

*Ю. В. Загородня, канд. екон. наук, доцент
Азовський морський інститут
Національного Університету
«Одеська морська академія»*

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РИНКУ ЛОГІСТИЧНОЇ НЕРУХОМОСТІ УКРАЇНИ

PROGRESS AND PROSPECT OF LOGISTIC PROPERTY OF UKRAINE MARKET TRENDS

J. V. Zagorodnia, PhD (Economics),
Associate Professor, Research,
Azov Maritime institute of National University
«Odessa Maritime Academy»

АНОТАЦІЯ. В статті висвітлено тенденції розвитку та перспективи українського ринку логістичної інфраструктури, що є невід'ємною складовою інтеграції України в Європейський Союз, яка стимулює розвиток та збільшення обсягу зовнішньоекономічних торговельних операцій, що позитивно впливає на розвиток національної економіки та сприяє залученню іноземних інвестицій. Виявлено вплив міжнародних транспортних коридорів в питаннях підвищення обсягу експортно-імпорتنих операцій між країнами. Проаналізовано стан національної логістичної системи та виявлено актуальні проблеми необхідності її удосконалення та трансформації до європейського рівня. Запропоновано створення нових раціональних підходів до логістичного супроводу транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі, шляхом оптимізації, розширення та вдосконалення існуючих та створення інноваційних об'єктів логістичної нерухомості, від яких безпосередньо залежить ефективність роботи національних логістичних компаній та які сприятимуть подальшому розширенню транзитного потенціалу України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ринок логістики, логістика нерухомості, логістичний хаб, складський комплекс, транспортні коридори.

ABSTRACT. The article describes the tendencies of development and prospects of the Ukrainian market of logistic infrastructure, which is an integral part of Ukraine's integration into the European Union, which stimulates the development and increase of the volume of foreign trade operations, which positively influences development of the national economy and promotes attraction of foreign investments. The influence of international transport corridors on increasing the volume of export-import operations between countries is revealed. The state of the national logistics system has been analyzed and the urgent problems of the need for its improvement and transformation to the European level have been identified. The author proposes the creation of new rational approaches to the logistic support of foreign trade transport, by optimiz-

ing, expanding and improving the existing ones and creating innovative logistic property objects, on which the effectiveness of the operation of national logistics companies depends directly and which will contribute to the further expansion of the transit potential of Ukraine.

KEY WORDS: logistics market, logistics real estate, logistics hub, warehouse complex, transport corridors.

Сучасна логістика України знаходиться в постійному розвитку, переймаючи досвід іноземних держав. Одним з важливих питань сьогодення є стан та перспективи розвитку логістичної нерухомості. Велику роль в цьому відіграють складські комплекси, тому що раціональна та оптимізована робота цієї складової логістики безпосередньо впливає на ефективність та конкурентоспроможність збутової політики підприємства та роботи логістичного комплексу в цілому.

Метою статті є дослідження тенденцій розвитку та перспектив ринку логістичної нерухомості України.

Результати. Проводячи порівняння сучасних підходів до будівництва складських комплексів та підходів періоду становлення логістики в Україні помітна трансформація ставлення до таких комплексів. Якщо раніше склади виконували накопичувальну роль, то сьогодні підприємства прагнуть, по можливості, нівелювати складську складову для зменшення логістичних затрат, а як наслідок для здешевлення логістичних послуг та вартості продукту.

На розвиток логістичної нерухомості в Україні впливають такі чинники як:

- невеликі витрати на будівництво складів;
- геополітичне розташування України;
- постійний розвиток зовнішньоторговельних операцій між країнами;
- рентабельність складської нерухомості за рахунок швидкої окупності.

