

Людмила

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**ЕКОНОМІКА, ПІДПРИЄМНИЦТВО ТА
МЕНЕДЖМЕНТ
ЖУРНАЛ НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

Випуск 9

Київ-2007

Журнал привнесено актуальним проблемам в сфері економіки, підприємництва та менеджмента при дослідженні соціальних та технічних систем.

Розрахований на наукових працівників та фахівців, які займаються питаннями створення, дослідження та використання організаційних, організаційно-технічних та економічних систем.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Щелкунов В.І., (відп. редактор) д.е.н., проф.; Степанов О.П., д.е.н., проф.; Новицький В.С., д.е.н., проф.; Загорулько В.М., д.е.н., проф.; Рибалкін В.О., д.е.н., проф.; Жаворонкова Г.В., д.е.н., проф.; Матвєєв В.В., к.е.н., доц.;

В журналі можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора та кандидата з технічних та економічних наук.

Друкується за постановою вченої ради НАУ.

Свідцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації серія КВ № 9341 від 15.11.2004 року.
 ISBN 978-966-8555-70-1

© Колектив авторів, 2007

ЗМІСТ

Науменко А.П. Гаврилко Т.О. Гавриленко А.В.	ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ ЯК ОДНА ІЗ ОСНОВНИХ СКЛАДОВИХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ.....	5
Стасюк О.П.	МЕТОДОЛОГІЯ ПОБУДОВИ МЕХАНІЗМУ ПЕРЕХРЕСНОГО ВЗАЄМНОГО ВОЛОДІННЯ ВЛАСНІСТЮ В СКЛАДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СТРУКТУРАХ.....	12
Кривецька Н.Ю.	МЕХАНІЗМ ТРАНСФЕРУ ІННОВАЦІЙ В НАУКОВО - ОСВІТНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ.....	20
Лі Д.В.	КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПОТЕНЦІАЛУ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	26
Тюріна І. Л.	РЕФОРМУВАННЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ПРИ ПЕРЕХОДІ НА МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ.....	30
Соловей Н. В.	НОВА ІНІЦІАТИВА ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛАСТЕРА – БЕЗ ПРОБЛЕМ І ЗАЙВИХ ВИТРАТ.....	36
Дупляк Т.П.	ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СУТНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ВИСТАВКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	42
Горидько Р.В.	КЛАССИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ СТРАТЕГІЙ.....	49
Позняк О.В.	ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЗАТРАТ ТА ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА.....	58
Молчанова К.М.	ЕЛЕКТРОННА КОМЕРЦІЯ В МУЛЬТИМЕДІЙНИХ СИСТЕМАХ АВІАКОМПАНІЙ.....	64
Ростислав Солопенко Сергій	МЕТОДИКА ПРОГНОЗУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ОБГРУНТУВАННЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З МАРКЕТИНГОВИМ МЕНЕДЖМЕНТОМ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	68
Мізюк С.Г. Біскульська І.В.	ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ З БОКУ ДЕРЖАВИ.....	76
Бугайко Д.О. Рибалко О.	ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ.....	80
Григорак М.Ю.	СТРАТЕГІЧНІ НОВАЦІЇ НА РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ.....	85
Паламарчук В.А. Кисловська Т. М.	ЗАДАчі УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ПРОМИСЛОВИХ ВИРОБНИЦТВ КОРПОРАТИВНОГО ТИПУ.....	93

Бояринова К.О.	ПЕРСПЕКТИВНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ІНФРАСТРУКТУРНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ІННОВАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ.....	100
Висоцька І.І.	ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ.....	105
Соколова О.Є.	ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ПІДПРИЄМСТВ.....	114
Колотуша Л.М.	ВЗАЄМОЗАЛЕЖНІСТЬ МІЖ ФАКТОРАМИ І ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ЯКОСТІ.....	122
Артеменко Л.П.	УПРАВЛІННЯ ПОВСЯКДЕННОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВОЄННО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ...	128
Рибак О.М.	ФУНДАМЕНТАЛЬНІ ПРИНЦИПИ ПОДАТКОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ ОНОВЛЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ.....	136

Науменко А.П.,
Гаврилко Т.О.,
Гавриленко А.В.

ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ ЯК ОДНА ІЗ ОСНОВНИХ СКЛАДОВИХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

*Досліджений стан енергетичної безпеки України як основи
національних пріоритетів, передумов та шляхів її забезпечення*

Постановка проблеми. Економічна безпека є однією із головних складових національної безпеки і характеризує стан захищеності найважливіших економічних інтересів особи, суспільства і держави, що передбачає створення відповідних умов у економічній, технологічній, енергетичній, продовольчій та інших сферах для забезпечення оптимальних пропорцій між економічною могутністю країни, її економічним потенціалом та національною безпекою.

Ключові позиції в забезпеченні економічної безпеки займає енергетична безпека, рівень якої свідчить про здатність держави забезпечувати ефективне використання власної паливно-енергетичної бази, знаходити оптимальні шляхи диверсифікації джерел і шляхів постачання в Україну енергоносіїв, бути спроможною як попередити різке коливання цін на паливно-енергетичні ресурси, так і створити умови для стабільного розвитку економіки і зростання життєвого рівня громадян у випадку уведення нових цін на ці ресурси.

У сучасних умовах забезпечення енергетичної безпеки для України є умовою не тільки подальшого сталого розвитку, а і питанням її існування як самостійної держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми енергетичної безпеки країн досліджені у ряді праць зарубіжних і вітчизняних науковців і державних діячів. Авторами Мунтіян В.І., Оганян Г.А., Ксьонзенко В.П., Діак І.В., Шевцов А.У., Земляний М.Г., Вербінський В.В., Дорошкевич А.З., Бараннік В.О. та ін. проаналізована сутність енергетичної безпеки України, запропонована стратегія та механізм її забезпечення як визначального чинника економічної незалежності.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз останніх досліджень показав, що, не зважаючи на достатньо вагоме обґрунтування способів забезпечення енергетичної безпеки України, проблема ще

авіаційну безпеку, переорієнтацією туристів на ближчі маршрути. Поява компаній дискантерів також зробила свій вплив на посилення процесів глобалізації у цивільній авіації, як захисної реакції великих авіакомпаній. Це не могло не торкнутися українських перевізників, які зазнають значної конкуренції на міжнародних регулярних авіалініях. Одним з шляхів протидії цим негативним факторам став розвиток різних форм економічної та комерційної взаємодії українських авіакомпаній. Так провідна українська авіакомпанія *AeroSvit* працює більш, ніж з 100 світовими перевізниками на умовах угод про взаємне визнання документації *Bilateral Interline Traffic Agreement*. Серед його партнерів провідні авіакомпанії світу *American Airlines, Delta, Northwest Airlines, Air Canada, British Airways, Air France, Lufthansa, KLM, SAS, Austrian, "Аерофлот", Emirates, Korean Air, Qantas, Singapore Airlines* та інші. Партнерами *AeroSvit* згідно угод про *code-share* стало більше 20 авіаперевізників, серед них *Thai Airways International, El-Al, LOT, Olympic, Indian Airlines, Malev, Czech Airlines, airBaltic, flyLAL* і т.д. Також серед них і українські перевізники: *MAU, Днепровіа, ДонбасАеро, UmAir*. Суттєвим поштовхом до розвитку мережі далекомагістральних маршрутів стало введення до експлуатації авіакомпанією *AeroSvit* літаків Boeing – 767. Одним із стратегічних напрямків розвитку авіаперевезень цієї авіакомпанії є комерційна експлуатація трансатлантичних рейсів. При цьому до співробітництва активно залучаються закордонні етнічні агентства, котрі працюють з діаспорою. В результаті перевізнику вдалося створити розгалужену мережу з дистрибуції авіаперевезень до США та «вийти» на український пасажиропотік, який раніше був розосереджений між іноземними авіакомпаніями. Однак, на жаль, переведення України до статусу країни 2 категорії ІСАО фактично закриває можливість розвитку мережі авіаліній в цьому стратегічному для України регіоні.

