

УДК 658.7:658.78

В. П. Колесніков\*  
О. В. Кучкова\*\***СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
СКЛАДСЬКОЇ НЕРУХОМОСТІ УКРАЇНИ**

*У статті розглядається сучасний стан складської нерухомості України. Виявлені основні особливості та перспективи розвитку. Проведено порівняльний аналіз орендних ставок складської нерухомості України з Західною та Центральною Європою. В статті висвітлено основні причини сталого розвитку складського потенціалу та запропоновані шляхи щодо поліпшення становища. Отримані результати можуть бути використані при виборі стратегії розвитку складської інфраструктури в регіонах України, що дозволить підвищити ефективність функціонування об'єктів логістичної інфраструктури.*

*Ключові слова: складська нерухомість, логістична система, девелопери, мультимодальні центри, транспортно-логістичний комплекс.*

*В статье рассматривается современное состояние складской недвижимости в Украине. Выявлены основные особенности и перспективы развития. Проведен сравнительный анализ арендных ставок складской недвижимости Украины с Западной и Центральной Европой. В статье освещены основные причины устойчивого развития складского потенциала и предложены пути по улучшению положения. Полученные результаты могут быть использованы при выборе стратегии развития складской инфраструктуры в регионах Украины, что позволит повысить эффективность функционирования объектов логистической инфраструктуры.*

*Ключевые слова: складская недвижимость, логистическая система, девелоперы, мультимодальные центры, транспортно-логистический комплекс.*

*The article discusses the current state of the warehouse real estate in Ukraine. Identified key features and prospects of development. A comparative analysis of rents of warehouse real estate of Ukraine with Western and Central Europe. The article highlights the main reasons for the sustainable development of storage capacity and proposed ways to improve the situation. The obtained results can be used when choosing a strategy for the development of storage infrastructure in the regions of Ukraine, which will allow to increase efficiency of functioning of the logistics infrastructure.*

*Keywords: warehouse distribution, logistics system, developers, multi-modal centers, transport and logistics complex.*

*Постановка проблеми.* На сучасному етапі розвитку ринкової економіки найважливішим для всіх підприємств є вдало організована в часі і просторі комерційна діяльність, яка забезпечується відповідним механізмом. Саме підприємство треба розглядати як частину логістичної системи, оскільки в широкому розумінні логістика охоплює всі процеси, забезпечуючи планування, регулювання, управління і контроль логістичних потоків.

Проте, на даний момент проблемою українських підприємств є те, що логістичним підходам в їх практичній діяльності надається недостатнє значення. Це підтверджується, наприклад, результатами дослідження Всесвітнього банку, за якими Україна посідає 102-ге місце серед 155 країн за індексом логістичної ефективності. В основу розрахунку даного індексу були покладені такі показники, як ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики,

доступність і легкість організації міжнародних поставок [1].

Особливості розвитку сучасної логістичної інфраструктури в останні два десятиліття обумовлені радикальною ринковою трансформацією товарного сектора економіки країни, системи господарських зв'язків і практики між фірмових комунікацій операторів ринку, які формують логістичну систему оптово-роздрібною дистрибуції товарно-матеріальних ресурсів, їх переміщення в процесі взаємодії економічних сфер відтворення і обігу. Важливою складовою частиною сучасної транспортно-логістичної інфраструктури товарного ринку є її складський сегмент.

*Аналіз досліджень і публікацій.* Висвітленню проблеми складського господарства присвячена велика кількість праць вчених і фахівців у цій сфері. У праці Бауерсокса приділяється увага розгляду складського господарства з різних точок зору, функціям складу, що призводять

\* Колесніков В. П. — канд. екон. наук, професор, професор кафедри маркетингу.

\*\* Кучкова О. В. — здобувач, викладач кафедри маркетингу.

ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний університет», м. Дніпропетровськ.

до економічних та сервісних вигод. Є. В. Крикавський у своїй праці розкриває сутність інфраструктури складського процесу. Детально розглядає одну із ланок логістичного процесу — склад, який визначає як організаційно-функціональну структуру, що здійснює складування матеріальних благ (запасів), тимчасово вилучених з ужитку, розпоряджається для цього простором, а також технічними засобами, які призначені для руху запасів, їх обслуговування, а також підтримування певного стану запасів [2]. Ю. В. Пономарьова розглядає основні проблеми забезпечення ефективності складування. Робота А. М. Сумця присвячена висвітленню проблем, які можна вирішити покращанням складської логістики.

