

Создание железнодорожного логистического центра

Развитие белорусской железнодорожной инфраструктуры в рамках
инициативы «Один пояс, один путь»

Резюме инвестиционного проекта

Суть инвестиционного проекта состоит в создании нового железнодорожного логистического центра (ЖЛЦ), который будет обслуживать контейнерные и другие железнодорожные перевозки грузов в направлении Китай – ЕС – Китай, проходящие через территорию Беларуси.

ЖЛЦ будет создаваться в рамках **нового транспортного хаба**, который формируется на участках СЭЗ «Гродноинвест», расположенных в Гродненской области.

ЖЛЦ будет размещаться на участке №5 сектора №2 СЭЗ «Гродноинвест» (д. Брузги) в Гродненском районе на границе с Польшей. Общая площадь участка – **245 га**, свободная площадь – **144 га**.

ЖЛЦ будет оказывать услуги по перегрузке контейнеров TEU с платформ разного типа, услуги по хранению контейнеров TEU и других грузов, услуги кросс-докинга и другие услуги.

Объем необходимых инвестиций составляет **29,9 млн USD**. Планируется, что они будут профинансированы за счет капитала иностранного стратегического инвестора (**100% необходимых инвестиций**).

NVP (13 лет) проекта составит **4,6 млн USD**.

IRR – **10,9%**. Рентабельность продаж (13-й год) – **16,3%**.

Простой срок окупаемости – **12 лет** (с момента начала реализации проекта), **8 лет** (с момента начала функционирования ЖЛЦ).

Основные тренды торговли и железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Китай – Беларусь – ЕС – Китай

- Объемы китайского экспорта в страны ЕС растут. В 2025 г. китайский экспорт в страны ЕС, по сравнению с 2024 г., вырос на **8,6%** и составил **560,8 млрд USD**. По прогнозам аналитиков Mordor Intelligence, объем рынка железнодорожных грузоперевозок между Китаем и ЕС в 2026 г. составит **18,3 млрд USD**, к 2031 г. достигнет **35,3 млрд USD**.
- Хотя морские перевозки продолжают доминировать в грузопотоках между Китаем и ЕС, железные дороги играют важную роль. Это связано с тем, что доставка грузов из Китая в ЕС по ним занимает около **14-17 дней**, а при перевозках морем – **35 дней**.
- В 2025 г. через территорию Беларуси в направлении Китай – ЕС было по железной дороге перевезено **255,9 тыс. контейнеров TEU**. Это на **12,6% меньше**, чем в 2024 г., но в **2,2 раза больше**, чем в 2023 г.
- По данным аналитиков Евразийского банка развития, Центрально-Евразийский транспортный коридор будет продолжать играть важную роль в доставке контейнерных грузов между Китаем и странами ЕАЭС, а также на маршруте Китай – ЕС – Китай. К 2030 г. при целевом сценарии объем контейнерных перевозок может достичь **1,5 млн TEU**.

Основные тренды торговли и железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Китай – Беларусь – ЕС – Китай

- По итогам января 2026 г. объем контейнерных перевозок Китай – ЕС – Китай, по сравнению с 2025 г., вырос на **22%**. В сопоставлении с декабрем 2025 г. совокупный объем перевозок вырос на **8%**.
- На фоне **неопределённости в глобальных цепочках поставок** сервис грузовых поездов Китай – ЕС – Китай обеспечивает надёжную логистическую поддержку, помогая сохранять связанность цепочек поставок и снижать риски сбоя между странами и регионами.
- Поезда Китай – ЕС – Китай помогают смягчить перебои в морских перевозках, высокие тарифы на авиадоставку и сложности транспортировки срочных грузов.
- Развитие железнодорожной связанности также поддерживает формирование **логистических хабов, промышленных парков и трансграничной электронной коммерции** вдоль ключевых коридоров и зон экономического сотрудничества во многих регионах мира.