Висновки та перспективи подальших розвідок. Найважливішими з пріоритетів, якими керуються авіакомпанії, є забезпечення їх економічної незалежності та фінансової стабільності, ефективний сучасний менеджмент, надання послуг шляхом цільового використання наявних матеріальних і фінансових ресурсів, враховуючи фактори, які впливають на розвиток авіаційної галузі. Результатом такої роботи має стати отримання максимального прибутку, що є необхідним для подальшого розвитку зазначеного бізнесу, при обов'язковому підтриманні відповідного рівня безпеки.

Список літератури

1. Костромина Е.В. Авиатранспортный маркетинг. — М.:НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2003. —384 с.
2. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: монография.- Киев:Феникс,2004.-667 с
3. Полянская Н. С. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте /Национальный авиационный университет. - Киев, 2004.

УДК 65.012.34 (045)

Григорак М.Ю.

СТРАТЕГІЧНІ НОВАЦІЇ НА РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

В статті зроблено аналіз структури, ємності та основних операторів ринку логістичних послуг в Україні, відзначено основні тенденції та ризики, пов'язані із стратегічними структурними змінами, обумовленими підвищенням рівня логістизації вітчизняної економіки

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями. Підприємства, що спеціалізуються на наданні логістичних послуг, грають все більш важливу роль в економіці будь-якої країни. Загальний оборот європейського ринку логістичних послуг складає понад 600 млрд. євро. За результатами дослідження, проведеного Georgia Institute of Technology (США), в Західній Європі обсяг внутрішньої логістики складає лише 6%, в Азіатсько-тихоокеанському регіоні - 8%, в США - 22%. Все інше припадає на операторів ринку логістичних послуг. Вражає рівень розвитку ринку логістичних послуг в Німеччині, де доходи в національний бюджет від логістичної діяльності вийшли на третю позицію після таких розвинутих галузей, як автомобілебудування та фармація. Ємність німецького ринку логістики оцінюється в 170 млрд.євро.

Вітчизняний ринок логістичних послуг знаходиться на стадії становлення. Оцінити його ємність вельми непросто. Відомі вчені з логістики (зокрема, [1,2]) вказують на існування прямого взаємозв'язку між обсягом внутрішнього валового продукту країни і сукупними логістичними витратами, які слугують індикатором розвиненості і пропорційності міжгалузевого товарного обміну. За оцінками експертів, частка логістичних витрат в середньому складає близько 10-15% від ВВП країни. При цьому,

чим вище рівень розвитку економіки країни, тим нижче питома вага логістичних витрат. В Україні за попередній рік внутрішній валовий продукт склав близько 418 млрд.грн. Отже, навіть за скромними мірками, потенційний обсяг вітчизняного ринку логістичних послуг складає понад 10 млрд.дол.США в рік.

Економіка України протягом останніх років активно змінюється і еволюціонує. Зростання обсягів виробництва і зовнішньоторговельного обороту обумовлюють докорінну зміну системи взаємовідносин між продуцентами матеріальних благ і транспортно-логістичного обслуговування товарного руху. В транспортній системі України склалися позитивні тенденції щодо розвитку ринку транспортних перевезень, робіт і послуг, оновлення транспортного парку, розширення мережі маршрутів перевезень тощо. Про це свідчать статистичні дані Міністерства транспорту і зв'язку України. За дев'ять місяців поточного року транспортні підприємства перевезли понад 460 мільйонів тонн різних вантажів, що на 8,2% більше, ніж на цей час минулого року. 84 мільйони тонн вантажів пропустили українські порти, і це на 4,2% більше ніж за січень-жовтень минулого року (офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України).

Пріорит товарообігу забезпечено, насамперед, промисловістю, торгівлею та бізнесом, які в рамках ринкової економіки формують внутрішній валовий продукт країни та вибудовують усі логістичні ланцюжки, що забезпечують рух товарів як усередині країни, так і в напрямку інших держав.