*Метою даної статті* є дослідження та визначення фактичного стану сегменту складської нерухомості та обґрунтування динаміки попиту та пропозиції на спеціалізовані складські приміщення.

*Виклад основного матеріалу дослідження.* Характеризуючи стан ринку складської нерухомості країни, необхідно відзначити, що активна експансія виробників і торгових мереж, насичення ринків великих міст і поступовий вихід мережевої роздрібною торгівлі в малі міста в умовах хронічного дефіциту пропозицій якісних складських об'єктів загострили потребу в інтенсивному розвитку складської інфраструктури країни. Складування має важливе значення у формуванні рівня обслуговування, якого потребують споживачі при найменших загальних витратах.

Характеризуючи стан ринку логістичної нерухомості на Україні, слід почати з ролі складського комплексу. Складський комплекс відіграє велику роль у роботі сучасної дистрибуторської мережі. Ефективність роботи і розвинена інфраструктура складського комплексу безпосередньо впливає на успішну збутову політику підприємства, його конкурентоспроможність на ринку. Останнім часом гравці на ринку логістичної нерухомості стали більш професійно і серйозніше підходити до проектування і будівництва даного виду споруд. Логістична нерухомість є однією з найбільш перспективних секторів вітчизняної нерухомості з точки зору її більшої значущості всього ланцюжка логістичного процесу. Це обумовлено такими особливостями:

- географічне положення України;
- високі темпи розвитку бізнесу і торгівлі, зростаюча ділова активність, стан дефіциту якісних площ на ринку складської нерухомості;
- невеликий порівняно з Заходом термін окупності складських об'єктів (до семи років);
- низькі витрати на будівництво складської нерухомості в порівнянні з іншими об'єктами нерухомості;

— висока рентабельність складської нерухомості — до 18–20 % на рік.

У цілому розвиток ринку логістики України має свої відмінні особливості, що обумовлено впливом багатьох чинників. Ринок складської нерухомості сьогодні ділиться безпосередньо на склад і комплекс логістичних послуг. Поступово традиційні склади втрачають свою актуальність. Перелік послуг, що надається логістичними центрами, постійно збільшується, а з конкуренцією відповідно зростає їх якість. Підприємці прагнуть до мультиформатності, вважаючи за краще складський комплекс, до якого входить виробництво, склади, а також офісні приміщення і стоянка для автомобілів.

Враховуючи регіональні особливості, потрібно відзначити, що ринок комерційної нерухомості перестав асоціюватися виключно з Києвом і ще одним — двома розвиненими містами (Дніпропетровськ, Донецьк) і в цілому по Україні спостерігається ріст введення об'єктів комерційної нерухомості. Відбувається це й у сфері складської нерухомості, особливо в транзитних містах, таких як Одеса, Харків і Львів. Передбачається будівництво логістичних комплексів також поблизу таких міст, як портові (Миколаїв, Маріуполь) так і промислові (Кривий Ріг).

У Західній Європі рівень насичення складською нерухомістю на душу населення в 15–17 разів вище ніж в Україні. Якщо ж враховувати якісний показник, то в Західній Європі складська нерухомість відповідає сучасним вимогам, оснащена новим обладнанням, в той час як на Україні високоякісні склади (класу А і В) — великий дефіцит. Крім того, більшість функціонуючих сьогодні в Україні об'єктів складської нерухомості — це побудовані в радянські часи склади або перепрофільовані під них виробничі приміщення знизили діяльність або збанкрутілих підприємств. Позитивним моментом є те, що орендна плата на такі склади нижче, ніж на ринку. Однак орендарі повинні витратити багато часу на ліквідацію недоліків цих складів: забезпечення їх опаленням, складським обладнанням, спеціалізованими комп'ютерними системами.

