

**dr Regina Demianiuk<sup>1</sup>**

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach  
Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych

**dr Natalia Bandarenka<sup>2</sup>**

Państwowa Wyższa Szkoła Zarządzania i Technologii Społecznych  
Białoruskiego Uniwersytetu Państwowego, Mińsk, Białoruś

## **Специфика деятельности логистических центров в Польше и в Беларуси**

The specification of logistics centres activity  
in Poland and in Belarus

Specyfika działalności centrów logistycznych  
w Polsce i na Białorusi

**Аннотация:** В статье исследована специфика формирования и функционирования логистических центров в соседних государствах: в Польше и в Беларуси. В польской логистической системе выделены центры, которые в определенной степени соответствуют европейским стандартам. В качестве примера представлена характеристика деятельности Международного Логистического Центра Евротерминал Славков. Беларусь, учитывая положительный опыт развития логистических центров за рубежом, в 2008 году приняла Программу развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года, в которой были определены основные подходы к созданию логистических центров в стране. Государство оказывает особое внимание проблеме формирования транспортно-логистической отрасли, но несмотря на это логистические центры в Беларуси развиваются недостаточно эффективно.

**Ключевые слова:** логистический центр, транспортно-логистические услуги, Польша, Беларусь

**Abstract:** The article shows the specification of the formation and functioning of logistics centres in neighboring states: in Poland and in Belarus. In the Polish logistics system, centres are identified that to a certain extent comply with European standards. As an example, the characteristic of the activities of the International Logistics Centre Euroterminal in Slawkow is presented. Belarus, taking into account the positive experience of the development of logistics centres abroad, in 2008 adopted the Programme for the Development of the Logistics

---

<sup>1</sup> Адрес для корреспонденции: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych, ul. Żytnia 17/19, DS.4, p.112, 08-110 Siedlce, Polska, e-mail: regina.demianiuk@uph.edu.pl

<sup>2</sup> Адрес для корреспонденции: к.э.н., доцент Наталья Бондаренко, Государственный Институт Управления и Социальных Технологий БГУ, Кафедра управления финансами, ул. Обойная 7, 220004 г. Минск, Республика Беларусь, e-mail: bondnata@mail.ru

*System of the Republic of Belarus until 2015, which identified the main approaches to the creation of logistics centres in the country. The state gives special attention to the problem of the formation of the transport and logistics industry, but in spite of this the logistics centres in Belarus are developing insufficiently and ineffectively.*

**Keywords:** *logistics centre, transport and logistics services, Poland, Belarus*

**Streszczenie:** *Artykuł przybliży specyfikę powstawania i funkcjonowania centrów logistycznych w państwach sąsiednich: w Polsce i na Białorusi. W polskim systemie logistycznym wyodrębniono centra, które w pewnym stopniu odpowiadają standardom europejskim. Jako przykład przedstawiono charakterystykę działalności Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków. Białoruś, uwzględniając pozytywne doświadczenia związane z rozwojem centrów logistycznych za granicą, w 2008 roku przyjęła Program rozwoju systemu logistycznego Republiki Białorusi do 2015 roku, w którym określono główne podejścia do tworzenia centrów logistycznych w kraju. Państwo zwraca szczególną uwagę na problematykę kształtowania branży transportowo-logistycznej, lecz mimo to centra logistyczne na Białorusi rozwijają się mało efektywnie.*

**Słowa kluczowe:** *centrum logistyczne, usługi transportowe i logistyczne, Polska, Białoruś*

## Введение

На сегодняшний день в Польше довольно часто используется понятие логистических центров, но не всегда по назначению, часто являясь синонимом понятия складских центров, логистических парков, дистрибуционных (распределительных) центров и т.д. Эта проблема свойственна и Беларуси. В 2008 году была принята Программа развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года, в которой представлены основные подходы к созданию логистических центров в стране. Классификация логистических центров представлена в государственном стандарте СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения», действующем с 2011 года. Центры создаются по принципу отраслевой направленности. В Беларуси используется широкая классификация логистических центров. Выделяют транспортно-логистические центры, оптово-логистические центры (торгово-логистические), многофункциональные логистические центры. Проблематика формирования логистических центров это довольно новый подход для белорусской логистической отрасли. Появляются проблемы с разделением объектов логистической инфраструктуры по категориям (склад, складской комплекс, терминал, логистический центр, транспортно-логистический центр, торгово-логистический центр и т.д.) и приближением уровня логистической инфраструктуры к европейским стандартам, исключения несоответствия объектов национальным стандартам<sup>3</sup>.