На сьогодні невеликі витрати на будівництво та мінімізація часу витраченого на зведення складів обумовлені будівництвом швидкокомтованих будівель, до яких можна віднести: ангари, склади, а також інші споруди, які будуються в найкоротші терміни. Головними перевагами таких конструкцій являються наступні:

- мінімальні витрати на будівництво;
- швидкість будівних та монтажних робіт;
- термін експлуатації таких об'єктів не менше, ніж у капітальних;
- при закінченні терміну служби конструкція може бути розібрана та перенесена на іншу ділянку або ж відправлена в переробку;
- будівництво проводиться незалежно від пори року;

- привабливий зовнішній вигляд за рахунок матеріалів що використовуються при будівництві.

Вигідне геополітичне розташування України на шляху транзитних потоків між Азією та Європою, наявність незамерзаючих чорноморських портів та розгалуженої мережі залізничних і автомобільних доріг, наявність потужностей з переробки різної номенклатури вантажів, розвиток на території країни міжнародних транспортних коридорів позитивно впливають на розвиток та розширення логістичної нерухомості.

Немаловажну роль в активному розвитку логістичної нерухомості грає зростання зовнішньоторговельних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу (до 40 % за 2017 рік [5]), що потребує додаткових високотехнологічних територій зберігання та обробки вантажів. На сьогоднішній день національним логістичним компаніям потрібно орієнтуватися на європейський рівня надання логістичного сервісу, який є більш досконалим в порівнянні з національним.

Рентабельність складської нерухомості досягає 20 % в рік, при цьому швидкість окупності в Європі в середньому складає 7 років [2]. В Україні досі тримається висока вартість будівництва, головною причиною являється проблемна ситуація стосовно фінансування та інвестиційних ризиків. Західні компанії вважають за краще побудувати склади для іноземних девелоперів в Польщі, в Німеччині, але не в Україні через корупційних чинників та проблем з дозвільною документацією. Окупність будівництва залишається високою, більше 10 років, але інвестиції в логістику на покупку власного складу завжди виправдані. На сьогоднішній момент на ринку логістичної нерухомості України є багато пропозицій складів, придбати які дешевше, ніж починати будівництво нового складського комплексу.

Характерною особливістю вітчизняної логістики стає те, що вона стає все більш мультіфункціональною з боку складських комплексів. Складські комплекси в розумінні лише «комплексу складських приміщень для зберігання товарів і вантажів, об'єднаних обгородженої територією або єдиним покриттям» [4] не відповідають потребам сучасних споживачів логістичних послуг та потребують додаткової оптимізації, набуваючи при цьому нового значення, а саме комплексів складських приміщень для зберігання вантажів з розширеною інфраструктурою і комплексом додаткових послуг клієнтам з документального супроводження з розташуванням в місцях перетину міжнародних транспортних коридорів.

Ринок логістики піддається впливу багатьох внутрішніх та зовнішніх чинників, а саме:

- особливостей вітчизняного законодавства;
- бюрократії;
- кадрового потенціалу галузі;
- економічна ситуація на вітчизняному та міжнародному транспортних ринках ;
- рівень активності міжнародної торгівлі
- політичній ситуації в країні та світі.

Вищезазначені чинники впливають на формування певних ризиків, які потребують грамотного управління з метою їх мінімізації. До таких ризиків можна віднести наступні:

- законодавчі;
- технічні;
- кон'юктурні;
- управлінські;
- концептуальні.

Сьогодні спостерігається зростання в сфері складської нерухомості в Києві, Харкові, Львові, Одесі, що обумовлено транзитними потоками через них. Перспективними містами для створення подібних об'єктів є портові міста, такі як Ніколаєв, Маріуполь та промислові – Дніпро, Кропивницький та інші.

Київський регіон, на сьогодні, являється найбільш розвинений в сфері складської логістики. Це обумовлено тим, що він максимально використовується під розвиток розподільних центрів. Склади в Київському регіоні здебільшого розташовані в районах Житомирської, Броварської, Бориспільської, Гостомельської трас і частково в напрямку Обухова та Одеси. Локації в даних напрямках сприяють оптимальному вирішенню питань складування, прийому та відправки вантажів компаній. За обсягами розташування фактично 34% припадає на Броварський напрям, 21% на Житомирську трасу, всі інші розвинені трохи менше [2].