Така ситуація на ринку, пов'язана з нестачею складських приміщень, призводить до завищення орендної плати на висококласні складські приміщення. Ставки на оренду висококласної складської нерухомості в Києві виявилися на 20–50 % вище, ніж у столицях країн Східної та Центральної Європи. За оцінками експертів, в Одесі ціни на оренду складів за кілька останніх років зросли на 70 %, орендні ставки в розрахунку на квадратний метр залежно від якості приміщень коливаються від 3 до 8 доларів. Це стосується складів далеких до досконалості враховуючи той факт, що інших просто немає. Орендна ставка на складські при-

міщення високої якості, розташовані навколо Києва, була зафіксована на рівні \$ 9–12 за 1 кв. м на місяць. Тільки 10 % складів відповідають вимогам класу «А» або «В». 50 % складів мегаполіса представляють сегмент «Д», 30 % — «С», ще 10 % складів і зовсім не класифіковані.

У Львові вартість оренди складів за рік підвищилася на третину. Оренда старих приміщень складає 3–4 дол за квадратний метр, а наближених до класів «А» і «В» — \$ 11–13 за 1 кв. м. У Дніпропетровську, Харкові та інших великих містах визначається дефіцит складських приміщень.

На сьогоднішній день на ринку складської нерухомості України працює не більше 20 професійних компаній. Серед них: логістичні компанії і трейдери, великі міжнародні, а також вітчизняні логістичні компанії, прерогативою яких є будівництво власних складів або їх оренда у девелоперів на довгий термін (наприклад Kuehne & Nagel, Raben, Schenker Ukraine, Maersk Logistics Україна, FM Logistic, Revival Express; ряд українських компаній, серед яких «УВК — Українські Вантажні кур'єри», «Ост-Вест Експрес» та ін.)

У 2015 році на Україні має бути побудовано 1,9 млн. кв. м складських площ, у 2016 році — 1,29 млн. кв. м, у 2017 році — 1,85 млн. кв. м, тоді як за підсумками 2012 року на Україні були побудовані складські комплекси загальною площею 205 тис. кв. м. У поточному 2014 намічається тенденція до збільшення частки висококласних логістичних площ. У 2013 році в Києві і області логістичних площ класу «А» налічувалося 19 % від загального обсягу, класу «В» — 20 %, а за прогнозом на 2015 рік загальний обсяг складських приміщень класу «А» складе 43 %, класу «В» — 15 % [3].

Таким чином, збільшення площі складських об'єктів демонструє еволюцію складу в логістичний хаб (мультиmodalний центр) — це об'єкт індустріальної нерухомості значного масштабу (іноді площею до декількох мільйонів кв. м.) з вдалою транспортною розв'язкою, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації і перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг. На території хаба повинні бути організовані інформаційні центри логістичних компаній, які б відстежували рух товарів. Даний розподільний центр дозволяє управляти транзитом вантажів як внутрішніх, так і міжнародних, наприклад розподільчий центр Берлін Південь в Grossbeeren (займає площу 2,5 млн. кв. м). На Україні вже є подібні приклади. В Одесі розпочалася реалізація логістичного хаба на базі Чорноморського порту. Проект мультиmodalного логістичного терміналу «Сухий порт».

В Європі існує певна напрацьована схема будівництва мультиmodalних центрів. Він створюється керуючою компанією, капітал якої склада-

ється на 40 % з частки держави і на 60 % — з частки інвесторів і компаній. На Україні ж дана схема ускладнена через недовіру бізнесу до держави [3].

На сьогоднішній день, в Україні відсутня будь-яка стратегічна програма або державна система регулювання транспортно-логістичної галузі. Держава не бере участь ні в плануванні галузі, ні в розвитку інфраструктури, ні в будівництві складських об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультиmodalних центрів тощо.

В загалом, основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами для залучення великих інвестицій, необхідних для формування опорного каркаса транспортної мережі та розвитку виробничої, логістичної і соціальної інфраструктури.

Організація перевізного процесу повинна базуватися на організаційно-технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку мультиmodalних, інтерmodalних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах. Саме з цією метою, необхідно звернути увагу на будівництво нових транспортно-логістичних центрів у всіх великих транспортних вузлах країни [4].

На сьогодні, через відсутність координації при плануванні промислово-складської та транспортно-логістичних зон в країні сформувався розсіяне та неефективне розміщення транспортно-логістичних центрів. Така ситуація призвела до значного росту витрат у сфері виробництва та послуг, за рахунок чого сповільнилось зростання всіх галузей економіки країни. Крім того, Україна має всі можливості для розвитку свого транзитного потенціалу на міжнародному ринку, однак вона не може скористатися даними перевагами через низький розвиток логістичної інфраструктури, в тому числі і логістичних центрів.

