

**ПВНЗ «ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ АЛЬФРЕДА НОБЕЛЯ»**

На правах рукопису

**АТАМАС Олександр Петрович**

УДК 332.1:658.7

**ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ  
РИНКУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Дисертація на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Науковий керівник:  
Івашова Людмила Миколаївна,  
доктор наук з державного  
управління, професор

Дніпропетровськ – 2014

## ЗМІСТ

### ВСТУП

### РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА

1.1. Концептуальні засади визначення сутності й змісту інфраструктури ринку зерна	
1.2. Методологія формування державної стратегії розвитку ринку зерна та його інфраструктури	34
1.3. Методика стратегічного аналізу й стратегічного планування розвитку матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна	52
Висновки до розділу 1	70

### РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

2.1. Динаміка та структура зернового виробництва та ринку зерна в Україні	74
2.2. Оцінка стану складського та портового господарства в системі інфраструктурного забезпечення ринку зерна	111
2.3. Рівень транспортно-логістичного забезпечення та його вплив на розвиток ринку зерна в Україні	126
Висновки до розділу 2	147

### РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

3.1. Формування організаційно-правового забезпечення державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна	149
3.2. Модель стратегічного розвитку екологічнобезпечної матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна та механізми її реалізації	182
3.3. Концепція управління розвитком зернового ринку та інфраструктури ринку зерна на основі кластерного підходу	
Висновки до розділу 3	

### ВИСНОВКИ

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

### ДОДАТКИ

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Збільшення обсягів виробництва зернових є пріоритетним напрямом розвитку агропромислової сфери України, яка за останні роки суттєво збільшила урожайність й валові збори зернових культур і знаходиться в десятці світових лідерів з виробництва та експорту зерна на світовому ринку. У той же час, успішно вирішуючи завдання зі збільшення виробництва зерна, ринок зіткнувся з низкою проблем, які не дозволяють повною мірою реалізувати виробничий й експортний потенціал України. Ці проблеми пов'язані з недостатнім рівнем розвитку інфраструктури товарного ринку, і, зокрема, зі станом її матеріальної складової, що забезпечує пропускну здатність цього ринку в частині зберігання, портового та транспортного обслуговування.

У зв'язку з цим, на сьогоднішній день, залишаються актуальними питання щодо визначення й теоретичного обґрунтування сутності й змісту поняття інфраструктури ринку зерна та її основних елементів, а також, на основі ретроспективного та перспективного аналізу, формування державної стратегії інноваційного її розвитку на найближчу й віддалену перспективу.

Значним внеском у розробку проблеми формування ефективного зернового ринку є наукові дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема М. Безуглого, А. Бісенбаєва, Є. Гана, У. Дуалета, В. Жука, А. Корбута, А. Куришбаєва, С. Кваші, А. Михайлева, О. Нікішина, А. Розгона, П. Саблука, О. Скринік, О. Сизова, С. Хасенова та інших вчених. Питання конкурентоспроможності сільськогосподарської продукції в цілому й зернових зокрема досліджувалися в роботах вітчизняних вчених: О. Дадія, М. Дем'яненко, Н. Голомші, В. Месель-Веселяка, та інших. У останні роки в Україні з'явилися роботи, в яких розглядаються проблеми і механізми управління інфраструктурою зернового ринку. Серед них можна виділити роботи М. Кононенка, Л. Кормакова, М. Кочанова, Г. Косачева, М. Маліка, Т. Стройко, С. Черепанова, О. Чепець, Л. Чернюк та ін. Поряд із цим назріла

потреба подальшого аналізу й опрацювання досліджень у контексті розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку з огляду на сучасні виклики й інституційні зміни. Необхідність розробки теоретичних положень і практичних рекомендацій спрямованих на формування довгострокової стратегії розвитку інфраструктури зернового ринку зумовили актуальність теми дисертації, мети і завдань, що спрямовані на її досягнення.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри інноваційного менеджменту та міжнародної логістики та кафедри бухгалтерського обліку та аудиту за темами «Обґрунтування стратегій розвитку організацій і підприємств в умовах конкурентного середовища» (номер державної реєстрації 0110U000148) і «Теоретико-методологічні засади розробки та впровадження інноваційних систем обліку, аналізу і аудиту ефективного розвитку підприємства» (номер державної реєстрації 0110U000203) у межах яких автором здійснено аналіз стану інфраструктури зернового ринку та інституційного забезпечення державної підтримки виробничої інфраструктури зернового виробництва в Україні, визначено основні напрями та розроблено модель реалізації стратегії інноваційного розвитку виробничої інфраструктури ринку зерна з урахуванням його агроекологічної складової.

