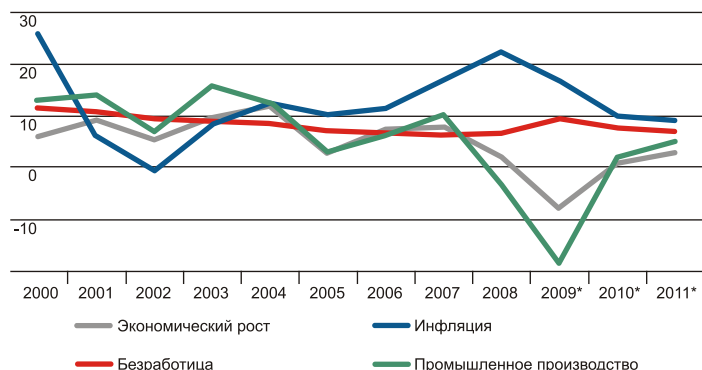






Экономический контекст

Основные экономические показатели в Украине, 2000-2011* гг., %



*Прогноз

Источник: Государственный комитет статистики Украины, Министерство экономики Украины, МВФ (прогноз на 2009 г.), МЦПИ (прогноз на 2009-2011 гг.)

Экономическое положение Украины ухудшилось в связи с недостатком и дороговизной финансирования, небольшим притоком капитала, сравнительно низким спросом на основные статьи экспорта и продолжающейся политической нестабильностью в стране. Несмотря на это, Украина выполнила условия получения второго транша от Международного валютного фонда в размере 2,8 миллиардов долларов США, которые будут направлены на поддержание стабильности национальной валюты и рекапитализацию коммерческих банков. Также, в преддверии Чемпионата Европы по футболу «Евро-2012» ожидается увеличение притока капитальных инвестиций в страну.

Экономический рост и промышленное производство

В 2008 году реальный ВВП вырос всего лишь на 2,1% по сравнению с ростом 7,9% в 2007 году и 7,3% в 2006 году. Существенное снижение темпов экономического роста было связано, прежде всего, со спадом промышленного производства на 3,1%, в то время как в 2007 году объемы производства увеличились на 10,2%. В 2008 году наибольший спад промышленного производства наблюдался в ноябре и составил (-28,6%), когда снижение объемов экспорта было зафиксировано на уровне (-18,7%).

Уже очевидно, что 2009 год станет годом рецессии в Украине в связи с сокращением объемов экспорта, промышленного производства и банковского кредитования.

Предполагается, что первый квартал 2009 года засвидетельствовал спад реального ВВП с резким снижением промышленного производства на уровне (-30,4%) в марте текущего года по сравнению с тем же периодом 2008 года. Однако точные данные об уровне экономического спада в первом квартале 2009 года будут официально объявлены Государственным комитетом статистики Украины только летом. Это связано с решением придавать огласке исключительно ежеквартальный показатель роста ВВП, и публикация показателя за первый квартал 2009 года была уже отсрочена.

Среди промышленных секторов, наиболее пострадавших в 2008 году и первом квартале 2009 года, стоит отметить как экспортно-ориентированные металлургию, машиностроение и химическую отрасль, так и строительный сектор. Согласно прогнозам различных аналитических агентств на текущий момент, в 2009 году спад промышленного производства может колебаться в пределах от (-11,5%) до (-19%) по сравнению с предыдущим годом.

Инфляция

В 2008 году потребительские цены выросли на 22,3%, и высокая инфляция, которая стала рекордной за последние восемь лет, рассматривалась как одна из основных угроз макроэкономической стабильности в Украине.



Согласно антикризисной программе, принятой правительством Украины и представленной МВФ в конце 2008 года, ожидается, что уровень инфляции в 2009 году снизится по сравнению с предыдущим годом и составит 17%. В январе-марте 2009 года инфляция была умеренной на уровне 5,9% и повысила вероятность достижения прогнозного годового показателя, который все еще зависит от цен на продукты питания, стабильности гривны и монетарной политики в стране. Ряд международных и украинских аналитических центров на текущий момент прогнозируют уровень инфляции в 2009 году в диапазоне от 15% до 20,5%.

Национальная валюта

В четвертом квартале 2008 года началась девальвация украинской валюты по отношению к американскому доллару. Согласно официальному курсу Национального банка Украины, гривна обесценилась более чем на 50% с 4,85 UAH/US\$ в сентябре 2008 года до 7,7 UAH/US\$ в январе 2009 года с последующей стабилизацией на этом уровне.

Согласно данным Национального банка Украины, уровень долларизации экономики страны вырос с 22,8% в 2007 году до 30,1% в первом квартале 2009 года, что оказывает давление на обменный курс.

Реальная заработная плата и розничный товарооборот

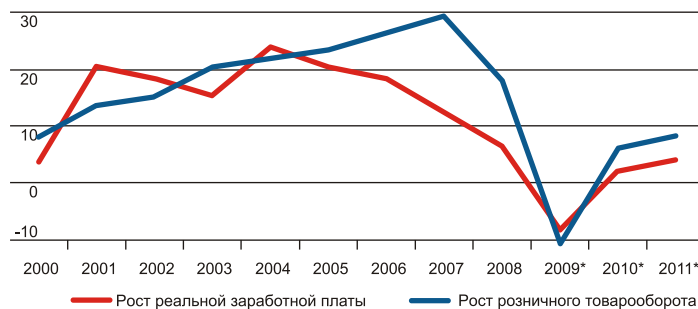
Общий экономический спад и девальвация гривны негативно повлияли на покупательскую способность населения Украины.

В 2008 году средняя реальная заработная плата увеличилась только на 6,3%, тогда как в 2007 и 2006 годах рост этого показателя составлял 12,5% и 18,3% соответственно. В январе-марте 2009 года реальная заработная плата уменьшилась на 12,3% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Различные исследовательские институты прогнозируют снижение средней реальной заработной платы в текущем году на 9-12%.

