

стачання роздрібних торговельних підприємств // Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: Зб. матеріалів 3-ї Міжнар. наук.-практ. конф. – 13–14 жовтня 2005 р. – К.: НАУ, 2005. – С. 101–109.

УДК 339.188.4

І.М. Комарницький, Н.С. Питуляк*

Національний університет “Львівська політехніка”,

*ЛДІНТУ ім. В.Чорновола

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАХОДИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ У РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

© Комарницький І.М., Питуляк Н.С., 2007

Проаналізовано сучасні напрямки розвитку складської логістики на рівні регіонів та основні проблеми, що виникають у ході її формування. Досліджено ринок складської нерухомості, встановлено причини, що призупиняють його розвиток. Запропоновано деякі заходи, що допоможуть у подальшому становленні регіональної складської системи.

Modern directions of warehouse logistic's development and the main problems that appears in the process of its formation are analyzed as the regional level. The market of the warehouse real estate is investigated, the reasons that slow down its development are established. Some actions that will help in the further process of setting of regional warehouse system are suggested.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку ринкової економіки України підприємство можна розглядати як сукупність економічних процесів у масштабній ланці народного господарства. У повсякденній діяльності підприємства виникають проблеми організації своєї діяльності та збереження стабільності, з'являються нові орієнтири, можливості вдосконалення системи структури підприємства. Одним з напрямів вдосконалення структури підприємства, на нашу думку, є організація роботи на засадах логістики.

В Україні логістика тільки починає динамічно розвиватись, попит на комплексні логістичні послуги поступово зростає. Сьогодні малим підприємствам доцільно створювати відділи логістики, а великим – передавати логістичні функції спеціалізованим компаніям.

Найбільші українські логістичні компанії пропонують в оренду складські приміщення, беруть на відповідальне зберігання товар без права управління товаропотоками, а також виконують повний комплекс логістичних послуг (закупівля/зберігання/розподіл з правом управління) [7].

Цілком очевидним за таких умов є зростання попиту на ринку складської нерухомості, де попит формують виробничі і торгові компанії [8]. На ринку складської нерухомості спостерігається дефіцит складських приміщень різних класів, що зумовлює високі ціни пропозиції, а логістичні компанії фактично недоотримують прибуток через брак складських приміщень різних класів. Дефіцит складських приміщень, своєю чергою, зумовлює завищення орендної плати, що призупиняє прихід на український ринок міжнародних компаній. Навіть якщо врахувати, що найближчим часом деякі великі компанії планують ввести в експлуатацію значні складські площі (20 інвестиційних проєктів), дефіцит професійних і напівпрофесійних складів залишиться.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. В українській економічній літературі поки що немає єдиної думки, що стосується розвитку та формування логістичних складських мереж на мікро- та макрорівні. Здебільшого розглядається макрологістична система, акцентується увага на регіональному прояві логістики [12–14], але питання складського господарства та побудови логістичних центрів висвітлено недостатньо.

Відомий український науковець Є. Крикавський розглядає складський логістичний процес як елемент інфраструктури логістики та один з основних процесів в переміщенні майна. Складська ланка також розглядається у літературних джерелах [3, 7, 8], типологію складських будівель, класифікацію складів та складських мереж висвітлено у [1, 3]. Проблеми проектування та створення регіональних логістичних комплексів відображено у “Концепції програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів” [5].

Формулювання цілей статті. Наближення України до стандартів Європейського Союзу, можливість вступу до СОТ зумовлює необхідність розвитку власної економіки на вищому рівні. На ринок України виходять потужні світові компанії, вітчизняні переходять до сучасних форматів господарювання. Поступово розвивається аутсорсинг, на ринок приходять нові логістичні оператори, що зумовлює підвищений попит на складську нерухомість. Поки що не сформована логістична стратегія на рівні регіонів. Сьогодні необхідне створення ефективних удосконалених систем складських мереж мікро- та макрорівня.