**Метою дисертаційного дослідження** є обґрунтування теоретичних засад та розробка науково-практичних рекомендацій щодо формування стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна в Україні.

Для досягнення зазначеної мети в роботі поставлено та вирішено такі **завдання:**

- узагальнити концептуальні засади визначення сутності й змісту інфраструктури ринку зерна та класифікації її основних елементів;

- розкрити методологічні підходи до формування державної стратегії розвитку ринку зерна і його інфраструктури та визначити напрями її реалізації;

- висвітлити особливості методики стратегічного аналізу та стратегічного планування розвитку матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна;

- проаналізувати динаміку і структуру зернового виробництва та його вплив на формування ринку зерна;

- оцінити стан складського й портового господарства та транспортного забезпечення ринку зерна в Україні;

- визначити пріоритети та обґрунтувати напрями організаційно-правового забезпечення державної стратегії інноваційного розвитку інфраструктури ринку зерна в сучасних умовах;

- розробити цілісну модель та механізми реалізації стратегії інноваційного розвитку екологічнобезпечної інфраструктури ринку зерна;

- запропонувати концепцію управління розвитком ринку зерна та його інфраструктурним забезпеченням на основі кластерного підходу.

*Об'єктом дослідження є інфраструктура ринку зерна в Україні.*

*Предметом дослідження є теоретичні та прикладні аспекти формування стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна в Україні.*

*Методи дослідження.* У процесі дослідження використовувалися методи: абстрактно-логічний (теоретичні узагальнення та формування висновків); статистико-економічний (дослідження сучасного стану й аналіз тенденцій розвитку інфраструктури ринку зерна); розрахунковий, порівняльний і графічний (аналіз тенденцій зернового виробництва та стану інфраструктури ринку зерна); історико-хронологічний (узагальнення еволюції поглядів представників різних наукових шкіл на сутність й призначення інфраструктури товарного ринку та роль держави в регулюванні ринку зерна); аналітико-монографічний (узагальнення інформації з літературних джерел, законодавчих чи інших нормативно-правових актів); проектно-експериментальний (розробка стратегічних напрямів та заходів з реалізації державної підтримки розвитку зернової логістики); моделювання

(побудова описової моделі реалізації стратегії інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку) тощо.

*Інформаційною базою* дослідження є законодавча та нормативно-правова база України, офіційні статистичні дані Державного комітету статистики України, аналітичні огляди Міністерства аграрної політики та продовольства України, інших міністерств та відомств, статистичні дані міжнародних економічних організацій, а також монографії та наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених, особисті дослідження автора.

**Наукова новизна дисертаційного дослідження** полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних основ щодо визначення концептуальних засад формування стратегії розвитку виробничої інфраструктури ринку зерна в Україні та механізмів їх реалізації.

Найбільш важливими науковими результатами, що відображають ступінь та характер новизни дослідження та виносяться на захист, є такі:

*удосконалено:*

- методологічні засади формування державної стратегії розвитку ринку зерна та його інфраструктури у відповідності до структурно-логічної схеми, що включає об'єктно-суб'єктний, методично-функціональний і концептуально-програмний блоки й базується на застосуванні комплексного механізму державної підтримки, а також методів, важелів та інструментів, що забезпечують правове, організаційне, фінансове, політичне та інформаційне забезпечення її реалізації;