Статистика 2017 року показує, що в Україні на 1000 жителів приходиться в середньому 15 кв.м. складських площ, в той час як в Європі, яка відрізняється великим логістичним підйомом в тому ж році, ці показники в 15 разів вище. Наприклад, в Польщі спостерігається збільшення загального обсягу ринку складської нерухомості і складає близько 12 мільйонів квадратних метрів. Девелопери дозволили будівництво 980 000 квадратних метрів класу А, в той час в Україні ці обсяги не перевищили всього 12 000 квадратних метрів (загальний обсяг вітчизняних складів станом на 2017 р. наведено на рисунку 1) [4]. Орендовано 2,5 міль-

йона квадратних метрів складських площ проти 145000 квадратних метрів в Україні станом на 2017 рік. При цьому оренда в порівнянні із країнами Європи завищена на 20-50 % .

В Україні до того ж дефіцитними є високоякісні склади класу А, В. Головною причиною такого явища є те, що більшість вітчизняних складів представляють перепрофільовані пострадянські виробничі приміщення без необхідного сучасного обладнання, опалення, але при цьому позитивним моментом являється низка орендна плата в порівнянні зі складами сучасного виробництва. Зі складів класу А та В лише 10% відповідають вимогам класу. Порівняльні характеристики логістичних складів в залежності від класу наведені в таблиці 1.

Ця ситуація призводить до підвищення оренди на високоякісні складські приміщення. Головними орендаторами складських площ в Україні за 2017 рік стали наступні компанії [2]:

- «DSV»;
- «Новая Почта»;
- «Мист Экспресс»;
- «Rhenus»;
- «Studio Moderna»;
- «Yugcontract»;
- «IEK Ukraine».

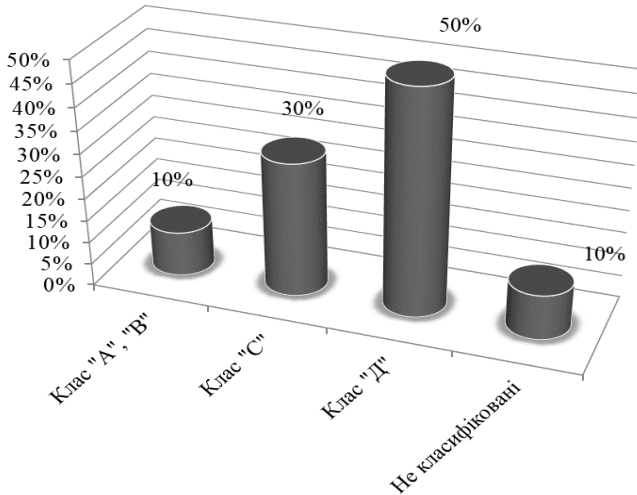


Рис. 1. Загальний обсяг вітчизняних складів станом на 2017 р. [2]

Таблиця 1

**ПОРІВНЯЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ
ЛОГІСТИЧНИХ СКЛАДІВ В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД КЛАСУ**