В 2008 году в Украине среднемесячная заработная плата до налогообложения и удержания социальных взносов составила 2 131 гривен или 276 евро, что существенно ниже, чем в странах Европы. Для сравнения, в 2008 году среднемесячная зарплата до налогообложения в Венгрии и Польше составляла 796 евро и 874 евро соответственно, в то время как в Германии – 3 459 евро. Несмотря на негативное влияние низкой зарплаты на торговый сектор, сравнительно низкие затраты на рабочую силу в Украине являются конкурентным преимуществом страны для многих международных компаний, в частности в промышленном секторе.

В 2008 году розничный товарооборот вырос на 17,9% по сравнению с предыдущим годом, в то время как в 2007 году рост составил 29,3%, а в 2006 году – 26,4%. В январе-марте 2009 года, вслед за основными экономическими тенденциями, розничный товарооборот снизился на 14%.

Заработная плата и розничная торговля в Украине, 2000-2011* гг., %

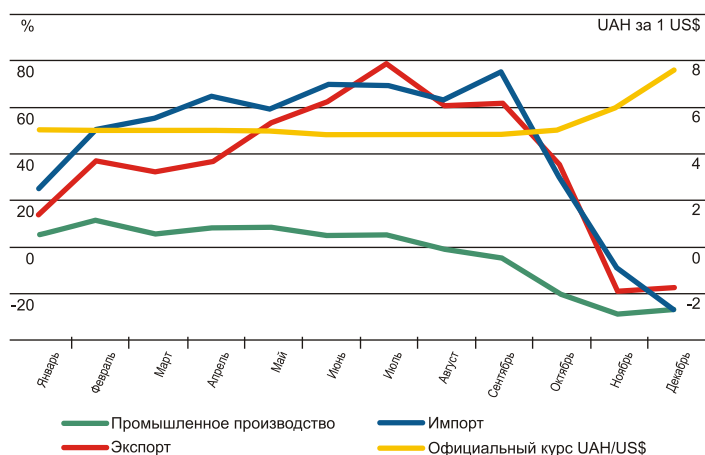


*Прогноз

Источник: Государственный комитет статистики Украины, МВФ, МЦПИ (прогноз на 2010-2011 гг.)



Промышленное производство, экспорт, импорт и официальный обменный курс в Украине, 2008 г.



Источник: Государственный комитет статистики Украины, Национальный банк Украины

Импорт по категориям товаров в Украине, 2008 г.



Источник: Государственный комитет статистики Украины

Эксперты Международного центра перспективных исследований ожидают, что в 2009 году розничный товарооборот может уменьшиться на 11% в связи со снижением реальной заработной платы и высокой инфляцией, фактическим прекращением выдачи коммерческими банками потребительских кредитов, повышением процентных ставок и ростом цен на импортные товары.

Международные рейтинги

С февраля 2009 года рейтинговые агентства Fitch Ratings, Standard & Poor's и Moody's понизили международные рейтинги Украины. При пересмотре рейтингов страны агентства использовали схожие аргументы: сложности в реализации программы МВФ, политическая нестабильность, экономический спад, девальвация национальной валюты, проблемы в банковской системе и вероятность выплаты государственных долгов за счет увеличения денежной массы.

В начале 2009 года вероятность дефолта Украины активно обсуждалась в украинской и зарубежной прессе. Тем не менее, вероятность дефолта была признана большинством аналитиков низкой в связи с тем, что страна в состоянии обеспечить выплаты по государственным обязательствам в 2009 году, которые составляют около 1,6 миллиарда долларов США. Несмотря на то, что активная политика заимствования может продолжиться, маловероятно, что государственный долг превысит 60% от ВВП, который считается граничным безопасным уровнем. Тем не менее, риск дефолта корпоративных эмитентов, в частности банков, достаточно высок, поскольку объем выплат по долговым обязательствам корпоративного сектора в 2009 году оценивается в сумму более 40 миллиардов долларов США. Однако известно, что множество публичных компаний ведут активные переговоры с кредиторами о реструктуризации своих долгов.

Внешняя торговля

С января по сентябрь 2008 года объем внешней торговли демонстрировал непрерывный ежемесячный рост, в среднем, на уровне 49% для экспорта и 59% для импорта. Тем не менее, в связи с замедлением внешней торговли в конце 2008 года, годовой рост экспорта составил 36%, а импорта – 41%.

В первом квартале 2009 года объемы экспорта и импорта уменьшились на 39,6% и 48,1% соответственно по сравнению с показателями первого квартала прошлого года.

Среди основных факторов, повлиявших на снижение объемов экспорта, необходимо отметить падение цен на глобальных рынках, а также сокращение спроса на сталь, сырье, химическую продукцию и продукцию тяжелого машиностроения. Обесценивание национальной валюты и сокращение внутреннего спроса стали основными причинами уменьшения объемов импорта в Украину.



В 2008 году основными категориями импортируемых в Украину товаров были нефть, бензин, природный газ, автомобили, двигатели внутреннего сгорания, механическое оборудование, черные металлы и фармацевтическая продукция. В свою очередь, к основным статьям экспорта принадлежали продукция металлургии, тяжелого машиностроения и сельского хозяйства, а также удобрения.

Грузоперевозки

В 2008 году объемы грузовых перевозок в Украине снизились до 892 миллионов тонн, и падение показателя составило (-1,3%) по сравнению с ростом на уровне 5,4% в 2007 году и 5,9% в 2006 году. В 2008 году 55,9% грузов было перевезено железнодорожным транспортом, по 20,9% автомобильным и трубопроводным видами транспорта, в то время как перевозки водным и авиационным транспортом составили соответственно 2,2% и 0,1% от всего объема грузов.

В 2008 году 18,8% экспорта и 32,6% импорта были перевезены грузовыми автомобилями, 45% экспорта и 7,8% импорта – морскими судами, а железнодорожными вагонами было доставлено 29,1% экспорта и 17,8% импорта.

