопотоки и поддержку транспортно-логистических сервисов.

При подготовке аналитического доклада использована информация, полученная от уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза (далее – государства-члены) в области транспорта, а также аналитические материалы Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (далее – Департамент, Комиссия), научные публикации и обзоры финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций.

Целью доклада является изучение текущего состояния развития ТЛЦ в государствах-членах, анализ нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ТЛЦ, обзор мирового опыта создания ТЛЦ и ключевых тенденций.

В рамках доклада проанализирована текущая ситуация в ЕАЭС по состоянию ТЛЦ, сформулированы основные факторы, препятствующие более эффективной деятельности рынка ТЛЦ, подготовлены предложения по повышению эффективности рынка ТЛЦ в Союзе.

1. Международный опыт создания и развития транспортно-логистических центров, ключевые тенденции мирового рынка ТЛЦ

Процесс активного развития ТЛЦ, в частности в Европе и США в 70-х годах прошлого столетия связан с ситуацией на мировом логистическом рынке.

Прежде всего, в тот период в сфере распределения грузовых потоков стали возникать ситуации, связанные с недостатком складских площадей, располагавшихся вблизи прохождения основных транспортных коммуникаций и крупных городов. Дополнительный импульс придало широкое распространение использования универсальных контейнеров и соответственно развитие интермодальных и мультимодальных перевозок.

На фоне увеличения автомобильных перевозок и избыточной перегруженности дорог, рассогласованности портовых мощностей и возможностей транспортной инфраструктуры требовалось решение для увеличения эффективности логистических процессов.

С момента появления первых логистических центров, обеспечивающих функции хранения, со временем происходил процесс трансформации логистических центров до предоставления комплексных услуг, обеспечивая взаимодействие участников процесса перевозки, таких как грузоотправители, экспедиторы, таможенные структуры.

В Европе первым логистическим центром стал логистический центр в Баварии. Размещение логистического центра обеспечивалось удобным расположением подъездных (автомобильных и железнодорожных) путей, близостью нахождения основных потребителей, что в конечном итоге давало возможность минимизировать расходы на поставку продукции.

С 1985 по 2000 годы во многих странах Европы при помощи государства активно стали строиться логистические центры.

Характерной чертой логистических центров Европы являются различия в их определении и цели создания.

Наиболее часто употребляемыми определениями европейских логистических центров были – логистический узел, центр деятельности, интермодальный терминал, формирование перевозок различными видами транспорта (*plates-formes multimodales* - франц.), грузовая деревня (*Freight village* — англ.), вся доставка (*interporto* - итал.), центр грузооборота (*guterverkehrszentrum* — нем.).

Цели создания также имеют различия: так, в Германии целью было обеспечение взаимодействия всех видов транспорта, в Португалии - эффективное использование существующей транспортной сети и стимулирование железнодорожных перевозок, перевозок между портами и внутренними районами страны, в Италии главная цель заключалась в привлечении транзита грузов по морю.

Международный опыт свидетельствует, что интегрированное логистическое обслуживание обеспечивает наибольшую эффективность как на микро-, так и на макроуровне, при котором логистические компании

(операторы, провайдеры) представляют комплексные логистические услуги по продвижению и обслуживанию товарно-материальных потоков. Комплекс инфраструктурных мощностей, расположенных на локальной территории, где интегрируются звенья операционной логистической деятельности, получил за рубежом название «логистический центр».

Евросоюз

В период с 1985 г. по двухтысячные годы правительства многих государств Западной Европы активно включились в строительство ТЛЦ, видя в этом возможность влияния на развитие регионов и разрешения транспортных проблем, связанных с доминированием автомобильного транспорта в грузоперевозках. Участие государств приобрело форму программ, поддерживающих строительство ТЛЦ, которые получили финансовую и законодательную поддержку. Результатом реализации этих программ стала сеть ТЛЦ, которые появлялись главным образом в девяностые годы.

Интенсификации деятельности по созданию сети ТЛЦ послужило создание ассоциации «Европлатформа».

Это объединение зарегистрировано в 1991 г. и включает более 60-ти разработчиков и, соответственно, операторов ТЛЦ по всей Европе, в которое входят около 1800 компаний.

Членами ассоциации являются крупнейшие объединения, отдельные ТЛЦ и «грузовые деревни» Европы. В 2015 году всего в 28 странах ЕС насчитывалось 240 ТЛЦ (Германия – 35, Испания – 33, Франция – 26, Италия – 21, Нидерланды – 15, Чехия – 11, Швеция – 10, Великобритания – 9 и др.) общей площадью 25 891 га.

Цель ассоциации – обеспечение выполнения требований рынка для трансграничных и международных логистических решений.

ТЛЦ должен (ключевые характеристики европейской модели):

- соответствовать европейским стандартам и высокому уровню оказываемых услуг для реализации торговых и логистических решений в сфере устойчивого транспорта;
- управляться единой нейтральной организацией (желательно на основе ГЧП) для достижения максимальной синергии коммерческого взаимодействия;
- обеспечивать доступ всем компаниям, занятым указанной деятельностью;
- иметь операторов, являющихся собственниками, либо арендаторами зданий и технологических мощностей;
- обслуживаться как можно большими видами транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный).

Базовые элементы ТЛЦ: интермодальный терминал, интермодальные склады, логистические склады, бизнес-центр, сервисные и ремонтные мощности, внутренние дороги, озеленение, очистные сооружения, таможенная зона.

Создание ТЛЦ в Европе также нашло отражение и в документах Европейской комиссии.

Так, в одной из рекомендаций Европейской комиссии 2011 г. указано, что при планировании и реализации проектов ТЛЦ правительства создают лишь надлежащие нормативные, финансовые и образовательные условия для деятельности контрагентов цепей поставок при организации и управлении логистической деятельностью. Органам государственной власти важно обеспечить оперативную подготовку и реализацию рамочных условий, с тем, чтобы с самого начала не только создать однородную конкурентную среду для всех участников этой деятельности, но и сформировать всеобъемлющую и последовательную структуру, которая позволила бы всем органам государственной власти, в том числе на местном и муниципальном уровнях, действовать в соответствии с одинаковыми принципами.

Крупнейшим логистическим центром Европы является Bologna Freight Village (Италия), расположенный на пересечении 5 крупнейших железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения, обслуживающий до 35 % грузопотоков национального происхождения и 16 % международного грузового трафика. В логистическом центре находится около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенная служба, банковские учреждения, почта.

Наиболее развита сеть ТЛЦ в Федеративной Республике Германии, где функционируют 38 ТЛЦ, относимых к категории «грузовых деревень».

Грузовые деревни характеризуются наличием высокопроизводительного интермодального терминала, обеспеченного подъездными путями.

На территории логистического центра присутствуют транспортные компании (экспедиторы, перевозчики и т.п.), логистические провайдеры. В зоне обслуживания ТЛЦ располагаются промышленные предприятия и торгово-распределительные мощности с интенсивной логистикой.

Управление логистическим центром осуществляется единой управляющей компанией.

Как и во многих других европейских странах развитию грузовых деревень способствует комплекс мер государственной поддержки.

Федеральное министерство транспорта совместно разрабатывает технико-экономическое обоснование проектов строительства или модернизации. Меры финансовой поддержки предусмотрены в законодательстве (предоставление займов, грантов, гарантий). К примеру, закон о муниципальном финансировании транспорта, закон о развитии железных дорог.

Для немецкой модели строительства логистической системы характерны:

- сильная государственная поддержка на всех уровнях, основанная на федеральных законах и законах федеральных земель. Федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG, широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, а также целевые дотации и кредитование по конкретным инвестициям;

- закреплены функции компании, инициирующей создание логистического центра (разработка программы строительства и документации, привлечение инвесторов, покупка и освоение земельных участков, надзор над строительством);

- созданные с государственным участием логистические центры управляются через наблюдательные органы, которые создаются компаниями-участниками проекта. Предполагается участие государственного сектора, как на стадии планирования, так и при реализации проектов развития логистической системы.

В других странах Евросоюза также значительная роль в развитии логистических центров отводится государственным органам.

В Чешской Республике главную роль в развитии логистики играют Министерство транспорта, Министерство промышленности и торговли, Чешская логистическая ассоциация.

Во Французской Республике политику в области логистики формирует Министерство экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. Крупные проекты в сфере логистики реализуются на принципах партнерства государства и регионов.

Логистические центры в Швейцарии представляют собой частные предприятия, созданные как акционерные общества. Они являются членами отраслевого Союза швейцарских предпринимателей в области экспедиторских и логистических услуг, представляющей их коллективные интересы.

Продолжающийся процесс развития логистической системы в странах Европы показывает, что главными стратегическими факторами при создании их сети являются создание физической интеграции всех видов транспорта;

- достижение высоких экономических показателей за счет внутренней кооперации и сотрудничества между подсистемами;

- привлечение большого объема грузов путем создания основы для формирования эффективных международных транспортных линий;

- повышение эффективности использования магистралей транспортной инфраструктуры и обоснование крупномасштабных инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры;

- создание системы доставки «от двери до двери», создание новых возможностей для работы коммерческих компаний в городах региона без необходимости держать собственные складские мощности;

- создание транспортной системы, не наносящей ущерб окружающей среде;

- формирование развивающейся среды для транспортного сектора; перевод части основного капитала в транспортные предприятия.

Сравнительно новой тенденцией в развитии логистики в Евросоюзе является формирование общеевропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие нескольких опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано «выпрямить» и ускорить продвижение материальных потоков, обеспечить

непрерывность процесса товародвижения. Таким образом, как показывает европейский опыт, создание национальной логистической системы практически невозможно без поддержки государства, без партнерства с организациями-грузоперевозчиками и другими участниками, обеспечивающими логистические процессы. Роль государственных органов заключается в обеспечении законодательной и нормативной базы, оказании содействия фирмам при их выходе на зарубежные рынки, а также в защите их интересов за рубежом. Причем органы государственного управления должны сосредоточиться на решении тех проблем, которые под силу только им. Это — разработка генеральной программы развития логистической системы с учетом комплекса экономических, транспортных, экологических, социальных и иных факторов, а также методическое обеспечение ее реализации.

США

Основным приоритетом при создании ТЛЦ является развитие интермодальных терминалов в составе интегрированных логистических центров (Integrated Logistics Center – ILC, термин, принятый в США, аналогичный европейскому «грузовая деревня»).

В США насчитывается около 1300 интермодальных терминалов, включая порядка 180 крупных терминалов, выступающих в качестве «сухих портов».

На государственном уровне оказывается поддержка проектов ТЛЦ, осуществляемая как на федеральном, так и региональном уровнях.

Например, «Программа повышения эффективности транспорта и окружающей среды региона Чикаго» (Chicago Region Environmental and Transportation Efficiency Program – CREATE), – проект создания индустриально-логистического парка (2630 га, 40 миль от Чикаго) с объемом инвестиций в \$4,4 млрд.

Программа предусматривает в том числе реконструкцию железнодорожной инфраструктуры в одном из самых напряженных транспортных узлов США и финансируется за счет федеральных грантовых программ (TIGER и INFRA – Американская Инфраструктура), средств штата Иллинойс, графств, шести железнодорожных компаний первого класса и местного пригородного перевозчика.

В рамках этой программы была обеспечена модернизация путей для проекта формирования Интегрированного логистического центра CenterPoint.

Другая национальная программа распределения грантов для развития инфраструктуры «Повышение эффективности инвестиций в интересах развития» (Better Utilizing Investments to Leverage Development – BUILD) имеет следующие условия:

- не более \$90 млн. совокупно от одного штата, при этом размер одного гранта ограничен – не более \$25 млн.;
- кроме того, при годовом бюджете в \$900 млн. 50% должно быть выделено на проекты в сельской местности.

КНР

В Китае создание логистических центров связано с трансформацией после 2000 г. беспорядочных зон в зоны свободной торговли (Free Trade Zones), основным видом деятельности которых было определено оказание логистических и финансовых услуг.

Для таких зон были определены принципиальные условия, основными из которых являлись:

- предприятие с иностранными инвестициями, создаваемое для оказания логистических услуг, может быть создано в форме китайско-иностранного совместного предприятия (предприятия с совместными капиталами), либо в форме кооперационного предприятия;

- как минимум один из участников-инвесторов совместного предприятия должен иметь успешный опыт работы в сфере международной торговли, международных грузовых перевозок или практику в качестве агента по этим перевозкам. Подобное требование касается участников-инвесторов совместного предприятия, которое будет специализироваться на услугах 3PL;

- совместное логистическое предприятие с иностранными инвестициями, намеревающееся заниматься организацией перевозок грузов, а также создавать и использовать информационно-вычислительные сетевые системы по управлению перевозками, должно получить разрешение соответствующих компетентных органов КНР;

- расширение сферы деятельности (расширение видов оказываемых логистических услуг) предприятия с иностранными инвестициями допускается в соответствии с действующим порядком;

- срок деятельности создаваемого предприятия не должен превышать 20 лет, однако на основании разрешения государственного органа он может быть продлён.

На государственном уровне оказывается поддержка развитию логистических центров в Китае. Развитию логистических центров способствуют принятые программы.

Так, общая Программа создания национальной сети логистических центров предусматривает формирование до 2035 г. 212 ТЛЦ. К 2020 г. планировалось создать 30 ТЛЦ, а к 2025 г. довести их число до 150, что позволит сократить долю логистических издержек в ВВП с 14,8 до 12%.

Программа определяет места расположения первых 127 центров с учетом как существующей инфраструктуры, так и прогнозируемого спроса, на основе национальных и региональных стратегий и программ развития.

Предусмотрено создание 6 типов хабов:

- морские терминалы;
- авиационные терминалы;
- «сухие порты»;
- центры оказания услуг;
- коммерческо-торговые хабы;
- комплексы погранпереходов.

2. Перечень основных действующих ТЛЦ государств - членов Союза

Республика Армения

Логистический центр компании Urban Logistic Services (ULS) – действующий в Армении единственный универсальный складской комплекс класса А, соответствующий международным стандартам безопасности и условиям хранения, оснащенный современными внешними и внутренними складскими инфраструктурами, европейскими складскими технологиями, что позволяет обеспечить хранение и обработку товаров любого вида.

Логистический центр регионального значения открыт в Ереване и является единственным на Кавказе по объемам предлагаемых услуг.

Комплекс логистических услуг дает возможность бизнесу сохранить грузы в безопасном месте, организовать перевозки, упаковку и маркировку.

Логистический центр дает возможность, чтобы любой субъект экономики, связанный с производством товаров, смог бы более рационально управлять своими товарными ресурсами.

Используя эти инфраструктурные возможности, бизнес может обеспечить сбережения, которые будут направлены на увеличение производственных мощностей, а не на строительство складов и другие дополнительные расходы.

Открытие логистического центра положительно влияет на повышение транзитной роли Армении на Кавказе и интегрирование экономики страны.

Логистический центр включает:

- центральный склад вместимостью 30 тыс. кв. м., из которых на территории в 20 тыс. кв. м. размещены 32 тыс. паллетомест, а также 10 тыс. кв. м. территории складских помещений для сухого хранения и складские помещения с контролем влажности;
- зоны обработки грузов, по 2,5 тыс. кв. м.;
- помещения, сдаваемые в аренду, общей площадью в 5 тыс. м². (22 отдельных склада);
- зона холодного хранения 2,1 тыс. м². (9 камер с разными температурными режимами до -30 градусов) общей вместимостью в 7 тыс. м³.;
- офисные территории площадью в 2 тыс. кв. м.;
- таможенный терминал площадью 2,5 тыс. кв. м.;
- другие помещения общей площадью в 2,8 тыс. м².

Республика Беларусь

На 1 января 2021 г. в Республике Беларусь функционировало 58 логистических центров, в которых размещено складов¹:

общего пользования (складов ответственного хранения), собственных и арендованных, полученных в оперативное управление или хозяйственное ведение – 226 ед., с общей площадью более 891,0 тыс. кв. м.

