

будь-якому випадку залишається за підревізуємою особою, а лінія поведінки ревізора, як комплекс дій, направлених на пошук і знаходження фінансових порушень, є суспільною нормою, за якою суспільство визнає право ревізора на здійснення контрольних заходів.

1.Бутинець Ф.Ф., Виговська Н.Г., Малюга Н.М., Петренко Н.І. Контроль і ревізія. – Житомир: ПП “Рута”, 2002. – 544 с.

2.Германчук П.К., Стефанюк І.Б., Кіруца С.М., Рубан Н.І. та ін. Довідник працівника державної контрольно-ревізійної служби. В 3-х томах. Т.1.– К.: ДІА, 2001. – 431 с.; Т.2. – К.: ДІА, 2001. – 370 с.; Т.3.– К.: ДІА, 2002. – 582 с.

3.Дікань Л.В., Щербаков О.І. Контроль в бюджетних установах. – Харків: ІНЖЕК, 2007. – 202 с.

4.Лапіцька С.Ю. Фінансовий контроль як складова управлінського процесу. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. – 103 с.

5.Офіційний сайт Верховної Ради України: [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: www.portal.rada.gov.ua. – Загол. з екрану.

6.Офіційний сайт Державної контрольно-ревізійної служби України: [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: www.dkrs.gov.ua. – Загол. з екрану.

7.Ярошенко С.П. Теоретичні і методологічні основи контролю. – Суми: Університетська книга, 2007. – 252 с.

Отримано 14.05.2008

УДК 332.14

К.А.ФИСУН, канд. техн. наук

Харьковская национальная академия городского хозяйства

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Рассматриваются основные процессы, формирующие региональный рынок складской недвижимости. Учитываются особенности геополитического и экономического состояния региона в плане стратегии развития инфраструктурных образований. Определяется, что планирование в области региональной логистики должно иметь четкую системную направленность, учитывая интегрирующую составляющую национальных и глобальных аспектов каналов товародвижения.

Региональная логистика направлена на развитие региональной экономики через развитие логистической инфраструктуры и сервиса. Цель анализа социально-экономического развития региона – выявление диспропорций и неиспользуемых возможностей экономического роста для последующего обоснования вариантов стратегии социально-экономического развития региона.

Логистическая стратегия управления развитием инфраструктуры предполагает наличие следующих этапов: анализ состояния региона и его окружения по их возможностям и потребностям; расчет и прогноз входных и выходных материальных потоков по их номенклатуре, объемам, направлениям; планирование объемов и мест размещения запа-

сов в узловых транспортных точках; выбор имеющихся объектов инфраструктуры для формирования логистических каналов и цепей; разработка новых объектов инфраструктуры, обеспечивающих обработку прогнозируемых материальных и информационных потоков; привлечение к проектам участников, партнеров, инвесторов путем определения доли их интереса и полученной прибыли; запуск проектов в реализацию на основе механизма инновационной деятельности. Стратегические проекты в области региональной логистики должны иметь четкую системную направленность, интегрирующую их в государственную и глобальную логистику.

Развитие рынка складской недвижимости предполагает наличие классификации его объектов и субъектов. Проблема заключается в том, что на рынке складской недвижимости Украины пока отсутствует классификация объектов использования, признаваемая всеми участниками рынка и соответствующая мировой практики. Более того, не существует системы сбора информации соответствующего использования в национальных и региональных рамках оценки рынка складской недвижимости.

Создание региональной логистической транспортно-распределительной системы и ее последующая интеграция с государственной и международной системами товародвижения представляет собой совокупность логистических функциональных и обеспечивающих подсистем региональной товаропроводящей сети, состоящей из звеньев, интегрированных материальными и сопутствующими потоками для получения максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских отношений между участниками транспортно-логистического процесса.

Анализ основных тенденций развития рынка жилищной и коммерческой недвижимости отражены в работах зарубежных и отечественных исследователей [1-7], которые отражают различные аспекты проблемы формирования и развития рынка недвижимости на основе логистических концепций. Исследования в области развития рынков логистических услуг на региональном уровне Украины еще только начинаются. Как правило, рассматриваются только отдельные товарные рынки и связанные с ними вопросы развития инфраструктуры [8-16].

При анализе роли и места складов в общей системе организации инфраструктуры регионов возникает необходимость рассматривать их на разных уровнях иерархии – общегосударственном, региональном, локальном и производственном. Следовательно, можно выделить ряд проблем в области исследования процессов развития регионального

рынка складской недвижимости: анализ динамики геополитических интересов региональной администрации при формировании эффективных логистических схем; классификация регионов относительно востребованности складской недвижимости; разработка системы регистрации, аттестации и управления информационной базой существующих и вновь создаваемых складских помещений в регионе; обеспечение условий развития кластеров (территориально-производственных комплексов) регионального уровня современной транспортно-складской инфраструктурой и т.п.