Временная дополнительная импортная пошлина

Для улучшения платежного баланса Украины была введена временная дополнительная импортная пошлина в размере 13% с минимальным сроком действия в шесть месяцев.

Закон, вступивший в силу в начале марта 2009 года, распространялся на перечень импортных товаров, включающий некоторые виды продуктов питания и алкогольных напитков, этиловый спирт, текстильные изделия, обувь и одежду, кухонные плиты и холодильники, автомобили, уголь и некоторые другие товары.

Несмотря на это, в связи с возросшей стоимостью этих категорий импортных товаров на фоне снижения покупательской способности украинцев и девальвации национальной валюты, в 2009 году общий объем импорта уменьшился перечеркнув ожидаемый позитивный эффект от введения дополнительной импортной пошлины. Кроме того, возникли опасения, что добавочная пошлина может повысить уровень теневой экономики в Украине, а также привести к негативной реакции со стороны стран-членов Всемирной торговой организации.

Таким образом, в конце марта 2009 года правительство отменило дополнительную пошлину в размере 13% для всех товаров, кроме холодильников и автомобилей, импортеры которых заявили о намерении приостановить или существенно снизить объемы импорта до момента истечения срока действия пошлины.

2009 стал годом рецессии в Украине в связи с уменьшением объемов экспорта, промышленного производства и банковского кредитования. Согласно прогнозам различных международных и украинских аналитических организаций, в текущем году экономический спад в Украине будет в диапазоне от (-5%) до (-12%). Если выход из мирового кризиса начнется в начале 2010 года, украинская экономика может возобновить свой потенциальный рост на уровне 3-6% в 2011 году.

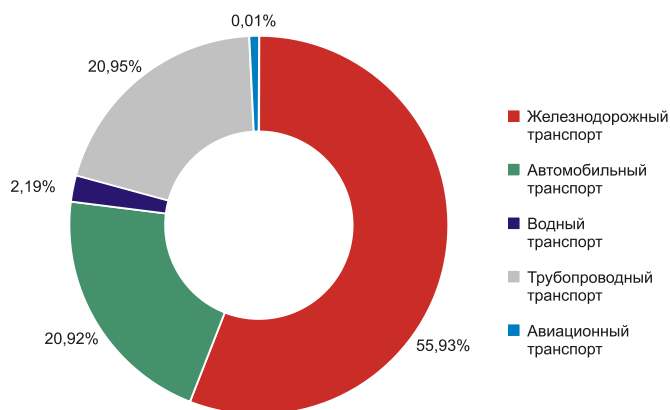
Промышленное производство и розничная торговля являются основными отраслями, стимулирующими развитие современных складских объектов в Украине. Текущий спад в этих отраслях, который, по-видимому, продолжится в краткосрочной перспективе, имеет сильное негативное влияние на сектор складской и логистической недвижимости в стране.

Большинство арендаторов складов испытывают трудности, связанные с уменьшением объемов продаж, а также объемов промышленного производства, импорта и экспорта.

Сокращение спроса на складскую и логистическую недвижимость, в сочетании со сложностями в привлечении долгового финансирования и высокой стоимостью заемных средств, привели к задержкам ввода в эксплуатацию ряда крупных логистических проектов на территории Украины.

Грузовые перевозки

в Украине, 2008 г.

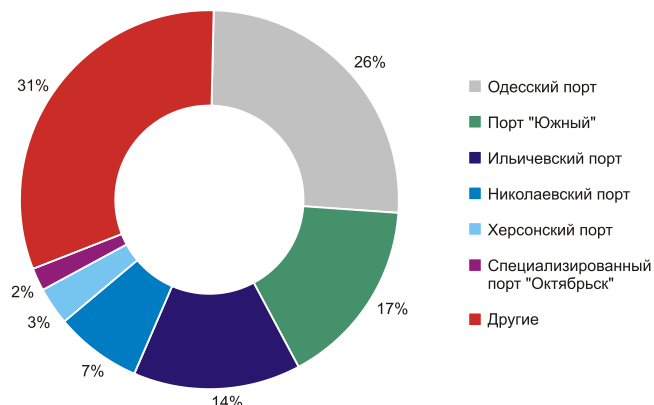


Источник: Государственный комитет статистики Украины



Транспорт и инфраструктура

Грузооборот морских и речных портов в Украине, 2008 г.



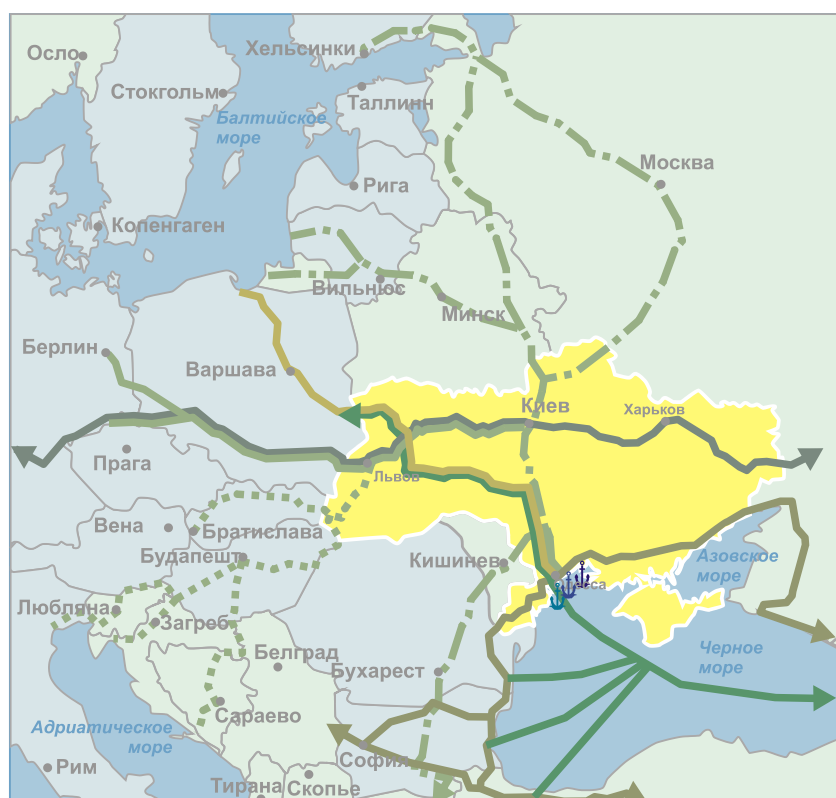
Источник: Министерство транспорта и связи Украины

Значимость автомобильного транспорта в структуре грузоперевозок требует развитой автодорожной инфраструктуры, и Украина до сих пор испытывает ее недостаток.

