

УДК 338

Люльчак З.С.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри «Маркетинг і логістика»  
Національного університету «Львівська політехніка»

Данильців О.І.

студентка  
Національного університету «Львівська політехніка»

## ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ В УКРАЇНІ – НАЯВНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ СТВОРЕННЯ

## LOGISTIC CENTERS IN UKRAINE – CURRENT STATE AND FOUNDING PROBLEMS

### АНОТАЦІЯ

Верифіковано та систематизовано знання щодо факторів негативного впливу, які уповільнюють процес формування логістичних центрів в Україні. Зокрема, запропоновано поділ чинників на законодавчі, адміністративні та економічні, які, у свою чергу, розділено на фактори мікроекономічного та макроекономічного впливу. Зроблено акцент на їх класифікації, в основі якої лежить характер прояву цих чинників, а також відображено взаємозв'язок між ними. Розглянуто стан розвитку логістичних центрів, охарактеризовано їхні особливості та окреслено перспективи і привабливість розбудови даних об'єктів на території України.

**Ключові слова:** логістична інфраструктура, фактори впливу, логістичний центр, логістичні потоки, іноземні інвестиції.

### АННОТАЦИЯ

Верифицированы и систематизированы знания о факторах негативного воздействия, которые замедляют процесс формирования логистических центров в Украине. В частности, предложено разделение факторов на законодательные, административные и экономические, которые, в свою очередь, разделены на факторы микроэкономического и макроэкономического воздействия. Сделан акцент на их классификации, в основе которой лежит характер проявления этих факторов, а также отражена взаимосвязь между ними. Рассмотрено состояние развития логистических центров, охарактеризованы их особенности и очерчены перспективы и привлекательность развития данных объектов на территории Украины.

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура, факторы влияния, логистический центр, логистические потоки, иностранные инвестиции.

### ANNOTATION

The article highlights the authors' attempt to verify and systemize knowledge of the negative impact of factors that slow the process of forming of logistic centers in Ukraine. In particular, authors propose to separate factors on legislative, administrative and economic, which, in turn, are divided into factors of microeconomic and macroeconomic impact. The emphasis is made on their classification based on the nature of the manifestation of these factors, and also reflects the relationship between them. The article investigates the state of development of logistics centers, describes their characteristics and outlines the prospects for the development and attractiveness of these objects on the territory of Ukraine.

**Keywords:** logistics infrastructure, impact factors, logistic centers, logistic flows, foreign investment.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах функціонування ринкової економіки особливої актуальності набуває питання формування логістичних центрів. Сьогодні вони виступають век-

тором економічного розвитку, виникнення яких обумовлюється як потребами економіки окремої країни, так і постійними глобалізаційними змінами. Логістичні центри надають повний комплекс логістичних послуг на рівні світових стандартів з метою збільшення вантажопотоків та покращення якості логістичного обслуговування.

Донедавна в Україні логістичні центри не виокремлювали як об'єкт логістичної інфраструктури та ототожнювали з розподільчим центром, професійними складськими площами, універсальними терміналами, що породжувало неповноту набору тих функцій, які б мали надаватися даними структурами. Проведений аналіз функціонування логістичних центрів в Україні говорить про повільний їх розвиток. Так, більшість з них зосереджена лише у Київській області («Gefko», «Логістичний центр Україна № 1»), подекуди у містах Харкові, Одесі, Дніпропетровську, («БВР-Україна», «Одеський логістичний центр», «Дельта»). Недостатня забезпеченість країни логістичними центрами призводить до неефективного управління перебігом логістичних потоків. Це впливає на якість та вчасність процесу постачання; швидкість перетворення матеріального потоку; якісні характеристики логістичних операцій; швидкість товарообігу усередині країни; знижує ступінь вигод, які отримує споживач у вигляді послуг доданої вартості; спричиняє високі транспортні витрати та витрати, пов'язані зі зберіганням матеріальних ресурсів.

**Аналіз останніх публікацій.** Проблеми формування логістичних центрів у науковій літературі практично не розглядаються. Здебільшого розкривається лише питання їх створення. Наприклад, такі вчені, як В.І. Сергеев [11], Є.В. Крикавський [6] дослідили теоретичні та прикладні аспекти функціонування логістичних центрів. Науковці М.А. Винагородов [2], А.В. Мельников [7], С.О. Франк [12], М.О. Довба [4], О.І. Никифорук [8], О.М. Полякова [9] присвятили свої роботи принципам створення логістичних центрів. Ю.М. Цветков, О.П. Ку-

тах, М.В. Макаренко висвітлили проблему проектування та створення логістичних комплексів у «Концепції програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України» [13].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Стаття присвячена виокремленню трьох груп факторів негативної дії, що гальмують розбудову сучасних українських логістичних центрів.