В логистических системах многих западноевропейских государств логистические центры, как пунктовые элементы логистической инфраструктуры, являются главными узлами логистических сетей. К подобным главным узлам можно отнести также морские порты. Под понятием транспортно-логистического центра<sup>4</sup> Европейская Ассоциация

<sup>3</sup> Д.В. Курочкин, *Транспортная логистика. Практическое пособие*, «ФУАинформ», Минск 2014, с. 245.

<sup>4</sup> Transport & Logistics Centre (TLC).

Транспортных и Логистических Центров (Europlatforms) подразумевает центр на определенной территории, в котором все виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением товаров, как для национального обслуживания, так и международного транзита, осуществляются различными операторами на коммерческой основе<sup>5</sup>. Europlatforms на протяжении многих лет разрабатывала и улучшала определение транспортно-логистических центров. Это определение было одобрено Европейским Союзом (EU), ЕЭК ООН (UNECE) и ОЭСР (OECD), а также широко используется многими национальными органами. Появляется необходимость сформулировать четкие характеристики, позволяющие отличить логистические центры от других логистических узлов.

Ниже перечислены некоторые из ключевых характеристик транспортно-логистического центра в соответствии с методологией Europlatforms<sup>6</sup>:

- логистический центр должен соответствовать европейским стандартам, иметь определенные качественные характеристики, чтобы обеспечить основу для эффективного решения коммерческих транспортно-логистических задач,
- в центре хозяйственная деятельность осуществляется различными операторами на коммерческой основе. Операторы могут быть владельцами или арендаторами зданий, сооружений (склады, распределительные центры, складские помещения, офисы, и т.д.) размещенных на территории центра,
- в целях соблюдения правил свободной конкуренции, логистический центр должен быть открытого типа,
- центр должен качественно оказывать услуги и иметь доступ к необходимым ресурсам для проведения логистических и иных сопутствующих операций,
- в целях эффективного обслуживания интермодальных перевозок логистический центр должен обеспечивать доступ к различным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный),
- хорошим решением для обеспечения синергизма, коммерческого сотрудничества в деятельности логистических центров является реализация формулы партнерства между государственным и частным секторами.

Среди базовых элементов транспортно-логистического центра следует отметить:

- контроль доступа,
- область сервисного обслуживания,
- бизнес-центр,
- склады, площади складирования также для интермодальных единиц,
- интермодальный терминал,

<sup>5</sup> EUROPLATFORM, European Association of Transport & Logistics Centres, Corporate Presentation, October 2015, с. 4, [http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final\\_20151229.pdf](http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final_20151229.pdf), (12.02.2018).

<sup>6</sup> Europlatforms, [http://www.europlatforms.eu/?page\\_id=150](http://www.europlatforms.eu/?page_id=150), (12.02.2018).

- другие: внутренние дороги, зеленые зоны, водоочистные и очистные сооружения, область таможенного контроля.

Логистические центры характеризуются многофункциональностью, реализуют как логистические, сопутствующие, так и дополнительные функции. Являются довольно таки сложными структурами, которые помогают реализовать в логистической действительности критерии транспортной комодальности. Логистические центры способствуют обслуживанию интермодальных единиц и развитию интермодального транспорта.

В западноевропейском подходе логистический центр представляет собой имущественный комплекс. На его территории активно кооперируют различные предприятия, логистические операторы, имеется отличный доступ к инфраструктуре и супраструктуре. Размещение на территории центра разнотипных складских помещений, открытых площадок для хранения грузов, интермодального терминала, контейнерных площадок, структурных подразделений таможенного агентства и т.д. способствует обеспечить комплексность логистических услуг. На территории центра размещаются часто также станции техобслуживания автотранспортных средств, автомойки, автозаправочные станции, парковки, банки и страховые компании, объекты оптовой и розничной торговли и оказывающие услуги в области информатики и телекоммуникаций, гостиницы, кафе и прочие объекты. Проезды для автотранспортных средств должны обеспечить на территории центра беспрепятственное маневрирование и подъезд к пунктам погрузки и разгрузки. Во главе центра зачастую стоит управляющая компания.