Украина является частью Трансъевропейской транспортной сети. Через территорию страны проходят международные транспортные коридоры №3 от Берлина до Киева, №5 от Венеции до Львова и №9 от Хельсинки через Киев до Александрополиса. Кроме этого, Украина является участником международных транспортных коридоров «Европа-Азия», «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) и «Гданьск-Одесса», а также транспортного коридора Организации черноморского экономического сотрудничества.

По состоянию на январь 2009 года протяженность украинских дорог составляла около 169,5 тысяч км, что сопоставимо с протяженностью дорог в Венгрии и Бельгии. Но площадь этих стран составляет 93 000 кв.км и 30 500 кв.км соответственно, что существенно меньше площади Украины – 603 700 кв.км.

В Украине дороги разделяют на пять категорий: к первой категории относятся дороги наивысшего качества, а к пятой – низшего.



Транспортные коридоры

- Трансъевропейский транспортный коридор №3
- Трансъевропейский транспортный коридор №5
- Трансъевропейский транспортный коридор №9
- Транспортный коридор «Европа-Азия»
- Транспортный коридор «Гданьск-Одесса»
- Транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА)
- Транспортный коридор Организации черноморского экономического сотрудничества

Европейский союз

Основные морские порты

- Ильичевский порт
- Одесский порт
- Порт «Южный»



Категория дороги зависит от интенсивности движения, ограничений по скорости, количества и ширины полос движения, типа покрытия и ряда других, более второстепенных параметров. Дороги первой и второй категории по качеству можно сравнить с европейскими автомагистралями, но их доля в структуре всех автодорог в Украине составляет всего лишь 9%.

Несмотря на данный факт, Украина может стать важной транзитной страной, что обусловлено ее выгодным географическим расположением между Россией и СНГ с одной стороны, и странами Европейского союза с другой.

Объем транзитных грузовых перевозок автомобильным транспортом через территорию Украины стремительно вырос с 1,6 миллионов тонн в 2006 году до 4,9 миллионов тонн в 2008 году. Общий объем грузовых перевозок автомобильным транспортом увеличивался на протяжении последних трех лет с ежегодным приростом около 10%.

В Украине реализуются три проекта, которые финансируются ЕБРР и направлены на реконструкцию различных участков автомобильной дороги М-06 «Киев-Чоп», являющейся частью международных транспортных коридоров №3 «Киев-Львов-Краков-Берлин» и №5 «Львов-Чоп-Будапешт».

В апреле 2009 года в Украине началась реализация проекта, финансируемого Всемирным банком и предусматривающего реконструкцию участка автомобильной дороги М-03 от Борисполя до города Лубны длиной 120 км.

Ожидается, что предстоящий чемпионат по футболу «Евро-2012» станет катализатором для улучшения системы автомобильных дорог в Украине. В рамках подготовки к этому спортивному мероприятию украинские власти планируют построить 236 км новых автомагистралей, а также реконструировать 225 км и провести капитальный ремонт 4 147 км существующих дорог по всей Украине.

Существенный прогресс в развитии и улучшении дорог в Украине начался в начале 2009 года, когда были приняты изменения к закону «О концессии на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог».

Документ предусматривает возмещение инвестиций через механизм введения платы за пользование, доступ и эксплуатацию дорог, а также инфраструктуры. Предполагается, что после вступления этого закона в силу будет реализован ряд проектов концессионных дорог, в частности, строительство Большой окружной дороги вокруг

Киева, а также автомобильных дорог Киев-Краковец (84,4 км) и Львов-Броды (78,8 км).

Строительство Большой окружной дороги улучшит транзит грузовых автомобилей через Киев за счет объезда загруженных столичных дорог. Появление этой транспортной артерии является стратегически важным для логистических операций, особенно принимая во внимание принятые в середине 2008 года ограничения на передвижение грузового транспорта по Киеву, которые привели к увеличению срока доставки грузов и, соответственно, повышению затрат.

В связи с процедурами таможенного контроля, неразвитой инфраструктурой и расширением Европейского союза, время прохождения таможни на границе Украины с Польшей, Словакией и Венгрией возросло, что, соответственно, увеличило время доставки товара и транспортные затраты компаний.

В 2008 году 45% экспорта и 7,8% импорта были доставлены морским транспортом. Одесский и Ильичевский порты, а также порт «Южный» играют важную роль во всем Черноморском регионе, и через них проходит большинство морских грузов в Украине (приблизительно 57% от всего грузооборота портов в 2008 году). Принимая во внимание относительно высокое качество дорог, обеспечивающих доступ к городу, а также его удобное географическое расположение, Одесса и Одесская область владеют большим потенциалом для строительства складских и логистических центров.