В Беларуси у рынка контейнерных перевозок в направлении Китай – Беларусь – ЕС – Китай существует ряд «узких мест», которые при увеличении грузопотока окажут негативное влияние на качество и сроки обработки грузов

«Узкие места» белорусского рынка контейнерных перевозок в направлении Китай – ЕС – Китай

1. Значительная нагрузка на Брестский транспортный узел

В настоящее время основной поток перевозок контейнеров в направлении Китай – ЕС – Китай проходит через Брестский железнодорожный узел. При росте грузопотока графики перегрузки контейнеров и прохождения таможи могут нарушаться. Для диверсификации перевозок ГО «Белорусская железная дорога» планирует организовать прохождение грузовых потоков через станции Брузги (Беларусь) – Кузница Белостоцкая (Польша).

2. Отсутствие необходимой логистической инфраструктуры на новых пограничных переходах

Развитие новых транспортных узлов в Беларуси для обработки контейнерных поездов Китай – ЕС – Китай потребует создания современных логистических центров обработки грузов. В настоящее время, на станции Брузги нет логистического центра, способного качественно и за короткое время обрабатывать контейнерные поезда, следующие в Польшу из Китая и обратно.

«Узкие места» белорусского рынка контейнерных перевозок в направлении Китай – ЕС – Китай

3. Необходимость сокращения времени обработки контейнерных поездов

Среднее время обработки контейнерного поезда на Брестском транспортном узле составляет 8 часов. При распределении грузопотоков на различные транспортные хабы, совершенствовании технологий ускоренной обработки поездов и улучшении взаимодействия с пограничными и таможенными органами Беларуси и Польши время обработки контейнерных поездов сократится. Это повысит привлекательность железных дорог для перевозки грузов.

4. Развитие конкуренции между игроками железнодорожных контейнерных перевозок

На начало 2026 г. значительные объемы контейнерных перевозок через Беларусь в направлении Китай – ЕС – Китай обрабатывают предприятия с государственным участием: ГО «Белорусская железная дорога», РУП «БЕЛИНТЕРТРАНС», РУП «Белтаможсервис». Появление на рынке частных компаний окажет положительное влияние на стоимость обработки и качество услуг.

Для преодоления **«узких мест»** в сфере контейнерных перевозок и развития международного логистического потенциала Беларуси, СЭЗ «Гродноинвест» предлагает к реализации **инвестпроект по созданию железнодорожного логистического центра (ЖЛЦ)** в рамках нового транспортно-хаба

Характеристики нового транспортного хаба на участках СЭЗ «Гродноинвест»

Новый транспортный хаб формируется на участках СЭЗ «Гродноинвест», расположенных в Гродненской области.

В настоящее время в транспортном хабе уже работает ряд логистических компаний:

- **ООО «Ультралогистика БиУай».** Входит в группу компаний в сфере деревообработки. Компания специализируется на хранении щепы и древесины на открытых площадках, складской обработке (упаковке) грузов, предоставлении других логистических услуг компаниям группы.

- **ЗАО «ТЕРМИНАЛ ЗАПАД».** Компания осуществляет перегрузку сжиженных углеводородных газов с железнодорожных вагонов-цистерн широкой колеи на узкую, а также с вагонов-цистерн на автомобильный транспорт.

- **ООО «Юнионвэй».** Строящийся железнодорожный терминал в районе железнодорожной грузовой станции «Свислочь». Компания планирует организовать хранение железнодорожных контейнеров внутри складских помещений и на контейнерных площадках, обеспечивать их перегрузку на автомобильный транспорт, а также перерабатывать сыпучие и крупногабаритные грузы.