Якщо уявити країну у вигляді електрифікованої схеми різноманітних перевезень і ліній зв'язку, то тут одразу відзначається постійний, доволі ритмічний та при цьому прискорювальний рух. Активними каталізаторами цього руху є оператори ринку логістичних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій в економічних і логістичних журналах свідчить, що дослідженню тенденцій і структури ринку логістичних послуг в Україні приділяється незначна увага. Є певні спроби наукового обґрунтування класифікації логістичних посередників, доцільності логістичного ауторсингу та оцінки окремих сегментів цього ринку (наприклад, публікації [3-7]).

Метою даної статті є узагальнення процесів, що відбуваються на вітчизняному ринку логістичних послуг, та виявлення основних тенденцій, позитивних і негативних факторів його розвитку.

Основний виклад. Вітчизняний ринок логістичних послуг формують в основному вузько функціональні посередники, що займаються транспортуванням, експедируванням, вантажопереробкою, митним

оформленням, складуванням, пакуванням вантажів та інформаційним забезпеченням перевезень.

Аналізуючи ринок перевезень вантажів різними видами транспорту в Україні, слід зазначити, що тільки залізничний транспорт досяг обсягів роботи 1990 р. і навіть збільшив. По інших видах транспорту відбулося суттєве зменшення вантажообігу, особливо на автомобільному транспорті, хоча автотранспорт складають 96% всіх транспортних підприємств України (всього близько 3 тисяч підприємств). Цей факт пояснюється, перше, великим рівнем «тінізації» автоперевезень, оскільки дрібні приватні власники автомобілів не звітують перед статистичними органами про обсяги роботи, по-друге, великою експансією іноземних автоперевізників.

Слід також відзначити, що при великій кількості транспортних експедиторських компаній і митних брокерів дуже мала питома вага компаній, що надають комплекс транспортно-логістичних послуг. Умовно до логістичних компаній (вони лише претендують на надання комплексних логістичних послуг, при цьому роблять ставку на автотранспортну складову своєї діяльності) можна віднести найбільші автотранспортні підприємства України із сфери міжнародних автоперевезень. «Рapid», транспортний-експедиторський відділ концерну «Укрпромінвест», «Орлантранс», «Каматранссервіс», LAATrans, «Райз», «Ост-Вест-експрес» та інші. Такі компанії, маючи в своєму розпорядженні сотенний парк сучасних автопоїздів, митні складські ліцензійні склади, ремонтні боки, надають повний спектр транспортних послуг (перезезення і експедиція, ремонт і технічне обслуговування). За даними деяких джерел, близько 20 українських компаній мають в країнах західної Європи відповідну інфраструктуру.

Переважа більшість українських перевізників не пов'язують свою діяльність з логістикою, Наприклад, за даними транспортно-інформаційного серверу Lagdi, на якому зареєстровано 886 українських міжнародних перевізників і 582 експедитори, лише 1,6% із зробленої вибірки 56 найпопулярніших транспортних компаній позиціонують себе в якості логістичних провайдерів. Багато компаній, що включили в свою назву слово «логістика», наданням логістичних послуг фактично не займаються.

На відміну від ринку транспортних послуг, в сегменті складської нерухомості в Україні низька конкуренція. Тут активно працюють не більше 20 компаній, які не можуть задовольнити високої попит основних споживачів складів, крупних мережевих торгівельних операторів, виробників товарів широкого вжитку, дистриб'юторських і логістичних фірм. Зазвичай після тривалих, але безуспішних пошуків відповідного

складу крупним споживачам складських послуг доводиться вирішувати цю проблему самостійно, наприклад, компанії McDonald's, Coca-Cola, Oriflame, Amway та інші, виходячи на український ринок, змушені були самостійно будувати для себе складські об'єкти.