- *методику розрахунку стану матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна шляхом впровадження інтегрованого коефіцієнта матеріально-технічного забезпечення, який визначається як добуток коефіцієнтів, що характеризують забезпечення ринку зерна складськими приміщеннями, портовими потужностями та транспортними засобами й вказує на потенційну спроможність матеріально-технічної складової інфраструктури задовольнити потреби ринку зерна;*

- системний підхід до формування цілісної циклічної моделі реалізації стратегії інноваційного розвитку інфраструктури ринку зерна на основі інтеграції її елементів на основі національної технологічної платформи та формування регіональних екологічнобезпечних зернових кластерів, що на відміну від існуючих підходів враховує залежність кількісних і якісних характеристик ринку зерна від обсягів зернового виробництва та техніко-технологічного, організаційно-комунікаційного, фінансово-кредитного, інституційно-кадрового та інноваційно-дослідницького забезпечення;

*дістали подальшого розвитку:*

- концептуальні підходи до визначення сутності та змісту поняття «інфраструктура ринку зерна» - як комплексу інтегрованих матеріально-технічних, організаційно-комунікаційних, фінансово-кредитних, інституційно-кадрових та інноваційно-дослідницьких формувань, які забезпечують умови заготівлі зерна, його зберігання, переробки та транспортування, а також процеси обміну та споживання, що на відміну від наявних в науковому середовищі підходів розглядається як системна категорія, що поєднує можливості ефективної взаємодії різних галузей, виробництв, організацій і установ створювати сприятливі умови для ефективного функціонування цього ринку;

- визначення перспектив та напрямів розвитку матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна в Україні з урахуванням динаміки зернового виробництва й структури зернового ринку, що здійснено на основі комбінації формалізованих і неформалізованих методів статистичного й економічного аналізу, експертної оцінки аналітичних прогнозів, специфічних методів стратегічного аналізу, що на відміну від існуючих підходів здійснено з використанням інтегрованого коефіцієнта інфраструктурного забезпечення зернового ринку;

- обґрунтування основних напрямів організаційно-правового забезпечення розвитку інфраструктури ринку зерна в Україні до якого віднесено поліпшення системи організації державної підтримки на всіх

етапах розробки та реалізації відповідної стратегії; удосконалення нормативно-правового забезпечення, а також, формування екологічнобезпечних технологічних платформ та кластерних підходів до забезпечення їх функціонування;

- управлінсько-організаційні аспекти концепції формування екологічнобезпечної інфраструктури ринку зерна, шляхом об'єднання в єдину систему регіональних зернових кластерів, до складу яких, на відміну від існуючих підходів, введено об'єкти інфраструктури цього ринку.

**Практичне значення одержаних результатів.** Запропоновані в дисертаційній роботі підходи, способи і отримані результати являють собою інституційну основу удосконалення процесів і результатів стратегічного розвитку інфраструктури ринку зерна України.

Практична цінність дослідження полягає у такому: запропоновано концептуальні засади формування державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна; надано рекомендації з удосконалення методики обчислення фінансових внесків до Гарантійного фонду з урахуванням виробничої потужності складських приміщень з подальшим їх коригуванням залежно від фактичної кількості збереженого зерна; сформовано описову модель реалізації стратегії інноваційного розвитку інфраструктури ринку зерна на основі модернізації техніко-технологічної складової.

Результати досліджень щодо прогнозування напрямів державної підтримки розвитку інфраструктури зернового ринку в частині розробки й впровадження інвестиційних проєктів спрямованих на реконструкцію та модернізацію транспортно-заготівельної складової інфраструктури ринку зерна частково використані.

Результати дисертаційного дослідження, висновки й конкретні пропозиції були частково використані: Комітетом з питань аграрної політики та земельних відносин Верховної Ради України в процесі розробки проєкту Закону України « Про внесення змін до Закону України «Про зерно та ринок зерна в Україні» (довідка № 65-873 від 25.02.2014); Міністерством



економічного розвитку і торгівлі України в процесі роботи над галузевою програмою «Зерно України – 2015» «Державною цільовою програмою розвитку українського села до 2015 року» (довідка від 19.02.2014 р. №38-02/205, 20205699).