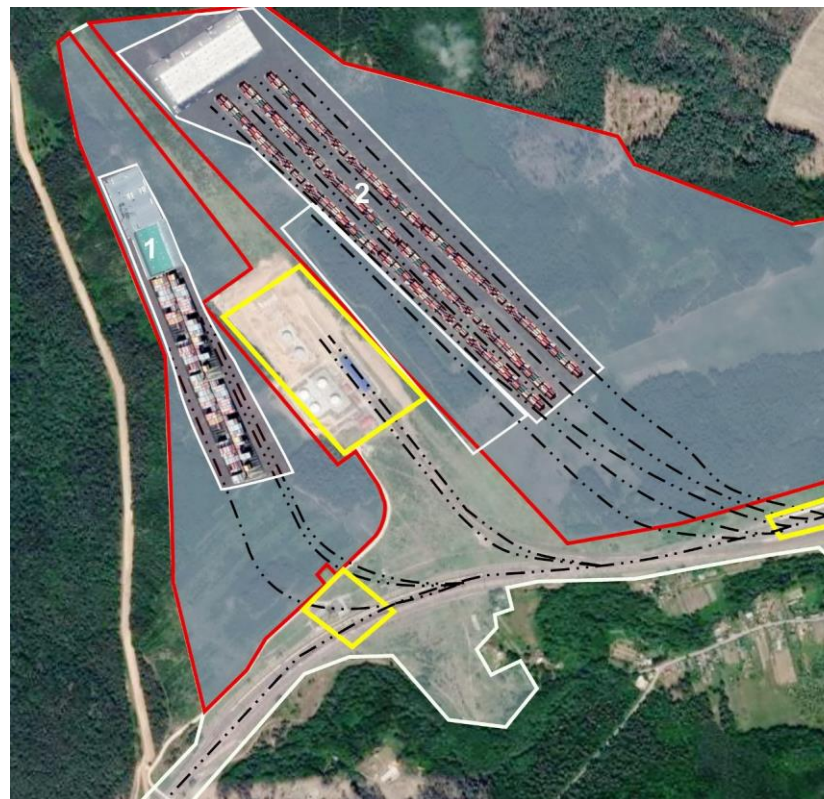
Площадка для нового ЖЛЦ в СЭЗ «Гродноинвест»»

Планируется, что новый ЖЛЦ будет размещаться на участке №5 сектора №2 СЭЗ «Гродноинвест» (д. Брузги) в Гродненском районе.

Общая площадь участка – **245 га**, свободная площадь – **144 га**.

Участок будет обеспечен инженерными коммуникациями. Электрические сети прилегают к участку, для организации системы водоснабжения в инфраструктурной части проекта запланирована установка артскважины, водонапорной башни и сетей канализации, организация автоподъездов и выставочных путей, точка подключения к газоснабжению (на расстоянии примерно 2,5 км).

(На рисунке планируемые места для размещения нового ЖЛЦ выделены белыми линиями)



Объекты нового ЖЛЦ

ЖЛЦ будет состоять из двух логистических объектов: Контейнерного терминала №1 и Транспортно-логистического центра.

Инфраструктура Контейнерного терминала №1

- Складской комплекс класса «А». Включает: склад временного хранения, таможенный склад, склад общего пользования. Площадь – **5 000 м²**.
- Контейнерная площадка. Площадь – **10 000 м²**.
- Парк выставочных путей с шириной колеи 1520 мм и 1435 мм – **4 ед.**

Производственная мощность –
90 условных контейнеров TEU в сутки.

Инфраструктура Транспортно-логистического центра

- Складской комплекс класса «А». Включает: склад временного хранения, таможенный склад, склад общего пользования. Площадь – **10 000 м²**.
- Контейнерная площадка. Площадь – **15 000 м²**.
- Парк выставочных путей с шириной колеи 1520 мм и 1435 мм – **6 ед.**

Производственная мощность –
180 условных контейнеров TEU в сутки.

Основные услуги ЖЛЦ

Планируется, что ЖЛЦ будет оказывать **3** вида услуг:

- **Услуги по перегрузке** контейнеров TEU с платформ с шириной колеи 1520 мм на платформы с шириной колеи 1435 мм.
- **Услуги по хранению** контейнеров TEU и других грузов на складах временного хранения, таможенных складах и складах общего пользования, контейнерных площадках.
- **Услуги кросс-докинга и дополнительные услуги.** (Кросс-докинг – товары не хранятся долго на складах, а сортируются и отправляются дальше получателю).