Оцінити достовірно пропозицію на ринку складської нерухомості досить складно, оскільки не існує точної і повної інформації. За оцінками деяких агентств нерухомості попит на висококласну складську нерухомість як мінімум в 2-2,2 разу перевищує пропозицію. Зараз в столиці налічується всього 130-160 тис.кв.м професійних складів і близько 700-800 тис. м2 низькоякісних складів.

Аналізуючи динаміку зростання пропозиції на ринку будівництва складської нерухомості, хотілося б відзначити, що за оцінкою експертів, в 2005 році було здано трохи більше 10 тис. кв. м складів замість заявлених 45-50 тис. кв. м (що на 30-35% менше, ніж в 2004-му, і на 50-60% менше, ніж в 2003-му). У 2006 році ситуація дещо покращилась із заявлених 100 тис. кв. було збудовано понад 60.

Розглянемо деякі найбільш успішні проекти.

Одним з перших прикладів вільної оренди складських площ класу А на ринку комерційної нерухомості України стало введення в експлуатацію логістичного комплексу в м. Обухів загальною площею 12 тис.кв.м., який належить девелоперській компанії НСМ. Керуючою компанією цього комплексу став провідний логістичний оператор «Українські вантажні кур'єри», який здає в оренду і обслуговує складські приміщення, зберігає вантажі, оформляє і відправляє їх по Україні. Основними орендарями складу вже стали компанії Adidas, Rival Express, Henkel, Johnson's, AmWay.

Складський комплекс класу А побудувала в Київській області найбільша інвестиційно-девелоперська компанія FIM Group Company, яка є представницькою структурою данського холдингу Danpar Scandinavia APS Зводився комплекс загальною площею 27 тис. кв. м за рахунок власного капіталу компанії і кредитних ресурсів німецької банківської мережі HVB Group. Склад побудований по схемі built-to-suit, тобто орендарі визначені ще до початку будівництва - дві міжнародні логістичні компанії Kuehne+Nagel і Frans Maas. У західноєвропейських країнах ця схема знайшла широке застосування, оскільки при відомих заздалегідь орендарях ризики реалізації проекту для девелопера зводяться до мінімуму.

Наступний проект реалізувала компанія «КОМОР-С», яка з 1 травня 2006 року почала роботу на новому складі загальною площею понад 9,000 кв.м. Активно розвиває власну складську мережу логістична компанія ІСТ. На території її логістичного комплексу у Вишневому розташовані 24,000 кв.метрів складських і 1,000 кв.метрів офісних площ. Крім цього, в

поточному році вона почала будівництво нового складського терміналу площею 6,500 кв.метрів.

Але ще більш цікаві проекти будуть реалізовані в найближчі 2-3 роки. Вміщені в табл.1 дані про плани будівництва складських комплексів і логістичних центрів в Київському регіоні відображають офіційно заявлені інвестиційні проекти. Вони дозволяють зробити висновок про справжній «складський бум», тобто збільшення пропозиції професійних складських приміщень в декілька разів і, відповідно, зміщення структури попиту за рахунок його на низькоякісні складські приміщення радянського періоду. Слід також зауважити, що існує ще декілька проектів, про які не було офіційних повідомлень в засобах масової інформації.

Отже, тенденції і структурні зміни на ринку складської нерухомості свідчать про можливу ліквідацію існуючого дефіциту. На сьогоднішній день пропозиція складських приміщень класів А і В складає від 130 до 160 тис.кв.м., а попит на них оцінюється в 300-500 тис.кв.м. Дефіцит складає 170-340 тис.кв.м. Через три роки пропозиція аналогічних площ може скласти 930-960 тис.кв.м. (з урахуванням того, що всі заявлені проекти будуть реалізовані). Попит через три роки оцінюється приблизно в 1-1,1 млн.кв.м. Дефіцит складе близько 100 тис.кв.м.