Вимоги	Клас складу			
	A	B	C	D
Тип будівлі	Одноповерхові і однооб'ємні будівлі з металоконструкцій або сендвічпанелей, які побудовані після 1994 року для використання в якості складських приміщень. Висота стель не менше 10 м.	Знову побудовані або реконструйовані для зберігання; багатоповерхові будівлі з висотою стель кожного рівня від 4 до 8 метрів. Транспортування на верхні поверхи вантажними ліфтами	Утеплений ангар, капітальне виробниче приміщення з висотою стелі не менш 4 м., наявність вантажного ліфту	Підвальні та виробничі приміщення, об'єкти цивільної оборони, ангари, нежитлові і технічні площі
Внутрішні конструкції	Крок колон від 9 м., відстань між прольотами не менше 24 м. Площа забудови не більше 55 %	Вимоги не пред'являються		
Покриття підлоги	Рівна бетонна підлога з антипиловим покриттям, висота 1,20 м., навантаження від 5 т. на кв.м.	Підлоги без покриття, бетонні, асфальтні. Відстань до землі не менше 1 м.	Підлоги без покриття, бетонні, асфальтні.	Вимоги не пред'являються
Системи вентиляції	Вентиляція			
Температурний режим	Система кондиціонування	Система опалення		Система опалення
Система безпеки	Система охорони, відеоспостереження, система пожежного попередження, пожежогасіння	Система сигналізації, система гідратного пожежогасіння, протипожежна сигналізація	Система пожежогасіння, протипожежна сигналізація, охорона периметру	Сигналізація, протипожежна сигналізація, засоби вогнегасіння
Електропостачання та комунікації	Власні автономні електростанції, опалення. Гаряче та холодне водопостачання та каналізація	Власна система опалення, каналізація, водопостачання. Електропостачання за рахунок загальної електромережі	Система каналізація, водопостачання	Освітлення
Вантажно-розвантажувальні конструкції	Ворота докового типу, з розрахунку 1 ворота на 700 кв.м. площі, обладнані docklevelers	Пандус для транспорту, вантажні ліфти вантажопідйомністю не менше 3 т.	Ворота на нульовому рівні	Ворота для вантажних робіт
Офісні та підсобні приміщення	Офісні приміщення, кімнати відпочинку персоналу, туалети, душові	Поблизу території складу	Вимоги не пред'являються	

Закінчення табл. 1

Телекомунікації	Власна АТС	Стационарна мережа	Вимоги не пред'являються	
Системи контролю та обліку	Пропускний режим, система обліку та доступу співробітників	Пропускний режим, система обліку вантажів	Пропускний режим	Вимоги не пред'являються
Прилегла територія	Упорядкована, освітлена, під охороною	Упорядкована, освітлена	Вимоги не пред'являються	
Стоянка авто-транспорту	Обов'язкова наявність		Поблизу складських приміщень	Вимог немає
Залізничне сполучення	Наявність залізничної гілки	Поблизу до залізничної вантажної станції	Вимоги не пред'являються	
Розташування	Поблизу крупних транспортних артерій та має під'їзд для великовантажного транспорту	Поблизу основних транспортних магістралей з хорошим станом доріг	Поблизу від основних автомагістралей, до яких ведуть сателіти	Межі міста, пром. зони, біля магістралей

Джерело: складено автором на основі [4].

В 2018 році провідними аналітиками прогнозується тенденція збільшення орендних ставок. Через фінансові зобов'язання, виплати по кредитах, бажання поліпшити свої позиції орендодавці намагаються оптимізувати свої ставки з урахуванням зниження вакантності та попиту на складські об'єкти. Крім того, на ринку відбувається боротьба навколо найбільш затребуваних об'єктів в ситуації, коли вже є існуючий орендар, але приходиться інша компанія і пропонує кращу орендну ставку з метою зайняти площі, що вже знаходяться під орендою. Під цим тиском орендодавці починають перегляд орендних ставок на існуючих об'єктах.

На сьогодні ринок складської нерухомості представлений близько 30 компаній професійної спрямованості. Найкрупніші з них: Cushman & Wakefield, Kuehne&Nagel, Raben, Schenker Ukraine, Maersk Logistics, FM Logistic тощо.

Збільшення площ складських об'єктів стимулює розвиток та розширення такого поняття як «логістичний хаб», тобто об'єкту індустріальної нерухомості значного масштабу з доцільним транспортним розв'язанням, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації та перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг з використанням сучасних ІТ-технологій для оптимальних розрахунків ланцюгів поста-

чань, інформаційних центрів логістичних компаній для відстеження вантажів. Європейська тенденція показує спрямованість на розвиток великих логістичних центрів близько 100 000 квадратних метрів, які швидко будуються і мають великий попит. В Україні є подібний приклад – логістичний хаб на базі Чорноморського порту в Одесі, який має назву «Сухий порт».