**Постановка завдання.** Завдання статті полягає в тому, щоб здійснити дослідження негативних факторів, що впливають на формування логістичних центрів в Україні, провести їхню

систематизацію та відобразити взаємозв'язок між ними.

**Виклад основного матеріалу.** З огляду на необхідність проведення систематизації факторів, що уповільнюють формування логістичних центрів (далі – ЛЦ), слід зазначити, що остання дає змогу глибше зрозуміти їхню суть. Саме тому проведено класифікацію чинників за характером їх виникнення та виділено три наступні групи: законодавчі, адміністративні та економічні, які, у свою чергу, поділено на фактори макро- та мікроекономічного характеру (див. рис. 1).

До першої групи факторів віднесено відсутність єдиного підходу до формування ЛЦ на

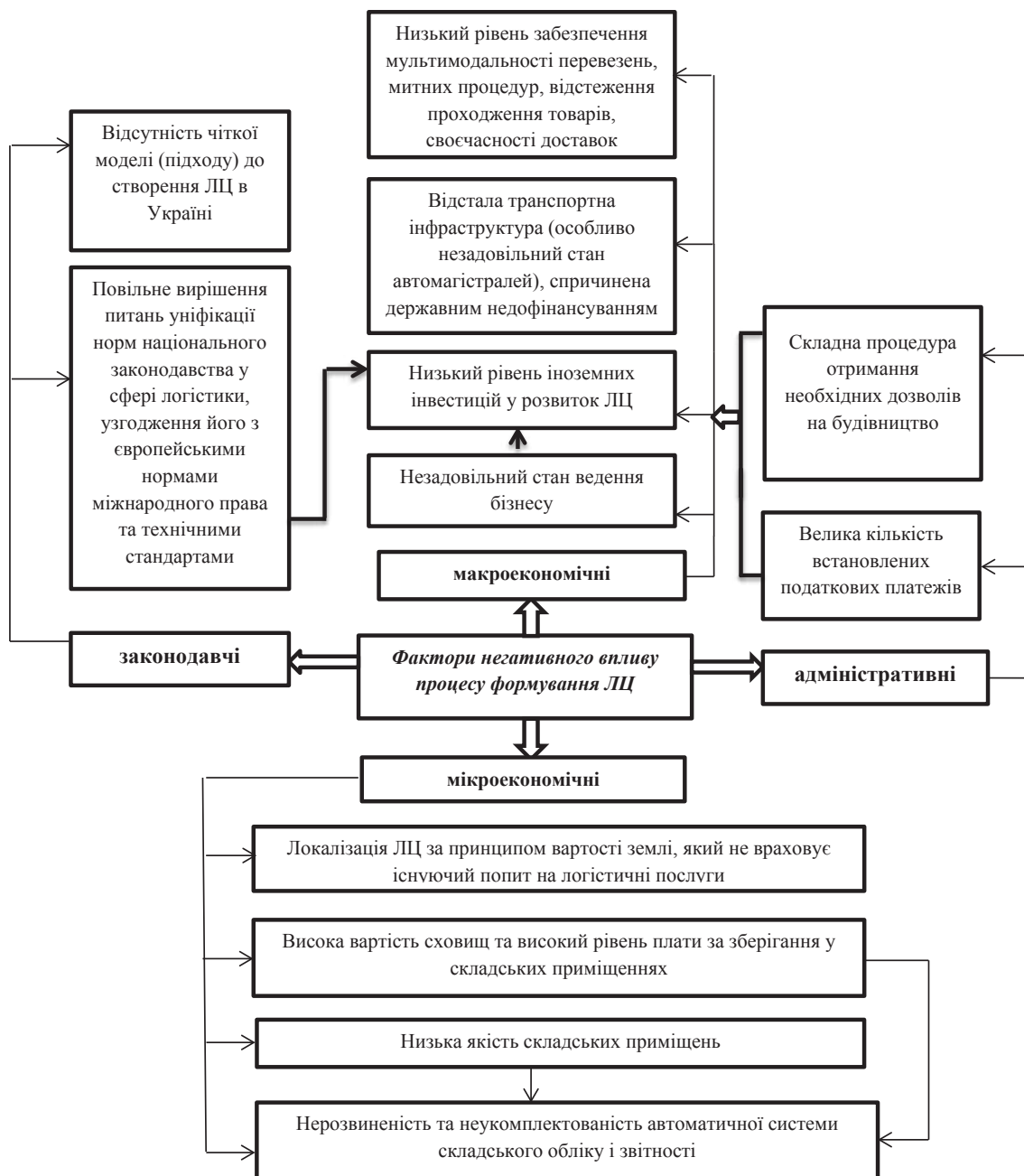


Рис. 1. Фактори негативного впливу формування логістичних центрів

Джерело: власне опрацювання

території України. Сьогодні не існує жодного законодавчого акту, який регламентує та скеровує дії учасників процесу утворення ЛЦ, визначає форму ЛЦ та окреслює роль держави. Наприклад, у Німеччині модель будівництва логістичних центрів характеризується сильною державною підтримкою на всіх рівнях та чітко визначеними джерелами інвестиційних коштів. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту. В Китаї логістичні центри містять в собі вільну економічну зону. Тут надання логістичних і фінансових послуг регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії тощо.

Дослідження тенденцій створення ЛЦ в Україні показало, що переважними девелоперами виступають приватні структури з іноземним капіталом. Так, серед них можна виділити компанії: ПАТ «Оріфлейм Україна» (шведська компанія), бельгійську компанію Ghelamko, австрійську компанію GLD Invest Group, німецьку компанію DirectGroup Bertelsmann, швейцарську компанію Nestle та інші. На думку авторів, головним ініціатором будівництва логістичного центру повинен виступати приватний сектор економіки за підтримки державних органів влади. Обов'язки держави можна звести до такого: розробка нормативно-правових документів, які б регулювали питання будівництва ЛЦ на національному та регіональному рівнях; створення комітету із питань логістики, у якому б працювали спеціалісти даної галузі; часткове фінансування загальнодержавних цільових та науково-технічних програм розвитку логістичних центрів; надання податкових пільг інвесторам, що зацікавлені у побудові ЛЦ; пом'якшення вхідних бар'єрів для припливу іноземного капіталу.