Такі прогнози експертів привертають увагу вітчизняних та іноземних інвесторів і спонукають їх вкладати кошти в складську нерухомість. На нашу думку, ці оптимістичні прогнози можуть виявитися хибними. Однозначно зростання товарообігу і обсягів споживання супроводжуються зростанням потреби в складських приміщеннях, яке оцінюється експертами щорічно в 20%. Багатократне збільшення пропозиції може призвести до «обвалу» ринку і різкого зменшення орендних ставок, що означатиме збільшення термінів окупності вкладених коштів. Аналогічна ситуація склалася в Польщі, де протягом двох-трьох років здійснювалось масове будівництво складів.

Крім вище сказаного, досвід європейських країн свідчить, що підвищення рівня логістичної економіки значно прискорює рух товаропотоків, а це означає постійне скорочення тривалості зберігання товарів на різних складах. Фактично і розподільчі склади, і логістичні центри, і транспортні термінали працюють за принципом крос-докінгу -перенавантаження вантажу з одного транспортного засобу на інший. Зменшення тривалості зберігання на складах обумовить зменшення потреби в складських площах.

Таблиця 1
Складські приміщення, які заплановано ввести в експлуатацію протягом 2006-2009 р.р.

Компанія	Складські комплекси	Місце розташування	площ, кв.м	Рік здачі
Равеп	Склади класу А	Броварський район	80 000	2008
ІСТ	Нові складські термінали	Вишневе	6 500 9500	2006 2007
Єврокон Україна	Логістичний центр класу А	8-й км траси Київ-Харків	24 000	липень 2007
HGM Group	Склади класу А	Києво-Святошинський район	90 000	2007
Alasor (Київ)	Business Park City Business Park-складський комплекс	Обухів	19 700 113 000	ДО 2009
МЛП-Чайка	Три логістичних комплекси	0,8 км по трасі Київ-Львів	100 000	весна 2008
Аснова-холдинг	Складські комплекси класу А	Капілівка	35 000	ДО 2009
FM Logistic	Складський комплекс класу А	Біля Борисполя	80 000	ДО 2008
REWICO	Складський комплекс класу А		25 000	ДО 2009
Gld Invest Group UK	East Gate Logistic	20 км від Києва	43 500	січень 2007
Development	Логістичний центр	Біля Борисполя	200 000	2009
Всього			826 200	

Вміщені в табл.1 дані привертують увагу ще декількома аспектами:
1) на ринку складської нерухомості України активними гравцями стали девелоперські компанії, що є позитивним фактором;
2) значна доля ринку складської нерухомості належить транспортно-експедиційним компаніям, які фактично перетворюються в логістичних провайдерів типу ЗРБ;

3) на жаль, серед цих компаній майже немає вітчизняних; тобто дуже перспективний і прибутковий сегмент ринку логістичних послуг належить іноземним компаніям. Якщо раніше іноземні глобальні логістичні компанії типу Raben, Kueh&Nagel, TNT, DHL та інші зосереджувались в основному на міжнародних перевезеннях вантажів і

пошти, то зараз все активніше проникають на ринок внутрішніх перевезень і комплексних логістичних рішень;
4) більшість компаній - операторів ринку логістичних послуг послідовно реалізують стратегію регіональної експансії, відкриваючи представництва в обласних центрах, великих містах, центрах ділової активності в Україні.

Не дивлячись на існування різних проблем, ринок логістичних послуг в Україні дуже-дуже перспективний. По-перше, вже з'явився реальний попит на якісні послуги ЗРЛ-провайдерів і він буде постійно зростати. По-друге, з високоефективних логістичних посередників виростають компетентні логістичні аутсорсери (приклад компанії «УВК», «ГБН Логістик Україна»). Компанія «Українські вантажні кур'єри (УВК)» позиціонує себе вже як 4 PL-провайдер, тобто вона починає надавати послуги з управління ланцюгами постачання товарів від виробників до ритейлерів в дуже стислі терміни на умовах аутсорсингу. «УВК» розробила проект «Бестселер», суть якого полягає в збільшенні обсягу продажів клієнтів за допомогою організації дистрибуції їх товарів безпосередньо в ключовий роздріб, забезпечуючи будь-яку роздрібну точку товаром в будь-якому обсязі, у будь-який момент часу з підтримкою і просуванням його на рівні полиці.