Виклад основного матеріалу. Ринок комерційної нерухомості в Україні розвивається за специфічними законами розвитку. Зі збільшенням кількості малих і середніх підприємств, зростанням промислового виробництва, насамперед розвиваються ринки офісної й торговельної нерухомості. Ринок складської нерухомості розвивається значно повільніше.

Ринок складської нерухомості України практично на етапі зародження. Настає час розвивати саме цей сегмент ринку. З помітною активізацією українських та іноземних логістичних компаній збільшується попит саме на професійні складські площі. Вже сьогодні під терміном “професійна складська нерухомість” розуміють, передовсім, самостійну, доволі складну структурну одиницю ринку, що виконує певні специфічні функції з перетворення матеріальних потоків, концентрації запасів, їхнього зберігання, опрацювання, забезпечення безперебійного й ритмічного постачання відповідно до замовлень споживачів. [6].

За оцінкою фахівців уже впродовж останніх декількох років попит на ринок складської нерухомості в регіонах перевищує пропозицію у 2–4 рази. Крім того, за останні два роки на ринок практично не виводилось нових високоякісних складських площ, що ще раз підтверджує обмеженість пропозиції.

Подібно до офісної нерухомості складська поділяється на класи А, В, С, D. Клас А характеризується місцерозташуванням в 30-кілометровій приміській зоні, наявністю під'їзних колій (залізничної, авто), багаторівневим стелажним обладнанням, висотою не менше ніж 10 м. До технологічних показників належить автоматизована система управління, системи кондиціонування і пожежогасіння, сигналізація, відеонагляд тощо. Склади класу В відрізняються віддаленістю від міста більш як на 30 км і 1–2 км від наявних магістральних доріг. Висота складів класу В може бути меншою порівняно з класом А. Обов'язковим є наявність пожежогасіння, регулювання температурного режиму охорони, комп'ютеризованої системи управління. Це, як правило, переобладнані, спеціально пристосовані після капітального ремонту приміщення [7]. Склади класу С – капітальні будівлі або утеплені ангари з різною висотою. Склади класу D – непристосовані і неопалювані підвальні приміщення. За даними деяких операторів, що вже існують на ринку складської нерухомості, можна зобразити приблизну пропозицію складських площ рис. 1. Враховувалася кількість пропозицій складської нерухомості м. Києва і Київської області, оскільки в цьому регіоні він найбільш розвинений.

З наведеної вище структури очевидним є те що, найбільшу частку на ринку займають класи С і D, в сумі у 2005 р. – 70 %, у 2006 р. частка їх дещо знизилась і становить 60 %. Помітною є тенденція до збільшення частки на ринку складів класу А і В, хоча і ненабагато. У період 2005–2006 рр. частка складів класу А і В зросла на 10 %. Варто зазначити, що приблизні оцінки цього ринку можуть містити значні похибки, оскільки точна оцінка місткості ринку є доволі проблематичною. Це зумовлюється насамперед складністю обліку всіх непрофесійних складських приміщень (переважно склади класу С і D) та відсутністю даних по інших регіонах.

Внаслідок дефіциту складських високоякісних площ ціни на них постійно зростають, збільшується орендна плата. Цей фактор зупиняє прихід міжнародних компаній на український

ринок. На розвиненіших ринках, зокрема у Польщі, Угорщині та Чехії орендна плата набагато нижча, ніж в Києві. У кінці 2005 р. в Києві орендна плата 1 кв.м за місяць в складах класу А становила 8–12\$, в Празі – 5–7\$, у Варшаві – близько 6\$. Детальніша порівняльна характеристика ринків складської нерухомості інших країн подана у табл. 1.