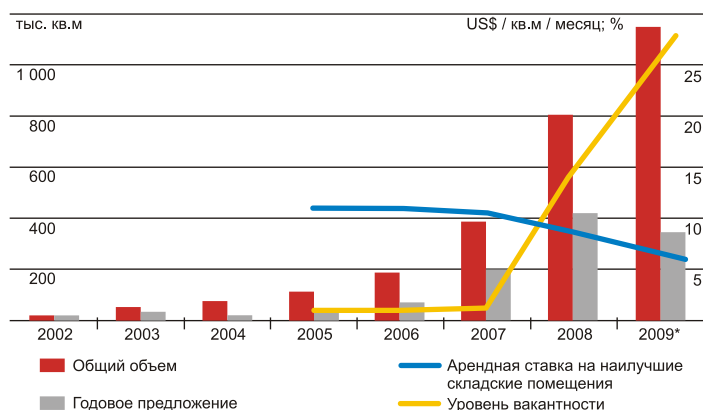
В 2008 году доля экспорта и импорта, перевезенного авиатранспортом, составила соответственно 1,3% и 2,8% от общего объема. Несмотря на важность системы воздушного транспорта, в Украине она остается слабо развитой. В стране насчитывается 34 аэропорта, из которых девять являются стратегически важными, а пять выполняют функцию грузовых. Инфраструктура авиационного транспорта постепенно развивается. В рамках подготовки к «Евро-2012» происходит модернизация аэропортов в основных городах Украины. Кроме этого, правительство утвердило программу развития аэропортов Украины до 2020 года.



Рынок складской и логистической недвижимости

Основные показатели рынка логистической недвижимости

в Киевской области, 2002-2009* гг.

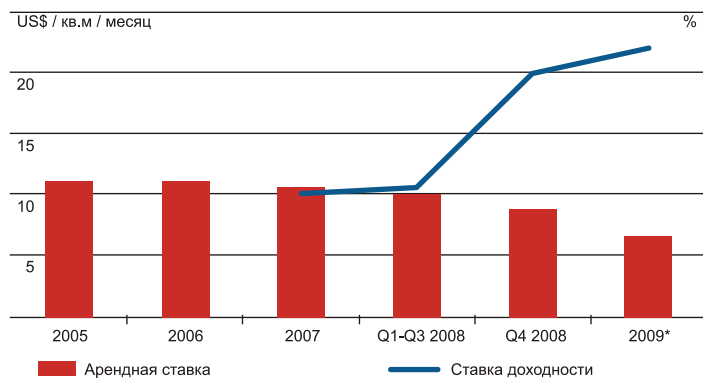


* Прогноз; все значения приведены на конец года

Источник: DTZ Research

Арендная ставка и ставка доходности на наиболее качественные складские помещения

в Киевской области, 2005-2009* гг.



*Прогноз; все значения приведены на конец года

Источник: DTZ Research

Предложение

Большинство современных логистических объектов расположены в Киевской области. В то же время, в 2008 году несколько девелоперов приступили к реализации логистических проектов в крупных городах страны, в том числе в Одессе, Днепропетровске, Харькове, Запорожье, Донецке и Львове. Несмотря на эту тенденцию, начиная с октября 2008 года развитие фактически всех региональных проектов было приостановлено в связи с низким спросом со стороны арендаторов и отсутствием долгового финансирования.

В конце первого квартала 2009 года общий объем современных складских помещений в Киевской области достиг приблизительно 872 400 кв.м. Для сравнения, в Варшаве и окрестностях этот показатель составил 2,3 млн. кв.м, в Праге и пригороде – 1,54 млн. кв.м, в Будапеште – 1,4 млн. кв.м, а в Москве и области оценивается в 4 млн. кв.м.

В то время как в 2006 и 2007 годах в Киевской области было введено в эксплуатацию соответственно 71 130 кв.м и 199 780 кв.м складских помещений, в 2008 году общий объем рынка увеличился на 418 100 кв.м. В первом квартале 2009 года на рынок было выведено около 70 000 кв.м складов.

Объем логистических объектов, находящихся на стадии строительства и планирующих к сдаче до конца 2009 года, составляет около 255 000 кв.м, причем по некоторым из них уже подписаны предварительные договора аренды. Если все эти объекты будут введены в эксплуатацию, то к концу 2009 года общий объем складских помещений в Киевской области может достигнуть около 1,1 млн. кв.м.

В связи с низким спросом со стороны арендаторов, общим экономическим кризисом и отсутствием кредитного финансирования, строительство некоторых крупных логистических проектов в Киевской области, запланированных к вводу в эксплуатацию в 2010-2011 годах, было приостановлено.

Компания DTZ предполагает, что логистические объекты, которые будут выведены на рынок в ближайшем будущем, будут построены под конкретных заказчиков (по схеме built-to-suit). Однако даже в случае таких проектов, возможность обеспечения финансирования очень ограничена.

Если предположить, что восстановление экономики и оживление деловой активности произойдет в 2011 году, то относительно небольшой объем предложения может привести



к снижению вакантности и временному повышению арендных ставок на логистические площади в Киевской области. Тем не менее, мы полагаем, что эластичность предложения логистической недвижимости к цене выше по сравнению с другими секторами коммерческой недвижимости в Украине, и введение в эксплуатацию новых логистических помещений может относительно быстро восстановиться.

Спрос

В следствие высокого спроса на логистические площади в Киевской области рынок поглотил около 314 450 кв.м коммерческих помещений в 2008 году, по сравнению с договорами на 177 990 кв.м, подписанными в 2007 году.

Несмотря на ожидаемое снижение спроса в конце 2008 года, доля подписанных договоров аренды в четвертом квартале 2008 года составила около 28% от всего объема логистических помещений, поглощенных рынком в течение года.

В первом квартале 2009 года объем логистических помещений, сданных в аренду, составил всего 18 570 кв.м, что на 79% меньше, чем в четвертом квартале 2008 года, и на 65% меньше по сравнению с первым кварталом 2008 года.