При этом, 11 логистических центров оказывают приоритетно транспортно-логистические услуги (с общей складской площадью порядка 190,0 тыс. кв. м.), 17 выполняют оптово-логистические (дистрибуционные, распределительные) функции, остальные сконцентрировали свои усилия на оказании складских услуг и услуг по обработке товарно-материальных ценностей под заказ. Из 58 логистических центров 17 имеют государственную форму собственности или обладают свыше 50 % доли (акций) государства в уставном фонде хозяйственного общества (Перечень и характеристики логистических центров Республики Беларусь приведен в приложении 1).

Мультимодальными (авто-жд, авто-авиа) логистическими центрами являются 18 логистических центров.

Ряд логистических центров Республики Беларусь провели реорганизацию своей основной деятельности или используют свои складские площади в качестве буферных складов в торгово-распределительных сетях².

Характеристика состояния функционирования в Республике Беларусь в 2020 г. рынка услуг в ТЛЦ обусловлено некоторыми макро-, микро- и мезофакторами и условиями, в том числе:

1. Ценовой демпинг на транспортно-логистическом рынке. Усиление борьбы за клиента влечет возникновение ценового демпинга на рынке грузоперевозок, так как количество грузов уменьшается, а транспорт простаивает. Многие компании не выдерживают длительного демпингования;

2. Уход с рынка слабых игроков. Кризис COVID-19 – «идеальный шторм». Рынок транспортно-логистических услуг покидают мелкие и некоторые средние игроки (*справочно: по оценочным данным с транспортно-логистического рынка Беларуси в 2020 г. ушло порядка 450 организаций с различным уровнем капиталовложения*);

3. Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов. Игроки начали объединяться в «communities at risk» (сообщества в условиях риска) для совместного пользования услугами друг друга. Логистические и сервисные компании начинают сотрудничать в разработке уникальных комплексных предложений для клиентов и, как следствие, усиливают совместные позиции, объединяя свои ресурсы;

1 Склад - территория, помещение (также их комплекс), площадка, бункер, лабаз, пакгауз, зерносклад, амуничник, мукосклад, овощехранилище, валище, торфосушитель, блокшиф, шпейхер, цейхгауз, резервуар, разнообразные устройства, предназначенные для приемки, размещения, переработки, хранения, сепарации, подготовки их к потреблению и отпуску потребителю поступивших на них материальных ценностей.

2 Буферный склад - складские площади для длительного хранения «резервных» товарно - материальных активов (позволяет быстро реагировать на сезонные изменения в поведении покупателей и выравнивать потребительский спрос, а также «замораживать» остатки при неблагоприятной конъюнктуре рынка или иных бытовых ограничений).

4. 90 % транспортных, транспортно-экспедиционных и логистических компаний отказываются обновлять технологическое (складское, транспортное, вспомогательное) оборудование в связи с пандемией и экономическими последствиями в мировой экономике;

5. Увеличение спроса на услугу «сборных грузов». Наблюдается тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличению количества отправляемых сборных грузов. Особенно высокий спрос в 2020 г. наблюдался на сборные грузы из европейских стран;

6. Внедрение новейших IT-технологий. Порядка 60 % - 70 % компаний начали использовать современные решения IT-платформ (онлайн-агрегаторы, транспортные биржи) с целью получения, обработки, отчетности и финансовых решений при организации логистических процессов;

7. Увеличение объемов перевозок грузов для собственных нужд. С 2008 г. по 2010 г. в ТЛЦ происходил прогрессирующий рост услуг в организации цепей поставок экспортных или импортируемых грузов. В 2020 г. стала развиваться внутренняя логистика;

8. Увеличение объемов выполняемых услуг на условиях аутсорсинга;

9. Появление спроса на прямую доставку товаров в районные центры или крупные поселковые (аггородки) пункты Беларуси;

10. Бесконтактная курьерская доставка. Конечному потребителю предлагается широчайший ассортимент товаров с бесконтактной доставкой. При этом покупатели готовы переплачивать на 5-10 % от стоимости за товары, доставленные в период до 3 дней;

11. Перевод работников организаций на удаленную работу;

12. Соблюдение повышенных требований к санитарным нормам. Дезинфекция оборудования и транспортных средств становится нормой и требованием со стороны получателей;

13. Логистические операторы в ТЛЦ начали шире применять железнодорожный транспорт для перемещения грузов. Прогнозируется, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морском транспорте произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия — Европа;

14. Увеличение объемов доставки грузов по принципу «последней мили».

Общей тенденцией развития европейской экономики является постепенная интеграция национальных логистических систем в глобальную систему распределения товаров и услуг.

В настоящее время на мировом рынке функционируют компании, предлагающие комплексные пакеты логистических услуг. Многие из них представлены в Республике Беларусь. Перечень компаний, работающих на международном рынке и имеющих дочерние (аффилированные) структуры в Республике Беларусь, приведен в Таблице 1.

Таблица 1 — Перечень компаний, работающих на международном рынке и имеющих дочерние (аффилированные) структуры в Республике Беларусь

№ п/п	Наименование компании	Наименование страны
1	Danzas	Австрия
2	DHL Supply Chain & Global Forwarding	США
3	DB Schenker Logistics	Германия
4	UPS Supply Chain Solutions	США
5	Yusen Logistics	Италия
6	Bollore/SDV Logistics	Франция
7	Nippon Express	Япония
8	CEVA Logistics	Франция/Р. Корея
9	Agility	США
10	Pantos Logistics	Китай
11	Kintetsu World Express	Япония
12	Geodis	Франция
13	EXEL	Великобритания
14	GeoLogistics	Великобритания
15	Hays Logistics Europe	Франция
16	Hellmann World-Wide Logistics	Германия
17	Kuehne&Nagel	Германия
18	Menlo Logistics	Нидерланды
19	Mulitzer&Muench GmbH	Швейцария
20	International	США
21	Panalpina	Швейцария
22	P&O Trans European	Великобритания
23	Ryder	Нидерланды
24	Tibbet&Britten	Великобритания
25	TNT Post Group	Нидерланды

В период с 2010 г. по настоящее время субъекты хозяйствования Беларуси, осуществляющие деятельность в области логистики, заключили более 5000 договоров о сотрудничестве с иностранными логистическими компаниями. Объем заказов, поступивших после заключения этих соглашений, составляет порядка 80 % от общего количества. Перечень отдельных иностранных логистических компаний и их партнеров в Республике Беларусь, заключивших договора о сотрудничестве, приведен в таблице Таблица 2.

Таблица 2 — Перечень отдельных иностранных логистических компаний и их партнеров в Республике Беларусь, заключивших договора о сотрудничестве.

Наименование иностранной логистической компании	Наименование «якорного» партнера в Республике Беларусь
Aldhofer Logistics GmbH Group GEFCO Horst Mosolf GmbH & Co. KG	ООО «СТА логистик»
De Rijke Galliker Transport & Logistics Pekaes SA	ООО «Трансконсалт Брест»
European Car-transport Group Lehnert & Co. Logistics Total Logistics	ИООО «Асстра Белорашиа»
Gruber Logistics NFT Distribution	ООО «Дженти-Спедишн»
Deutsche Lufthansa AG M. Prevmesser GmbH & Co.KG	ООО «Трансгрупплогистию»
Intertrans S.A Trade Trans World Courier Management Inc	ООО «Белказтранс»
Berthold Vollers GmbH Mosolf Panopa Logistik GmbH	ООО «Приватавтологистик»
Ewals Cargo Care Luis Simoes Group	ООО «Автопромснаб-Спедишн»
Altrans Fast Cargo S.A.	ООО «Примвэй»
D.Logistics AG Montgomery Transport	ИООО «Сильва биуай»

Group	
BLG Logistics Norfolkline	ИСУП «Трансоушен Бел»
Geodis Group Redur S.A Transvision A/S	ООО «Арт логистик»
DSV Logistics Henry Bath Group	СООО «Рэйлпорт»
Estmarine Ltd. Polytra NV	ИТУП «Градалогистик»
Dan Cargo FM Logistic Norman Global Logistics	СООО «Виптранс-спедишн»
Debach Container Transport Tudor Air Freight	СП «Вестгранслайн» ООО
Archbold Logistics Fagioli PSC Limited Van Moer Group	ООО «Сырьевые ресурсы-Бел»
C.Butt Limited Revenio Group Kwe Kintetsu World Express Inc SDV International Logistics	ИТЭУП «Форбелатранс»
Beweship Oy / Ab Dachser Transfesa	ООО «Крафттранс»
BDP International Emons Forwarding & Logistics Skandia Transport	СООО «Трансэкспедиция»
Frode Laursen Group Clasquin Group Rhenus AG & Co. KG Transports Logistiques Lassalle (SA) UTi Worldwide Inc.	ООО «Т.Э.Л.С.-Биуай»

Перечень и характеристика ТЛЦ в Республике Беларусь прилагаются (Приложение 1).

Республика Казахстан

В настоящее время в стране функционируют 23 транспортно-логистических центра:

- в г. Нур-Султан – 5 (из них 1 ТОО «Continental Logistics»);
- в г. Алматы – 1;
- в Алматинской области – 4;
- в Актюбинской области – 5;
- в г. Шымкент – 2 (из них 1 ТОО «Continental Logistics Shymkent»);
- в Восточно –Казахстанской и Мангистауской областях – по 2;
- в Туркестанской и Кызылординской областях – по 1.

По виду деятельности в Казахстане виды ТЛЦ подразделяются на международные (9 ТЛЦ), внутренние (15 ТЛЦ), приграничные (1 ТЛЦ), региональные 7 ТЛЦ.

ТЛЦ в г. Шымкент расположен в 2 км от аэропорта, в 4 км от международной трассы «Западная Европа – Западный Китай» и 0,5 км от Трансзиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).

Запланированные объемы перевозок от 20 млн. тонн позволяют создавать новые ТЛЦ.

Для развития ТЛЦ необходимы: налоговые преференции (земельный налог, налог на имущество, НДС), льготные тарифы на электричество, подведение железнодорожных веток и такелажных площадок, организация общественного транспорта для работников ТЛЦ, применение эффективных технологий хранения (подземные склады для различных видов продуктов и глубокой заморозки, механизмы для перевалки, перевозки грузов, создание оптово-розничных терминалов и торговых домов, развитие придорожного сервиса грузоперевозчиков).

Кроме того, эффективной деятельности ТЛЦ способствует создание оптово-розничных терминалов и торговых домов, развитие придорожного сервиса грузоперевозчиков, снижение тарифов на электроснабжение, организация общественного транспорта для работников ТЛЦ.

Препятствиями для эффективной деятельности ТЛЦ является высокая степень физического и морального износа транспортной инфраструктуры; недостаточное количество современных, соответствующих международным стандартам складских помещений и оснащений ТЛЦ; нехватка транспортного парка и подъездных путей к ТЛЦ, слабый уровень механизации и автоматизации складских работ; отсутствие единой нормативно-правовой базы; отсутствие единой инновационной и инвестиционной политики, недостаточный уровень специалистов логистической сферы.

В апреле 2021 г. с участием глав правительств Республики Казахстан и Республики Узбекистан состоялась церемония закладки капсулы на месте строительства Международного центра торгово-экономического сотрудничества «Центральная Азия» (МЦТЭС).

Первоочередными задачами МЦТЭС являются: создание нового современного пункта пропуска; строительство объектов оптово-розничной

торговли и прилегающей инфраструктуры; создание транспортно-логистического центра.

Центр будет создан на казахстанско-узбекской границе, рядом находятся 2 крупнейшие агломерации - Шымкент и Ташкент. В непосредственной близости находятся крупные и развитые инфраструктурные узлы - ж/д станция Сарыагаш, международный пункт пропуска «Жибек жолы», автодорога Западная Европа - Западный Китай.

Создание МЦТЭС будет осуществляться в несколько этапов:

Подготовительный этап - 2019 год. Инвестиционный этап - 2020-2023 годы, включающий освоение инфраструктуры (2020-2023 годы) и ее перспективное развитие (2023-2025 годы). Основной этап - 2023 год»³.

Расширению возможностей транспортно-логистических потоков Республики Казахстан через Каспийское море способствуют порты Курык и Актау.

По порту Курык:

Деятельность порта Курык осуществляется в соответствии с:

1. Законом о товариществах с ограниченной и дополнительной ответственностью (от 22 апреля 1998 года № 220-І);
2. Законом о торговом мореплавании (от 17 января 2002 года № 284-ІІ);
3. Правилами осуществления экспедиторской деятельности на морском транспорте (утвержден приказом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 24 апреля 2015 года №486);
4. Таможенном кодекском Евразийского экономического союза;
5. Гражданским кодекском Республики Казахстан;
6. Кодексом Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан».

Строительство порта Курык реализовано на основании Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 11 ноября 2014 г. «Нұрлы жол – путь в будущее», утвержденного Указом Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А. от 17 ноября 2014 г. № 955 и инвестиционного проекта «Строительство паромного комплекса в порту Курык и эксплуатация универсальных грузопассажирских паромов» акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

Проектная мощность ТОО «Порт Курык» - 6 млн. тонн в год. По итогам 2020 года, объем перевалки составил – 1 560 тыс. тонн, из них 500 тыс. тонн колесная техника.

Препятствием для эффективной деятельности является географическая удаленность порта Курык от Центрального, Северного, Восточного Казахстана, где формируются основные перевалочные грузы.

Для повышения его эффективности требуется повысить конкурентоспособность национальных товаров, в том числе и за счет снижения

³ https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32139550

транспортных, логистических издержек и реализовать в полной мере транзитный потенциал страны.

Первое направление такой поддержки - интеграция ТЛЦ со специализированными терминалами, включая оптово-распределительные центры, почты, частных инвесторов, если их коммерческие интересы сходятся с точки зрения локаций и формата узловых терминалов. Это позволит сконцентрировать спрос на терминальную инфраструктуру, повысит окупаемость ТЛЦ и возможно, распределит затраты на инфраструктуру между большим числом участников.

Также на эффективность влияют:

- недостаток складских площадей;
- развитие интермодальных (мультимодальных) перевозок стандартных ISO-контейнеров;
- недостаток портовых мощностей;
- недостаточное внедрение интермодальных логистических технологий, в том числе телематических систем, использование которых на сегодняшний день являются необходимым условием существования на логистическом рынке.
- высокая стоимость IT-технологий.

Таблица 3 Характеристика порта Курык

Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	ТОО «Порт Курык, ввод в эксплуатацию декабрь 2016 года. Текущее состояние – на стадии строительства.
Адрес расположения, организационно- правовая форма, владелец	Мангыстауская область, Каракиянский район, село Курык, местность «Сарша», Строение троеение 636.
Площадь территории	67,4 га
Производственная мощность	6,0 млн. тонн/год
Оказываемые услуги	Перевалка грузов
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	Имеются
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно – разгрузочное оборудование)	Буксиры – 2шт. Подъемно-переходной мост
Вид хранимого и обрабатываемого груза	Железнодорожные вагоны
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Все грузы, идущие на грузовых автотранспортных средствах
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Оформление грузовых документов по принципу одного окна, оформление транзитных декларации, размещение грузов на СВХ.
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Возможно, по прямой перевалке на ЖД платформах.
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	-
Удаленность от основных международных транспортных коридоров	
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Импортные и транзитные

По Актаускому морскому торговому порту:

Деятельность Актауского морского торгового порта осуществляется в соответствии с:

1. Законом о товариществах с ограниченной и дополнительной ответственностью (от 22 апреля 1998 г. № 220-І);
2. Законом о торговом мореплавании (от 17 января 2002 г. № 284-ІІ);
3. Правилами осуществления экспедиторской деятельности на морском транспорте (утвержден приказом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 24 апреля 2015 г. № 486);
4. Таможенным кодексом Евразийского экономического союза;
5. Гражданским кодексом Республики Казахстан;
6. Кодексом Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан».

Проектная мощность АО «НК «АМТП» - 17,7 млн. тонн в год. По итогам 2020 года, объем перевалки составил – 3 111 тыс. тонн.