На мою думку, ринок логістичних послуг в Україні знаходиться на переломному етапі: з фазою становлення переходить у фазу бурхливого розвитку. Активними каталізаторами ринку є іноземні компанії "Kueh&Nagel", "ICT", "Raben", "Asstra", "SCHENKER-BTL", "Panalpina", "FM Logistic", "Geodis" та інші.

Процес ефективної логістики виробничих і торгових підприємств вимагає розвиненої і налагодженої системи підтримки транспортно-складських процесів за відносно низькими цінами, яка включає також інформаційне, фінансове, правове, технічне і сервісне забезпечення. Перелік послуг повинен бути чималим і, найголовніше, комплексним і орієнтованим на конкретні потреби конкретного клієнта. На жаль, вітчизняні оператори ринку логістичних послуг (перевізники, експедитори, митні брокери, нечисленні складські компанії) надають обмежений перелік послуг, мають обмежений потенціал зростання і обмежені інвестиційні можливості. Наприклад, під час форуму «Logistica в Україні-2006. Управління ланцюгами постачання», який пройшов в червні 2006 р., був представлений новий проект французької компанії "FM Logistic". Ця компанія уже почала будувати складський комплекс біля Борисполя місткістю 80 тис.кв.м. А вже до середини 2007 року планує відкрити 23 дистрибуторських центри по всій Україні. Це буде могутня експансія іноземної логістичної компанії.

Оцінюючи перспективи розвитку логістичного бізнесу в Україні, слід зазначити, що вони залежатимуть, перш за все, від стану і темпів розвитку

5. Онищенко С.П. Исследования фрахтового рынка. //Логистика: проблемы и решения - 2006. - № 6 (7). - С.45-51
6. Позняк О.В. Тенденции развития рынка логистической недвижимости //Логистика: проблемы и решения. - 2006. - № 6 (7). - С. 78-80.
7. Чухрай Н.І. Перевізники чи логістичні оператори? - Транспорт і логістика. - №13. - 2006. - С.32-35.

УДК 338.24

Паламарчук В. А., Кисловська Т. М.

ЗАДАЧІ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ПРОМИСЛОВИХ ВИРОБНИЦТВ КОРПОРАТИВНОГО ТИПУ

В роботі представлені результати дослідження діявості організаційно - економічного механізму регулювання відносин суб'єктів об'єднання підприємств корпоративного типу.

Постановка проблеми. Активізація інтеграційних процесів в економіці України загострює низку теоретичних та прикладних проблем створення і реалізації дієвого та ефективного організаційно-економічного механізму як власне інтеграційних процесів на етапі формування нових систем, так і функціонування інтегрованих структур.

Дієвість конкретного організаційно-економічного механізму (ОЕМ) не можлива без виявлення та узгодження інтересів контрагентів (учасників інтегрованої структури). Особливо важливим є врахування метантересів під час інтеграційного процесу, результатом якого є створення нової інтегрованої структури, наприклад, корпоративного типу, із тим чи іншим ступенем свободи та повноважень учасників.

Відтак, існування, результативність та ефективність нового об'єднання зумовлюється не лише відповідністю ОЕМ вимогам системи та огочуючого середовища, а й співвідношенням, врахуванням та узгодженням системи інтересів учасників.

На сьогоднішній день основні складові організаційно-економічного механізму сформульовані, але не розроблені, а якщо використовуються окремі його елементи, то вони не адаптовані до сучасних особливостей функціонування виробничих промислових підприємств корпоративного

93

української економіки, інвестиційного клімату в країні, рівня легалізації і логістизації бізнесу. Велике значення матиме ухвалення закону про конкуренцію з тим, щоб стимулювати розвиток конкурентного середовища. Поки вітчизняні виробники і торгові компанії не почнуть «рахувати копійки», мислити показниками рентабельності в 5-10% (а не 50-100%), логістика не буде масово затребувана. Багато наших компаній, займаючи певну нішу на ринку, одержують свою частку прибутку і не хочуть переглядати свої бізнес-процеси, покращувати схеми роботи з постачальниками, посередниками, споживачами.