«Сухий порт» — внутрішній термінал, який відрізняється наявністю автомобільного або залізничного сполученням безпосередньо з морським портом [3]. Основною функцією такого терміналу є перевалка морських вантажів на внутрішніх напрямках. Додатковими функціями виступають приймання вантажів на зберігання та надання послуг з документального оформлення товарів.

В Україні планується будівництво «Сухого порту» в Львівській області. Ділянки для його створення вибирають так, щоб вони знаходилися поблизу від залізничних гілок з європейської шириною колії, яка заходить з території Польщі в Мостиський район, і української залізниці. Це сприятиме збільшенню зовнішньоторговельних операцій між Україною та країнами ЄС, що дозволить збільшити пропускну здатність та частково розвантажить автомобільні пункти пропуску на кордоні з Польщею [3].

Висновки. Таким чином, сучасна ситуація на ринку логістичної нерухомості характеризується наявністю дефіциту складських комплексів, особливо складських приміщень класу «А», що призводить до збільшення орендної плати, як наслідок підвищення кінцевої ціни продукції, що впливає на купівельну спроможність населення. Позитивним моментом є збільшення проєктів будівництва складських комплексів з високим рівнем якості. Прослідковується тенденція здешевлення ділянок під логістичні комплекси. Спостерігається еволюція складських об'єктів в логістичний хаб, що являється більш розвинутим та професійним продуктом логістичного ринку.

Список літератури:

1. Коломацька С.Г. Зовнішньоекономічна діяльність в Україні — правове регулювання та гарантії здійснення: навч. посіб / С.П. Коломацька. — К.: Професіонал, 2001. — 288 с
2. Портал топ-менеджерів оптової і розничної торгівлі [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://trademaster.ua/articles/312597>
3. ЭйБиСиНьюз [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://abcnews.com.ua/ru/news/v-ukraine-postroi-at-sukhoi-port>

4. ТрансАгроЕкспорт [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.transagroexport.com/articles/d.php>
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

References:

1. Kolomatska S.H. Zovnishnoekonomichna diialnist v Ukraini — pravove rehuliuвання ta harantii zdiisнення: navch. posib / S.P. Kolomatska. — K.: Profesional, 2001. — 288 s. [in Ukrainian]
2. Portal top-menedzherov optovoi y roznychnoi torhovly [Electronic resource]. — Access: <https://trademaster.ua/articles/312597> [in Ukrainian]
3. ABCnews [Electronic resource]. — Access: <http://abcnews.com.ua/ru/news/v-ukraine-postroiati-sukhoi-port> [in Ukrainian]
4. TransAhroEksport [Electronic resource]. — Access: <http://www.transagroexport.com/articles/d.php> [in Ukrainian]
5. State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. — Access: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

УДК 330.34.2

*М. О. Кизим, чл.-кор. НАН України
Науково-дослідний центр індустріальних
проблем розвитку НАН України*

В. І. Рудика, к.е.н., директор ДП «ГИПРОКОКС»

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS OF THE ESTIMATION OF ENERGY SECURITY OF THE NATIONAL ECONOMY

М. Kyzym

Corresponding Member of NAS of Ukraine

V. Rudyka

Candidate of Sciences (Economics)

Director of GP "GIPROKOKS"

АНОТАЦІЯ. У статті представлено аналіз існуючих підходів до оцінки енергетичної безпеки національної економіки та обґрунтовано теоретико-методичні аспекти такої оцінки.

Запропоновано методичний підхід до проведення оцінки енергетичної безпеки в сфері виробництва та споживання рідкого мотор-