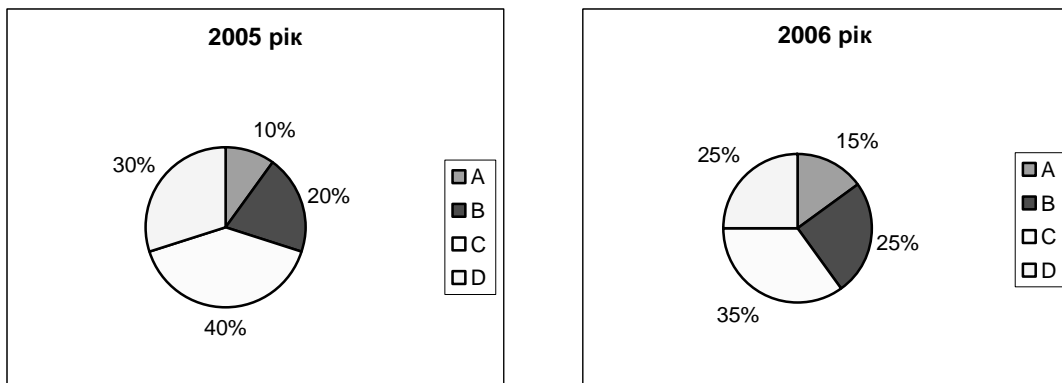


Рис. 1. Структура пропозиції складських площ за класами [8, с. 105]

Таблиця 1

Порівняльна характеристика ринків складської нерухомості (класи А і В) у 2005 р. [8, с. 103]

Місто	Кількість площ, тис. кв. м	Орендна плата (склади класу А і В), USD/1 кв. м за місяць	Коефіцієнт вакантності (склади класу А), %	Коефіцієнт завантаження (склади класу А), %
Москва	1 300	12,9	1,5	98,5
Київ	150	12	2	98
Прага	600	6,1	4	96
Братіслава	500	5,9	4,8	95,2
Софія	90	5,9	6	94
Варшава	1 024	5,9	10	90
Будапешт	538	7	11,5	88,5

Високу орендну плату складів класу А і В можна пояснити тим, що вони здаються в оренду переважно логістичним операторам. Логістичні оператори перездають складські площі своїм споживачам у вигляді палето-міщ. Вартість таких послуг в Києві і Київській області при відповідальному зберіганні становить 0,26–0,40 \$ за одне палето-місце (1200 × 800 мм) за добу [8]. Також орендну плату підвищує високий коефіцієнт завантаженості складів, який у м.Києві для складів класу А становить 98 %.

У разі збільшення пропозиції на ринку ціновий фактор врегулюється сам по собі. Потрібно обов'язково зменшити дефіцит на спеціалізовані складські площі, інтенсивно розвивати ринок складської нерухомості. Побудова великих логістичних центрів у всій Україні є просто необхідною, оскільки основна маса їх зосереджена у Київській області, менше в Одеській, на Сході України, що сповільнює нормальний розвиток економіки країни та економіки окремих регіонів.

Існує низка причин, які безпосередньо впливають на ринок складської нерухомості та гальмують його розвиток:

1) відсутність достатньої кількості розроблених проектів розвитку та функціонування складських комплексів, відсутність досвіду і прикладу уже успішно реалізованих проектів на вітчизняному ринку;

2) відсутність стимулів в українських девелоперів розвивати цей ринок, оскільки в наявності є багато складів “радянського” типу – колишні торгові бази, підвальні приміщення, ангари, які здебільшого неорганізовані, без належного технічного обладнання та умов зберігання;

3) істотне обмеження на ринку земельних ділянок, що придатні для майбутнього розвитку проектів складської нерухомості. Практично земельний ринок є “закритим” для інвесторів, які очікують на “цивілізовану” процедуру одержання земельної ділянки [10]. Важливим чинником є складність і тривалість затвердження і одержання всієї необхідної документації для укладання договору оренди;

4) відсутність чітко розроблених норм та стандартів щодо будівництва високоякісних складських площ;