По данным Europlatforms в 2015 году в Европейском Союзе (ЕС-28) было идентифицировано 240 транспортно-логистических центров, принадлежащих к наиболее представительным национальным ассоциациям. В среднем логистический центр для ведения своей транспортно-логистической деятельности занимал поверхность около 108 га. Около 47,9% идентифицированных в ЕС транспортно-логистических центров приходилось на такие страны как Германия (35 центров), Испания (33 центра), Франция (26 центров) и Италия (21 логистический центр).

## **Проблемы в развитии логистических центров в Польше**

В польской логистической системе мало логистических центров, которые должны формировать главное звено в развитии интермодального транспорта. В Польше значительно больше контейнерных терминалов (в 2010 году было 28 терминалов, в 2015 году – 34) и очень богатая база складских центров, которые в основном являются монотранспортными и размещаются отдельно от железнодорожной инфраструктуры. В целом в Польше размер современных складских площадей составлял на первый квартал 2016 года уже около 10,3 млн м<sup>2</sup> (в 2008 году – 4,9 млн м<sup>2</sup>, в 2012 году – 7,3 млн м<sup>2</sup>, в 2014 году – 8,8 млн м<sup>2</sup>)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> K. Majszyk, *Rynek powierzchni magazynowych eksplodował*, [w:] 21 *Edycja rankingu firm TSL*, [http://g5.gazetaprawna.pl/p/\\_wspolne/pliki/2591000/2591057-dgp-2016-06-27-21-edycja-rankingu-firm-tsl.pdf](http://g5.gazetaprawna.pl/p/_wspolne/pliki/2591000/2591057-dgp-2016-06-27-21-edycja-rankingu-firm-tsl.pdf), (13.02.2018).

Таблица 1. Пунктовая логистическая инфраструктура в Польше (январь 2010)

nr	Воеводство	Существующие логистические центры	Планируемые логистические центры	Контейнерные терминалы существующие вне логистических центров
1	нижнесилезское	-	-	2
2	куявско-поморское	-	-	-
3	люблинское	-	-	-
4	любущское	-	-	-
5	лодзинское	-	-	2
6	малопольское	-	-	1
7	мазовецкое	-	-	4
8	опольское	-	-	-
9	подкарпатское	-	-	1
10	подляское	-	-	1
11	поморское	-	2	4
12	силезское	2	-	5
13	свентокшиское	-	-	-
14	варминьско-мазурское	-	-	-
15	великопольское	2	-	2
16	западнопоморское	-	1	1

Источник: на основе М. Jacyна (red.), *System logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2012, s. 96.

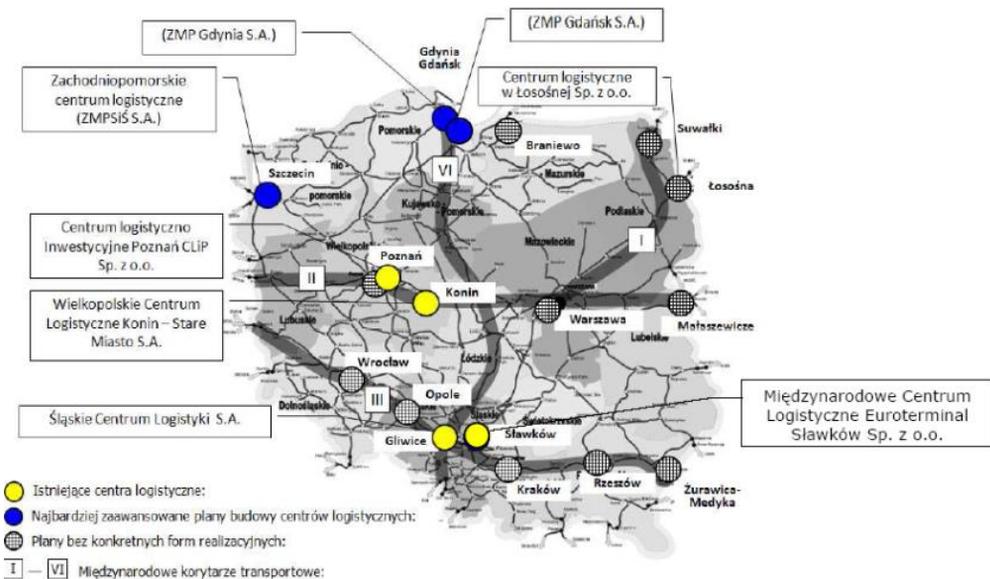
В стране не хватает системного подхода к строительству логистических центров и поддержки со стороны государства. Приведенные ниже примеры центров являются локальными инициативами. В польской логистической системе можно выделить следующие логистические центры, которые в определенной степени соответствуют подобным объектам в Западной Европе:

- Силезский центр логистики в Гливице (Śląskie Centrum Logistyki S.A. w Gliwicach),
- Международный Логистический Центр Евротерминал Славков (Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w Sławkowie),
- Инвестиционно-логистический центр Познань CLIP (Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań CLIP Sp. z o.o. w Swarzędzu-Jasinie),

- Великопольский Логистический Центр Конин-Старый Город (Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto S.A. w Modle Królewskiej k. Konina).