В связи с этим целью настоящей работы является выделение и исследование основных факторов, определяющих развитие рынка региональной недвижимости складского хозяйства, формирование направления решений задач повышения эффективности действующих региональных логистических систем в условиях формирования нового типа рыночных отношений между администрацией и субъектами коммерческой деятельности.

Тенденция роста спроса на современные качественные складские помещения как в регионах, так и в стране в целом, определяется увеличением количества производственных компаний, которые переводят свои логистические системы в разряд аутсорсинга. Поэтому логистические компании постепенно становятся основными заказчиками таких объектов. Таким образом, уже сейчас в целом по стране спрос на склады превышает предложение в два-три раза. Известные международные и украинские компании реализуют или заявляют о намерении реализовать крупные проекты новых логистических центров. В первую очередь это касается рынков г. Киева и Киевской области. Дальнейшее развитие формирования логистических центров планируется осуществлять в направлении совершенствования инфраструктур крупнейших городов и регионов – Харьков, Донецк, Днепропетровск, Львов, Одесса. Последующим этапом является освоение рынков Крыма и более локальных «транспортных узлов» в других областях Украины.

Например, в июле 2007 г. в Макеевке был открыт логистический центр компании «Конти». Новый центр оптимизирует транспортно-складскую связь между тремя производственными предприятиями компаний – Константиновской, Горловской и Донецкой фабриками. Он является единственным промежуточным пунктом движения товара на пути к потребителю. Складской терминал общей площадью 16 тыс. м² – крупнейший в Украине из логистических центров, принадлежащих производственным предприятиям. Вместимость центра – 12000 т продукции. В сутки от производственных предприятий логистический комплекс принимает в среднем 60 грузовых автомобилей и загружает

30-40 единиц автотранспорта и железнодорожных вагонов для отправки дистрибьюторам. Общая сумма инвестиций в новый комплекс составила 14 млн. долл. (без НДС). Техническая оснащенность логистического центра соответствует классу «А».

Эксперты оценивают общий объем предложений складских помещений в г.Киеве и области примерно в 1 млн. м². При этом объем «профессиональных» складов, отвечающих всем международным требованиям составляет порядка 160 тыс. м², а спрос на высококлассные складские помещения в указанном регионе оценивается в 450-500 тыс. м².

Существенным недостатком является то, что не существует достоверной статистической информации о складских помещениях в стране. Существуют только данные Госкомстата о складских помещениях в оптовой торговле. Последние данные, предоставленные Госкомстатом (2005 г.), в городах с населением более 1 млн. человек, а также в г.Севастополе площадь складских помещений составляет порядка 2,7 млн. м² (из них примерно 3 млн. м² – закрытые склады). По оценкам операторов рынка, в настоящее время объем всеукраинского рынка складской недвижимости, которая доступна для сдачи в аренду, составляет от 6 до 7 млн. м². Эксперты оценивают ежегодный оборот рынка данной недвижимости в 2,5-3,5 млрд. долл. Эта сумма включает порядка 500 млн. долл. официальных доходов собственников складов от аренды и неофициально получаемые, необлагаемые налогом доходы собственников мелких складов.

В регионах 90-95% складов составляют старые помещения, не отвечающие современным требованиям формирования логистических схем. Совокупный объем качественных складских помещений в крупных регионах Украины составляет не более 250 тыс. м², тогда как спрос оценивается в объеме примерно в 600 тыс. м² по промышленным областям.

Необходимо выделить основные факторы, определяющие развитие рынка недвижимости складского хозяйства (табл.1). Это касается регионов и страны в целом, хотя и не исключает особенностей отдельных районов и территорий.

Выделим основные задачи использования складов в региональной логистической системе, предполагая коммерческое участие региональной администрации в организации региональных, общенациональных и международных логистических схем. Логистика регионального складирования должна включать следующее:

- уменьшение логистических издержек при транспортировке сырья региональными производителями за счет организации перевозок оптимальными партиями;
- координация и обеспечение потенциального спроса населения региона в снабжении и распределении товаров первой необходимости за счет создания страховых и сезонных запасов;
- обеспечение бесперебойного процесса производства региональных предприятий за счет создания запасов материально-технических ресурсов;
- создание условий для максимального удовлетворения потребительского спроса региона за счет формирования ассортимента продукции;
- обеспечение активной стратегии сбыта местных производителей;
- расширение возможностей региональных предприятий по освоению глобальных рынков сбыта;
- обеспечение гибкой политики обслуживания национальных и транснациональных компаний в сфере использования региональной инфраструктуры.