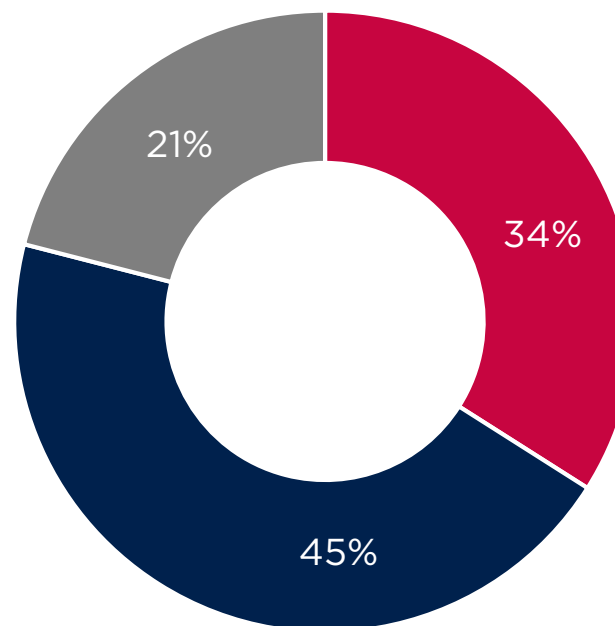


Рис 1. Структура видов услуг в выручке ЖЛЦ, %

- Услуги по перегрузки контейнеров TEU на платформы
- Услуги по хранению контейнеров TEU
- Услуги кросс-докинга и дополнительные услуги

Необходимые инвестиции в создание ЖЛЦ

Для осуществления инвестпроекта потребуется 29,9 млн USD.

Структура инвестиций	Величина, млн USD
1. Предынвестиционные затраты (разработка ПСД и т.д.), без НДС	0,8
2. Строительно-монтажные работы, без НДС	19,2
Парк выставочных путей, без НДС	0,6
Складские комплексы класса «А», без НДС	11,3
Контейнерные площадки, без НДС	3,1
Прокладка коммуникаций, без НДС	2,3
Объекты инфраструктуры, без НДС	2,0
3. Приобретение оборудования и транспорта, без НДС	3,4
4. Итого капитальные затраты без НДС – стоимость проекта	23,4
5. НДС	4,7
6. Прирост чистого оборотного капитала	1,9
7. Итого общие инвестиционные затраты с НДС	29,9

Ожидается, что необходимые инвестиционные затраты будут профинансированы китайским стратегическим инвестором, который заинтересован в развитии железнодорожной логистической инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь», ее эксплуатации и получении дохода

Планируется, что инвестор станет резидентом СЭЗ «Гродноинвест» и получит ряд льгот

Льготы СЭЗ включают в себя:

- **0%** – по налогу на прибыль от реализации товаров собственного производства на экспорт и другим резидентам СЭЗ.
- **0%** – по налогу на недвижимость по объектам, расположенным на территории СЭЗ.
- **0%** – по НДС при продаже готовой продукции за пределы ЕАЭС.
- **Освобождение** от уплаты таможенных пошлин, налогов и нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров, ввозимых на территорию СЭЗ, а также вывозимых за пределы ЕАЭС.