Ведутся также строительные работы портовых логистических центров: Западнопоморский Логистический Центр (Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne), строительство Поморского Логистического Центра в порте Гданьск (Pomorskie Centrum Logistyczne) и Логистического Центра Порты Гдыня (Centrum Logistyczne Portu Gdynia). Польша, реализуя транспортную и морскую политику ЕС, должна внедрять концепцию строительства технической инфраструктуры портовых логистических центров как элемента логистической системы. Евросоюз в значительной степени финансирует проекты, связанные с развитием логистических центров в странах ЕС.

В Польше сильно ощущается географическая диспропорция размещения логистических центров. Подобные объекты находятся в 4 польских воеводствах: силезское, великопольское, поморское и западнопоморское (рис. 1).



**Рис. 1. Размещение логистических центров в Польше**

Источник: карта: <http://www.pr.pkp.pl>, за: M. Jacyna (red.), *System logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2012, s. 96.

По данным Europlatforms в Польше идентифицировано 6 транспортно-логистических центров. Отмечены все вышеперечисленные центры кроме Великопольского Логистического Центра Конин-Старый Город, который представляет собой рассредоточенный логистический

узел. Europlatforms учел логистические центры, представленные Польской Ассоциацией Экспедирования и Логистики.

### **Создание и деятельность в Польше Международного Логистического Центра Евротерминал Славков**

Одним из примеров поэтапного развития логистических центров в Польше является Международный Логистический Центр Евротерминал Славков в Славкове (Силезское воеводство). По данным Europlatforms это самый крупный логистический центр в Польше, имеющий большое значение как в национальном, так и международном контексте. От 2007 года на территории Евротерминала ведется многоэтапная работа по строительству Международного Логистического Центра, который вписывается в политику Европейского Союза в области развития интермодального транспорта. Благодаря строительству логистического центра возросло значение Евротерминала в международной логистике. Отличительной особенностью Евротерминала являются его технические возможности и локализация. Евротерминал Славков действует в Катовицкой специальной экономической зоне. Это самый западный терминал, имеющий возможность обслуживания ширококолейных вагонов. Терминал располагается на стыке западного отрезка ширококолейной железной дороги (1520 мм) и железнодорожных линий европейского стандарта (1435 мм), идеально вписывается в развитие транспорта и контейнерных перевозок на трассе Азия – Западная Европа. Евротерминал находится практически на пересечении III и VI панъевропейских транспортных коридоров, имея отличный доступ как к автомобильному, так и железнодорожному транспорту. На расстоянии 57 км от Международного Логистического Центра находится аэропорт Краков (Балице), а на расстоянии 44 км расположен аэропорт Катовице – Пыжовице (рис. 2).

Евротерминал Славков оказывает услуги перегрузки: контейнеров, танк-контейнеров, автомобильных полуприцепов, сменных кузовов; сыпучих товаров навалом; стальных изделий; стекла; товаров на паллетах, в эластичных контейнерах «Биг-Баг», в мешках; жидких химических продуктов, перевозимых в цистернах, в том числе с подогревом.

Под конец 2014 года Международный Логистический Центр Евротерминал Славков реализовывал проект (в рамках расширения базы) по созданию перегрузочной инфраструктуры, имеющей высокие технические параметры и предоставляющей возможность принимать целые составы поездов при обслуживании контейнерных перевозок. По реализации проекта возможности обслуживания интермодальных единиц на Евротерминале составили более 284 тыс. TEU/год. Данная инвестиция реализовалась при использовании средств Европейского Союза.



**Рис. 2. Удобная локализация Евротерминала Славков**

Источник: MCL Euroterminal w Sławkowie, <http://www.euterminal.pl> (14.02.2018).