Таблица 1 – Факторы, определяющие развитие рынка складской недвижимости

1. Положительные факторы	2. Отрицательные факторы
<p>1.1. Возрастание спроса на рынке складской недвижимости Снижение темпов роста сегмента рынка коммерческой недвижимости, которая обеспечивает более эффективную «отдачу» инвестиционных вложений, чем развитие складской инфраструктуры.</p>	<p>2.1. Отсутствие в полном объеме нормативно-законодательной базы, включая вопросы получения «разрешительных» документов, процедур землеотвода, экспертизы целевого назначения участков для строительства. 2.2. Отсутствие достаточного количества подготовленных специалистов в области логистики и управления складской инфраструктурой.</p>
<p>1.2. Скорость и объем инвестиций в процессе строительства по сравнению с иными объектами коммерческой недвижимости. 1.3. Формирование геополитических альтернатив развития «транспортных коридоров». 1.4. Динамика роста иностранных инвестиций в оптово-розничную торговлю страны.</p>	<p>2.3. Срок возврата на вложенный капитал относительно других объектов сегмента рынка коммерческой недвижимости (фонд жилья). 2.4. Использование различных типов классификации складской недвижимости (отсутствие единой классификации, признаваемой всеми участниками рынка). 2.5. Отсутствие единой базы государственного учета отраслевых и ведомственных помещений складского типа.</p>

Объективные условия трансформационных процессов в развитии Украины обуславливают ее нацеленность на динамичное вхождение в мировую экономическую систему. Этот процесс, безусловно, приведет

к росту товарообменных операций между регионами и сотрудничающими странами. С другой стороны, геостратегическое расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока. Региональная логистика объединяет методы исследования региона, как территории, а региональную экономику в аспекте анализа и планирования движения информационно-материальных потоков, планирования и проектирования логистической инфраструктуры региона. Необходимо совмещение принципов административной централизации и самостоятельности участников экономической деятельности, вовлечение всех заинтересованных сторон во взаимовыгодное партнерство, включающее информационное и сервисное обслуживание. В качестве примера рассмотрим показатели деятельности Харьковской области как региона в плане темпов роста обеспечения складскими помещениями согласно официальным статистическим данным [17, 18] (табл.2).

Таблица 2 – Информация относительно зарегистрированных складских помещений согласно виду деятельности предприятий Харьковской области (2004-2006 гг.)

Наименование показателей	Единица измерения	2004г.	2005г.	2006г.
Площадь складских помещений	м ²	625741	556627	55706
Количество складов-холодильников	ед.	82	72	112
Емкость холодильных камер	т	5189,3	5465,3	2773,0
Вместительность:				
- газохранилища	тыс. м ³	0,9	0,2	0,2
- емкости для жидкости	-«-	6480,1	4688,7	73560,5
- емкости для сыпучих товаров	м ²	168	60916	73948
Из площади складских помещений хозяйствующего субъекта площадь сданная в аренду	-«-	54595	44346	85523
Аптечные склады	-«-	4330	4813	4792

Если сравнить динамику роста по Харьковской области основных фондов (в фактических ценах на конец года) (рис.1), объем реализованной промышленной продукции (в фактических ценах) и продукции сельского хозяйства (рис.2), объема оптового товарооборота (рис.3), то учитывая данные табл.3 можно сделать вывод, что темпы введения в эксплуатацию объектов складского использования не соответствуют эффективной схеме развития логистики в данном регионе. Учитывая значение региона в рамках развития Украины как важного транспортного узла, промышленного центра (4-е место в Украине по объему валового регионального продукта и объему оптовой торговли) необходимо разработать более адекватную систему участия региональной

администрации в создании прозрачной и эффективной системы управления фондом складского имущества.