Возможности порта:

- Навигация круглогодичная, не замерзает в зимний период;
- Рабочий график — 24 часа в сутки;
- Количество причалов — 11;
- Количество одновременно обрабатываемых судов — 9;
- Площадь открытых площадок — 7 9700 кв. м.;
- Площадь крытого транзитного склада — 2 000 кв. м;
- Номенклатура грузов: нефть, металл, зерно и грузы, перевозимые железнодорожными паромными;
- Мощность по перевалке грузов — 17, 7 млн. тонн.

В связи с увеличением номенклатуры грузов, крупнотоннажных и крупногабаритных грузов, возникла необходимость в перегрузочной технике с повышенной грузоподъемностью, что препятствует эффективной деятельности ТЛЦ. Для этого требуется обновление и закупка автопарка перегрузочной техники, вхождение в СЭЗ «МОРПОРТ», строительство «Контейнерного хаба» на прилегающей территории порт Актау.

Таблица 4 Характеристика Актауского морского торгового порта

Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	АО «НК «АМТП», ввод в эксплуатацию с 1963 года.
Адрес расположения, организационно-правовая форма, владелец	Республика Казахстан, 130000, г. Актау, пос. Умирзак
Площадь территории	54 га
Производственная мощность	17,7 млн. тонн/год
Оказываемые услуги	1) перевалка грузов; 2) услуги по заходу судна в порт для производства грузовых операций и (или) иных целей с последующим выходом из порта (судозаход); 3) обслуживание судов, в том числе:

	агентские услуги; услуги по снабжению судов (шипчандлерские); услуги по удалению с судов бытовых и производственных отходов; 4) техническое обслуживание и ремонт судов и других водных транспортных средств и оборудования; 5) транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами; 6) обслуживание пассажиров морских и иных судов; 7) грузовые и пассажирские перевозки; бункеровочные операции; 8) обеспечение безопасности мореплавания на акватории порта; 9) услуги экспедиторской деятельности на морском транспорте.
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	Имеются
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно – разгрузочное оборудование)	Буксиры – 2 шт. Парк погрузочно-разгрузочной техники портальные краны г/п 10-40 т. — 6 шт. мобильные краны на пневмоколесном ходу Liebherr LHM, г/п 36-84 т. — 5 шт. кран стреловой самоходный на автомобильном шасси Liebherr LTM, г/п — 53 т — 1 шт. автопогрузчики вилочные (Still, Komatsu, Toyota, Kalmar), г/п — 1,5-28 т — 22 шт. автопогрузчики ковшовые Komatsu, г/п — 3 т — 2 шт. портовые тягачи (Sisu TT, Kalmar TT), г/п 32 т. — 5 шт. полуприцепы г/п 50 т. — 8 шт. экскаватор-погрузчик с эксплуатационной массой — 9 т. — 1 шт.
Вид хранимого и обрабатываемого груза	Генеральные, сыпучие
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	нет
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Оформление грузовых документов по принципу одного окна, оформление транзитных декларации, размещение грузов на СВХ.
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Да
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	—
Удаленность от основных международных транспортных коридоров	Расположен на маршруте ТРАСЕКА, коридор № 8 ОСЖД

Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Экспортные импортные и транзитные
--	-----------------------------------

Перечень и характеристики ТЛЦ в Республике Казахстан приведены в приложении 2.

Кыргызская Республика

(подготовлено на основе информации с сайта Министерства экономики и финансов Кыргызской Республики, источник: <http://mineconom.gov.kg/ru/question/31>)

На территории регионов действуют 12 торгово - логистических центра (ТрЛЦ), в том числе по Чуйской области - 6 из которых 3 логистических центра временно не работают, Иссык-Кульской области - 1, Баткенской области - 1, Ошской области - 2, Таласской области - 1 и Джалал-Абадской области - 4.

Действующие логистические центры:

В Сокулукском районе Чуйской области общества с ограниченной ответственностью (ОсОО) «Агропродукт Азия» - логистический комплекс по хранению и переработке сельскохозяйственной продукции.

Производственная мощность: объем хранения – 3500,0 тонн.

Численность работников: 30 человек.

Сумма вложенных инвестиций составляет 125 млн. сом.

В перспективе планируется построить завод по переработке и упаковке продукции для поставок свежей продукции в страны Союза и внутренний рынок страны.

В Московском районе Логистический центр ОсОО «Кыргыз центр продукт», введен в действие в 2017 г.

Производственная мощность: 4200 тонн с линией по мойке, сортировке и фасовке овощей (картофель, морковь, капуста, лук, свекла) на имеющейся в собственности земельном участке площадью 2,9 га, расположенном в Чуйской области, Московском районе, с. Ак-Суу. Основной вид деятельности хранение, калибровка и расфасовка овощей.

В Аламединском районе ОсОО “Кыргыз Лоджистик” – склады временного хранения. В настоящее время логистический центр не работает в связи с отсутствием заказов. Количество работающих – 2 чел. Перспективы развития – организация логистического центра для торговли со странами дальнего зарубежья, странами СНГ и Союза.

В Иссык-Атинском районе ГК «Милан» (логистический центр).

Основной вид деятельности: планирование информационных и материальных ресурсов, разработка маршрута, оптимизация вариантов хранения, погрузки, транспортировки товарно – материальных ценностей. Временно не работает.

В Иссык-Атинском районе ОсОО «UNILAB» создан логистический центр, общая площадь земельного участка - 37,5 га. В настоящее время не работает, не имеет лицензию.

10 октября 2018 г. состоялось официальное открытие Логистического центра в Кеминском районе Чуйской области (г. Кемин, ул. Советская б/н) в

рамках проекта «Наращивание потенциала по укреплению продовольственной безопасности и улучшению питания в ряде стран Кавказа и Центральной Азии», который осуществляется Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН (ФАО ООН) при финансовом содействии Российской Федерации и техническом содействии Института отраслевого питания (SIFI, РФ).

Логистический центр состоит из трех отдельно стоящих складских помещений общей площадью 270 кв. м. для приемки, проверки качества и хранения растениеводческой продукции при температурных режимах 0 С +50С. Общий объем инвестиций данного проекта составляет 110 тыс. долларов США, создано 5 рабочих мест.

По Иссык-Кульской области.

На базе ОсОО «Оберон» г. Балыкчи введен в эксплуатацию логистический центр (промышленные холодильные склады, фрукто-хранилище с регулируемой газовой средой), вместимостью 2400 тонн. Создано 30 рабочих мест. Стоимость проекта составила 222,4 млн. сом.

По Джалал-Абадской области

В селе Ууру-Жар Бургандинского а/а Ноокенского района Логистический центр частного предпринимателя Намазбекова. За счет собственных средств построена теплица на 2 га и холодильное хранилище объемом в 500 тонн и 1000 тонн.

На получение средств для строительства в размере 2,5 млн. долларов США подана заявка в Кыргызско-Российский Фонд, создано 5 рабочих мест.

В селе Масы Масынского айылного аймака Ноокенского района частным предпринимателем «Рустамбек» завершено строительство холодильного хранилища с объемом в 1000 тонн за счет Кыргызско-Российского Фонда, полученная сумма льготного кредита составляет 13,6 млн. сом. Создано 10 рабочих мест.

В городе Джалал-Абад мини-логистический центр частного предпринимателя З. Толубаева, хранение овощей и плодов. Построен за счет собственных средств, вместимостью 200 тонн в год, создано 2 рабочих места.

Так же частным предпринимателем Эргешовым построен мини – логистический центр по хранению овощей и плодов вместимостью 400 тонн.

В Ноокенском районе с. Бурганды находится на стадии завершения строительство логистического центра по хранению овощей кооператива «Агрогрупп» вместимостью 1000 тонн в год, площадью 8 га. Закуплено оборудование на сумму 49,0 млн. сом, сумма инвестиций составляет 10 млн. евро.

По Баткенской области.

В селе Таш-Коргон Масалиевского айылного округа Кадамжайского района открыт логистический центр. Логистический центр построен проектом «Агрогоризонт» при содействии «ЮСАИД». Сметная стоимость – 9,0 млн. сом, вместимость 400 тонн плодовых.

По Таласской области.

В Кара-Бурунском районе с. Аманбаева для строительства ТрЛЦ (вакуумного холодильника по хранению 200 тн. в сезон плодово-ягодных культур) в с. Аманбаева Аманбаевского а/а Кара-Бурунского района были выделены из фонда развития Таласской области 1569 млн. сом., в данное время строительство завершено. Создано 15 рабочих мест.

По Ошской области.

В Араванском районе действует логистический центр вместимостью 500 тонн, частные инвестиции составляют 2,7 млн. сом.

В Чек-Абадском а/о Араванского района торгово-логистический центр, объем хранилища 1300 тонн.

Так же, в Кара-Сууйском районе находится на стадии завершения Центр по переработке сельхозпродукции ОсОО «Туран групп» по хранению, расфасовке, сортировке и сушке овощей и фруктов, вместимостью 1000 тонн.

По Нарынской области.

Логистический центр ОО «Семейный картофель» по хранению и выращиванию картофеля, вместимостью 2200 тыс. тонн. Создано 12 рабочих мест.

Всего по регионам планируется строительство 23 логистических центров.

По Нарынской области планируется 2 ТрЛЦ:

В целях развития экспортного потенциала страны и приграничной торговли, а также создания необходимых условий для строительства индустриального торгово-логистического комплекса в Ат-Башинском районе Нарынской области и трансформации земельного участка площадью 200 гектар было принято Постановление Правительства Кыргызской Республики «О переводе земель, расположенных на территории Ак-Талинского айыльного аймака Ат-Башинского района Нарынской области Кыргызской Республики» № 771 от 24.11.2017.

Принято распоряжение об определении Генеральной дирекции Свободной экономической зоны «Нарын» в качестве ответственного исполнителя по созданию индустриального торгово-логистического центра в Ат-Башинском районе Нарынской области» от 12 сентября 2018 г. №318-р.

По решению Ак-Талинского айыльного округа Ат-Башинского района на основании Постановления Правительства Кыргызской Республики №771 от 24.11.2017 «О переводе земель, расположенных на территории Ак-Талинского айыльного аймака Ат-Башинского района Нарынской области Кыргызской Республики из категории сельскохозяйственного назначения в категорию промышленного назначения» 200 га земельной площади расположенных на территории Ак-Талинского айыльного аймака передана СЭЗ «Нарын» для дальнейшего строительства индустриального торгово-логистического центра.

В Кочкорском районе Нарынской области планируется построить ТрЛЦ по хранению картофеля, выращенного частными домохозяйствами, фермерскими хозяйствами и сельскохозяйственными кооперативами. Для строительства ТрЛЦ выделен земельный участок площадью 1,1 га.

По Иссык-Кульской области планируется 2 ТрЛЦ:

в городе Балыкчы Иссык-Кульской области ОсОО «Глобаллогистик»;

Логистический центр на участке «Кара-Бак» в селе Барскон Жети-Огузского района.

По Чуйской области запланировано строительство 2 ТрЛЦ:

В Жайылском районе для создания и развития торгово - логистического центра определено место строительства, площадью 27,9 га на землях Талды-Булакского айылного аймака Жайылского района.

Планируется открытие логистического центра ОсОО «Дан Агропродукт» в Московском районе.

Вид деятельности – калибровка, сортировка и расфасовка чечевицы, фасоль на экспорт. Производственная мощность; 8000 тонн в год.

По Таласской области планируется 4 ТрЛЦ:

в Таласской области планируется строительство 4-х торгово-логистических центров, ориентированных на экспорт мяса и овощей в с. Чолпонбай и Жоон-Добо (предварительная стоимость проекта составляет 1,2 млн. долл. США), также в Бакай-Атинском районе и в с. Аманбаева Кара-Бууринского района.

По Джалал-Абадской области планируется строительство 5 логистических центров.

Также разработан проект по созданию мини-логистического центра в с. Боспиек Жерге-Тал а/а, Аксыйского района. Стоимость проекта 8,2 млн. сом.

Мощность ТрЛЦ до 1000 тонн хранение, переработка и упаковка сухофруктов и плодов. Финансируется фондом регионального развития Жалал-Абадской области, первый транш 30% от проектной стоимости перечислен на счет победителя тендера.

По Ошской области планируется строительство 5 ТрЛЦ:

- в а/о Жоош Кара-Суйского района Ошской области планируется строительство логистического центра, площадь составляет - 33 га.

- в а/о им Мирмахмудова Ноокатского района планируется строительство логистического центра, площадь составляет - 10 га.

- а/о Сары-Таш Алайский район – Торгово-логистический центр;

- а/о Кызыл-Кыштак, Кара-Суйского района – логистический центр, сметная стоимость проекта 0,8 млн. долларов США;

- компанией «Туран-Групп» при финансовой поддержке USAID начато строительство центра по переработке сельхозпродукции в Кара-Суйском районе.

По г. Ош планируется 1 ТрЛЦ:

- в городе Ош на базе АО «Келечек» планируется строительство логистического центра. Стоимость проекта 28,0 млн. долларов США, проект был направлен в Кыргызско-Российский фонд развития и в АПЗИ КР.

По Баткенской области планируется 2 ТрЛЦ:

- в массиве Бургоду Ак-Турпакского айылного округа Кадамжайского района на 1000 га земли планируется открыть торгово-индустриально-логистический центр;

- в г. Баткен на площади 176,5 га планируется открыть торгово-индустриальный-комплекс⁴.

Российская Федерация

В рамках аналитического доклада рассмотрены организации, являющиеся участниками ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров» (ВП ТЛЦ) и осуществляющие развитие существующих или создание новых ТЛЦ в субъектах Российской Федерации. Информация представлена Центральной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД», ПАО «Трансконтейнер», ООО «Логистика КС», ООО «РЖД Терминал», ООО «ОБЛТРАНСТЕРМИНАЛ», ООО «ММЦ Усады», ООО «Фрейт Вилладж Логистика» и ООО ТЛЦ «Белый Раст».

В настоящее время Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (ГП РТС), в состав которой включен ВП ТЛЦ.

Проект направлен на создание опорной сети ТЛЦ, которая за счет новых подходов к организации работы с грузами и создания ТЛЦ в наиболее востребованных локациях, позволит повысить коммерческую скорость доставки грузов, в том числе транзитных.

В Калининградской области на ст. Дзержинская-Новая располагается ТЛЦ «Калининград» на ст. Дзержинская-Новая, а также ТЛЦ «Восток-Запад» на ст. Черняховск (Ново-Западный парк).

Указанные ТЛЦ развиваются в рамках реализации Федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Деятельность ТЛЦ регулируется в соответствии с местными технологическими процессами работы станций Дзержинская-Новая и Черняховск. ТЛЦ ориентированы в первую очередь на перевалку транзитных грузов следующих из стран Евросоюза в Китай и обратно, а также грузов иных отправителей, следующих в страны Евросоюза и обратно. Основная грузовая работа ТЛЦ и сателлитов сосредоточена на перевалке грузов между вагонами различной колеи (1520 мм и 1435 мм). Производственные мощности ТЛЦ позволяют обеспечить работу с насыпными грузами, контейнерами, контрейлерами, сборными, тарно-штучными, тяжеловесными и иными грузами.

ТЛЦ «Восток-Запад» в г. Черняховск начал работу 1 октября 2021 года.

Терминал расположен вблизи погранперехода Железнодорожный (Россия)/Скандава (Польша). Выгодное расположение ТЛЦ «Восток-Запад» позволит перераспределить транзитный грузопоток в условиях высокой загруженности железнодорожных пунктов пропуска на белорусско-польской границе. Кроме того, новый терминал будет обслуживать транзитные сервисы ОТЛК ЕРА по направлению «Китай-Европа-Китай», а также

⁴ <http://mineconom.gov.kg/ru/question/31>

регулярные контейнерные поезда в сообщении с подмосковным ТЛЦ «Белый Раст». Оператор терминала - ООО «ТЛЦ Восток-Запад» - совместное предприятие холдинга «РЖД» и группы компаний «Новик».

На текущий момент эффективной деятельности транспортно-логистических центров, расположенных в Калининградской области, препятствует низкая пропускная способность пограничной железнодорожной станции Республики Польша - станция Бранёво. Увеличение пропускной способности пограничного перехода Мамоново - Бранёво позволит увеличить транзитный потенциал Калининградской железной дороги и транспортно-логистических центров на территории Калининградской области.