**Таблица 2. Пропускная способность терминала**

Товар	Количество/год
Контейнеры	284 810 TEU
Продукция металлургии	380 000 тон
Паллетированные грузы и прочие	200 000 тон
Массовые грузы (уголь, кокс, дробленые грузы)	2 000 000 тон
Массовые грузы (соль, биомасса, зерно)	365 000 тон

Источник: „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o., <http://czh.pl/spolka/euroterminal-slawkow> (14.02.2018).

### Евротерминал Сла

вков оказывает полный спектр транспортно-экспедиционных услуг при продвижении товаров внутри страны и за рубежом; услуги складирования, дробления, сортировки, смешивания сыпучих массовых товаров; услуги таможенного агентства. Взаимодействует со специализированными экспедиционными фирмами, например, при

организации перевозок морским путем во всех портах<sup>8</sup>. Возможны следующие виды перегрузки:

- ширококолейный вагон – стандартноколейный вагон;
- ширококолейный вагон/ стандартноколейный вагон - автомобиль;
- автомобиль - автомобиль.

Погрузо-разгрузочные работы на терминале выполняются с помощью подъемных кранов, экскаваторов, погрузчиков, иных погрузо-разгрузочных механизмов. Имеются два перевалочных пункта для разгрузки сыпучих материалов (гранулы, соль, зерно) из вагонов бункерного типа (Hopper) на грузовые автомобили. Существует также возможность упаковки соли на двух упаковочных линиях в мешки от 10 кг до 50 кг. Обслуживание и складирование контейнеров осуществляется на контейнерной площадке размером более 33 000 м<sup>2</sup>, длина 750 м.п., вместимость 3 500 TEU. Контейнерная площадка оснащена 2 контейнерными кранами, грузоподъемность каждого составляет Q=40Т, и 4 маневренными контейнерными погрузчиками типа ричстакер для обслуживания интермодальных единиц. Общая площадь крытых складов для товаров на поддонах, товаров затаренных в биг-баги, мешки и т.д. составляет 8 500 м<sup>2</sup>. Складская площадь для товаров из стали составляет 8 200 м<sup>2</sup>. Площадь складирования для массовых грузов составляет около 110 000 м<sup>2</sup>. Имеется также складской комплекс общей площадью около 11 000 м<sup>2</sup>.

### Специфика развития логистических центров в Беларуси

Специфика развития логистической инфраструктуры Республики Беларусь обусловлена выгодным географическим положением страны на пересечении важных транспортных путей. В частности, по территории Республики Беларусь проходят 5 международных автомобильных дорог категории «Е» общей протяженностью 1841 километр. В направлении Запад-Восток республику пересекает трансъевропейский транспортный коридор II: Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Беларусь) – Москва (Россия) – Нижний Новгород (Россия), соединяющий Западную Европу, Польшу, Беларусь и Россию. Европейским Союзом определен высший приоритет для данного транспортного коридора, в связи с важным значением перемещающихся по нему торговых потоков между Западом и Востоком.

В направлении Север-Юг Республику Беларусь пересекает трансъевропейский транспортный коридор IX: Хельсинки (Финляндия) – Санкт-Петербург (Россия) – Москва/Псков (Россия) – Киев (Украина) – Кишинев (Молдова) – Бухарест (Румыния) – Димитровград/Пловдив (Болгария). Важную роль играет ответвление коридора IXB (Калининград/Клайпеда-Каунас-Вильнюс-Минск-Киев), которое обеспечивает выход грузовладельцев из Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда<sup>9</sup>. В этой

<sup>8</sup> MCL Euroterminal w Sławkowie, [http://www.euterminal.pl/ru/10:About\\_the\\_company](http://www.euterminal.pl/ru/10:About_the_company), (14.02.2018).

<sup>9</sup> Н.Н. Бондаренко, *Развитие автотранспортных услуг в Республике Беларусь: тенденции последних лет*, [w:] К. Pieniak-Lenzion, Т. Nowogródzka (red.), *Współczesny*

связи развитие транспортно-логистических центров выступает основным фактором организации оптимальных схем товаропотоков всеми видами транспорта по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов и оказанию сопутствующих услуг.

По состоянию на 26 августа 2017 года в Беларуси функционировали 43 логистических центра: 17 – транспортно-логистических (ТЛЦ), 16 – торгово-логистических (оптово-логистических), из них 9 обслуживают собственные грузопотоки. В Минском регионе находится 31 логистический центр, в Брестском – 6. Государственными являются 12 центров, половина из которых принадлежит РУП «Белтаможсервис». Остальные логистические центры созданы за счет средств иностранных (в т.ч. России, Азербайджана и Ирана) и национальных инвесторов. Среди последних выделяются производственные предприятия, транспортно-логистические компании, логистические операторы и торговые организации<sup>10</sup>.