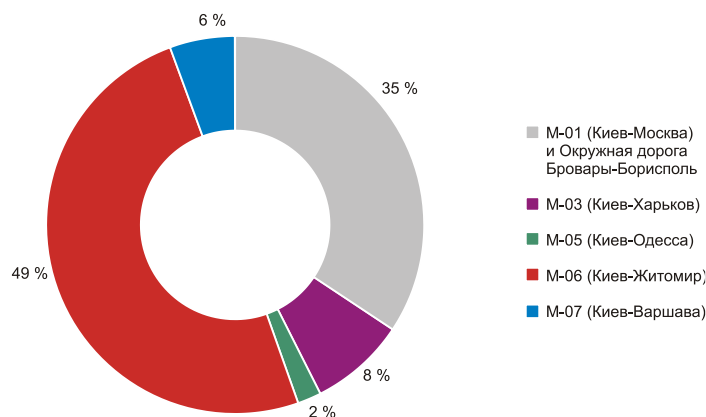
В первом квартале 2009 года средний размер сделки аренды уменьшился приблизительно до 2 500 кв.м, тогда как в 2008 году этот показатель составлял в среднем 10 000 кв.м.

Среди арендаторов складских объектов наиболее популярными остаются склады, расположенные вдоль автомобильных трасс М-06 и М-03, а также в районе окружной дороги между Броварами и Борисполем.

В 2007-2008 годах рост спроса со стороны арендаторов на качественные складские помещения в Киевской области был вызван развитием рынка провайдеров логистических услуг (3PLs) и сектора розничной торговли. В первом квартале 2009 года доля площадей, арендованных провайдерами логистических услуг и транспортными компаниями, составила около 70% от всех сделок аренды на рынке в течении этого периода.

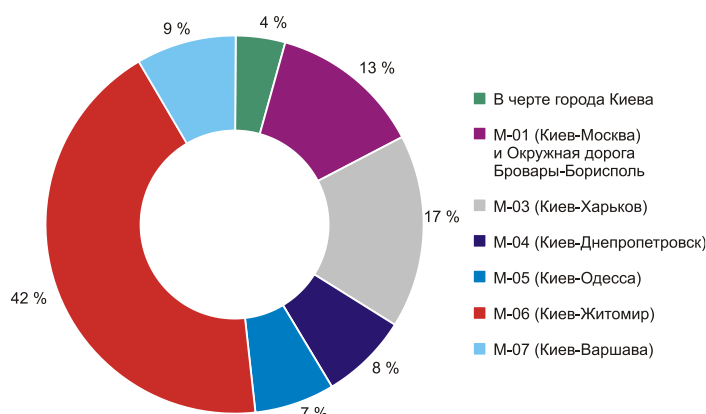
Высокая популярность складских помещений среди логистических операторов в текущих экономических условиях приводит к высокой нестабильности спроса, так как потребности этих компаний прямо зависят от подписанных контрактов и специализации их клиентов.

Арендованные логистические помещения в Киевской области с разбивкой по направлениям в 2007-Q1 2009 гг.



Источник: DTZ Research

Существующий объем логистических помещений в Киевской области с разбивкой по направлениям по состоянию на конец Q1 2009 г.



Источник: DTZ Research



Объем арендованных логистических помещений

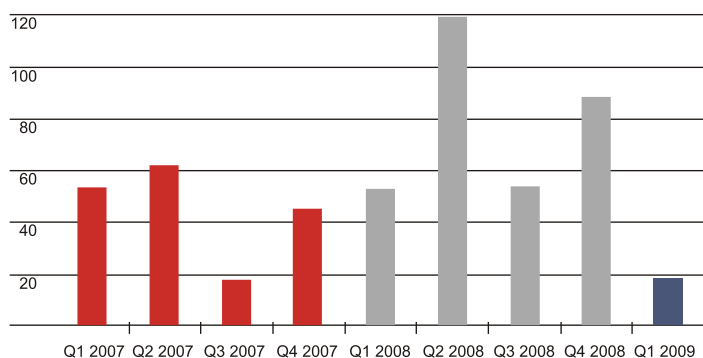
по профилю деятельности арендаторов в Киевской области в 2005-Q1 2009 гг., тыс. кв.м



Источник: DTZ Research

Объем арендованных логистических площадей

в Киевской области по кварталам, 2007-Q1 2009, тыс. кв.м



Источник: DTZ Research

Текущая конъюнктура рынка и неопределенная экономическая ситуация, которые негативно влияют на потребительский спрос, привели к тому, что арендаторы все чаще ищут возможности для снижения расходов на аренду путем обеспечения более гибких условий в отношении размера занимаемой площади, возможности досрочного расторжения договора, длительности договора аренды, финансовых гарантий и арендной ставки.

В современных условиях рынка лишь уровень арендной ставки и эффективность помещений являются критериями для арендаторов при принятии решения касательно аренды помещений, в то время как месторасположение и качество склада играют второстепенную роль.

Вакантность

На протяжении периода с 2006 года до середины 2008 года уровень вакантности в Киевской области колебался в диапазоне от 1% до 2%.

В конце третьего квартала 2008 года уровень вакантности в секторе вырос до 19,5% в связи с вводом в эксплуатацию крупных логистических объектов, в частности логистического парка «Комодор», West Gate Logistic и «МЛП-Чайка», помещения в которых не были полностью сданы в аренду до их открытия.

В связи с высокой активностью арендаторов в четвертом квартале 2008 года, на конец года уровень вакантности складской недвижимости снизился и составил 14,9%.

В дальнейшем спрос на складские площади значительно сократился, и к концу первого квартала 2009 года уровень вакантности достиг рекордного уровня – около 21,5%.

Компании заинтересованы в аренде складских помещений значительно меньшего размера, а общий спрос в сегменте снизился по сравнению с показателями 2008 года.

Принимая во внимание небольшой объем складских помещений, планируемых к сдаче в эксплуатацию в 2009 году, уровень вакантности, скорее всего, будет колебаться в пределах от 23% до 28% на протяжении всего года.

В краткосрочном периоде на рынке также появится дополнительное предложение вследствие того, что многие арендаторы планируют сдавать часть своих площадей в субаренду. Хотя точный объем таких площадей неизвестен, их вывод на рынок, скорее всего, существенно повлияет на уровень арендных ставок в ближайшем будущем.