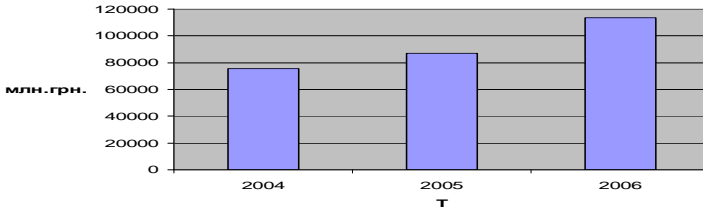


Рис. 1 – Показатели изменения стоимости основных фондов в Харьковской области

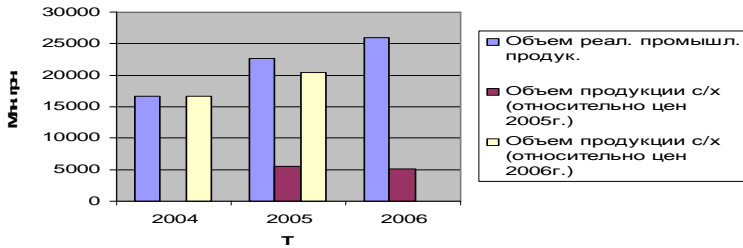


Рис.2 – Показатели изменения объема реализованной промышленной продукции и продукции сельского хозяйства в Харьковской области

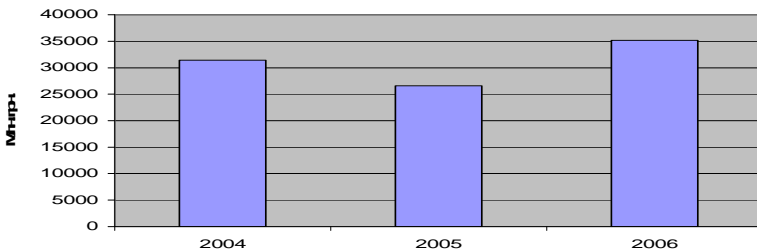


Рис. 3 – Динамика оптового оборота в Харьковской области

Появляется возможность не только привлечь внимание отечественных и зарубежных инвесторов к объектам региональной инфраструктуры, но и повысить роль Харьковской области как важнейшего транспортного коридора восточной Украины. Это позволит получать дополнительные финансовые средства для развития социально-экономических программ региона.

Таблица 3 – Складские помещения, введенные в эксплуатацию за период 2004-2007 гг. в Харьковской области, и стоимость соответствующих основных фондов (ОФ)

Наименование показателя	Единица измерения	2004г.	2005г.	2006г.	9 мес. 2007г.
Складские площадки ОФ	тыс. м ²	6,65	4,13	0,50	-
	тыс. грн.	3004	787	33	-
Склады заготовительные Склады товарные ОФ	тыс. м ²	3516,27	40,76	10,8	129,10
	-«-	2163,98	10,42	4,05	20,68
	тыс. грн.	6540	4305	3629	13735
Склады топливно-масляных материалов ОФ	тыс. м ³	-	200	1100	861,3
	тыс. грн.	-	326	439	175
Комплексно-механизированные склады ОФ	тыс. м ²	2	-	-	0,5
	тыс. грн.	-	-	-	57

Анализ статистических данных [19] и экспертные оценки состояния дел на рынке складской недвижимости позволяют сделать следующие выводы.

1. Рост спроса на современные качественные складские помещения определяются ростом количества производственных компаний в регионе.

2. В целях повышения эффективности управления многие крупные компании в регионе готовы отдать логистику как систему управления в аутсорсинг, что позволяет местной администрации достаточно эффективно влиять на развитие региональной инфраструктуры.

3. Основная часть складских помещений и предприятий (особенно в сфере розничной торговли), использующих складскую недвижимость не учитываются и не регистрируются. Следовательно уменьшаются поступления в местный бюджет и отсутствует объективная информация.

4. По оценкам экспертов в 2006 году произошел значительный рост арендных ставок и стоимости продажи складских помещений. Отмечено, что в регионах показатели роста превышают показатели г. Киева. В среднем ежегодные темпы роста арендной платы оцениваются в 20 %.

5. Для позиционирования региона в плане инвестиционной привлекательности существующих фондов инфраструктуры необходима инвентаризация (создание «кадастра» складской инфраструктуры) имеющихся государственного, ведомственного и коммерческого складского имущества, включая объекты муниципальной собственности.

6. Введение единой системы классификации на рынке складской недвижимости Украины (например: европейской или российской). Это позволит оценить региональной администрации существующий потенциал и стратегию развития логистического направления деятельности.

7. Уровень развития логистической системы государства – один из важнейших признаков технологического прогресса и цивилизованности. При интеграции в мировую экономику потребности регионов в высокоразвитой логистической системе еще более усиливаются, она становится базисом для эффективного вхождения в мировую кооперацию, которая соответствует мировым стандартам и позволяет реализовать социально-экономические интересы населения.