Теоретичні розробки дисертаційної роботи, практичні висновки і пропозиції, що отримані за результатами дослідження використовуються у навчальному процесі ПВНЗ «Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля» при викладанні таких дисциплін: «Державне та регіональне управління», «Соціально-економічна безпека», «Теорія економічного аналізу», а також при виконанні студентами курсових та дипломних робіт (довідка №798/1-819 від 26.06.2014 р.).

**Апробація результатів дослідження.** Основні теоретичні положення і практичні результати дисертаційного дослідження доповідались та обговорювались на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища» (м. Дніпропетровськ, 2011 р.); «Проблеми реформування економіки України», (м. Київ, 2011 р.); «Стратегічні вектори розвитку національної економіки в умовах протидії викликам глобалізації», (м. Сімферополь, 2012 р.); «Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології», (м. Дніпропетровськ, 2013 р.); «Проблеми підвищення якості систем обліку, аналізу і аудиту в сучасних умовах господарювання», (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології», (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Національні моделі економічних систем: формування, управління, трансформації», (м. Херсон, 2013 р.); «Иновационные подходы в экономическом и социальном управлении», (г. Санкт-Петербург, 2012 г.); «Сучасні тенденції забезпечення ефективності економіки держави», (м. Київ, 2013 р.); «Сучасні тенденції розвитку світової економіки», (м. Львів, 2011 р.); «Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки», (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Економічні перспективи України та світу», (м. Чернігів, 2013 р.);

«Розвиток форм та методів сучасного менеджменту в умовах глобалізації», (м. Дніпропетровськ, 2013 р.); «Проблеми формування нової економіки XXI століття», (м.Київ, 2011 р.).

**Публікація результатів дослідження.** Результати проведених досліджень, теоретичні та методологічні положення викладені у 21 друкованих роботах, серед яких: 5 статей у наукових фахових виданнях з економіки, 2 – у зарубіжних наукових виданнях, 14 публікацій – у збірниках матеріалів наукових конференцій. Загальний обсяг публікацій, що належить особисто автору, становить 6,7 обл.-вид. арк.

**Обсяг та структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи – 223 сторінок в комп'ютерному наборі. Дисертація містить 22 таблиць, 15 рисунків. Список використаних джерел включає 243 найменування.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА

#### **1.1. Концептуальні засади визначення сутності й змісту інфраструктури ринку зерна та класифікації її основних елементів**

Агропромислова сфера України в сучасних умовах характеризується розбалансованими економічними зв'язками, налягання яких вимагає, перш за все, ефективного інфраструктурного забезпечення. Ефективний розвиток інфраструктури агропромислової сфери на сучасному етапі розвитку економіки пов'язаний: по-перше, з роллю, яку вона відіграє у розвитку аграрної економіки; по-друге, зі змістовним і структурно-функціональним аспектом інфраструктурної діяльності; по-третє, з адекватною оцінкою її сучасного стану та формуванням цілісної стратегії її розвитку. Наразі визначено, що однією з пріоритетних галузей вітчизняної агропромислової економіки є зернова галузь [84, 89, 142], тому в межах даного дисертаційного дослідження більш докладно зупинимося на теоретико-методичних й прикладних аспектах розвитку інфраструктури ринку зерна.

Термін «інфраструктура» останнім часом став досить популярним, але його зміст трактується по-різному як вітчизняними, так і зарубіжними вченими-економістами. Виходячи з того, що суть будь-якої економічної категорії, а отже й її використання, об'єктивно передбачають розкриття понятійного апарату, що конкретизує зміст такої категорії, в межах даного дослідження узагальнимо різні наукові підходи до визначення понять «інфраструктура» взагалі, й «агропромислова інфраструктура» та «інфраструктура товарного ринку» зокрема. Зважаючи на об'єкт дослідження

особливої уваги, також, вимагає розкриття сутності терміну «інфраструктура зернового ринку» та детальний аналіз класифікації його змісту.