Рис. 3. Схема размещения логистических центров в Беларуси

Источник: <http://neg.by/novosti/otkrytj/chislo-i-ploschadi-logisticheskikh-centrov-rastut> (16.02.2018).

*marketing i logistyka – globalne wyzwania*, monografie nr 154, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Siedlce 2014, s. 267-291.

<sup>10</sup> Д.В. Курочкин и кафедра логистики Международного университета «МИТСО», *Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь (итоги 2017 года)*, <https://neg.by/novosti/otkrytj/chislo-i-ploschadi-logisticheskikh-centrov-rastut>, (16.02.2018).

Шестнадцать действующих логистических центров располагают на своей территории складами временного хранения и таможенными складами, но только 12 имеют пункты таможенного оформления. При этом 9 логистических центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути для двух и более видов транспорта. Биржевыми складами располагают только 3 логистических центра. Внешнеторговые грузопотоки обрабатывают 11 торгово-логистических центров, 8 центров специализируются на оказании услуг уровня логистического оператора, 6 – располагают низкотемпературными складами, 3 – современными контейнерными терминалами. Девять логистических центров преимущественно сдают площади в аренду. Однако из всех торгово-логистических центров к середине 2017 года только 3 субъекта хозяйствования (СП «Транзит» ООО, ООО «Балтспед логистик», ООО «Белсотра») прошли сертификацию деятельности на соответствие СТБ 2306-2013, а значит, их можно отнести к категории «логистический центр».

По оценкам экспертов, общая площадь крытых складских площадей класса «А» и «В» составляет более 720 тыс. м<sup>2</sup>, из них склады общего пользования – 570 тыс. м<sup>2</sup>, склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м<sup>2</sup>, низкотемпературные склады и склады-холодильники – 43 тыс. м<sup>2</sup>. Площадь современных контейнерных терминалов превышает 150 тыс. м<sup>2</sup>. По оценкам экспертов, в 2018 году площадь складов класса «А», «В» превысит 900 тыс. м<sup>2</sup>, а в 2020-м – 1 млн. м<sup>2</sup>.

Несмотря на значительное количество логистических центров в стране, доля логистических и транспортно-логистических услуг занимает незначительный удельный вес в объеме ВВП (таблица 3), в то время как в развитых странах логистические услуги занимают 15-25% валового внутреннего продукта<sup>11</sup>.

**Таблица 3. Доля транспортно-логистических услуг в ВВП Республики Беларусь**

Показатели	2014		2015		2016*	
	Объем, млрд. руб.	Уд. вес, %	Объем, млрд. руб.	Уд. вес, %	Объем, млрд. руб.	Уд. вес, %
ВВП	805793	100	899098	100	94,3	100
Логистические и транспортно-экспедиционные услуги	18023	0,2	22563	2,5	3,2	3,4
Логистические услуги	1517	0,2	1569	0,2	0,2	0,2

\* с учетом деноминации белорусского рубля

Источник: П.В. Божанов, *Логистическая деятельность в Беларуси: тенденции и проблемы*, «Наука и техника», № 16 (6) / 2017, с. 506-514.

<sup>11</sup> П.В. Божанов, *Логистическая деятельность в Беларуси: тенденции и проблемы*, «Наука и техника», № 16 (6) / 2017, с. 506-514.

В то же время для страны характерен высокий уровень логистических издержек, которые колеблются на уровне 20-25% ВВП страны, в то время как средний мировой уровень составляет около 11-12%<sup>7</sup>. По мнению экспертов, причиной этого является тот факт, что наибольший удельный вес в транспортно-логистических услугах приходится на государственные центры. Кроме того, негосударственные логистические центры в основном ориентированы на управление движением собственных товарных потоков, а оказание логистических услуг осуществляется как дополнение к их основному виду деятельности. В условиях экономической неопределенности, высоких процентных ставок по кредитам, при больших инвестиционных рисках владельцы логистических центров ориентированы на скорейший возврат финансовых вложений, для чего используют, в первую очередь высокомаржинальные виды деятельности.