Наступною проблемою у даному блоці виступає повільне вирішення питань уніфікації норм національного законодавства у сфері логістики, узгодження його з європейськими нормами міжнародного права та технічними стандартами. Сьогодні Україна багато втрачає, оскільки діє розрізнено.

Тому існує необхідність в розробці законодавчо-правової бази для індустрії логістики. Однак до її розробки треба підійти обережно, щоб не стримати розвиток цього сектору через введення обмежень, а закласти основи для його зростання. Уникнути стримування операційної гнучкості – це головна вимога до розробників відповідного законодавства. Основним завданням має стати створення легітимних умов для роботи логістичних провайдерів та всієї індустрії логістики у повній відповідності до законодавства України та світу.

Друга група факторів носить економічний характер. До макроекономічних чинників було віднесено:

- незадовільний стан ведення бізнесу. У дослідженні Світового Банку «Ведення бізнесу 2014 році» у 2013 р. Україна посіла 112-те місце серед 189-ти країн, що свідчить про невисоку привабливість країни для прямих іноземних інвестицій (FDI). Хоча варто зазначити, що порівняно з 2012 роком Україна піднялася на 25 сходинок. Проте у пунктах захисту прав інвесторів та забезпечення виконання договорів позитивних змін так і не відбулось. Цим можна пояснити невисокий ступінь присутності міжнародних компаній на ринку України;

- низький рівень вкладення іноземних інвестицій у розвиток ЛЦ України. У кризовий і післякризовий періоди кількість інвесторів досить скоротилася, оскільки середній очікуваний термін окупності логістичного центру склав близько 10-12 років. А це змусило більшість логістичних операторів та девелоперів заморозити будівництво даних об'єктів. Будівництво нових проектів здійснюють лише за умови наперед підписаного договору з потенційними орендарями на всю або на велику частину приміщення;