Характеристики ТЛЦ	ТЛЦ 1	Сателлит
Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	Калининград	Черняховск
Адрес расположения, организационно правовая форма, владелец	г. Калининград, ул. Двинская 13, ОАО «РЖД»	г. Черняховск, ул. Ст. Новый Черняховск, ОАО «РЖД»
Площадь территории	55000 кв. м.	18000 кв. м.
Производственная мощность	4500 тыс. тонн	1500 тыс. тонн
Оказываемые услуги	Погрузка, выгрузка, перевалка, перегруз, хранение, автомобильные перевозки	Погрузка, выгрузка, перевалка, перегруз, хранение, автомобильные перевозки
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	Авто, ж/д, водные	Авто, ж/д
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно - разгрузочное оборудование)	Козловые краны, ковшовые погрузчики, вилочные погрузчики, грейферные перегружатели, автотранспорт	Козловые краны, ковшовые погрузчики, вилочные погрузчики
Вид хранимого и обрабатываемого груза	Контейнерные, контрейлерные, насыпные, тарно-	Контейнерные, контрейлерные, насыпные, тарно -

	штучные, насыпные	штучные, насыпные
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Нет	Нет
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Нет	Нет
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Да	Да
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	Услуги по оформлению перевозочных документов	Услуги по оформлению перевозочных документов
Удаленность от основных международных транспортных коридоров (импортные, экспортные, транзитные)	Ориентировочно 600 км.	Ориентировочно 600 км.
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Импортные, экспортные, транзитные	Импортные, экспортные, транзитные

Характеристики опорных транспортно-логистических центров
ПАО «Трансконтейнер»

Показатель	Логистика – Терминал, Санкт - Петербург	Терминал Екатеринбург	Терминал Клещиха	Терминал Базаиха
Объемы переработки, тыс. ДФЭ	165 тыс. ДФЭ	132 тыс. ДФЭ	228 тыс. ДФЭ	140 тыс. ДФЭ
Площадь, га	11,6	10,8	8,5	9,7
Расположение	МТК № 9 (0 км.)	МТК № 2 (0 км.)	Транссиб (0 км.)	Транссиб (0 км.)

от основных МТК, км.				
Тип грузов	Экспорт, импорт, внутренние	Экспорт, импорт, внутренние	Экспорт, импорт, внутренние	Экспорт, импорт, внутренние
Наличие ж/д и автопутей	Авто, ж/д	Авто, ж/д	Авто, ж/д	Авто, ж/д
Возможность оформления документов на груз	Да	Да	Да	Да
Наличие контейнерной площадки	Да	Да	Да	Да
Оказываемые услуги	СВХ	СВХ		

ТЛЦ Ховрино

Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	ТЛЦ «Ховрино», введен в эксплуатацию в 2014 году
Адрес расположения, организационно правовая форма, владелец	Юридический адрес: 125635, г. Москва, ул. Путейская, д.7, стр. 1
Площадь территории	45 га
Производственная мощность	До 250 тыс. ДФЭ
Оказываемые услуги	Услуги по обработке контейнеров на специализированном контейнерном терминале: - прием контейнеров по железной дороге; - отправка контейнеров по железной дороге; - услуги склада временного хранения; - крановые операции с контейнерами; - хранение контейнеров; - погрузо - разгрузочные работы

	(выгрузка/погрузка/перегрузка/досмотр); - автотранспортные услуги по перевозке контейнеров; иные услуги.
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	3 внутритерминальных пути, 7 путей ж/д парка - приемо - отправочные пути, пути отстоя и сортировки.
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно - разгрузочное оборудование)	7 контейнерных перегружателей, 3 автопогрузчика, иная техника.
Вид хранимого и обрабатываемого груза	20, 40 и 45 фут. универсальные и специализированные (рефрижераторные и танк) контейнера
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Есть
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Закрытие доставки, размещение в зоне СВХ, таможенная очистка, фактический 34 контроль (таможенный досмотр/осмотр), хранение в режиме СВХ
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Есть
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	Услуги личного кабинета клиента, мониторинг и отчетность о статусе груза клиента, электронный документооборот
Удаленность от основных международных транспортных коридоров (импортные, экспортные, транзитные)	
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Импортные, экспортные, внутрироссийские

ТЛЦ «Восточный»

Наименование ТЛЦ, год ввода в	ТЛЦ «Восточный». Проект реализуется
-------------------------------	-------------------------------------

эксплуатацию	в 2 этапа: 1 -й введен в 2020 году, второй вводится в 2021 г.
Адрес расположения, организационно правовая форма, владелец	Юр. Адрес: МО, г. Ногинск, г. Электроугли, ул. Железнодорожная, вл. 29, стр. 1, пом. 77. Территория расположена в Московской области, Богородский городской округ, 26-й километр Носовихинского шоссе. Владелец: ООО «Облтранстерминал».
Площадь территории	75 га
Производственная мощность	До 600000 тыс. ДФЭ в год
Оказываемые услуги	Услуги по обработке контейнеров на специализированном контейнерном терминале: - прием контейнеров по железной дороге; - отправка контейнеров по железной дороге; - услуги склада временного хранения; - крановые операции с контейнерами; - хранение контейнеров; погрузо - разгрузочные работы (выгрузка/погрузка/перегрузка/досмотр); - автотранспортные услуги по перевозке контейнеров; - иные услуги.
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	1. 7 ж/д внутритерминальных путей: - погрузо-разгрузочный путь № 31, протяженность 1603 м.; обгонный путь № 32, протяженность 1321 м.; погрузо-разгрузочный путь № 33, протяженность 1402 м.; погрузо-разгрузочный путь № 34, протяженность 1622 м.; маневровый путь № 35, протяженность 513 м.; погрузо-разгрузочный путь № 22. 2. 14 путей необщего пользования внутритерминального ж/д парка общей протяженностью 15447 м. 3. Внутритерминальная автодорожная сеть (проезды, стоянки, парковки) с 336

	примыканиями к Носовихинскому шоссе Московской области.
Наличие контейнерной площадки	2 погрузо-разгрузочные площадки
Наличие возможности работы с документами	Есть
Вид хранимого и обрабатываемого груза	20, 40 и 45 футовые универсальные и специализированные (рефрижераторные и танк) контейнера
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Есть
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Импорт, экспорт, транзит, временное хранение
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Есть
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	Мониторинг движения контейнеров, предоставление ежедневной отчетности заказчику в электронном виде, организация доступа Заказчику к системе управления контейнерным терминалом через Интернет; контрольное взвешивание контейнеров на специальном весовом оборудовании; сопровождение таможенного оформления, ветеринарного и фитосанитарного контроля и информирование об их ходе Заказчика через Интернет.
Удаленность от основных международных транспортных коридоров (импортные, экспортные, транзитные)	1. Автомобильная дорога М7 «Волга» - 15 км. 2. Строящаяся автомобильная дорога М12 «Европа_ Западный Китай» - 3 км. 3. ЦКАД - 14 км. Горьковское направление Московской железной дороги_ 0 км.
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные,	Импортные, экспортные, транзитные

транзитные)	
-------------	--

Мультимодальный центр «Усады»

Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	ММЦ Усады, 2022 год
Адрес расположения, организационно правовая форма, владелец	142000, Московская область., г. Домодедово, ул. Каширское шоссе (Северный мкр.), строение 17А, кабинет 13, заказчик - Застройщик ООО «ММЦ Усады»
Площадь территории	121 га
Производственная мощность	8,2 млн. тонн
Оказываемые услуги	Транспортно – экспедиционная деятельность
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	Ж/д станция Усады - Окружные
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно – разгрузочное оборудование)	Краны козловые, ричстакер, RTG, терминальные тягачи, магистральные тягачи
Вид хранимого и обрабатываемого груза	Контейнеры, контрейлеры, ТШГ, тяжеловесные, рефконтейнеры
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Рефконтейнеры до -18, остальные грузы допускаемых температурных режимах
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	СВХ/ЗТК для контейнеризированных грузов
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Да
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	Отслеживание груза, круглосуточная диспетчеризация
Удаленность от основных международных транспортных коридоров (импортные, экспортные,	Находится на транспортных коридорах Север - Юг, Запад - Восток

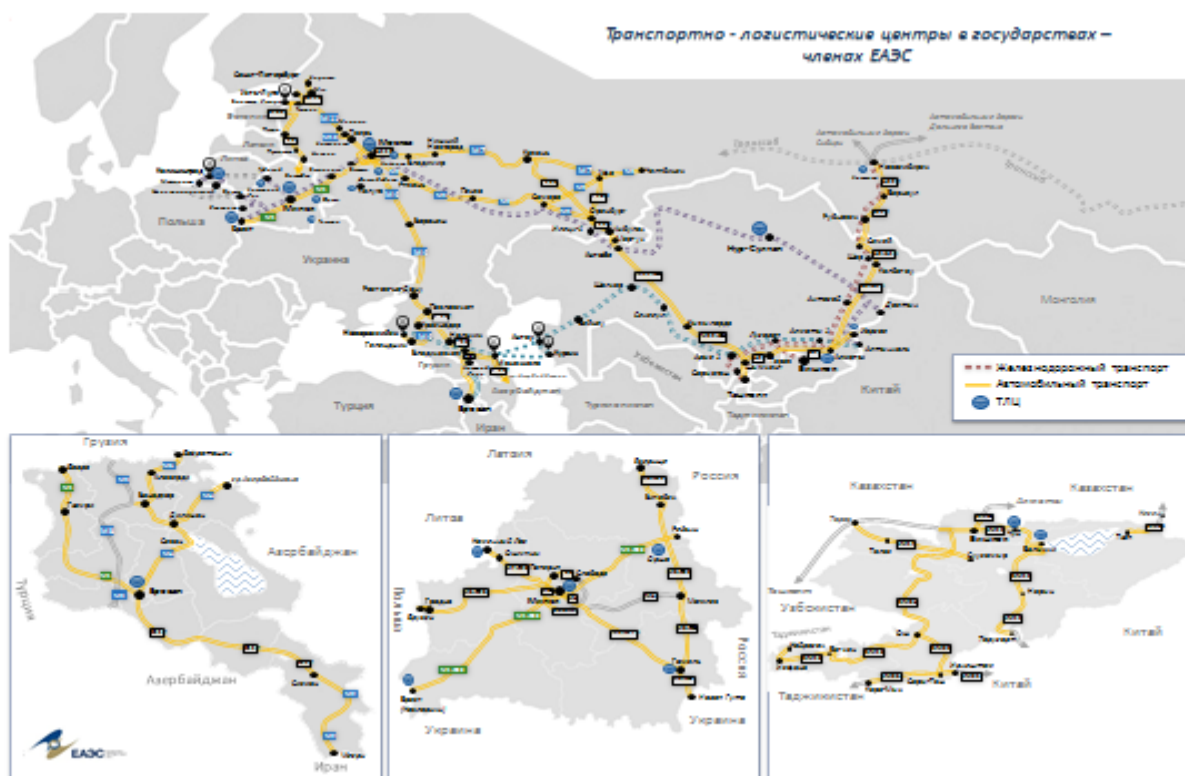
транзитные)	
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Импортные, экспортные, внутрироссийские

ТЛЦ «Ворсино»

Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	ТЛЦ «Ворсино»
Адрес расположения, организационно правовая форма, владелец	1. Калужская область, Боровский район, с. Ворсино, тер. Северная промышленная зона, Индустриальный парк «Ворсино» 2. Коммерческая организация, Общество с ограниченной ответственностью 3. ООО «ФВК Север».
Площадь территории	40 га
Производственная мощность	350000 ДФЭ/год
Оказываемые услуги	1. Прием, отправка контейнерных поездов 2. Обработка, хранение контейнеров 3. Таможенная очистка 4. Авто доставка 5. Консолидация, расконсолидация грузов в контейнерах и автомобилях 6. Подача/уборка вагонов на путях необщего пользования
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	Авто, ж/д
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно - разгрузочное оборудование)	Ричстакеры, RMG краны, вилочные погрузчики
Вид хранимого и обрабатываемого груза	Контейнерные грузы, паллетируемые и непаллетируемые грузы в складе
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	Нет

Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	Весь спектр
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	Да
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	1) Отчеты о статусе контейнера на терминале 2) подача заявок через личный кабинет 3) предоставление клиенту всех сопроводительных документов через личный кабинет
Удаленность от основных международных транспортных коридоров (импортные, экспортные, транзитные)	Расположен на пересечении МТК «Север-Юг» и «Запад-Восток»
Типы обрабатываемых грузов (импортные, экспортные, транзитные)	Импортные, экспортные, транзитные

Рисунок 1



3. Анализ текущего состояния основных действующих ТЛЦ государств – членов Союза и их вовлеченность в международные транспортные коридоры

3.1. Право Союза, направленное на развитие ТЛЦ. Международное сотрудничество Союза, направленное на развитие государств – членов в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

В соответствии с подпунктом 5 пункта 3 статьи 86 Договора о Евразийском экономическом союзе одним из приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики определено создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

Реализация задачи по увеличению транзитного потенциала Евразийского экономического союза (далее – Союз) требует наличия разветвленной и сбалансированной сети транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ), обеспечивающей грузопотоки и поддержку транспортно-логистических сервисов.

Планом мероприятий («дорожной картой») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС на 2021 – 2023 годы предусмотрена подготовка в 2021 г. данного аналитического доклада «Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Союза» и принятие на её основе в 2022 г. рекомендации Коллегии Комиссии.

Возможно отметить, что в Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Союза (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19) дано определение евразийского транспортного коридора, как совокупности маршрутов, интегрированных, в том числе в сеть международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – членов и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупности технологических и организационно – правовых условий осуществления этих перевозок.

Понятие «Транспортно-логистический центр» в праве Союза отсутствует.

Рассмотрение многообразия существующих в мире формулировок определения логистического центра позволяет сделать вывод, что не существует единообразия как в определении ТЛЦ, так и в составе предлагаемых им услуг и соответствующей инфраструктуры.

Согласно определению, принятому Европейской транспортной комиссией, логистический центр - территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов) и сопутствующими услугами (например, по хранению,

техническому обслуживанию и ремонту), включающее по меньшей мере один терминал (место, оборудованное для перевалки и хранения интермодальных транспортных единиц (ИТЕ - контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки).

Международное сотрудничество Союза, направленное на развитие государств – членов в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

Международное сотрудничество ЕАЭС реализуется в соответствии с порядком осуществления ЕАЭС международного сотрудничества, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г. № 99.

Международное сотрудничество Комиссии осуществляется в соответствии с Основными направлениями международной деятельности Союза, утверждаемыми на ежегодной основе.

К началу 2021 г. Комиссией заключено 14 меморандумов с правительствами третьих стран, а также 9 меморандумов с региональными интеграционными группировками, в рамках которых проведено 26 заседаний совместных рабочих групп, три зарубежных государства имеют статус наблюдателя при ЕАЭС, с 5 странами ЕАЭС заключил торговые соглашения разной глубины.

В части сотрудничества с международными организациями в сфере транспорта, по итогам сотрудничества с Международным союзом автомобильного транспорта (IRU), Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным Координационным советом по трансъевразийским перевозкам (КСТП), Евразийским союзом транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО), Международным союзом железных дорог (МСЖД) на основе передовых международных практик подготовлен и принят ряд актов Комиссии, содержащих рекомендации в сфере транспорта.

Так, в соответствии с Рекомендацией Коллегии Комиссии от 24 декабря 2019 г. № 43 «О развитии транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза с учетом наилучших международных практик» государствам – членам ЕАЭС при разработке ими проектов актов органов Союза рекомендуется принимать во внимание документы международных организаций и интеграционных объединений, в том числе ООН и ее региональных комиссий, специализированных учреждений, СНГ, ШОС, международных транспортных организаций.

Документы и опыт международных организаций и интеграционных объединений (в первую очередь международные договоры и конвенции) также рекомендуется использовать при подготовке проектов актов органов Союза в соответствии с Рекомендацией Коллегии ЕЭК от 29 декабря 2020 г. № 34 «О развитии мультимодальных и транзитных перевозок в рамках Евразийского экономического союза».