С целью проведения эффективной оценки развития логистики в государствах мира Всемирным банком рассчитывается Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index – LPI). В настоящее время LPI учитывает по пятибалльной шкале шесть оценочных критериев:

- эффективность процесса оформления таможенными органами (англ. «customs»);
- качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры (англ. «infrastructure»);
- простота и доступность международных поставок (англ. «international shipments»);
- уровень компетентности логистического обслуживания (англ. «logistics quality and competence»);
- возможность отслеживания международной поставки (англ. «tracking and tracing»);
- своевременность полного завершения поставок (англ. «timeliness»).

Рейтинг стран по индексу LPI (данные Всемирного банка) за 2007–2016 годы показывает, что позиция Беларуси в мировом зачете значительно ухудшилась (таблица 4). Из данных таблицы 4 видно, что в 2016 году по сравнению с 2014 годом Беларусь опустилась на 21 позицию, а по сравнению с 2007 годом потеряла 46 позиций. Это объясняется тем, что другие страны развивали свои логистические системы еще более быстрыми темпами. Из стран-соседей наибольшего прогресса добилась Литва, которая в 2016 году заняла 26-е место, поднявшись в рейтинге на 17 позиций вверх по сравнению с 2014 годом. Кроме того, в 2016 году Россия заняла 99-е место в рейтинге, Украина – 80-е, Латвия – 43-е, Польша – 33-е.

Таблица 4. Индекс эффективности логистики (LPI) стран по данным Всемирного банка

Страны	2007	2010	2012	2014	2016	Изменение позиции	
						2016 г. по сравнению с 2014 г.	2016 г. по сравнению с 2007г.
Беларусь	74	нет данных	91	99	120	-21	-46
Украина	73	102	66	61	80	-19	-7
Россия	99	94	95	90	99	-9	-
Литва	58	45	58	46	26	+17	+32
Латвия	42	37	76	36	43	-7	-1
Польша	40	30	30	31	33	-2	+7

Источник: <https://myfin.by/stati/view/6636-v-rejtinge-effektivnosti-logistiki-belarus-zanyala-120-mesto>, <https://lpi.worldbank.org/international/global/> (18.02.2018).

## Выводы

Эксперты и исследователи выделяют следующие основные факторы, препятствующие развитию логистики в Беларуси<sup>12</sup>.

1. Логистические центры недостаточно развиты. Об этом свидетельствует в первую очередь узкий спектр оказываемых логистических услуг, среди которых в основном преобладают транспортно-экспедиционные и складские услуги. При этом, логистические операторы зачастую не обеспечивают комплексности работ. В республике слабо развит рынок 3PL-провайдеров (Third Party Logistics) – логистические услуги, выходящие за пределы простой транспортировки товаров. 4PL-провайдеры (Fourth Party Logistics), которые занимаются планированием, управлением и контролем за логистическими процедурами отсутствуют вовсе.
2. Невысокая загрузка складских помещений логистических центров. По мнению специалистов, складские помещения загружены лишь на 63%, что ведет к низкому значению коэффициента оборачиваемости товаров.
3. Узкая специализация логистических центров. Основными клиентами в основном являются распределительные оптово-торговые сети и импортеры товаров. На долю экспортных товаров приходится менее трети всего товарооборота логистических центров.
4. Широкий диапазон размеров ставок арендных помещений. Так, аренда складских площадей класса «А» колеблется от 6 долларов США за паллето-место в месяц в удаленных от Минска логистических центрах до 12,5 долларов США в логистических центрах недалеко от Минска. Специалисты связывают высокий уровень ставок аренды, во-первых, с недостатком конкуренции (например, в Польше, предложение превышает

<sup>12</sup> П.В. Божанов, *Логистическая деятельность в Беларуси: тенденции и проблемы*, «Наука и техника», № 16(6) / 2017, с. 506-514.