Направлением наших дальнейших исследований является использование аппарата опционных сделок как инструмента стратегического выбора регионального развития рынка складской недвижимости и участия региональной администрации в формировании общенациональной логистической системы. Существующие тенденции глобализации в области развития экономики ведущих регионов мира подтверждают актуальность региональной логистики в сфере инноваций использования существующих и вновь создаваемых основных фондов, формирующих материально-транспортные потоки.

1. Ринок нерухомості / В.І.Павлов, А.М.Асаул та ін. – 2-е вид. – К.: Кондор, 2006. – 336 с.

2. Любунь О.С., Кіреєв О.І. Іпотечний ринок. – К.: Університет „КРОК”, 2005. – 353 с.

3. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок / Под общ. ред. В.С.Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.

4. Інноваційна стратегія українських реформ / А.С.Гальчинський, В.М.Гець, А.К.Кінах, В.П.Семиноженко. – К.: Знання України, 2002. – 336 с.

5. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії. – Львів: Нац. ун-т „Львівська політехніка” (ІВЦ „Інтелект-Захід”), 2004. – 416 с.

6. Иванов Д.А. Динамический синтез и реконфигурирование цепей поставок производственно-логистических цепей в условиях неопределенности // Логистика и управление цепями поставок. – 2004. – № 4-5. – С.28-37.

7. Чухрай Н., Патора Р. Інновації та логістика товарів. – Львів: Нац. ун-т „Львівська політехніка”, 2001. – 262 с.

8. Висоцька Г.В., Гончарова З.В. Інвентаризація як чинник ефективного управління власністю територіальної громади // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.75. – К.: Техніка, 2007. – С.368-371.

9. Заворотній Р.І. Аналіз цінкових тенденцій на ринку вітчизняної нерухомості // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.77. – К.: Техніка, 2007. – С.238-245.

10. Пилипенко А.А. Реконфігурація ланцюгів постачань в циклі інтеграційного розвитку підприємства // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.73. – К.: Техніка, 2006. – С.289-296.

11. Logistyka dystrybucji: Praca zbiorowa pod redakcja Kryzysztofa Rutrowskiego. – Warszawa: Difin, 2001. – 323 s.
12. Горобец О.С. Сущность и особенности логистических соглашений // Экономика и управление производством: Межвуз. сб. – СПб.: СЗГТУ, 2000. – С.16-24.
13. Рейфе М.Е. Организация развития логистической деятельности на оптовом рынке. – СПб., 1996. – 316 с.
14. Якимичин Л.Я. Інноваційність концепції ланцюга поставок // Управління розвитком: Зб. наук. ст. Вип.3. – Харків: ХНЕУ, 2005. – С.77-79.
15. Fairplay. World Shipping 2000. Fairplay Publications, 2000. – 172. p.
16. Ларіна Р.Р. Регіональні логістичні системи (формування, управління та стратегія розвитку) / Інститут економіко-правових досліджень НАН України. – Донецьк: ВИК, 2004. – 372 с.
17. Статистичний щорічник. Харківська область в 2006 році / Держкомстат України. – Харків: Головне управління статистики у Харківській області, 2007. – 561 с.
18. Головне управління статистики у Харківській області. Відповідь №49/438 від 5.11.07. – С.1-3.
19. Державний комітет статистики України. Україна у цифрах у 2006 році. Статистичний довідник. – К.: Консультант, 2007. – 240 с.

Получено 11.05.2008

УДК 658.7

І.О.КАРАЧЕНЦЕВА, Л.М.КМЕТИК

Харківський інститут банківської справи

Університету банківської справи Національного банку України

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ПОНЯТТЯ «ЛОГІСТИКА»

Аналізуються існуючі визначення поняття «логістика» та уточнюється його сутність. Пропонується уточнення визначення логістики, що враховує корпоративний підхід та конкурентні переваги фірми на ринку.

Термін «логістика», відомий донедавна лише вузькому колу спеціалістів, набуває сьогодні широкого розповсюдження. Основна причина цього явища полягає в тому, що поняття «логістика» почало використовуватися в економіці.

Етимологія поняття «логістика» викликає істотні суперечності. Найбільш розповсюдженими є дві точки зору. За однією з них термін «логістика» походить від грецького *logistikos* – обчислювати, міркувати [6, с.87], за другою – від французького *loger* – постачати [12, с.5]. Однак зустрічаються й інші версії, зокрема, від древньогерманського *laubja* – склад, зберігання [11, с.49].

Метою даного дослідження є уточнення сутності та визначення поняття «логістика». Для досягнення мети потрібно вирішити такі завдання: проаналізувати визначення та сутності, що висвітлюються в джерелах інформації; уточнити визначення поняття «логістика».

На сьогодні у закордонній і вітчизняній літературі немає єдиного