Термін «інфраструктура» походить від латинських слів «*infra*» (нижче, під) і «*structura*» (будова, розташування) і інтерпретується як «нижня будова» або «фундамент» і було вперше використано в працях західних економістів в 40-х роках ХХ ст. Термін «інфраструктура» став широко використовуватися в економічній літературі лише в другій половині ХХ століття. За твердженням П. Самуельсона [158] першість впровадження в економічну науку терміну «інфраструктура» належить П. Розенштейн-Розану, який використав його у роботі «Місце та роль інфраструктури в розвиненому та суспільстві, що розвивається». Саме в цій роботі П. Розенштейн-Розан пояснив необхідність виникнення інфраструктури як ефективного середовища взаємодії ринкових суб'єктів. У ті часи до інфраструктури включалися такі галузі як енергетика, транспорт та зв'язок, розвиток яких був передумовою більш швидкого відтворення інвестицій [158]. Проте ще А. Сміт в своїй роботі «Дослідження про природу і причини багатства народів» [161] наголошував на необхідності створення громадських споруд та закладів, потрібних для загального виробництва, але не вигідних для приватного капіталу. Розвиваючи цю ідею, К. Маркс висунув ідею про загальні умови виробництва. Спочатку під цими умовами малися на увазі транспорт і енергетика, а також державна пошта та інші установи, які виступали в якості фундаменту (бази) виробництва [18, с. 22].

Малий економічний словник визначає інфраструктуру як сукупність галузей та видів діяльності, обслуговуючих як виробничу, так і невиробничу сферу економіки в якості основи (фундаменту) їх нормальної діяльності. [110, с. 358-359].

У подальшому в 60-70-х роках ХХ століття науковці почали розрізняти інфраструктуру за її призначенням на «виробничу інфраструктуру» та «соціальну інфраструктуру». Інфраструктура не відносилася до складу основного виробництва, а призначалася для обслуговування цього

виробництва, вона носила допоміжний характер [155, с. 32-33]. Однією з головних рис інфраструктури за П.Самуельсоном було те, що ці галузі вимагали суспільного регулювання, суспільного втручання [158, с.26]. Саме інфраструктура в умовах капіталізму посилювала проблему централізованого управління економікою. Тому уряди багатьох країн, передусім США, почали активно інвестувати в інфраструктурні галузі, що отримало назву процесу сервізації економіки (від англ. service - послуги). Як зазначає В.М.Жупаненко [66, с.130] ця теза надалі визначила напрямок дослідження інфраструктури західними теоретиками Р.Коузом, А.Янгсоном, Х.Зінгером, П.Розенштейн-Розаном, А.Пізенті.

Надалі зміст поняття розширився і охопив обслуговуючі системи не лише виробництва, а й соціальної сфери. До галузей інфраструктури стали відносити будівництво доріг, каналів, портів, мостів, складів; енергетичне господарство; транспорт; зв'язок; водопостачання; каналізацію; установи культури, освіти, охорони здоров'я. Пізніше у працях А.Маршалла, А.Хіршмана, Г.Йохімсена, А.Савощенко, О.Шубіна розкрито сутність та зміст поняття «інфраструктура ринку». При цьому І. Рекуненко та Р. Коробка [151], розвиваючи ідеї А. Новосолова [126], систематизували наукові напрями дослідження ринкової інфраструктури й виділили окремі концепції, що розкривають її сутність. Удосконалена версія трактування концепцій інфраструктури ринку ми відобразили в Додатоку А.

На основі вивчення різних наукових підходів до визначення сутності й змісту інфраструктури та її ролі в розвитку економічних систем проведемо порівняльний аналіз визначення основних понять пов'язаних з терміном «інфраструктура» авторами представниками різних наукових шкіл.

Перш за все, зупинимося на визначенні поняття «інфраструктура» українськими та зарубіжними авторами. Найбільш повно і детально визначення категорії «інфраструктура» досліджено російськими вченими В.Одесс та К.Руссковою [127, 155]. Можна погодитися з цими авторами, що інфраструктура є специфічним результатом розвитку соціально-економічної

системи. Вона виникає на певній стадії розвитку суспільства як об'єктивно необхідний наслідок структурних змін в економіці. До складу інфраструктурного комплексу економіки ці автори відносять: виробничу, соціально-побутову, інституціональну, персональну та екологічну інфраструктуру.