5) високі внутрішні ризики, пов’язані з довгостроковим інвестуванням, що зупиняє прихід іноземних інвесторів [11]. Сюди ж можна зарахувати низький рейтинг країни загалом, нестабільність вітчизняної економіки;

6) доволі поширеним є явище самостійного будівництва та перепрофілювання приміщень не складського призначення під склади підприємствами для власних потреб;

7) велика кількість складів державної та колективної власності. Нестабільність і суперечливість законодавчої бази щодо приватизації промислових об’єктів та її відставання від вимог часу, відсутність чіткого механізму продажу деяких об’єктів незавершеного будівництва;

8) інші ризики, пов’язані з вибором місця розташування складського комплексу, доцільності його функціонування, можливість появи на ринку серйозних конкурентів.

Треба зазначити, що за відсутності спеціально обладнаних складських площ у деяких регіонах значно ускладнюється товарооборот різних галузей, ускладнюється перебіг нормальних економічних процесів, знижується приплив інвесторів у інші галузі. Місцеві виробники часто не можуть самостійно передбачити і швидко реагувати на деякі непередбачувані обставини, як-от погані погодні умови, що особливо позначається на роздрібній торгівлі [9]. Зокрема, через сильні морози можливі збої у поставках продуктів харчування. В радянські часи була організована і успішно функціонувала система заготівлі і зберігання овочів та інших продуктів харчування. Сьогодні вона зруйнована, а системи, яка б виконувала подібні функції, досі не запропоновано. Тоді, у разі погіршення погодних умов чи у дні підвищеного попиту (наприклад, напередодні новорічних свят тощо) повнота асортименту за якістю і кількістю не може бути забезпечена на продуктових ринках, деяких мережах супермаркетів, котрі не мають у користуванні достатньої кількості складів. У найвигіднішій ситуації передбачливі компанії, які мають достатні складські площі та регіональні розподільні центри з відповідним технологічним забезпеченням та налагодженою системою доставки. Це ж стосується і діяльності дрібних сільськогосподарських підприємств. Через відсутність налагоджених зв’язків та високоефективної системи зберігання, яка б передбачала такі етапи післязбиральної обробки, як охолодження, сортування, пакування, більшість регіональних виробників обмежуються місцевими ринками, а у період міжсезоння взагалі не можуть задовольнити місцевий попит. Попит у цей час задовольняється імпортованою продукцією з Молдови, Польщі, Туреччини.

За наявності достатньої кількості складських площ у регіонах логістичні компанії зможуть забезпечити безперебійне постачання продукції різних видів у будь-який час, а збитки місцевих підприємств будуть значно меншими. За наявності розгалужених складських мереж істотно зменшаться витрати, пов’язані з транспортуванням продукції. Частка транспортних витрат у ціні деяких видів продукції є доволі великою. Збільшення кількості складів і розподільних центрів у регіонах призведе до зменшення шляху транспортування і відповідно до зменшення транспортних витрат. Терміни доставки вантажів значно скоротяться, зросте надійність та регулярність перевезень. Проте зі збільшенням кількості проміжних складувань зростають витрати, пов’язані з утриманням складських площ та організацією зберігання продукції. У такому разі потрібно розрахувати оптимальну кількість складів, їхню потужність та місце розташування.

Україні нині як ніколи потрібне створення цілої мережі складських, логістичних комплексів. Добре продумана структура складського господарства здатна пришвидшити ритм постачання-збуту товарів, дасть змогу налагодити господарські зв’язки між підприємствами, чітко виокремить кожен регіон в системі товароруку країни. Буде відбуватися поступова адаптація логістичної системи до

інфраструктури економіки певного регіону, що допоможе становленню та розвитку регіональних макрологістичних систем, сприятиме саморегулюванню економіки на мікро- і макрорівнях.