Вместе с тем, сдерживающим фактором в развитии деятельности субъектов предпринимательства в ТЛЦ является сохраняющийся в Республике Беларусь (в рамках ЕАЭС) принцип резидентства в отношении подачи таможенных деклараций (гл. IV Таможенного Кодекса ЕАЭС).

Так, ст. 83 Таможенного кодекса предусматривает, что «Декларантами товаров, помещаемых под таможенные процедуры, могут выступать: лицо государства-члена: являющееся стороной сделки с иностранным лицом, на основании которой товары перемещаются через таможенную границу Союза; от имени и (или) по поручению которого заключена сделка, указанная в абзаце втором настоящего подпункта; имеющее право владения, пользования и (или) распоряжения товарами, — если товары перемещаются через таможенную границу Союза не в рамках сделки, одной из сторон которой является иностранное лицо; являющееся стороной сделки, заключенной с иностранным лицом или с лицом государства-члена в отношении иностранных товаров, находящихся на таможенной территории Союза; являющееся экспедитором, - при заявлении таможенной процедуры таможенного транзита.

Эта норма законодательства ограничивает право третьих лиц (даже при наличии наделяемых их правами и обязанностями от собственника (владельца) товара), выполнять большинство логистических функций на складах ТЛЦ.

В связи с этим Республика Беларусь не может реализовать функцию по консолидации поставок товаров как из ЕС для стран ЕАЭС, так и в обратном направлении.

3.2. Национальное законодательство государств - членов, направленное на развитие транспортно – логистических центров

Регулирование деятельности ТЛЦ в Республике Беларусь предусмотрено следующими нормативными и техническими нормативными правовыми актами:

Указ Президента Республики Беларусь, от 09.06.2005 № 262 «О некоторых вопросах деятельности свободных экономических зон на территории Республики Беларусь»;

СТБ 1393-2003 «Торговля. Термины и определения»;

СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию»;

СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения»;

СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры»;

СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации»;

СТБ 2345-2013 «Логистическая деятельность. Требования к профессиональной компетентности персонала исполнителей логистических услуг и процедура сертификации».

В Республике Беларусь приняты и реализуются следующие программные документы, направленные на развитие ТЛЦ:

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года;

Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года;

Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года»;

Стратегия развития цифровых технологий в транспортно-логистической системе Республики Беларусь на период до 2025 года.

В Республике Беларусь предоставление государственной поддержки в форме льгот и преференций при строительстве и функционировании ТЛЦ предусмотрены в:

Инвестиционном Кодексе Республики Беларусь от 22 июня 2001 г. № 37-3;

Декрете Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 10 «О создании дополнительных условий для осуществления инвестиций в Республике Беларусь»;

Законе Республики Беларусь «Об инвестициях» от 12 июля 2013 г. № 53-3.

Указанными актами предусмотрено:

а) преференции в области уплаты налогов и иных сборов: осуществление вычета в полном объеме сумм НДС, предъявленных при приобретении на территории Республики Беларусь товаров (работ, услуг), имущественных прав, использованных для строительства объектов. Фактически это означает возврат указанных сумм НДС, уплаченных в связи со строительством объектов;

освобождение от ввозных таможенных пошлин и НДС, при ввозе на территорию Республики Беларусь технологического оборудования в целях реализации инвестиционного проекта;

освобождение от земельного налога (арендной платы) за земельные участки, предоставленные для строительства объектов;

б) преференции при строительстве ТЛЦ:

предоставление земельного участка для строительства объектов в аренду (в собственность) без проведения аукциона;

оформление документов на земельный участок одновременно со строительством;

осуществление строительства объекта одновременно с проектированием;

освобождение от ряда компенсаций потерь сельскохозяйственного производства при изъятии земельного участка, а также в связи с удалением растительности при строительстве;

в) при строительстве объекта на территории свободной экономической зоны:

освобождение от налога на прибыль прибыли, полученной резидентом СЭЗ от реализации товаров (работ, услуг) собственного производства на экспорт или другим резидентам СЭЗ, в течение 10 лет с даты объявления валовой прибыли, а по истечении этого периода применяется льготная ставка 50 % от действующей ставки налога на прибыль (но не более 12 %);

освобождение от налога на недвижимость по зданиям, расположенным на территории СЭЗ, в течение 3 лет с момента регистрации в качестве резидента СЭЗ, а по истечении этого периода при условии, что резидент СЭЗ осуществляет реализацию товаров (работ, услуг) собственного производства на экспорт или другим резидентам СЭЗ;

освобождение от уплаты земельного налога (арендной платы) за земельные участки, расположенные в границах СЭЗ, (а) на период строительства объектов, но не более 5 лет с даты регистрации в качестве резидента СЭЗ, а также (б) на период по 31.12.2021 при условии, что резидент СЭЗ осуществляет реализацию продукции на экспорт и (или) другим резидентам белорусских СЭЗ;

предоставление земельного участка для строительства объектов в аренду (в собственность) без проведения аукциона;

финансирование расходов на создание инженерной и транспортной инфраструктуры, требуемой для реализации инвестиционного проекта резидента СЭЗ, осуществляется за счет бюджетных средств, если объем инвестиций более 10 млн. евро;

освобождение от продажи валютной выручки.

На национальном уровне понятие транспортно – логистического центра закреплено только в законодательстве Республики Казахстан. В законе Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года «О транспорте» дано определение транспортно – логистического центра - объект транспортной инфраструктуры, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем сооружениями, предназначенный для выполнения сопутствующих перевозке подготовительных, распределительных и заключительных технологических операций с грузами и транспортными средствами, в том числе осмотра, включая таможенные и пограничные операции в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Статья 15-2 указанного закона предусматривает возможность создания на территории Республики Казахстан международных и региональных транспортно-логистических центров в зависимости от выполняемых операций.

Помимо указанного закона на развитие ТЛЦ направлены Государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан «Нұрлы Жол» на 2020 - 2025 годы; Концепция государственной программы развития торговли Республики Казахстан на 2021-2025 годы, Государственная программа поддержки и развития бизнеса "Дорожная карта бизнеса-2025", Государственная программа развития регионов на 2020 - 2025 годы.

Типовые требования по обустройству и техническому оснащению транспортно – логистических центров утверждены приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 мая 2015 года № 650 «Об утверждении Типовых требований по обустройству и техническому оснащению транспортно- логистических центров».

В качестве мер государственной поддержки по созданию ТЛЦ используется выделение земельного участка с подведенной инфраструктурой и иные меры господдержки.

Международные транспортно-логистические центры предназначены для выполнения операций с грузами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу Евразийского экономического союза, в том числе осмотра, включая таможенные и пограничные операции в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Региональные транспортно-логистические центры предназначены для выполнения операций с грузами и транспортными средствами в пределах Евразийского экономического союза.

Уполномоченный государственный орган разрабатывает и утверждает типовые требования по обустройству и техническому оснащению транспортно-логистических центров.

В Кыргызской Республике в настоящее время действует Программа по созданию и развитию торгово-логистических центров сельскохозяйственной продукции в Кыргызской Республике на 2019-2023 годы, утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики 27 июня 2019 года № 321.

Данная Программа стала продолжением ранее действовавших Основных направлений создания и развития системы торгово-логистических центров сельскохозяйственной продукции в Кыргызской Республике на 2015-2017 годы (постановление Правительства Кыргызской Республики от 25 августа 2015 года № 600) и Плана мероприятий по созданию и развитию системы торгово – логистических центров в Кыргызской Республике на 2016-2017 годы (распоряжение Правительства Кыргызской Республики от 2 августа 2016 года № 353-р).

Во исполнение указанных решений была проделана определенная работа, и за период с 2016 по 2017 годы в эксплуатацию были введены 5 торгово-логистических центров и 96 хранилищ. Вместе с тем, вышеуказанный План мероприятий был реализован частично.

Причиной частичного исполнения вышеуказанного Плана мероприятий послужило то, что сроки строительства торгово-логистических центров (в среднем от одного до трех лет) зависят от размера капитала (финансовых средств), инвестиций, юридической документации, наличия земельного участка и т.д. Кроме того, в рамках указанного Плана мероприятий было запланировано развитие человеческих ресурсов, подготовка квалифицированных кадров по работе в торгово-логистических центрах, привлечение инвесторов, строительство лабораторий подкарантинной продукции и т.д.

Целью Программы по созданию и развитию торгово-логистических центров сельскохозяйственной продукции в Кыргызской Республике на 2019 – 2023 годы также является обеспечение благоприятных условий для производителей сельскохозяйственной продукции, путем повышения их конкурентоспособности и увеличения экспортного потенциала Кыргызской Республики.

Для достижения поставленных целей планируется:

- создание новых торгово–логистических центров, внедрение новых технологий, реконструкция и модернизация хранилищ в регионах;
- совершенствование нормативных правовых актов и механизма финансово-кредитной поддержки;
- создание и улучшение работы лабораторий по карантину растений, обеспечение их необходимыми техническими ресурсами;
- увеличение хранилищ, отвечающих международным стандартам качества, а также объемов их производства и переработки;
- привлечение инвестиций и развитие человеческих ресурсов для управления торгово-логистическими центрами, подготовка специалистов в сфере производства, хранения, переработки и распределения сельскохозяйственной продукции.

Реализация мероприятий позволит обеспечить:

- повышение конкурентоспособности отечественных товаров;
- развитие и рост круглогодичного производства, хранение сельскохозяйственной продукции растениеводства (теплицы и оранжереи);
- расширение объемов поставок сельскохозяйственной продукции и продуктов ее переработки на внутренний и внешние рынки;
- повышение доходов и уровня занятости сельского населения, сохранение и создание новых высокотехнологичных рабочих мест.

В Российской Федерации в настоящее время на законодательном уровне отсутствует определение ТЛЦ. В рамках реализации ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров» предполагается разработка нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность ТЛЦ и других участников бизнес-процессов логистической деятельности.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 г. № 1596 утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», в состав которой включен ведомственный проект «Формирование сети транспортно логистических центров» (ВП ТЛЦ). Проект предусматривает формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно _ логистических центров, обеспечивающих обслуживание грузопотоков по основным транспортным коридорам «Восток - Запад» и «Север – Юг». Суммарная мощность введенных в эксплуатацию мультимодальных транспортно _ логистических центров к 2024 году составит не менее 51,6 млн. тонн.

30 марта 2021 г. Правительством Российской Федерации подписано постановление № 483 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Данным постановлением утверждается ведомственный проект.

В настоящее время паспорт ВП ТЛЦ находится на согласовании в федеральных органах исполнительной власти.

В проекте паспорта ведомственного проекта Минтранса России запланировано осуществление отдельных мер государственной поддержки,

в том числе финансовые (софинансирование, субсидирование и обеспечение инфраструктурой), а также нефинансовые (поддержка ресурсами, привлечение национальных институтов развития, координация взаимодействия участников процесса, а также создание цифровой платформы транспортного комплекса).

В целях повышения привлекательности проектов для частных инвесторов и прозрачности при оказании содействия со стороны государства предлагается уже на начальном этапе определить перечень мер государственной поддержки, порядок их предоставления, а также объемы софинансирования проекта с внесением соответствующего предложения для включения в бюджетные проектировки.

Наибольшая концентрация ТЛЦ наблюдается в Московском транспортном узле. Московский транспортный узел (МТУ) является одним из ключевых на сети ОАО «РЖД». На его долю приходится 1,11 млн. ДФЭ или 12 % общего объема терминальной обработки в стране. Прирост объемов МТУ в 2020 году составил 23 %, что превышает среднероссийские темпы (+ 13%).

Более 64 % от общего объема перевалки контейнеров в МТУ пришлось на 4 крупнейших ТЛЦ с объемом перевалки свыше 100 тыс. ДФЭ, что свидетельствует о росте потребности рынка в качественных перевалочных мощностях.

Таблица 5 Крупнейшие ТЛЦ МТУ в 2020 г.

Позиция на рынке	Оператор	Объем перевалки, тыс. ДФЭ	Доля рынка, %
1	Ховрино	224	20
2	Экодор	222	20
3	Freight Village RU	143	13
4	Восточный	124	11

3.3. Структурирование транспортно-логистических центров государств – членов ЕАЭС

Формирование критериев по структурированию ТЛЦ в Республике Беларусь обусловлено классическими общеевропейскими требованиями и подходами:

а) по радиусу обслуживания:

международные - с высоким уровнем организационного развития и набора функций. Применяет в работе ИТ-систему. Площадь, занимаемая центром, варьируется от 100 до 150 га, а радиус обслуживания от 500 до 800 км.;

региональные — выступающие в качестве промежуточного звена в логистической цепочке. Площадь, занимаемая центром от 20 до 50 га, а радиус обслуживания от 50 до 80 км.;

местные — выступают в качестве конечного звена в логистической или дистрибьюторской сети. Площадь, занимаемая центром, от 5 до 10 га, а радиус обслуживания от 2 до 10 км.;

б) по функциональным направлениям деятельности: индустриальный - ориентирован на обслуживание конкретной отрасли или тесно интегрирован с производственно-сбытовыми цепочками, связанными с одним или несколькими предприятиями;

оптово-логистический (торгово-логистический) - специализирующийся на оптовых партиях потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства и предназначенный для оказания расширенного перечня услуг по их подготовке к реализации через систему розничной торговли;

таможенно-логистический — предназначен для оказания услуг по размещению товаров под таможенную процедуру временного хранения, их таможенного контроля и таможенного оформления;

транспортно-логистический - предназначен для оказания комплекса транспортно-экспедиционных услуг по перевозке грузов, а также сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности;

в) по типу пространственной структуры:

единый - все материальные элементы логистического центра (т.е. складские здания, офисные здания и перевалочные терминалы) собраны в одной территориально ограниченной зоне;

раздельный - объекты и оборудование логистического центра расположены в нескольких меньших по размеру, удаленных друг от друга районах, но организационно объединены в модули одного логистического центра.

Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в качестве критериев при структурировании ТЛЦ предложено использовать виды оказываемых услуг, производственную мощность, месторасположение, наличие подъездных путей.

Ранее было отмечено разнообразие существующих определений логистического центра, ввиду чего возникают трудности и с тем, что следует относить к ТЛЦ. С технической точки ТЛЦ также имеет широкое понятие, позволяющее относить к их числу производственные склады, портовые индустриально – логистические зоны, контейнерные терминалы, сухие порты, мультимодальные комплексы.

В современном понимании под ТЛЦ понимается комплекс, координирующий потоки различных видов грузов и транспорта, выполняющий функции организации приемки, переработки, временного хранения, распределения и доставки.

Существующая классификация ТЛЦ имеет широкий диапазон классификации по различным признакам. По наиболее часто используемым сформировалась классификация следующих видов:

- по диапазону взаимодействия – международные, региональные, локальные промышленные;

- по типу пространственной структуры - единый логистический центр - все материальные элементы логистического центра (т.е. складские здания, офисные здания и перевалочные терминалы) собраны в одной, территориально ограниченной зоне и отдельный логистический центр (все элементы логистического центра (объекты и оборудование) расположены в нескольких меньших по размеру, удаленных друг от друга районах, но организационно объединены в модули одного логистического центра;

- функциональное разделение – это логистический центр как область транспортной экономической деятельности, где в данной области создается конкретный кластер транспортных компаний; центр распределения товаров - где основной функцией объекта является предоставление услуг по распределению; транспортный центр - входящий в состав определенного предприятия, используемый для централизованного сбора или распределения товаров;

центр логистического обслуживания - комплексный логистический центр (транспортно-распределительный и снабженческий центр, направленный на модернизацию центра с помощью интегрированных логистических систем), связывающий существующие логистические компании с информационными системами и одновременно использующийся как распределительный центр;

грузовой узел - узел между различными видами транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, железнодорожный).

логистический центр как направление развития транспортной отрасли, где развернуты организации, занимающиеся развитием железнодорожного транспорта;

городские логистические центры - созданные на окраинах или в центре города с целью снижения интенсивности движения и загруженности.

Из существующего многообразия классификаций ТЛЦ можно выделить два основных вида ТЛЦ: комплексные и ТЛЦ организаций.