Висновки

Для того, щоб залишитися активним гравцем на ринку логістичних послуг, багатьом вузькопрофільним логістичним посередникам необхідно істотно перебудувати свою роботу і переглянути стратегію свого бізнесу.

Адже переваги в конкурентній боротьбі одержить той, хто:

- надасть комплексне логістичне обслуговування клієнта - повний аутосервіс логістичних послуг;
- створить ефективну логістичну мережу по всій Україні;
- навчиться ефективно управляти всією логістичною складовою бізнесу клієнта;
- розвиватиме стратегічне партнерство з виробничими і торговими компаніями.

За експертними оцінками, комплексне обслуговування клієнтів 3PL провайдерями логістичних послуг забезпечує їм значно вищий рівень доходу на капітал в порівнянні з традиційними перевізниками. Водночас, сучасна теорія логістики і практика розвитку світового ринку логістичних послуг свідчить про появу нових моделей логістичного бізнесу - а саме концепції 4PL і 5PL що передбачають трансформацію традиційного логістичного оператора у віртуального інтегратора матеріального потоку в глобальному масштабі.

Список літератури

1. Бауэрсекс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цель поставок: Пер. с англ. - М. ЗАО "Олимп-Бизнес", 2001. - 640 с.
2. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой Пер. с 4-го англ. изд. - М.: ИНФРА - М, 2005, XXXII, 797 с.
3. Григорак М.Ю., Коцюба В.В. Анализ рынка логистических услуг в Украине. //Логистика: проблемы и решения - № 2(3). - 2006. - С. 3-10
4. Сумец А.М. Результаты мониторинга развития рынка складских услуг в Украине. - Логистика: проблемы и решения. - 2006. - № 5 (6).

92

– впровадити субсидії на процентні ставки по лізинговим платежам;
 – звільнити від сплати земельного податку, податку на майно, орендної плати та інших платежів за користування землею, на якій розташовані злітно – посадкові смуги, руліжні доріжки, аеропорти та аеродроми;
 – зменшити ПДВ на технологічне обладнання, що імпортується для використання на авіапідприємствах і не має вітчизняних аналогів;
 – звільнення на 3 – 5 років знову створених авіапідприємств від податку на прибуток, за умов направлення даних коштів на оновлення авіаційної техніки та здійснення дослідно-конструкторських робіт;
 – надання знижок по аеропортовим та аеронавігаційним зборам для нової техніки на певний проміжок часу її початкової експлуатації, введення методів прискореної амортизації.

Впровадження даних заходів при стабілізації законодавства України, надасть реальну можливість створити умови для здійснення оновлення авіаційної техніки та технологій.

Список літератури

1. Підприємство транспорту – дорожнього комплексу та зв'язку за 2005 рік. Міністерство транспорту та зв'язку України, Київ – 2006. – 60 с.
2. Квасовський О.Р. Проблеми наукової систематизації Принципів оптимального оподаткування. //Фінанси України 2006, №2 - С.101 - 112
3. Кулишер И.М. Очерки финансовой науки. – Вып. 1. – Петроград: Наука и школа. – 1919. – С.146
4. Медведев Ю.Б. Финансовое стимулирование экономического развития в трансформационной экономике. Дис. канд. экономических наук: 08.01.01. – К., 2003. – 193 с.
5. Совет федерации предлагает поправки в проект бюджета – 2007 в поддержку авиации //http://www.avia.ru/news
6. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монография. – К.:Издательство «Феникс», 2004 – 667 с.

Технічне редагування В.В.Давиденко

Опубліковано в авторській редакції.

Підписано до друку 27.02.07. Формат 60x84/16. Папір офсетний.

Офсетний друк. Обл.-вид. арк. 8. Ум. друк. арк. 8,05.

Тираж 200 прим. Замовлення № 65-6.

Вид. № 15/П.