Сучасні українські науковці визначають інфраструктуру як комплекс галузей та сфер економіки, які обслуговують виробничі підприємства. Так, П.Т.Саблук [179] вважає, що інфраструктура – це система підприємств, організацій, закладів виробничої та невиробничої сфер, які покликані обслуговувати товаровиробників, створювати умови для своєчасного і безперервного нарощування обсягів пропозиції продукції на ринку.

У цілому, наразі серед учених-економістів немає спільної думки, єдності й чіткості у визначенні терміну «інфраструктура». Як правило, під цим терміном розуміють усі послуги, необхідні для створення сучасної економіки. Найбільш загальним є визначення інфраструктури, що дає у своїх роботах С.С.Носова, а саме «...інфраструктура - це форма спеціалізації суспільного виробництва, що виникає в результаті безперервного історичного процесу його усупільнення, при цьому форма особливого роду, адже від неї залежить функціонування всього процесу відтворення» [125]. Заслуговує, також, на увагу визначення інфраструктури як сукупності галузей і підгалузей народного господарства, які надають виробничі послуги матеріальному виробництву, забезпечують економічний обіг у народному господарстві, надають послуги і духовні блага для населення, створюють умови для охорони і відтворення навколишнього середовища [4, с. 115].

За твердженням проф. М. Й. Хорунжия під інфраструктурою слід розуміти сукупність елементів продуктивних сил у вигляді галузей, виробництв і видів діяльності, що надають цілісного характеру як усьому народному господарству, так і його окремим сферам і комплексам, функціональне призначення яких полягає, по-перше, у створенні загальних

умов, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва, і, по-друге, у забезпеченні відтворення робочої сили.

Отже, вже тільки за визначеннями спостерігається багатоплановість терміну «інфраструктура», адже з одного боку – це вирішення завдань «тилового» забезпечення, а з іншого – це роботи та послуги, які надаються виробничо-господарським одиницям спеціальним сукупним багатогалузевим комплексом обслуговуючих підприємств, установ і організацій.

Необхідно відмітити, що у більшості публікацій з даної тематики поняття «інфраструктура» розглядається сукупно з визначеннями «ринкова», «виробнича», «аграрна», «соціальна», «товарного ринку», «аграрного ринку» тощо, але рідко хто дає узагальнюючу характеристику цього терміну. Одне з таких загальних визначень наводить С. Мочерний в «Економічній енциклопедії». Він визначає інфраструктуру як «...комплекс галузей народного господарства (сфери матеріального і нематеріального виробництва), які обслуговують промисловість і сільське господарство» [121, с. 702]. Говорячи ж про «аграрну інфраструктуру», більшість науковців визначають її як «...комплекс галузей та сфер економіки, які обслуговують сільське господарство» [173, с. 74]. Але, за цими визначеннями, до інфраструктури належать усі галузі матеріального і нематеріального виробництва, крім промисловості та сільського господарства. Гриценко А. [48] ідентифікує ринкову інфраструктуру як сукупність елементів, що забезпечують безперебійне багаторівневе функціонування господарських зв'язків, взаємодію суб'єктів ринкової економіки та регулюючий рух товарногрошових потоків. Коже з наведених визначень розкривають певні грані поняття інфраструктури, а ле не вичерпними. Так, в межах нашого дослідження виникають питання: чи є відмінності між інфраструктурою агропромислового виробництва й інфраструктурою товарного ринку й, зокрема, між інфраструктурою виробництва зерна й інфраструктурою ринку? чи відноситься до інфраструктури ринку складські приміщення та транспорт

великих виробничих агрохолдингів? до якого виду й класу необхідно віднести інфраструктуру ринку зерна й які елементи до неї входять?