- спрос, поэтому и ставки в 5-6 раз ниже, чем в Беларуси); во-вторых, с тем, что в Беларусь фактически не пришли значимые инвесторы-логисты. Логистические центры в основном строились за счет застройщиков (девелоперов) и компаний-резидентов страны, которые работают в сферах: дистрибуция, ритейл, транспортно-экспедиционная деятельность.
5. Большинство логистических центров не являются контрагентами по сделке при проведении экспортно-импортных операций, а выступают в роли хранителя или переработчика товара. Вследствие этого отсутствует спрос на услуги логистических центров по переработке транзитного грузопотока. С целью решения существующих проблем в Республике Беларусь разработана и действует Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы<sup>13</sup>.
  6. Проблематика развития логистических центров в Польше вписывается в политику Европейского Союза, касающуюся развития интермодального транспорта и улучшения качества логистического обслуживания в странах-членах ЕС. В Польше появились и успешно реализуются отдельные локальные инициативы внедрения логистических центров в экономическую действительность. Определенно не хватает системного подхода и поддержки со стороны государства к решению задач связанных со строительством и функционированием центров, размещением сети логистических центров в стране. В Польше не хватает разработанной программы внедрения инновационных проектов по строительству логистических центров, которые в значительной степени поспособствовали бы рациональному использованию транспорта.
  7. Учитывая положительный опыт деятельности логистических центров в высокоразвитых логистически странах ЕС (индекс LPI), как Польша, так и Беларусь должны делать ставки на интенсификацию развития логистических центров и принимать конкретные шаги в рамках укрепления значения логистических центров в своих логистических системах. Наличие высокоразвитых логистических центров в странах-соседах и сотрудничество между ними может значительно улучшить логистическое обслуживание международных грузопотоков связанных с экспортом, импортом и транзитом. Основное направление в развитии логистических центров должно быть связано с их интермодальной направленностью. При этом стоит помнить о значительной функциональности, комплексности логистических услуг в логистических центрах в сравнении с иными логистическими узлами. Планируя размещение логистических центров, следует анализировать грузопотоки

---

<sup>13</sup> Ее цель – совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования логистической инфраструктуры и транзитного потенциала Республики Беларусь. Программой предусмотрено, что объем логистических услуг должен увеличиться к 2020 году в 1,5 раза по отношению к 2015 году. При этом общая складская площадь логистических центров различной функциональности к 2020 году вырастет в 1,64 раза и составит более 656 тыс.м<sup>2</sup>. Рост доходов от транзита, которые включают доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного транспорта) предусмотрен до \$1,5 млрд. к 2020 году. Источник: <http://government.by/upload/docs/file/10f0af8923c585e3.PDF> (18.02.2018).

в стране, учитывать потенциальный спрос транзитных перевозчиков, потребности внутреннего рынка. Локализация логистических центров вблизи международных транспортных коридоров с доступом к нескольким видам транспорта позволяет эффективно обслуживать продвижение товаров в товаропроводящей сети. Во многих европейских государствах развитие системы логистических центров нашло огромную поддержку у государства. Модели развития центров на основе принципа государственно-частного партнерства пользуются все большей популярностью.

## Библиография

- Jacyna M. (red.), *System logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne komodalności transportu*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012.
- Szymonik A., *Eurologistyka. Teoria i praktyka*, Difin, Warszawa 2014.
- Fechner I., Szyszka G. (red.), *Logistyka w Polsce, Raport 2015*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2016.
- Budowa MCL Euroterminal w Sławkowie, [http://www.euterminal.pl/pl/13:Budowa\\_MCL\\_Euroterminal\\_w\\_Slawkowie](http://www.euterminal.pl/pl/13:Budowa_MCL_Euroterminal_w_Slawkowie)
- EUROPLATFORM, European Association of Transport & Logistics Centres, Corporate Presentation, October 2015, [http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final\\_20151229.pdf](http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final_20151229.pdf)
- Euroterminal Sławków Sp. z o.o., <http://czh.pl/spolka/euroterminal-slawkow/>
- Божанов П.В., *Логистическая деятельность в Беларуси: тенденции и проблемы*, «Наука и техника», № 16 (6) / 2017.
- Бондаренко Н.Н., *Развитие автотранспортных услуг в Республике Беларусь: тенденции последних лет*, [w:] K. Pieniak-Lendzion, T. Nowogródzka (red.), *Współczesny marketing i logistyka – globalne wyzwania*, monografie nr 154, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Siedlce 2014.
- Курочкин Д.В. и кафедра логистики Международного университета «МИТСО», *Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь (итоги 2017 года)*, <https://neg.by/novosti/otkrytj/chislo-i-ploschadi-logisticheskikh-centrov-rastut>
- Курочкин Д.В., *Транспортная логистика. Практическое пособие*, «ФУАинформ», Минск 2014.
- Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2020 года* : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 18 июля 2016 года, № 560, Нац. реестр правовых актов Республики Беларусь, 2016, <http://government.by/upload/docs/file10f0af8923c585e3.pdf>