На особливу увагу заслуговує Західний регіон України, який межує з Європейським Союзом. Географічне становище регіону є стратегічно важливим, що дає змогу розвинути цілу складську логістичну систему. У разі успішності системи вона буде мати загальнонаціональне, а надалі і міждержавне значення. Обов'язковим атрибутом такої системи є достатня кількість високоякісних складських площ з відповідними технічними характеристиками. В наявності повинна бути і добре розвинена транспортна система та відпрацьований механізм взаємозв'язку між іншими елементами логістичної системи. Ці заходи забезпечать безперебійну доставку товарів і послуг на всю територію України і далі за її межі. Обґрунтована пропозиція будівництва логістичного центру поблизу м. Львова [4]. Також доцільно побудувати логістичні центри в межах таких обласних центрів, як Київ, Луцьк, Одеса, Донецьк, Сімферополь, Харків.

При побудові таких центрів у Західному регіоні для визначення їхньої найефективнішої спеціалізації треба враховувати специфіку економіки регіону, проаналізувати провідні галузі в ньому, експорт та імпорт країни загалом. Такі логістичні центри надалі можуть мати міжнародне значення, оскільки будуть розміщені на перетині важливих шляхів міждержавного значення, які з'єднують Захід і Схід, Північ і Південь.

Якщо врахувати, що із Південно-Східного регіону України переважно перевозиться і використовується у Західному регіоні металопродукція, продукція хімічної промисловості, вугільної галузі, доцільним було б створення на Заході України розподільного центру, який би обслуговував ці галузі.

Варто зазначити, що терміни окупності складської нерухомості є доволі швидкими, хоча вони дещо відстають від термінів окупності на розвиненіших сегментах ринку комерційної нерухомості, таких, як торгова та офісна нерухомість. Терміни окупності комерційної нерухомості в Україні і країнах Європейського Союзу зображені на рис.2 і становлять в Україні: 10–15 років торгової нерухомості, 12–15 років – офісної, 14–17 років – складської. У країнах ЄС такі показники дещо кращі. Терміни окупності торгової нерухомості становлять 4–6 років, офісної – 5–8, складської – 8–12 [8].

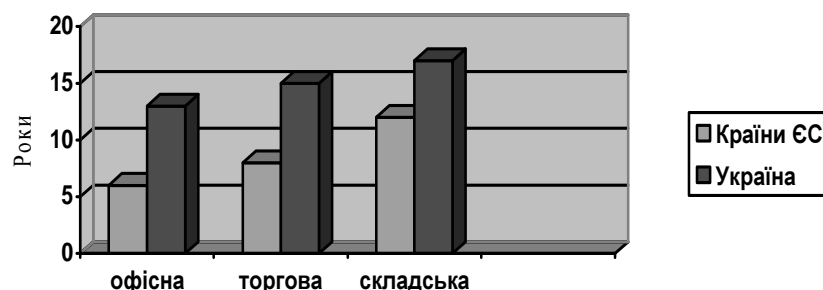


Рис. 2. Терміни окупності комерційної нерухомості в Україні і країнах ЄС, років [8, с. 106]

Наведені терміни окупності зумовлені, насамперед, високими витратами зведення високоякісних складських площ – 400 євро за 1 кв. м [1]. Приблизна ціна спорудження сучасного логістичного центру оцінюється у 40–50 млн. \$ [5]. На нашу думку, така висока вартість не стане перешкодою розвитку складської нерухомості в Україні, адже цей сегмент ринку комерційної нерухомості має величезний потенціал росту. Відомі західні девелопери прекрасно розуміють перспективність в Україні сегмента складської нерухомості і деякі з них уже працюють на ньому.