Відповіді на ці питання можна отримати узагальнивши досвід попередній наукових досліджень щодо обґрунтування змісту, призначення, ролі та меж впливу інфраструктури на процеси суспільного виробництва, розподілу, обігу та споживання. Визначаючи межі інфраструктури та виокремлюючи її із системи суспільного виробництва, необхідно мати на увазі, що її не можна розглядати як арифметичну суму обслуговуючих економіку галузей, сформованих відповідно до методики їх визначення й класифікації, яка застосовується в Україні. Під інфраструктурою не можна розуміти одну якусь узагальнюючу (спільну) галузь. Це може бути лише комплекс галузей і видів діяльності, які мають певне функціональне призначення і характеризуються певними спільними ознаками.

До таких істотних ознак і критеріїв інфраструктури окремі дослідники відносять наступне:

- 1) виробнича діяльність інфраструктури не створює нової натурально-речової форми продукту, а лише збільшує вартість уже створеної;
- 2) процес виробництва невіддільний від споживання корисного ефекту;
- 3) продукція інфраструктури, яка виступає у формі процесів, не підлягає зберіганню або складуванню [173].

Вважаємо, що перелік таких критеріїв є набагато ширшим, адже мова йде про широкий комплекс, який охоплює різні галузі, що виникли внаслідок розвитку суспільного поділу праці. Це не лише галузі виробничої та соціальної інфраструктури, які в значній мірі є продовженням виробничих процесів у сфері розподілу, обігу і споживання, а й галузі, які обслуговують виробництво, споживання та розподіл суспільного продукту. Важливою ознакою інфраструктури є її здатність і властивість бути одночасно і засобом і умовою здійснення іншої діяльності, яка виступає відносно послуг інфраструктури в якості мети і сприяє досягненню останньої.



Низка авторів пропонують різноманітні підходи до класифікації інфраструктури за функціональними та галузевими ознаками. Так, В.Одесс виділяє основні функціональні блоки - організаційний, матеріальний, інформаційний, кредитно-розрахунковий, кадровий та нормативно-правовий [127]. При найбільш загальному підході виділяють виробничу та соціальну інфраструктури, що охоплюють всі сфери діяльності людини.

Виробничу в свою чергу поділяють на інфраструктуру виробництва засобів виробництва та інфраструктуру виробництва засобів споживання; соціальну - на інфраструктуру розподілу та обміну, надання споживчих послуг людям, охорони здоров'я, формування суспільної свідомості та наукового світогляду, управління, охорони порядку, оборони.

У свою чергу К.Русскова пропонує оригінальну ідею щодо визначення та класифікації інфраструктури – за горизонтальним і вертикальним принципами [155, с.71]. Горизонтальний передбачає укрупнене групування галузей інфраструктури за сферами діяльності, де розкривається їх функціональне призначення (виробнича, соціальна, інституціональна та екологічна). Вертикальний підхід розкриває економічний зміст інфраструктури в середині певної сфери економіки на різних рівнях її функціонування (інфраструктура сфери матеріального виробництва, галузі виробництва, підприємства тощо).

Стосовно аграрного виробництва автори в основному поділяють інфраструктуру за функціональною ознакою на виробничу, соціальну й інституціональну. Т.Стройко [166, с.36-38] узагальнивши різні наукові підходи до класифікації інфраструктури пропонує у агропродовольчій сфері виокремити такі види інфраструктури: виробнича, ринкова, соціальна й інституціональна.

У розвиток такого підходу у сфері аграрного виробництва ми виділяємо такі різновиди інфраструктури: виробнича (галузева), соціально-побутова, ринкова (міжгалузева) та інституціональна. При цьому виробнича (галузева) інфраструктура, окрім загальних функцій, притаманних

інфраструктурі взагалі, буде виконувати специфічні властиві тільки певній галузі функції, а міжгалузева поєднує в єдиний комплекс виробництво, транспортування, переробку, зберігання й реалізацію готової продукції кінцевим споживачам використовуючи весь арсенал інфраструктурного забезпечення товарного ринку (посередники, торгові організації, біржі, ярмарки, інформаційні й маркетингові послуги, логістика тощо).