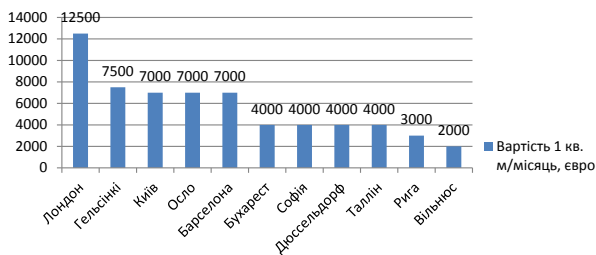
- незадовільний стан автошляхів. Цей фактор особливо впливає на процес формування ЛЦ, оскільки є одним із найважливіших при виборі їх місця знаходження. Місце розташування ЛЦ переважно визначається на основі мережі автомобільних доріг, особливо автомагістралей та кільцевих доріг, що пояснюється проведенням національних операцій з логістики майже виключно при використанні автомобільного транспорту. Дані української статистики говорять, що кожен рік як мінімум одну сімнадцяту доріг потрібно ремонтувати, тобто приблизно десять тисяч км. За останні 20 років щорічно було відремонтовано не більше 5-7 тисяч км. Для того щоб наздогнати втрачене, необхідно реконструювати та модернізувати втричі більше. Сьогодні ремонту потребує близько 80% трас. Дефіцит коштів призводить до економії на матеріалах, у результаті чого не витримуються технології дорожнього ремонту та будівництва [1]. Така ситуація у країні сповільнює рух проходження матеріалопотоків, призводить до збільшення часу проведення вантажу у дорозі, спричиняє підвищення ризиків втрати товару та знижує ефективність функціонування логістичного центру загалом;

- незадовільне проведення митних процедур, відстеження проходження товарів, забезпечення своєчасності доставок. За даними критеріями наша держава характеризується одним із найгірших результатів у своєму регіоні, що суттєво стримує процедуру формування ЛЦ. Адже вищенаведені показники характеризують одні із основних послуг, які надаються структурними підрозділами логістичного центру.

Підгрупу мікроекономічних чинників, що уповільнюють розвиток ЛЦ в Україні, складають:

- низька якість складських приміщень (класи С та D). Для сучасних операцій з логістики підходять склади класу А+ та А. В Україні спостерігається надлишок об'єктів класу С-D, які з'явилися через реструктуризацію економіки після проголошення незалежності. Загальна їхня частка становить 70% пропозиції ринку, в той час як частка складів класу А менша у 5-11 разів порівняно зі столицями інших країн світу. Це пов'язано з тим, що у кінці 90-х років ХХ ст. на ринку оренди чи купівлі були запропоновані великі складські площі, які приваблювали своєю низькою вартістю та можливістю проводити будь-яке перепланування/модифікацію. Така ситуація не давала змоги розвивати високоякісні складські потужності класу А в основному через низькі орендні/експлуатаційні витрати для класу В-D;

- висока вартість сховищ та високий рівень плати за зберігання у складських приміщеннях. Наприклад, вартість складської оренди у Києві поступається лише таким містам, як Лондон і Гельсінкі; однаковою плата є у містах Осло і Барселона; дешевшою орендою є у місті Бухаресті, Софії, Дюссельдорфі, Талліні, Ризі, Вільнюсі, Варшаві, Антверпені.



**Рис. 2. Орендна вартість складських приміщень у 2010 р., загальна площа яких перевищує 5000 кв. м**

Джерело: власне опрацювання на основі [3]

- нерозвиненість та неукомплектованість автоматичної системи складського обліку і звітності. Визнано, що відносно дешева вартість землі та високі відсоткові ставки обмежують попит на більш складні та капіталомісткі системи складування;

- низький рівень забезпечення мультимодальності перевезень (перевалки вантажів за допомогою різних видів транспорту). Головною проблемою для України, як і для більшості країн СНД, є домінування малих транспортних та експедиторських організацій у великій кількості. Їхні ресурси та досвід є доволі обмеженими – більшість із них оперує лише 2-5 транспортними засобами. У контексті мультимодальних перевезень, національний сектор експедитування вантажів просто подрібнений на більш ніж

2 100 компаній, переважна кількість яких мають менше 10 співробітників, зайнятих митним оформленням від імені своїх небагатьох клієнтів. У більшості цих організацій відсутні склади, а надавані транспортні послуги є обмеженими. Цей фактор просто паралізує формування ЛЦ, оскільки унеможливорює його нормальне функціонування;

- локалізація ЛЦ за принципом вартості землі, який не враховує існуючий попит на логістичні послуги. Найбільш важливим параметром при виборі місцезнаходження ЛЦ є близькість до ринку, тобто до точок попиту. Зазвичай це визначається клієнтами. В ЄС будівництво потужності з логістики починається з попереднього вивчення попиту. В Україні ж забудовники переважно керуються принципом вартості землі, і не зважають на фактор попиту. Так як основним об'єктом логістичного центру є склад, то в основі вибору місця побудови логістичного центру може стати потреба у складських площах (табл. 1).