Отличительным признаком разделения является то, что комплексные оказывают услуги различным компаниям, задействованным в процессе перемещения грузов. Спецификой комплексных ТЛЦ является специализация на массовой переработке грузов по заказам различных организаций. Указанные различия являются основными в классификации ТЛЦ и в рамках аналитического доклада преимущественно будут рассматриваться комплексные ТЛЦ.

Также необходимо принимать во внимание такой момент, как общепринятую классификацию базового звена ТЛЦ – складских помещений. В соответствии со стандартами ЕС складские помещения классифицируются по категориям А, В, С и D.

Склад класса А – современное одноэтажное складское здание, построенное по новейшим технологиям с использованием высококачественных материалов. Высокие потолки от 10 м., позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования. Ровный пол с антипылевым покрытием. Регулируемый температурный режим. Тепловые завесы на воротах. Автоматические ворота докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте. Центральное кондиционирование или принудительная вентиляция. Система охранной сигнализации и видеонаблюдение. Офисные площади при складе. Достаточная территория для отстоя и маневрирования большегрузных автопоездов. Расположение на основных магистралях, обеспечивающее хороший подъезд. Система управления складом, позволяющая генерировать любые виды отчётов о товарах клиента и проводить инвентаризацию остатков, оптимизировать распределение приходящих грузов по складу и регулирование движения транспортных средств, стопроцентное страхование груза за счёт логистического оператора.

Склад класса В – капитальное одно- или многоэтажное здание. Высота потолков от 4,5 до 8 м. Пол – асфальт или бетон без покрытия. Пожарная сигнализации и гидрантная система пожаротушения. Пандус для разгрузки автотранспорта. Офисные помещения при складе. Телефонные линии МГТС. Охрана территории.

Склад класса С – капитальное производственное помещение или утеплённые ангары. Высота потолков от 3,5 до 18 м. Пол – асфальт или бетонная плитка. Ворота на нулевой отметке (автомашина заходит внутрь).

Склад класса D – подвальные помещения или объекты ГО, неотапливаемые производственные помещения или ангары.

3.4. Услуги транспортно-логистических центров государств – членов ЕАЭС

Услуги ТЛЦ играют важную роль в создании условий для эффективного движения продукции в логистической системе.

Развитие экономики тесно связано с развитием логистики, которая должна соответствовать ожиданиям клиентов и приносить прибыль.

Факторами, влияющими на процесс принятия решения о создании ТЛЦ являются:

- повышение уровня обслуживания клиентов;
- сокращение времени;
- снижение затрат;
- глобализация;
- организационная интеграция.

Логистические центры способствуют повышению эффективности и результативности логистических процессов и удовлетворенности клиентов – т.е. стремятся к комплексному обслуживанию. Они могут включать инвестиции в логистическую инфраструктуру и инвестиции, связанные с производством и распределением. Инвестиции в логистические центры приводят к росту спроса на персонал, увеличению спроса на строительном рынке.

Важным вопросом при создании ТЛЦ является выбор рационального расположения. Нерациональное размещение может привести к перегрузкам существующей инфраструктуры, перераспределению перевозок через центры городов, разрушению автомобильных дорог, не приспособленных для перевозки тяжелых грузов.

Услуги ТЛЦ являются составной частью экспорта транспортных услуг, занимая порядка четверти доли в общем объеме экспорта услуг.

Таблица 6 «Объемы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС в 2019 г., млн. долл.⁵»

Армения	274
Беларусь	4019
Казахстан	3974
Кыргызстан	269,5
Россия	20605,4
ЕАЭС	29141,9

Услуги ТЛЦ формируют три группы эффектов:

- сохранение интеграции товаропотоков и эффект масштаба транспортировки в глобальных цепях поставок. Потоки товаров, которые в противном случае "распылялись" бы в морских портах, направляются контейнерными поездами в ТЛЦ, где имеются достаточные мощности для их переработки и хранения. Тем самым достигается своего рода "сухопутное продление" коммуникаций глобальной морской контейнерной системы с сохранением главных ее особенностей: эффективной индустриальной технологии и низкочастотных магистральных перевозок;

- прямой доступ к регулярным интермодальным транспортным сервисам дает владельцам логистических объектов, размещенных на ТЛЦ, возможность прямого сообщения с морскими портами и другими узловыми пунктами транспортной системы. Использование ТЛЦ позволяет странам, лишенным выхода к морю, эффективно интегрироваться в глобальную систему цепей поставок. В некоторых странах с недостаточным развитием железных дорог создаются ТЛЦ, которые обслуживаются, в основном, автотранспортными терминалами. Но и в этом случае прямой доступ к регулярному транспортному сервису даст компаниям, размещенным на территории "терминальной деревни", преимущество перед другими субъектами рынка;

⁵ Статистический сборник «Статистика внешнего сектора ЕАЭС 2019», http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/statistical_publications/Documents/finstat_4/finstat_4_2019.pdf

- логистические центры являются объектами, где наиболее выгодна концентрация дополнительных логистических услуг. Перечень таких услуг постоянно расширяется по мере развития логистических центров.

Для обеспечения наилучшей реализации указанных эффектов ТЛЦ размещаются в узловых пунктах международных транспортных коридоров, в крупных контейнерных портах, в промышленных районах и в свободных экономических зонах. Часто ТЛЦ создаются вблизи больших городов, что сокращает нагрузку на улично-дорожную сеть, создаваемую крупнотоннажными автомобилями, и позволяет освободить городскую территорию от грузовых железнодорожных станций, складов и других подобных объектов. Они обеспечивают концентрацию и оптимальное направление товарных потоков, стыковку международных и национальных транспортных коридоров, эффективное взаимодействие различных видов транспорта. ТЛЦ предоставляют всем участникам логистической деятельности широкий спектр дополнительных услуг.

4. Планируемые проекты государств - членов ЕАЭС по созданию транспортно - логистических центров и их вовлеченность в международные транспортные коридоры

4.1. Планирование проектов транспортно - логистических центров государств – членов ЕАЭС в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов

Интеграция транспортно-логистических центров в глобальные цепочки создания добавленной стоимости и увеличение транзитного потенциала Союза возможны при реализации геостратегических преимуществ Союза и рациональном использовании существующих транспортных коммуникаций.

Достижение этой задачи во многом зависит от оптимального расположения ТЛЦ и оказываемого перечня логистических услуг для контрагентов международных цепей поставок.

Для развития транзитного потенциала Союза важным моментом является рациональное размещение ТЛЦ с учетом привязки к евразийским транспортным коридорам и маршрутам.

С целью увеличения транзитного потенциала Союза в 2020 г. принята Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2020 г. № 31 «О перечне евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

До конца 2021 г. планируется принятие распоряжения Коллегии Евразийской экономической комиссии об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

С учетом указанного перечня и проведенного анализа ТЛЦ немаловажное значение приобретает учет местоположения планируемого строительства ТЛЦ при принятии решения в государствах-членах о размещении ТЛЦ.

Принимая во внимание тяготение месторасположения ТЛЦ к столичным регионам и крупным агломерациям, а также недостаточность в удаленных

регионах, первостепенное значение приобретает равномерность покрытия зон обслуживания ТЛЦ на евразийских транспортных коридорах и маршрутах.

4.2. Финансирование проектов ТЛЦ государств – членов Союза в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов

Реализация вопросов по финансированию создания и развития ТЛЦ связана с определенными сложностями.

Сложность в финансировании проектов связана с имеющимся дефицитом финансовых ресурсов, отсутствием на наднациональном уровне инфраструктурных фондов, располагающими необходимыми финансовыми ресурсами, возможности предоставления льготных условий предоставления финансирования.

На решение вопросов финансирования совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры направлен ряд мероприятий, предусмотренных Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12.

Планом мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года предусматриваются:

- проработка вопроса внедрения механизмов и программ обусловленного целевого финансирования для развития догоняющих экономик регионов государств-членов в рамках действующих институтов развития, в том числе путем дополнения имеющихся подходов в финансировании. Для этого планируется выработать предложения по расширению инструментов финансирования, используемых действующими институтами развития и разработать механизмы и программы обусловленного целевого финансирования для развития догоняющих экономик регионов государств-членов.

- использование потенциала международных финансовых институтов развития, осуществляющих деятельность в Союзе, а также финансовых центров государств-членов в целях стимулирования инвестиционной активности и привлечения финансирования для реализации инвестиционных проектов в государствах-членах.

В соответствии с Распоряжением Коллегии Комиссии от 24 апреля 2018 г. № 75 «О создании рабочей группы по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры» в Комиссии создана и функционирует указанная Рабочая группа.

Также, принята Рекомендация Коллегии Комиссии от 14 октября 2019 г. № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры», которой государствам-членам рекомендовано представлять в Комиссию предложения для рассмотрения Рабочей группой с целью

формирования перечня совместных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры, размещаемого на официальном сайте Евразийского экономического союза.

Комиссией и государствами-членами подготовлен перечень совместных проектов, включающий шесть проектов по строительству и модернизации автомобильных и железных дорог.

5. Ключевые тенденции рынка услуг ТЛЦ государств – членов Союза

Рассмотренный анализ рынка услуг транспортно – логистических центров позволяет сформулировать следующие ключевые тенденции.

В первую очередь, в эпоху цифровизации, значительно возрастает значение информационной вовлеченности транспортно – логистических центров в существующие системы обмена данными между участниками перевозочного процесса.

Наличие развитой IT-системы становится важным фактором повышения глобальной конкурентоспособности.

В этой связи, значительно возрастает роль информационных технологий в деятельности ТЛЦ, заключающаяся в функциональности информационных систем, программного обеспечения, автоматизации звеньев логистической цепочки.

В той или иной степени во всех ТЛЦ используются различные информационные системы, создающие множество систем.

В тоже время, указанные системы не позволяют обмениваться между собой информацией и осуществлять взаимодействие.

В мировой практике решением этого являются цифровые платформенные решения, позволяющие создать однородную информационную среду.

Формирование цифровых платформ охватывает весь спектр взаимоотношений различных субъектов транспортно-логистической сферы, а именно взаимодействие организаций и потребителей (B2C), организаций между собой (B2B), прямое взаимодействие потребителей с потребителями (C2C), а также взаимодействие организаций с государством (B2G).

Следующая тенденция заключается в увеличении объемов перевозок грузов в контейнерах. Этому способствуют преимущества, которыми обладает контейнерная тара. Так, контейнер имеет стандартные параметры, в связи, с чем обладает универсальностью, что позволяет транспортировать различными видами транспорта. Также, использование контейнеров минимизирует промежуточные погрузочно-разгрузочные работы, обеспечивает высокую сохранность грузов и наиболее приспособлено к использованию современных систем слежения для контроля перемещения.

Еще одна тенденция, связана с происходящими процессами глобализации. В глобальном аспекте, несмотря на негативное воздействие

пандемии на производственные процессы, можно отметить рост вовлеченности ТЛЦ в глобальные цепочки создания стоимости.

Необходимость наличия надежных каналов поставки, с участием международных ТЛЦ, имеет потенциал для увеличения перевозок по территории Союза.

Факторы международного разделения труда, предусматривающие многочисленные перемещения в процессе создания конечного продукта сырья, промежуточной и готовой продукции, диктуют усиление роли ТЛЦ в цепочках создания добавленной стоимости.

Немаловажной тенденцией рынка ТЛЦ можно выделить повышение требований грузоотправителей к перечню и качеству сервиса оказываемых услуг.

Если на ранних стадиях создания ТЛЦ в Союзе основные требования предъявлялись к возможности накопления, хранения и консолидации грузов, в настоящее время растут требования к наличию дополнительных услуг.

Так, отмечается рост спроса на наличие возможности температурного хранения продукции, возможности переработки, оснащенности ТЛЦ техническим оборудованием для погрузки, разгрузки, удовлетворяющие международным стандартам.

Востребованными становятся ТЛЦ, имеющие в своем составе лаборатории для сертификации, что особенно важно для регионов, ориентированных на экспорт.

И как уже ранее было отмечено, растет спрос на ТЛЦ, с информатизацией процессов, позволяющих автоматизировать логистические и распределительные процессы, процессы перевозки.

К основной тенденции развития рынка ТЛЦ относится их вовлеченность в процессы мультимодальных перевозок, при которых перевозки осуществляются двумя и более видами транспорта по единому перевозочному документу.

Заключение. Выводы и предложения

ТЛЦ становятся одним из качественных элементов реализации транзитного потенциала ЕАЭС.

Развитие информационно-логистического сегмента и создание в транспортной инфраструктуре транспортно-логистических центров позволяют повысить уровень конкурентоспособности транспортных услуг на мировом рынке.

Рассмотренные в рамках доклада ТЛЦ позволяют сделать вывод, что с точки зрения обеспеченности ТЛЦ в Союзе, ближе к достаточной степени имеют Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация.

Недостаточная обеспеченность наблюдается в Республике Армения и Кыргызской Республике.

При этом, при достаточности ТЛЦ в Беларуси, Казахстане и России, более важным для эффективного развития транспортно-логистической системы Союза, чем количество ТЛЦ, является спектр оказываемых ими услуг.

ТЛЦ должны предоставлять клиентам по возможности максимальный перечень современных транспортных услуг и организовывать комплексное транспортно-логистическое обслуживание.

Учитывая проведенное исследование, государствам-членам предлагается при проектировании и размещении ТЛЦ учитывать специфику товаров, которые предполагается обрабатывать на ТЛЦ.

С целью привлечения современных компетенций и технологий работы имеет смысл создание совместных ТЛЦ с ведущими мировыми логистическими операторами.

Также, для увеличения экспорта продукции Союза представляется целесообразным проработка вопроса строительства ТЛЦ в третьих странах, для комплексного обслуживания экспорта Союза.