Деякі пропозиції щодо вирішення проблем, що виникають на ринку складської нерухомості можуть бути такими:

1) запозичення досвіду зарубіжних країн та залучення іноземних інвесторів до побудови та розвитку складських комплексів логістичного типу;

2) застосування будівництва за схемою built-to-suit – для попередньо визначених орендаторів. Ця схема передбачає підписання договорів з орендаторами ще до початку роботи над проектом, що дає

змогу побудувати складські приміщення, які повністю задовольнятимуть компанію-орендатора [8]. Ця схема знижує ризик, пов'язаний із пошуком партнерів після закінчення будівництва;

3) застосування лізингових операцій, які передбачають в перспективі купівлю складу, вартість якого зафіксована на первинному етапі і не міняється протягом усього терміну договору, за винятком особливих умов, визначених попередньо. На думку фахівців Української лізингової компанії, подорожчання об'єкта лізингу становить 9–10% на рік і включає оплату страховки. Така система дає змогу придбати об'єкт без попередньої оплати значних коштів відразу;

4) дослідження і обґрунтування високої потенційності ринку нерухомості саме у секторі складської нерухомості. Обґрунтування доцільності та необхідності створення складських мереж;

5) викуп малорентабельних або збанкрутілих підприємств, що займають земельну ділянку великої площі або мають у наявності приміщення, що перестали виконувати своє функціональне призначення, але придатні для капітального перепрофілювання;

6) зведення потужних комплексів може розглядатись як іноваційність, що забезпечить державну підтримку у їхньому розвитку;

7) розроблення норм і стандартів, яким повинні відповідати високоякісні складські комплекси.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Очевидно, що вже сьогодні ринок складської нерухомості потребує великих інвестицій, а високий попит на ньому тільки підтверджує необхідність його розширення, збільшення пропозиції. Побудова логістичних, складських комплексів є економічно доцільною, оскільки це забезпечить рівномірний розвиток логістики на всій території України, значно пришвидшить і спростить темпи товарообороту в регіонах. У місцях, де будуть розвиватись комплекси, значно покращиться інфраструктура, швидшими будуть темпи розвитку економіки. Необхідними є організація і розвиток логістичних комплексів у Західному регіоні України. Розміщення таких комплексів поблизу кордонів європейських держав забезпечить успішність цього проекту. Варто зазначити, що зведення таких об'єктів забезпечить розвиток ринку швидкозбірних конструкцій. Сьогодні в Україні і за її межами є великі логістичні компанії, які можуть інвестувати значні кошти в розвиток складської логістики в різних регіонах України. Спостерігається і велика зацікавленість у цій сфері і прикордонних регіонів європейських держав, які можуть виступати в ролі інвесторів. З нашого боку потрібно якомога краще розкрити інвестиційну привабливість того чи іншого регіону, обґрунтувати доцільність зведення і функціонування подібних комплексів відповідно до специфіки економіки кожного регіону.

1. Крикавський Є. *Логістичне управління*. – Львів, 2005. 2. Кальченко А.Г. *Основи логістики*. – К., 1999. 3. *Логістика: Учебник / Под ред. Аникина*. – М., 2003. 4. Смирнов І.Г. *логістика: просторово-територіальний вимір*. – К., 2004. 5. *Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю.М. Цветков, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін.* – К., 2003. 6. Козлинський М.П., Міщук І.П., Шийка О.І. *Практичні аспекти підвищення ефективності складів у логістичних системах // Вісн. Держ. ун-ту “Львівська політехніка”*. – 2005. – № 526. – С. 186–193. 7. Кузьменко О. *Адепти логіки // Бизнес*. – 2006. – № 22. 8. Шаповал Є., Савін А. *Складно поють // Бизнес*. – 2006. – № 28. 9. Московчук А., Дикаленко М. *FROST-мажорные обстоятельства // Журн. “Бизнес”*. – 2006. – № 5. 10. Денисенко В. *Попит на професійні склади зростатиме // Територія комфорту*. – 2006. – № 8–9. 11. Ходорова І. *Промислова нерухомість в очікуванні “золотого дощу” // Територія комфорту*. – 2006. – № 8–9. 12. Гаджинський А.М., *Логістика*. – М., 2003. 13. Николайчук В.Е. *Логістика*. – СПб., 2003. 14. Глогусь О.В. *Логістика*. – Тернопіль, 1998.