**Таблиця 1**  
**Попит на складські об'єкти у окремих регіонах України на 2011 рік**

| Регіон            | Потреба у складських площах, кв. м | Потреба у складських площах, % |
|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Донецька          | 1781560                            | 9,8                            |
| Дніпропетровська  | 1340880                            | 7,4                            |
| Харківська        | 1101400                            | 6,1                            |
| м. Київ           | 1099920                            | 6,1                            |
| Львівська         | 1012520                            | 5,6                            |
| Одеська           | 951960                             | 5,2                            |
| Луганська         | 922840                             | 5,1                            |
| АРК               | 782600                             | 4,3                            |
| Запорізька        | 724360                             | 3,9                            |
| Київська          | 686360                             | 3,7                            |
| Вінницька         | 657400                             | 3,6                            |
| Полтавська        | 596680                             | 3,2                            |
| Івано-Франківська | 551160                             | 3,0                            |
| Хмельницька       | 532320                             | 2,9                            |
| Черкаська         | 516640                             | 2,8                            |
| Житомирська       | 514560                             | 2,8                            |
| Закарпатська      | 496760                             | 2,8                            |
| Миколаївська      | 475520                             | 2,6                            |
| Сумська           | 468080                             | 2,6                            |
| Рівненська        | 460080                             | 2,5                            |
| Чернігівська      | 440480                             | 2,4                            |
| Херсонська        | 436760                             | 2,4                            |
| Тернопільська     | 434280                             | 2,4                            |
| Волинська         | 413560                             | 2,3                            |
| Кіровоградська    | 404560                             | 2,2                            |
| Чернівецька       | 360520                             | 1,9                            |
| Всього            | 18163760                           | 100                            |

Джерело: власне опрацювання на основі [10]

Проведений аналіз попиту на складські об'єкти дозволяє зробити висновок: попри те, що м. Київ посідає четверте місце у рейтингу,



саме воно володіє найбільшою кількістю складів, частина яких просто не функціонує, що спричинено відсутністю споживачів складських послуг.

Третю групу факторів складають адміністративні чинники, до яких належать:

- велика кількість встановлених податкових платежів;

- складна процедура отримання необхідних дозволів на будівництво.

Щодо великої кількості встановлених податкових платежів варто сказати, що, за офіційними даними Світового банку, Україна увійшла у топ-100 рейтингу легкості ведення бізнесу та посіла 96 позицію. У 2013 році Україна була на 164 місці із 189 держав світу в рейтингу легкості сплати податків. Країна знаходиться між Нікарагуа і Сальвадором. У середньому українські бізнесмени витрачають 390 годин на сплату податків, що на 144 год. більше, ніж у Європі та Центральній Азії та 215 год. більше порівняно з країнами ОЕСР. Україна за цим показником залишається однією з найгірших країн регіону. З іншого боку, за цей рік кількість податкових платежів скоротилася зі 135 до 28, що майже на рівні з Європою (26) та на 16 платежів більше, ніж у ОЕСР.

У 2012 році Україна посіла 184 місце зі 185 країн за складністю процедури отримання дозволів на будівництво. З усіх субіндексів ведення бізнесу це був найгірший. Так, процес отримання дозволу в Україні вимагав проходження 20 процедур із загальною тривалістю 375 днів та вартістю у 1262,6% від середнього доходу на душу населення в країні. Вже у 2013 році Україна посіла 41 місце з 189 держав, піднявшись за рік на 145 сходинок. Сьогодні процес отримання дозволу вимагає здійснення 10 процедур із загальною тривалістю 73 дні та вартістю 607,1% від середнього доходу на душу населення в країні, що майже у 2 рази перевищує значення у Європі та центральній Азії (327,1) та більше, ніж у 7 разів у країнах ОЕСР. Проте таке підвищення в рейтингу ще не є свідченням різкого покращення ситуації. По-перше, це пов'язано з тим, що у 2013 році ряд досліджених країн охопив 189 країн, до яких експерти ще включили Лівію, М'янму, Сан-Марино та Південний Судан. По-друге, хоча в Україні і приймаються закони, вони не завжди працюють, а позиції у рейтингах віддзеркалюють далеко не всі проблеми. Цей рейтинг в основному аналізує процедуру. У нас же в країні багато речей законодавчо виглядають ідеальними, але не виконуються.