Таблица – Характеристика логистических центров Республики Беларусь

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
БРЕСТСКАЯ ОБЛАСТЬ					
1	Транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис» г. Брест, ул. Лейтенанта Рябцева, 45 (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (162) 297604 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	0,6 км от автодороги М-1/Е30	Автомобильные	СВХ класса «А» -1,5 тыс. м ² , ТС - 0,2 тыс. м ² , СОП - 0,6 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
2	Транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис-2» Брестский р-н, Клейниковский с/с, 10 (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (162) 297604 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	2,0 км юго-западнее аг. Клейники, Брестского р-на, 1 км от Северного кольца	Автомобильные	СВХ – 7,0 тыс.м ² , СОП – 17,7 тыс.м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
3	Транспортно-логистический центр «Брествнештранс» г. Брест, ул. Дубровская, 36 (СООО «Брествнештранс»)** тел. +375 (162) 277025, (162) 277079 http://www.brestvneshtrans.by / e-mail: info@brestvneshtrans.by	2,0 км от погранперехода «Козловичи-2»	Автомобильные и железнодорожные (стандартная и широкая колея)	СВХ и ТС - 20,0 тыс. м ² , КТ - 50,0 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
4	Транспортно-логистический центр «Транзит» г. Брест, ул. Красногвардейская, д.148 (СП «Транзит» ООО)* тел. +375 (162) 500716, (162) 500741 http://www.transit.by / e-mail: box@transit.by	г. Брест	Автомобильные, железнодорожные (стандартная и широкая колея)	СВХ - 1,5 тыс. м ² , КТ - 10,0 тыс. м ² , ПТО	Складская, транспортная, таможенная логистика
5	Логистический центр «Евроопт» г. Барановичи, промзона «Боровцы» (ООО «Евроторг») тел. +375 (44) 7444638 http://evroopt.by / e-mail: info@eurotorg.by	Промзона «Боровцы» г. Барановичи, 0,1 км от автодороги М-1/Е30	Автомобильные	СОП класса «А» - 24,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
6	Логистический центр «Logistic Yard» г.Брест, СЭЗ «Брест», ул. Карьерная, 9 (ООО «Бугинком») тел. +375 (162) 414270, + 375 (44) 5857777 http://bugincom.by / e-mail: office@bugincom.by	Территория СЭЗ «Брест», 7 км от МАПП «Козловичи-2» и 1 км от а/д Р-17 Брест-Ковель	Автомобильные	СОП класса «В» - 5,4 тыс. м ²	Транспортная, складская логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
ВИТЕБСКАЯ ОБЛАСТЬ					
7	Логистический центр «Марко» Витебский район, Бешенковичское шоссе, 54 (ООО «УКХ «Белорусская коженно-обувная компания «Марко») тел. +375 (212) 558618, 537543, 559455 http://marco.by / e-mail: post@marko.by	1 км от г. Витебска в юго-западной части со стороны въезда в г. Витебск.	Автомобильные	СОП класса «А» - 11 тыс. м ²	Транспортная, складская, таможенная логистика
8	Международный производственно-логистический комплекс «Бремино-Орша» Оршанский р-н, п. Болбасово, ул. Заводская 1к, (ООО «Бремино Групп») +375 (216) 237984, 237689 http://bremino.by / e-mail: info@orsha.bremino.by	7 км от а/д М1/Е30 и 4 км от М8/Е9, примыкание к Оршанскому ж.д. узлу	Автомобильные, железнодорожные перспективно (с 2022 года) - воздушные	СОП класса «А» - 19 тыс. м ² , конт. площадка - 1100 TEU; СВХ, ТС - 5,6 тыс. м ² , склад-морозильник - 1,7 тыс. м ² ; ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
ГРОДНЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ					
9	Транспортно-логистический центр «Бремино-Брузги» Гродненская область, Гродненский р-н, М-6, 291-й км, МАПП «Брузги» (ООО «Бремино Групп») тел. +375 (152) 929901 http://bremino.by / e-mail: info@bruzgi.bremino.by	Непосредственное примыкание к МАПП «Брузги»	Автомобильные	СВХ «А» - 10,0 тыс. м ² складские помещения на 8,5 тыс. п/м (ТС, СВХ, СОП)	Транспортная, складская, таможенная логистика
10	Транспортно-логистический центр «Бремино-Берестовица» Гродненская область, Берестовицкий р-н, Пограничный с/с, 19 МАПП «Берестовица» (ООО «Бремино Групп») тел. +375 (151) 170188 http://bremino.by / e-mail: tlc@berestovitsa.bremino.by	Непосредственное примыкание к МАПП «Берестовица»	Автомобильные	СВХ «А» - 4,0 тыс. м ² складские помещения на 5,6 тыс. п/м (ТС, СВХ, СОП)	Транспортная, складская, таможенная логистика
11	Транспортно-логистический центр «Белтаможсервис-Каменный Лог» Гродненская область, Ошмянский район, 147-км а/д М7 тел. +375 (15) 9332723 https://declarant.by / bts@grodno.declarant.by	Примыкание к автодороге М-7 Минск – граница с Литовской Республикой	Автомобильные	Общий объем (СВХ, ТС, СОП) – 18 тыс. м ² , 200 стояночных мест	Транспортная, складская, таможенная логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
12	Производственно-логистический комплекс «Белагротерминал» Гродненская область, г. Сморгонь, ул. Логистическая 4/15 (ООО «Белагротерминал») тел. +375 (1592) 30225, (44) 5450308 http://www.sodrugestvo.ru/our_business/infrastructure/smorgon e-mail: n.tsimafeichyk@sodru.com	г. Сморгонь, примыкание к автодороги Р-108 Сморгонь – граница с Литовской Республикой - Вильнюс	Автомобильные, железнодорожные	Общий объем 15 тыс. м ² , СОП: нап. хранение – 45 тыс. т, емкости под хранение масла – 2,4 тыс. м ³ , хранение тарных грузов – 2,3 м ²	и Складская индустриальная логистика
ГОМЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ					
13	Транспортно-логистический центр «Гомель- Белтаможсервис» г. Гомель, ул. Борисенко, 3 (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (232) 492030, (232) 492032 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	В 1,5 км от автодороги М- 10, 6 км от кольцевой дороги г. Гомеля	Автомобильные	СВХ класса «А» 1,4 тыс. м ² , ТС 0,3 тыс. м ² , СОП 1,5 тыс. м ² , ПТО	- Транспортная, - складская, таможенная - логистика
МИНСК и МИНСКАЯ ОБЛАСТЬ					
14	Транспортно-логистический центр «Белтаможсервис» Минский район, 17-й км автодороги Р-1 Минск-Дзержинск (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (017) 2597550 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	17-й км автодороги Р-1 Минск-Дзержинск	Автомобильные	СВХ класса «А» 1,9 тыс. м ² , ТС 1,1 тыс. м ² , СОП 3,3 тыс. м ² , ПТО	- Транспортная, - складская, таможенная - логистика
15	Транспортно-логистический центр «Белтаможсервис - 2» Минский район, д. Щитомиричи (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (017) 5009263 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	3 км от МКАД по автодороге Р-23 Минск-Микашевичи	Автомобильные и железнодорожные	СВХ класса «А» 10,4 тыс. м ² , ТС 1,1 тыс. м ² , СОП 9,7 тыс. м ² , ПТО	- Транспортная, - складская, аможенная - логистика
16	Транспортно-логистический центр «АСБ Логистик» Минская обл., Воложинский район, аг. Раков (ЧТУП «ЗападХимТорг»/«АСБ Логистик») тел. +375 (29) 6112112, +375 (33) 6512512 http://zht.by / e-mail: logist@ostrov-chistoty.by	20 км от МКАД, автодорога М-6 Минск- Гродно	Автомобильные	СОП класса «А» 16,3 тыс. м ² , ОП 2,7 тыс. м ²	- Транспортная, - складская (в т.ч. биржевая) логистика
17	Дистрибуционно-логистический центр «Балтспед логистик» Минская обл., Минский р-н., Луговослободской с/с, пос.Обчак (ООО «Балтспед логистик»)** тел. +375 (017) 2870884, +375 (44) 5919902 http://baltsped.by / e-mail: fenota@baltsped.by	1,5 км от пересечения автодорог М-1/Е30 и М-4	Автомобильные	СОП класса «А» 27,0 тыс. м ² , СХ 2,3 тыс. м ² , ОП 2,5 тыс. м ²	- Аренда складских - площадей. Складская - логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
18	Логистический центр «Прилесье-логистик» Минский район, 18-й километр Могилевского шоссе (ИООО «Логистический центр «Прилесье») тел. +375(29) 6563877, +375(29) 5333517, http://tlkprilesie.by / e-mail: aup@tlkprilesie.by	8 км от МКАД по автодороге М-4 Минск-Могилев	Автомобильные	СОП класса «А» 35,0 тыс. м ² .	- Аренда складских площадей. Складская логистика
19	Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик» Минский район, д. Богатырево, АХЗ ГХУ УД ПРБ (ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик») тел. +375 (017) 5076136, 5076002 http://www.ozerco.by / e-mail: logist@belkulttorg.by	1,2 км от МКАД	Автомобильные и железнодорожные	СОП класса «А» 14,5 тыс. м ² , ТС 0,6 тыс. м ² , СВХ 4,0 тыс. м ² , ПТО	- Транспортная, складская (в т. ч. биржевая), таможенная логистика
20	Логистический центр «ВИТ-Логистик» г. Минск, 4-ый пер. Монтажников, д. 6 (СЗАО «БелРусИнвест») тел. + 375 (17) 3600414, + 375 (29) 3801823 http://belrusinvest.by / e-mail: info@belrusinvest.by	0,4 км от МКАД	Автомобильные	СОП класса «А» -41,2 тыс. м ² , ОП - 4,7 тыс. м ² , СТО	Транспортная, складская логистика
21	Торгово-логистический центр «Щомыслица» («Глобус Парк»), Минский район, аг. Щомыслица (ООО «ИнтерСтройПорталПлюс») тел. +375 (017) 5110801, 5110802 http://globuspark.com / info@ispplus.by	3 км от МКАД, вблизи автодороги М-1	Автомобильные	СОП класса «А» 20,0 тыс. м ² СВХ- 3,2 тыс.м ²	- Аренда, складских площадей. Транспортная, складская
22	Транспортно-логистический центр «Колядичи-Авто» г. Минск, п/у Колядичи, ул. Бабушкина, д.39 (ОАО «Белмагистральавтотранс») тел. +375 (017) 2918990 http://www.bmat.by / e-mail: magistr@bmat.by	4 км от МКАД	Автомобильные	СВХ класса «В» 6,5 тыс. м ² , СТО, ПТО	- Транспортная, складская, таможенная логистика
23	Логистический центр «СЛЦ Двадцать четыре» Минский район, д. Таборы (ООО Современный логистический центр «Двадцать четыре») тел. +375 (017) 5002666 http://www.mlc24.by / e-mail: info@3pl.by	9 км от МКАД по автодороге Минск-Гродно	Автомобильные	СОП класса «А» 15,7 тыс. м ² , СХ 4,4 тыс. м ²	- Транспортная, складская, индустриальная
24	Логистический комплекс «ШАТЭ-М» Минский район, п. Привольный (ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс») тел. +375(29) 6336966 http://logistic.shate-m.by / e-mail: info@shate-m.com	14 км от МКАД на пересечение автодорог М-1 и М-4	Автомобильные	СОП класса «А» 18,0 тыс. м ² , ОП 3,5 тыс. м ²	- Обслуживает собственные грузопотоки. Складская логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
25	Логистический центр «Желенторг» (ООО «Желенторг») Минский р-он, Папернянский с/с, д. Паперня д. 109 а Тел: +375 (17) 2562501; +375 (29) 608-25-47 https://zhelentorg.by / e-mail: info@zhelentorg.by	Примыкание к а/д Р-58 и 2 км от а/д М-14 (МКАД-2)	Автомобильные	СОП класса «А» – 6,2 тыс. м ²	Складская и дистрибуционная логистика
26	Транспортно-логистический центр «Колядичи» Минский район, ст. Колядичи Бел.ж.д. (РТЭУП «Белинтертранс - транспортно-логистический центр») тел. +375 (33) 6253030 http://belint.by / e-mail: info@belint.by	ст. Колядичи Бел.ж.д.	Автомобильные, железнодорожные	СВХ класса «А» - 5,0 тыс. м ² , КТ 14,7 тыс. м ² , ПТО	- Транспортная, - складская, таможенная логистика
27	Логистический центр «КС-Логистик плюс» Минский район, д. Королев Стан (ООО «Евротибас»)** тел. +375 (017) 5077182, 5077194 http://alsan.by / e-mail: alsanbel@mail.ru	9 км от Минска по автодороге М-2	Автомобильные	СОП класса «А» - 6,2 тыс. м ²	Транспортная, складская, распределительная логистика
28	Логистический центр «Кунцевщина» г. Минск, ул. Брикета, 31 (СООО «ТД Комплект») тел. +375 (017) 5113333 http://www.tools.by / e-mail: info@tools.by	г. Минск, в районе МКАД	Автомобильные	СОП класса «А» - 12,0 тыс. м ² , ОП - 4,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки. Транспортная, складская логистика
29	Логистический центр «Евразия» г. Заславль, ул. Заводская, д. 1 (ООО «Евразия Лубрикантс») тел. +375 (17) 5446665, +375 (44) 5446665 http://www.favoritcars.com / e-mail: info@favoritcars.by	Промышленная зона г. Заславль в 15 км от Минска	Автомобильные, железнодорожные	СОП класса «В» - 12,0 тыс. м ² , ОП - 1,0 тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская логистика
30	Логистический центр «Амазон-Колорит» Минский район, д.Колядичи, ул. Лазурная, 9 (ООО «Амазон-Колорит») тел.+375 (017) 5430202 http://www.202.by / e-mail: zakaz@202.by	В непосредственной близости от МКАД и п/у Колядичи (ж.д. ст. Колядичи)	Автомобильные	СОП класса «В» - 4,6 тыс. м ² , ОП - 1,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
31	Логистический центр «МорозПродукт» Минская, обл., г. Марьина Горка, ул. Октябрьская, 133а (СООО «МорозПродукт») тел.375 (029) 6962253, +375 (029) 3935518 http://www.moroz.by / e-mail: office@moroz.by	г. Марьина Горка	Автомобильные	СХ класса «А» - 3,6 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки.

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
32	Логистический центр «Камако Плюс» Минский район, Новодворский с/с, 72, р-н д. Королищевичи (ООО «РентИнвестСити») тел. +375 (017) 2364799 http://www.kamako.by / e-mail: plus@kamako.by	г. Минск, п/у Шабаны, СЭЗ «Минск»	Автомобильные	СОП класса «А» - 15,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
33	Торгово-логистический центр «Минск-Кристалл» г. Минск, п/у Колядичи-2 (ТУП «Торговая компания «Минск-Кристалл трейд») тел. +375 (017) 2910951 http://kristal.by / e-mail: glp@kristal.by	В непосредственной близости от МКАД и п/у Колядичи	Автомобильные	СОП класса «А» - 24 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
34	Логистический центр «Владпродимпорт» г. Заславль, ул. Загородная, 5 (ООО «Владпродимпорт») тел. +375 (29) 6861906, +375 (44) 7328885 http://www.vladimirskoe.by / e-mail: kurkul@vladimirskoe.by	Промышленная зона г. Заславля в 15 км от Минска	Автомобильные	СОП класса «А» - 18,2 тыс. м ² , СВХ - 1,2 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки. Транспортная, складская логистика
35	Логистический центр «Евроопт» г. Минск, п/у «Западный», ул. Монтажников, 2а (ООО «Евроторг») тел. +375 (17) 2127097, тел. +375 (44) 7444 638 http://evroopt.by / e-mail: info@eurotorg.by	п/у «Западный» г. Минск	Автомобильные	СОП класса «А» - 28,9 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
36	Логистический центр «Евроопт» г. Минск, ул. Казинца, д.52а (ООО «Евроторг») тел. +375 (17) 2127097, тел. +375 (44) 7444 638 http://evroopt.by / e-mail: info@eurotorg.by	г. Минск	Автомобильные	СОП класса «А» -13,1 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
37	Логистический центр «Евроопт» Минский р-н, Луговослободской с/с, п.Обчак (ООО «БЛТ-Логистик» / ООО «Евроторг») тел. +375 (17) 2870885, +375 (17) 5005200-47 http://evroopt.by / e-mail: info@eurotorg.by	Индустриальная зона п. Обчак, Минский р-н	Автомобильные	СОП класса «А» - 28,9 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
38	Логистический центр «Хладокомбинат Хатезинский» Минский район, Хатезинский с/с, п. Хатезино, Реф.терминал, АБК (СООО «Даймондфрут») тел. +375 (017) 5023390, 5023389 http://www.dmf.by / e-mail: daimondfruit@dmf.by	7 км от МКАД по автодороге М-6 Минск- Гродно	Автомобильные Железнодорожные	СХ класса «А» - 2,7 тыс. м ² , СВХ – 5,0 тыс. м ²	Складская логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
39	Таможенно-логистический терминал «Доминик» г. Минск, ул. Брикета, 25 (СП «Доминик» ООО) тел. +375 (017) 5434500 http://www.jv-dominik.com / e-mail: general@jv-dominik.com	г. Минск, в районе МКАД	Автомобильные	СВХ и ТС - 6,0 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
40	Торгово-логистический комплекс «Кронекс» Минский район, район п. Михановичи (ООО «Компания Кронекс» / ООО «Евросклад Сервис») тел. +375 (17) 503 7531 (34), +375 (29) 6048822 https://kronex-logistics.by / e-mail: info@kronex-company.by	12 км от МКАД	Автомобильные, железнодорожные	СОП - 10,0 тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская (в т.ч. биржевая), распределительная логистика
41	«Михановичский логистический центр» Минский район, пос. Михановичи (ОАО «Михановичский логистический центр») тел. +375 (017) 5037105, 5037143 http://www.mlc.by / e-mail: info@mlc.by	12 км от а/д М-1/Е-30 и 14 км от МКАД	Автомобильные	СОП - 8,2 тыс. м ²	Складская логистика
42	Логистический центр «МЗБН» Минская область, Червенский район, д. Кулики (ЗАО «Минский завод безалкогольных напитков») тел. +375 (017) 2671773 http://www.mzbn.com / e-mail: info@mzbn.com	30 км от Минска и 0,4 км от а/д М-5 Минск-Могилев	Автомобильные	СОП - 10,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки. Аренда складских площадей
43	Логистический центр «Чистый берег» г. Минск, ул. Бабушкина, 78 (ЗАО «Чистый берег») тел: +375 (17) 2794354 https://www.bereg.by / e-mail: shop@bereg.by	п/у Колядичи	Автомобильные	СОП - 4,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
44	Логистический центр «Армтек» Минский р-он, Боровлянский сельсовет, 81-4, р-он д. Дроздово (ООО «Еврозапчасть») тел. +375 (017) 3080000, +375 (29) 1977600 http://armtek.by / e-mail: cc@armtek.by	МКАД, 5-й километр	Автомобильные	СОП - 2,9 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
45	Логистический центр «Белсотра»** г. Минск ул. Промышленная 4 (ГК ООО «Белсотра») тел. +375 (017) 3449110 https://rudolf.by / e-mail: storage@rudolf.by	г. Минск, в районе МКАД	Автомобильные	СОП класса «А» - 15,0 тыс. м ² , ТС - 0,8 тыс. м ² , СВХ - 5,0 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
46	Логистический центр «Ресторация» Минский район, Боровлянский с/с, 81-16, каб. 11, р-он д. Дроздово-2 (ГК «Авалон») тел. +375 (017) 5138082, +375 (29) 1665252 https://restoracia.by / e-mail: info@restoracia.by	6 км от МКАД	Автомобильные	СОП -12,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
47	Логистический центр «Боровая» Минский район, д. Боровляны-2, ул. Лесная, 1а (ООО «Лаверна Фрут») тел. +375 (017) 5130513, +375 (029) 6016967 http://lcbor.by / e-mail: laverna.infa@gmail.com	1 км от а/д М-3	Автомобильные	СОП -15,0 тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская логистика
48	Складской комплекс логистического центра «Шабаны» г. Минск, ул. Селицкого, 216 (ОДО «ТУТ и ТАМ Логистикс») тел. +375 (29) 6322564 http://ttl.by / e-mail: o_chuyko@rtl.by	г. Минск, п/у Шабаны, СЭЗ «Минск»	Автомобильные	СОП -3,5 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки
49	Логистический комплекс «Добрада» Минский район, а/г Колодищи, ул. Молокович, д.30 (ООО «Добрада») тел.: + 375 (17) 216164 http://dobrada.by/logistika /e-mail: privet@dobrada.by	8,2 км от МКАД и 1,5 км от ж/д ст. Колодищи	Автомобильные, железнодорожные	СОП -20,0 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки. Транспортная, складская
50	Логистический центр «Еврологистик» Минский район, а/г Михановичи (трасса Н-9044) (ООО "Компания Еврологистик") Тел.: +375 (44) 7743000, +375 (17) 5037533 https://www.evrologistik.by / kompani-evrologistik@mail.ru				Аренда складских площадей. Складская логистика
51	Логистический центр «Халекс» Минский р-н, д. Боровая, АБК, к.3, пом.30 (Компания ООО «Халекс Инвест») тел.+375 (017) 2623013, +375 (29) 6278786 http://halex.www.by	Примыкание к а/д М-3 Минск-Витебск, ТЦ «Экспобел»	Автомобильные	СОП-35,0 тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская логистика
52	Логистический центр «Белпарт-Альянс» Минский р-н, д. Королев Стан ул. Заречная, д.3 (ГК ОДО «Белпромстрой») +375 (17) 3851010, +375 (33) 385-85-10 http://bpstroj.by / e-mail: info@bps.by	9.9 км от МКАД и 1 км от трассы М-2	Автомобильные	СОП-15,0 (3х5) тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская логистика