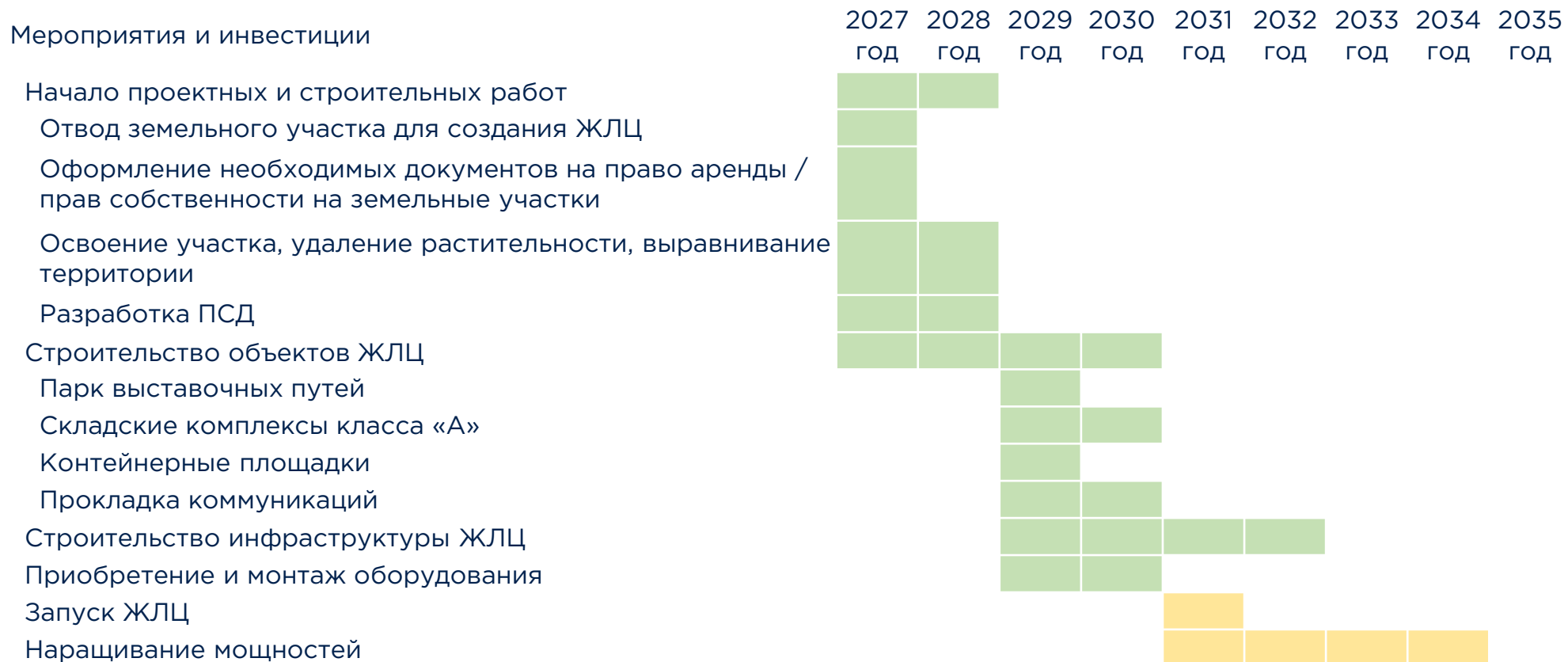
Арендная плата за земельный участок составляет 0 USD – на земельные участки независимо от их целевого назначения, расположенные в границах СЭЗ.

Отсутствие аукциона на земельный участок.