Усі вищенаведені фактори суттєво вплинули на формування логістичних центрів України. Сьогодні це структури, які володіють складськими приміщеннями з під'їзними дорогами для вантажного транспорту та залізничними гілками, де є наявна зона митного контролю і адміністративно-офісний комплекс. Деякі з них володіють митно-ліцензійними складами та но-

вітніми системами управління матеріальними потоками. Решта структурних частин, таких як центри технічного обслуговування рухомого складу транспорту, готельний комплекс із блоками громадського харчування, сервісного та побутового обслуговування, навчальний центр підготовки та перепідготовки персоналу та інші важливі структури, переважно відсутні. Це пояснюється тим, що ЛЦ споруджені лише для задоволення потреб іноземних виробників та операторів, які вийшли на український ринок і стикнулись із проблемою їх відсутності. Сучасні українські логістичні центри – це структури, які зосереджені на інсорсингу, на противагу аутсорсингу, який лежить в основі ідеї створення світових ЛЦ. А це призводить до зниження конкурентоспроможності національних підприємств через зменшення прибутку, що пов'язано з зростанням надмірних витрат на утворення матеріальних запасів, нестачею інформації про становище на ринку збуту, конкурентів, великими транспортними затратами. Сьогоднішні логістичні центри передбачають створення вигоди у логістичних мережах на основі економії лише для окремої фірми, що зменшує корисність від їх функціонування для економіки загалом.

**Висновок.** Проведене дослідження дає підстави констатувати, що в Україні є велика низка негативних факторів, що впливають на процес формування логістичних центрів та уповільнюють їхній розвиток загалом. Сьогодні доцільно приділити увагу створенню даних об'єктів логістики, активізувати роль держави у напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, оскільки логістичні центри даватимуть поштовх сучасним процесам логістизації економічної діяльності підприємств. Вони забезпечуватимуть створення єдиного комерційно-правового режиму, комплексного розвитку інфраструктури країни, єдиного організаційно-технологічного принципу управління логістичними потоками, узгодження економічних інтересів вантажовідправників, вантажоотримувачів, перевізників та логістичних посередників.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бортницька Л.П. Дослідження стану автомобільних доріг в контексті підготовки України до Євро-2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive.nbuv.gov.ua>.
2. Виноградов М.А. Управление межрегиональным товарообменом на основе создания логистических центров (на примере Ростовской области) : автореф. дис. ... на соискание уч. степени канд. экон. наук. – Ростов-на-Дону, 2007. – 26 с.
3. Дашенко Н.М. Развитие логистических центров на современном этапе [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive.nbuv.gov.ua>.
4. Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій : автореф. дис. ... на здобуття вченого ступеня канд. экон. наук. – Львів, 2006 – 27 с.
5. Крикавський Є.В. Логістичне управління / Є.В. Крикавський. –

- Львів : Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2005. – 683 с.
6. Крикавский Е.В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей / Е.В. Крикавский // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5(18). – С. 38-40.
  7. Мельников А.В. Оптимизация товарных потоков регионального логистического центра (на примере товаров хозяйственного назначения) : автореф. дис. ... на соискание уч. степени канд. экон. наук. – Екатеринбург, 2004. – 26 с.
  8. Никифорок О.І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні : автореф. дис. ... на здобуття вченого ступеня канд. экон. наук. – Київ, 2005. – 21 с.
  9. Полякова О.М. Формування інтермодальної транспортної системи України на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів : автореф. дис. ... на здобуття вченого ступеня канд. экон. наук. – Харків, 2005. – 20 с.
  10. Річний звіт Держкомстатистики України за 2011 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
  11. Сергеев В.И. Логистика в транспортном комплексе России: проблемы и предложения [Электронный ресурс] // Логистика в транспортном комплексе РФ, заседание Группы 19, 26 мая 2011 года – 54 слайда. – Режим доступа : [strategy2020.rian.ru/load/366078781](http://strategy2020.rian.ru/load/366078781).
  12. Франк С.О. Повышение эффективности контейнерной транспортной системы страны на основе развития терминальных комплексов : автореф. дис. ... на соискание уч. степени канд. техн. наук. – М., 2006. – 22 с.
  13. Цветков Ю.М., Кутах О. П., Макаренко М.В. та ін. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України. – К. : КУЕТТ, 2003. – 109 с.