№ п/п	Наименование объекта логистической инфраструктуры, адрес, контактные данные	Удаленность от основных автомагистралей, путей сообщения	Наличие подъездных путей	Характеристика складской инфраструктуры*	Перечень основных логистических услуг
53	Опдово-производственный логистический центр «Юнифуд» Минская обл. г. Смолевичи, ул. Торговая, 20а (ЗАО «Юнифуд», ГК «АЛМИ») +375(17)3081600, центр факс: (оператор) +375 (17)3081601 http://almi.by / e-mail: office-manager@almi.by	Индустриальная зона, 3,3 км от а/д М-1 (Е-30)	Автомобильные	СОП-10,1 тыс. м ²	Обслуживает собственные грузопотоки. Индустриальная логистика
54	Транспортно-логистический центр «Национальный аэропорт «Минск» (РУП Национальный аэропорт Минск) тел: +375 (17) 279 17 04, факс: +375 (17) 2792397 https://airport.by / e-mail: DTitenkov@airport.by	Территория грузового комплекса Национального аэропорта Минск	Воздушные, железнодорожные, автомобильные	СВХ, ТС, СОП-3,8, тыс. м ² (холодильные камеры - 0,3 тыс. м ²), ПТО	Аренда складских площадей. Складская логистика
55	Торгово-логистический субпарк «Великий Камень» (АО «Чайна Мерчантс СиЭйчЭн-БиЭлАр Коммерческая и Логистическая Компания» /ООО «Глобалкастом») Минская обл. Смолевичский р-н, Драчковский сельсовет, 1/5-1/6, д. Быкачино, КБПП «Великий Камень», тел: +375 (17) 5911900 https://industrialpark.by / e-mail: administration@industrialpark.by	Территория КБПП «Великий камень», примыкание к Национальному аэропорту Минск, а/д М1/Е30 (3,5 км)	Автомобильные	СОП-50,0 тыс. м ² (СВХ – 5,0 тыс. м ²), ПТО	Обслуживает грузопотоки КБПП «Великий камень»
56	Транспортно-логистический бизнес-центр «Виктория» (ПС ООО «Виктория-91») Минский р-он, р-н д. Б. Стиклево, пер. Фабричный, АБК тел: +375 (17) 344 52 34 http://www.victoria91.by / e-mail: victoria91@rambler.ru	1,0 км от МКАД	Автомобильные	СОП - 4,7 тыс. м ²	Аренда складских площадей. Складская логистика
МОГИЛЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ					
57	Транспортно-логистический центр «Белтаможсервис-Могилев» г. Могилев, ул. Крупской, 230 (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (222) 799395 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	г. Могилев	Автомобильные	СВХ класса «А» - 1,3 тыс. м ² , ТС - 1,0 тыс. м ² , СОП - 6,2 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика
58	Транспортно-логистический центр «Белтаможсервис-Бобруйск» г. Бобруйск, ул. 50 лет ВЛКСМ, д.40 (РУП «Белтаможсервис») тел. +375 (225) 724887 http://www.btslogistic.by / e-mail: office@declarant.by	г. Могилев	Автомобильные	СВХ класса «А» - 1,3 тыс. м ² , ТС - 1,0 тыс. м ² , СОП - 6,2 тыс. м ² , ПТО	Транспортная, складская, таможенная логистика

Примечание: * СВХ – склад временного хранения, ТС – таможенный склад; СОП – склад общего пользования; СХ – склад-холодильник; КТ – контейнерный терминал;
ОП - офисные помещения; ПТО - пункт таможенного оформления.

** Логистический центр (оператор) прошел сертификацию логистических услуг на соответствие требованиям СТБ 2306-2013

Приложение 2 к Аналитическому докладу
«Анализ состояния и современных тенденций развития
транспортно-логистических центров в целях выработки
рекомендаций по их развитию в рамках Союза»

Таблица - Характеристика логистических центров Республики Казахстан.

Характеристика	ТЛЦ 1	ТЛЦ 2	ТЛЦ 3	ТЛЦ 4	ТЛЦ 5	ТЛЦ 6	ТЛЦ 7	ТЛЦ 8	ТЛЦ 9	ТЛЦ 10	ТЛЦ 11	ТЛЦ 12	ТЛЦ 13	ТЛЦ 14	ТЛЦ 15	ТЛЦ 16	ТЛЦ 17	ТЛЦ 18	ТЛЦ 19	ТЛЦ 20	ТЛЦ 21	ТЛЦ 22	ТЛЦ 23
Наименование ТЛЦ, год ввода в эксплуатацию	Sapa Logistics (2008 г.)	Мир Круп 2017 г.	Филиал ТОО «ЮСКО Интернешнл» 1998 г.	ТОО "Астык Логистик" Нур-султан 2015г	Continental Logistics	ТОО «Continental Logistics Shymkent» 2018 г.	ТОО «Kazakhstan Logistics Group» 2017 год	ТОО «ОУСА Юг» 2010 год	ТОО «Лучшее решение» 2016 г.	ТОО «Астык Логистик» г.Актобе, 2010 г.	ТОО «Ак-Руно», 1982г	ТОО «Компания Фазтон» 2018 г.	ТОО «Тау Адмирал», в 2006 г	«Корфас» МЦПС	ТОО «Логистический Центр «DAMU» класс «А» индустриально-логистический центр 2008 год	ТОО «Free Line Distribution» класса «А» 2012 год	ТОО «KZ Silk Road Logistics»	«Торгово-логистический центр Северный» 2018 год	«Транспортно-логистический центр ТОО «Eurotransit Terminal» таможенного перехода «Бахты» 2018 год	ТОО «Aspan Storage»	ТОО «Центр Производства и Логистики Азерсу», 2016 г.	ТОО «ТЛЦ «МАХТАР АЛ» 2020 г.	ТОО «Алтын Камба» 2020 г.
Адрес расположения, организационно-правовая форма, владелец	г. Нур-Султан, пр.Әл-Фараби 37/4	г. Нур-Султан, Алматинский р-н, ул. А 207, здание 9	г. Нур-Султан, ул. Орлыколь, 10/1	г. Нур-Султан, шоссе Алаш 24/2	г. Нур-Султан, трасса Караганда - Астана, здание 45/1	г. Шымкент, Абайский р-н, мкр. Жидели, 613 здание	г. Шымкент, 191 квартал, уч. 1376	г. Актобе, ул. Аз-Наурыз, 11	г. Актобе, пр. Санкибай батыра, 14 Д	г. Актобе, ул. Аз Наурыз, 11	г.Актобе, район Астана, пр.Санкибай батыра 1 В	Актюбинская область, г.Актобе, Промзона, 679/12	Илийский район, с.Отенгбатыр, Жансугурова 57А	Панфиловский район	Илийский р-н, с. Байсерке, ул. С. Бейбарыса	Илийский р-н, Ащыбулакский сельский округ, с. М.Туймебаева, Промзона 235В	Панфиловский район	г. Семей, Северный промузел 2	Урджарский р-н, в 3 км северо-восточнее от с. Бахты	Республика Казахстан, Мангистауская область, г. Актау, промышленная зона, субзона №3	Республика Казахстан, Мангистауская область, г. Азаттык, Кадастровый квартал, 191, зд. 186.	Мақтааралский р-н, с. Азаттык, 191, зд. 186.	г. Кызылорда, ул Жаппасбай батыра 137
Площадь территории (Га)	4,1	2	4,2	10,9	47	35	14	-	0,941	04.июн	29	Складская зона 1,04 , для парковки 0,05	10	5	210	9,0353	4	-	19	3	4,2	-	0,3
Производственная мощность	60 000 тонн	80 тыс тонн	8000 паллетомест	38 000 паллетомест	300 000 тонн	600 тыс тонн	30 тыс тонн	100-150 тыс тонн	70583 тонн	100 000 тонн	-	870 000м3	20 000 паллетомест	2000 контейнер в месяц	свыше 2,5	свыше 1,5	100 единиц грузового транспорта в сутки	60	27,9	В натуральном выражении – хранение 3 тыс. тонн овощей в год	В натуральном выражении – склад со стеллажами – 3744 тонн, без стеллажей – 859-900 тонн. 5 холодильных камер – 2100 тонн. 16 камер атмосферным контролем, из них: 4 со стеллажами , 12 без стеллажей для хранения овощей и фруктов, проектная мощность – 1600 тонн.	-	5250 тонн

Характеристика	ТЛЦ 1	ТЛЦ 2	ТЛЦ 3	ТЛЦ 4	ТЛЦ 5	ТЛЦ 6	ТЛЦ 7	ТЛЦ 8	ТЛЦ 9	ТЛЦ 10	ТЛЦ 11	ТЛЦ 12	ТЛЦ 13	ТЛЦ 14	ТЛЦ 15	ТЛЦ 16	ТЛЦ 17	ТЛЦ 18	ТЛЦ 19	ТЛЦ 20	ТЛЦ 21	ТЛЦ 22	ТЛЦ 23
Оказываемые услуги	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Складская логистика	Аренда складских помещений	-	Хранения и логистика	Перегруз и хранение	-	-	Складирование, хранение и дистрибуция	-	склад временного хранения	Складирование и хранение продовольственных товаров	Складирование и хранение продовольственных товаров	-	склад хранения овощей
Наличие подъездных путей (авто, ж/д, водные)	авто, жд	авто, жд	жд	жд	авто, жд	авто	авто	-	авто, жд	авто, жд	жд	-	авто, ж/д	авто, жд	авто, жд	авто, жд	авто\	-	авто	авто	авто, жд	-	авто
Техническая оснащенность ТЛЦ (транспорт, подъемно – разгрузочное оборудование)	-	-	земельный участок под складской комплекс	-	-	Склады класса А, на 35 га: овощехранилище, контейнерная площадка, сортировочно-упаковочный комплекс.	Склады класса В, на 14 га: овощехранилище, контейнерная площадка, сортировочно-упаковочный комплекс.	-	-	Погрузочно – разгрузочная техника	-	Склад Класа "А":1 соответствует типовым требованиям м: современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич-панелей, прямоугольной формы, без колонн или с шагом колонн не менее 9 и расстояние м не менее 24 м. 2.	Имеется	Автомобильные транспорты (автобусы, автотакси)	-	-	Имеется все транспортные средства	-	-	Имеются	Имеются	-	-
Вид хранимого и обрабатываемого груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продовольственные и не продовольственные товары	-	-	Сухое	Товары из КНР	-	-	Все виды товара	-	-	Продовольственные товары и товары народного применения	Продовольственные товары и товары народного применения	-	Продовольственные товары
Наличие возможности обеспечения температурных режимов при хранении	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Температурный режим от +15 до +18	-	-	Есть	Есть	-	-	Есть	-	-	Имеются	Имеются	-	-
Какие таможенные процедуры могут осуществляться на ТЛЦ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Имеется СВХ	-	-	-	Досмотр товара	-	-	Досмотр товара	-	-	Отсутствует	Отсутствует	-	-

Характеристика	ТЛЦ 1	ТЛЦ 2	ТЛЦ 3	ТЛЦ 4	ТЛЦ 5	ТЛЦ 6	ТЛЦ 7	ТЛЦ 8	ТЛЦ 9	ТЛЦ 10	ТЛЦ 11	ТЛЦ 12	ТЛЦ 13	ТЛЦ 14	ТЛЦ 15	ТЛЦ 16	ТЛЦ 17	ТЛЦ 18	ТЛЦ 19	ТЛЦ 20	ТЛЦ 21	ТЛЦ 22	ТЛЦ 23
Наличие возможности выполнения операций с контейнерами	-	-	-	-	имеется	имеется	-	-	-	не имеется	-	-	имеется	имеется\	имеется	-	не имеется	-	-	не имеется\	не имеется	-	-
Какие информационные услуги и цифровые сервисы оказываются ТЛЦ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ТЛЦ оснащен автоматизированной системой учета товара WMS Exceed 400	-	-	-	Электронный учет приема и выдачи товара	-	-	Маркировка и стикеровка	-	-	Нет	www.aktalogisticcenter.com	-	-
Удаленность от основных международных транспортных коридоров	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Находится на пересечении международного транспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай»	-	-	-	5-10 км	-	-	20 км	-	-	Аэропорт – 25 км, ж/д – 10 км, м/п – 7 км.	Аэропорт – 25 км, ж/д – 10 км, м/п – 7 км.	-	-
Типы обрабатываемых грузов имп., эксп., транзит	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Импортные, транзитные	-	-	Импортные, экспортные	транзитные	-	-	Импортные и транзитные	-	-	Импортные	Импортные	-	-