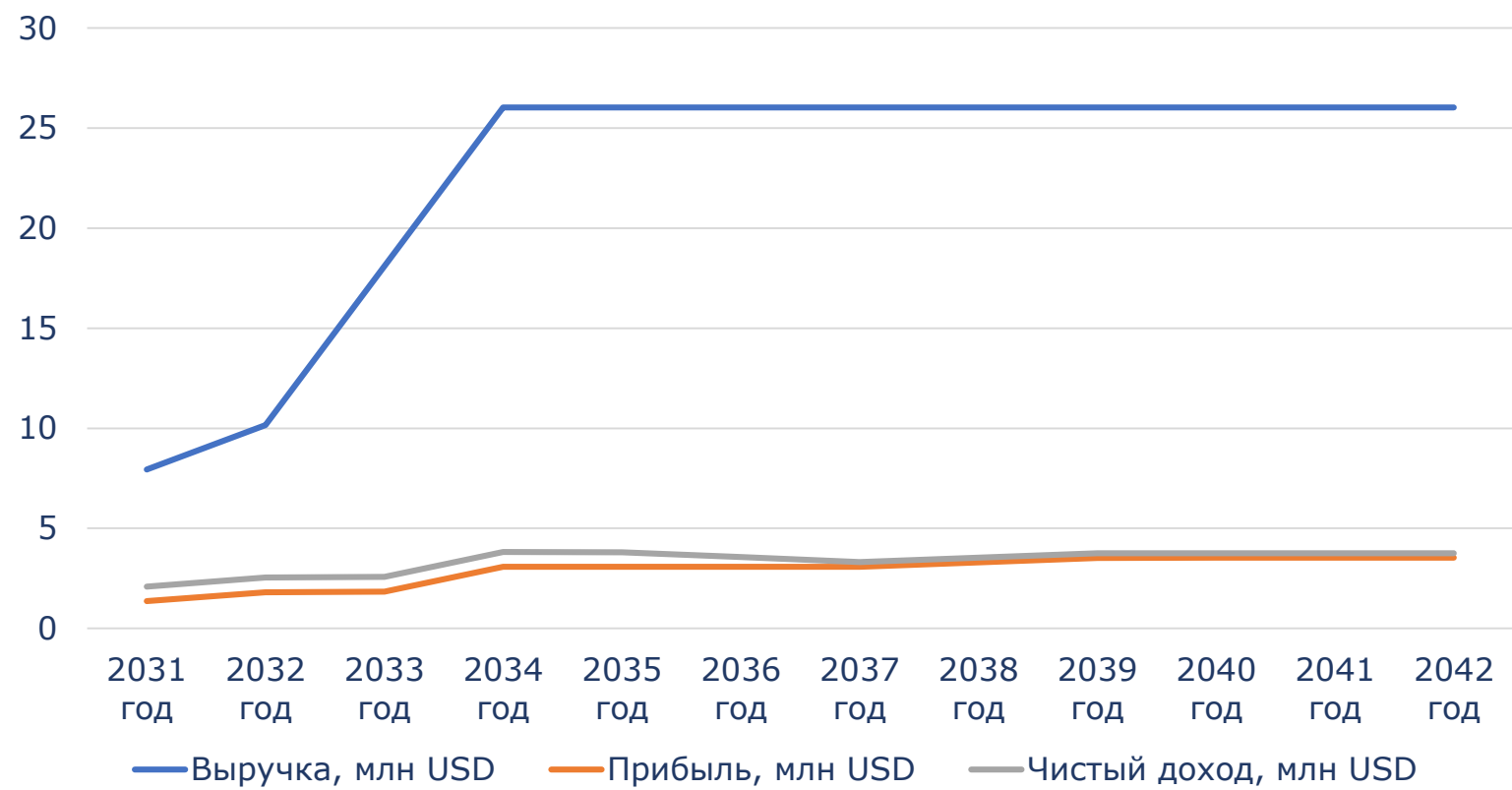
Освобождение от платы за право заключения договора аренды земельного участка, предоставленного для реализации инвестпроекта.

Благодаря льготам и преференциям общая налоговая нагрузка для резидентов СЭЗ **снижается на 40%** по сравнению с работой на общих основаниях.

Календарный график реализации инвестпроекта



Экономические результаты инвестпроекта: динамика выручки, прибыли и чистого дохода



Ключевые экономические показатели инвестпроекта

Объем необходимых инвестиций – 29,9 млн USD.

Источник финансирования – капитал иностранного стратегического инвестора (100% инвестиций).

NVP (13 лет) – 4,6 млн USD.

IRR – 10,9%.

Рентабельность продаж (13-й год) – 16,3%.

Простой срок окупаемости – 12 лет (с момента начала реализации проекта), 8 лет (с момента начала функционирования ЖЛЦ).

Динамический срок окупаемости – 14 лет (с момента начала реализации проекта), 10 лет (с момента начала функционирования ЖЛЦ).

КОНТАКТЫ

СЭЗ «Гродноинвест»

Республика Беларусь
230005, г. Гродно, ул. Горького, 91А

+375 152 43-01-75

info@grodnoinvest.by