Транзитний потенціал дав би можливість збільшити зовнішньоекономічні показники, тобто підвищити темпи росту експорту товарів до країн Азії та Європи.

Рациональне використання логістичних та транспортних можливостей призведе до більш стабільного розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури країни та підвищить її конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку. Різке зростання ринку торгівлі призводить до необхідності розвитку послуг транспортної і складської логістики, які поєднані в єдиному логістичному комплексі — логістичному центрі.

*Висновок.* Одним з найперспективніших сегментів ринку комерційної нерухомості є складська

нерухомість. Специфіка складського сегменту полягає в тому, що його розвиток тісно пов'язаний з розвитком сфери торгівлі, ринку логістики та дистрибуції. Нині саме ринок складської нерухомості є тим самим сегментом вторинного ринку нерухомості, що розвивається найдинамічніше. На ринку складської нерухомості України спостерігається підвищення попиту на складські приміщення, що пов'язане з появою нових міжнародних торгових марок, збільшенням роздрібною торговою мережі. У зв'язку з цим, попит на професійні складські приміщення продовжуватиме зростати, що потребує підвищеної уваги до їх розвитку.

#### Література

1. Чернописька Н. В. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг України / Чор-

нописька Н. В., Шандрівська О. Є. // Вісник національного університету «Львівська політехніка». Логістика. — 2012. — № 735. — С. 224–249. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2012\\_735/35.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2012_735/35.pdf).

2. Крикавський Є. В. Логістика. Для економістів : підручник. — Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. — 448 с.

3. Ринок нерухомості України: тенденції та перспективи [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.mayger.ua/uk/analitika/rinok-logistichnoyi-neruhomostiukrayini-tendentsiyi-ta-perspektivi-rozvitku>.

4. Інформаційний інтернет-портал [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://aterra.com.ua/analytics/sklad2014>.

Поступила до редакції 15.08.14

© В. П. Колесніков, О. В. Кучкова, 2014

УДК 331.08

А. М. Ткаченко\*

### МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛУ

*У статті представлено класифікацію методів оцінки управлінської праці. Викладено перелік витрат, на які варто звертати увагу при дослідженні ефективності використання людського капіталу. Описано можливі цілі, що досягаються при оцінці ефективності роботи менеджерів. Розглянуто соціально-психологічні аспекти у роботі керівників.*

*Ключові слова: персонал, управління персоналом, оцінка управлінської праці, ефективність управління персоналом, професіоналізм.*

*В статье представлена классификация методов оценки управленческого труда. Изложен перечень расходов, на которые стоит обращать внимание при исследовании эффективности использования человеческого капитала. Описаны возможные цели, которые достигаются при оценке эффективности работы менеджеров. Рассмотрены социально-психологические аспекты в работе руководителей.*

*Ключевые слова: персонал, управление персоналом, оценка управленческого труда, эффективность управления персоналом, профессионализм.*

*The classification of methods of assessment of managerial work is presented in this article. The list of costs that should be taken into account during the research of efficiency of human capital usage is set out. Possible goals that could be achieved during the assessment of efficiency of managerial work are described. Social and psychological aspects of managerial work are considered.*

*Keywords: personnel, personnel management, estimation of managerial work, personnel management efficiency, professionalism.*

*Постановка проблеми.* Сучасні глобальні зміни призвели до появи нових підприємств, що відрізняються від всього, що було до них, поступово світова економіка переходить до постіндустріального типу. Серед суб'єктів господарювання за умов кризи виживають ті, що мають високу ефективність та ефект. На межі цього переходу персонал стає все більш важливою складовою успіху

підприємств. Необхідно постійно удосконалювати методи роботи, управління персоналом, впроваджувати актуальні моделі кадрових політик сучасності — багатогранних та динамічних. На сьогодні не вироблено єдиного підходу до оцінки ефективності роботи персоналу, тому використовуються різні методики, особливо за умов переходу до постіндустріалізації. Дослідження слаб-

\* Ткаченко А. М. — д-р екон. наук, професор, Український державний хіміко-технологічний університет, м. Дніпропетровськ.