Основные показатели рынка складской и логистической недвижимости в Киевской области, 2002-2009* гг.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Общий объем (кв.м) **	18 300	52 400	72 900	113 400	184 530	384 310	802 410	1 128 010
Годовое коммерческое предложение (кв.м)**	18 300	34 100	20 500	40 500	71 130	199 780	418 100	325 600
Уровень вакантности (%)				1-2	1-2	1-2	14,9	23-28
Арендная ставка на наилучшие складские помещения (US\$/кв.м/месяц)				11	11	10,5	7,5-10	5,5-7

*Прогноз по состоянию на конец периода; **Учитывая вспомогательные офисные помещения и мезонин

Источник: DTZ Research

Крупные сделки аренды объектов складской недвижимости в Киевской области в Q4 2008 – Q1 2009 гг.

Период	Объект	Арендатор	Профиль арендатора	Общая площадь (кв.м)	Расположение	Тип сделки*
Q4, 2008	West Gate Logistic	«Комора-С»	Логистика	49 800	М-06, Е40	new lease
Q4, 2008	West Gate Logistic	«Логистик Плюс»/ «Еврофуд»	Логистика	11 500	М-06, Е40	new lease
Q4, 2008	West Gate Logistic	Liqui Moly	Автохимия	6 110	М-06, Е40	new lease
Q4, 2008	West Gate Logistic	«Форма Парте»	Автозапчасти	5 760	М-06, Е40	new lease
Q4, 2008	Логистический центр «Биокон» (фаза 1)	Sanofi Aventis	Фармацевтика	3 690	Окружная дорога Бровары-Борисполь	new lease
Q1, 2009	«БФ Склад»	M&S Forwarding	Перевозки	6 120	М-03, Е40	new lease
Q1, 2009	Логистический парк «Комодор»	Украинская компания	Розничная торговля	3 000	М-06, Е40	new lease
Q1, 2009	Unilogic Park	Hendricks Украина	Логистика	2 500	М-01, Е95	new lease / pre-lease
Q1, 2009	«Проммаш-Бровары»	Raben	Логистика	2 300	М-01, Е95	new lease
Q1, 2009	«БФ Склад»	Schneider Electric	Логистика	1 500	М-03, Е40	sub-lease

*pre-lease – предварительный договор аренды (до сдачи объекта в эксплуатацию); new lease – договор аренды, подписанный после сдачи объекта в эксплуатацию; sub-lease – договор субаренды
Источник: DTZ Research

Основные объекты складской недвижимости, введенные в эксплуатацию в Киевской области в Q1 2009 г.

Объект	Расположение	Общая площадь (кв.м)	Девелопер	Страна происхождения	Арендаторы	Уровень занятости* (%)
«БФ Склад» (фаза 1)	М-03, Е40	51 500	«БФ Групп»	Украина	M&S Forwarding, Schneider Electric	12%
Логистический центр «Биокон» (фаза 1)	Окружная дорога Бровары-Борисполь	10 000	«Биокон»	Украина	«Биокон», Sanofi Aventis	100%
Терминал для хранения охлажденных и замороженных продуктов (фаза 1)	М-03, Е40	8 500	Olviya Investments B.V.	Голландия	«Ажур», «УВРК», «Наша Ряба», «Эко-маркет»	100%

*По состоянию на апрель 2009 г.

Источник: DTZ Research

Основные объекты складской недвижимости, запланированные к вводу в эксплуатацию в Киевской области в Q2-Q4 2009 г.*

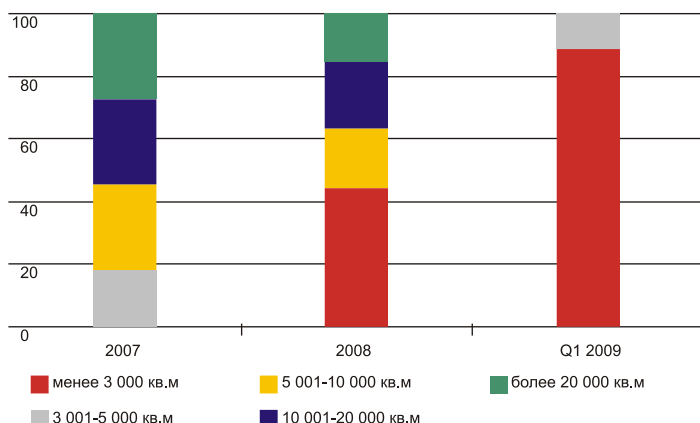
Объект	Расположение	Общая площадь (кв.м)	Девелопер/Владелец	Страна происхождения
«Броварской логистический центр»	Окружная дорога Бровары-Борисполь	42 830	Aisi Realty Group	США
«БФ Склад» (фаза 2)	М-03, Е40	39 370	«БФ Групп»	Украина
Логистический центр «ММК»	Окружная дорога Бровары-Борисполь	26 130	«ММК»	Украина
Логистический центр «Топ-Транс» (фаза 1)	Окружная дорога Бровары-Борисполь	22 600	«Топ-Транс»	Украина
Специализированный склад «Айс Терминал» (фаза 1)	Окружная дорога Бровары-Борисполь	20 000	«Международная группа морепродуктов»	Украина
Складской комплекс Raben (фаза 4)	Окружная дорога Бровары-Борисполь	10 000	Raben Logistics	Нидерланды
Логистический центр «ИМПЕКО»	М-07, Е372	9 350	«ИМПЕКО»	Украина

*По состоянию на апрель 2009 г.

Источник: DTZ Research



Аренда логистических помещений по размеру сделок в Киевской области в 2007-Q1 2009 гг., %



Источник: DTZ Research

Арендные ставки

В 2008 году базовая арендная ставка на современные складские помещения в Киевской области находилась в диапазоне 7,5-10 долларов США за кв.м в месяц и зависела от качества помещений, месторасположения и условий аренды.

В связи с ухудшением экономических условий в Украине и девальвацией гривны, арендаторы складской недвижимости в Киевской области прилагают все усилия для сокращения расходов на аренду. Факт наличия более 190 000 кв.м свободных помещений не только оказывает давление на владельцев складов, но и расширяет возможности для арендаторов.

Исходя из новых тенденций начала 2009 года и высокого уровня вакантности, компания DTZ ожидает, что на протяжении года арендные ставки на качественные площади будут снижаться, колеблясь в пределах 5,5-7 долларов США за кв.м в месяц, при условии стабильного валютного курса.

Владельцы объектов складской недвижимости стремятся удерживать высокие базовые арендные ставки на помещения, предлагая арендные каникулы. Такие действия, в конечном итоге, все равно приводят к снижению доходов от аренды.

Прогноз

В 2009 году, в связи с отсутствием долгового финансирования и невысоким спросом, строительство складских объектов не будет активным, а большинство складов будет построено под конкретного заказчика (built-to-suit). Тем не менее, даже в случае наличия таких проектов, возможности обеспечения финансирования будут очень ограничены.

В краткосрочном периоде развитие объектов складской недвижимости будет практически полностью сосредоточено в Киевской области.

Мы ожидаем, что исходя из текущих экономических условий, уровень вакантности складской недвижимости будет оставаться высоким на протяжении всего 2009 года, и может продолжиться дальнейшее снижение арендных ставок.

Если восстановление экономики произойдет в 2011 году, то относительно небольшой объем предложения может привести к снижению вакантности и временному повышению арендных ставок. Однако мы полагаем, что эластичность предложения логистической недвижимости к цене выше по сравнению с другими секторами коммерческой недвижимости в Украине, и введение в эксплуатацию новых логистических помещений может относительно быстро восстановиться.



Сроки и условия аренды

Срок договора аренды	В 2007-2008 годах – 5-7 лет; начиная с Q1 2009 года, – 1-3 года.
Арендная плата	Указывается в долларах США или евро с оплатой в гривневом эквиваленте.
Арендная плата	Начиная с 2009 года, ставка фиксируется на год с последующим пересмотром в зависимости от условий на рынке.
Финансовая гарантия	В 2007-2008 годах – трехмесячная банковская гарантия или гарантийный депозит. Начиная с Q1 2009 года, начала широко использоваться банковская гарантия сроком от одного до трех месяцев.
Индексация	Один раз в год, в зависимости от изменения индекса потребительских цен в США (показатель публикуется Министерством труда США) или изменения индекса потребительских цен в Еврозоне (показатель публикуется Евростатом).
Оплата агентских услуг	Обсуждается сторонами.

Определения

Объем складских и логистических помещений	Общая арендуемая площадь современных объектов складской и логистической недвижимости, площадь которых превышает 1 000 кв.м, и выведенных на рынок с 2001 года. Показатель учитывает складские помещения, а также вспомогательные офисные помещения и мезонин.
Объем арендованных логистических помещений	Общая площадь логистических помещений, которые были сданы (предварительно сданы) в аренду или проданы (предварительно проданы) компаниям-пользователям в течение исследуемого периода, и сделка была юридически оформлена. Площадь, зарезервированная на основании писем о намерениях, не включена в данный показатель.
Арендная ставка на наилучшие логистические помещения	Средняя достижимая арендная ставка на складские помещения площадью от 1 000 кв.м в современном складском объекте, который эффективно расположен вдали от центра города и вдоль основных автомобильных трасс. Указана как базовая ставка, без учета сервисных платежей и налогов. Арендная ставка рассчитана на складские помещения и не включает стоимость аренды вспомогательных офисных помещений и мезонина.
Ставка доходности наиболее качественных объектов недвижимости	Ожидаемый уровень доходности, достижимый на дату исследования для объекта недвижимости наивысшего качества и в наилучшем расположении, который полностью сдан в аренду по рыночной арендной ставке и генерирует доход.



Логистический парк «Копылов» компании Ghelamco, Киевская область



Логистические объекты

в Киевской области



Контактная информация:

DTZ

Бизнес-центр «Леонардо»

ул. Богдана Хмельницкого, 19-21

11 этаж

Київ, 01030, Украина

Тел.: + 380 44 220 30 60

Факс: + 380 44 220 30 61

info@dtz.ua

www.dtz.com/ua

Ник Коттон

Управляющий директор

Гай Ламберт

Директор, глава департамента агентских услуг

Марта Костюк

Заместитель директора, руководитель отдела аналитики

© DTZ Research, май 2009 года

DTZ является ведущей глобальной консалтинговой компанией, которая специализируется в сфере недвижимости и представлена в 162 городах 45 стран мира. Более 12 500 специалистов компании представляют интересы крупных международных компаний, ведущих финансовых и правительственных учреждений, девелоперских и инвестиционных компаний.

DTZ Research – это международная команда в составе 85 аналитиков с многогранным опытом в вопросах экономики, недвижимости, планирования застройки, финансов и бизнес консалтинга. Мы занимаем лидирующие позиции на рынке и предоставляем аналитические продукты и услуги, которые удовлетворяют потребности наших клиентов и помогают создать передовые решения в сфере недвижимости и инвестиций во всем мире. Благодаря постоянным исследовательским работам (R&D), наша команда определяет рыночные тенденции, а также оценивает влияние экономических, социальных и политических факторов на рынок недвижимости. Команда аналитиков также принимает участие в анализе наилучшего и наиболее эффективного использования участков, разработке концепций и их аудите, анализе эффективности проектов недвижимости, а также оценке.

Целью данного отчета является предоставление общего обзора рынка складской и логистической недвижимости. При составлении данного отчета мы следовали принципам точности и полноты информации, однако мы не гарантируем отсутствие неточностей в тексте.

Другие отчеты, подготовленные командой аналитиков компании DTZ в Центральной и Восточной Европе и в других странах мира, находятся на веб-странице по адресу www.dtz.com/research.