Характеристику кожного з перелічених елементів аграрної інфраструктури наведемо в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

**Загальна характеристика агропромислової інфраструктури за функціональною ознакою**

Види	Призначення	Основна функція
<b>Виробнича (галузева) інфраструктура:</b>	Створення умов для сучасного високотехнологічного та ефективного основного виробництва в агропідприємствах	Своєчасне, якісне та економічно обґрунтоване матеріально-технічне забезпечення спеціалізованих агропромислових підприємств необхідними виробничими ресурсами (основними й оборотними); роботами з технічного обслуговування і ремонту техніки; водо- і газопостачання; техніко-технологічного забезпечення; інформаційного забезпечення та ін.
<b>Ринкова (міжгалузева) інфраструктура</b>	Створення умов для організації доробки, транспортування, зберігання й переробки різних видів агропромислової продукції та забезпечення процесу її реалізації.	Своєчасне забезпечення усіх зацікавлених учасників економічних відносин якісною, економічно вигідною продукцією агропромислового виробництва шляхом надання матеріальних і нематеріальних послуг у сфері забезпечення належних умов для здійснення торговельно-посередницької та зовнішньоекономічної діяльності з реалізації переробним підприємствам, посередникам (оптовикам) або кінцевим споживачам агропромислової продукції, а також створення сприятливих умов для її часткової реалізації підприємствами товаровиробниками
<b>Соціально-побутова інфраструктура</b>	Створення належних умов для задоволення побутових, освітніх, соціально-культурних та інших життєвих потреб населення та працівників зайнятих у агропромисловому виробництві	Забезпечення ергономічних умов праці, житлово-комунальних умов, розвиток системи сучасних доріг, транспортного (у т. ч. пасажирського) обслуговування, закладів дошкільної, шкільної та професійної освіти, охорони здоров'я, побутового обслуговування населення, торгівлі і громадського харчування, культури, спорту і т. ін.
<b>Інституційна інфраструктура</b>	Створення сприятливих організаційно-правових умов для інноваційного розвитку в	Забезпечення ефективного державного регулювання та державної підтримки агропромислового виробництва шляхом формування організаційно-правових,

	агропромисловій сфері	фінансово-кредитних інститутів з метою інвестиційно-інноваційного розвитку.
--	-----------------------	---

Джерело: Складено автором

Лише комплексний розвиток усіх перелічених в таблиці складових агропромислової інфраструктури може забезпечити стабільне зростання виробництва сільськогосподарської продукції та розвиток агровиробництва.

Вважаємо, що виробнича (галузева) інфраструктура – орієнтована на певну спеціалізацію агропромислових підприємств з чітким розподілом галузей основного виробництва та допоміжних і обслуговуючих виробництв, основними функціями яких є надання виробничих послуг і забезпечення безперебійного функціонування підприємств агропромислового комплексу. До таких видів виробничої інфраструктури підприємств АПК відносяться:

- усі види транспорту, що обслуговують матеріальне виробництво;
- засоби зв'язку, обслуговуючі виробничі підприємства та виробничі технології;
- матеріально-технічне постачання і система просування товарів;
- заготівля і збут сільськогосподарської продукції;
- об'єкти енергопостачання (лінії електропередач, підстанції, насосні станції, мережі водогонів, засоби газопостачання тощо);
- засоби інформаційного забезпечення галузей матеріального виробництва. Говорячи про виробничу інфраструктуру, завжди необхідно мати на увазі, що в даному випадку інфраструктура – первинна, а виробництво – вторинне. Інфраструктура – це основа, фундамент виробництва. Перш ніж організувати виробництво або розпочати будівництво, треба виконати комплекс інфраструктурних робіт: спланувати територію, підвести інженерні комунікації (електроенергію, воду, зв'язок, під'їзні дороги), побудувати склади, створити необхідні умови для персоналу і т. ін.

Основними оціночними критеріями якості діяльності виробничої інфраструктури є необхідний рівень і своєчасність матеріального, енергетичного та інформаційного забезпечення галузей матеріального

виробництва і самого інфраструктурного комплексу безпосередньо на робочих місцях. У галузевій структурі АПК інфраструктурна сфера зосереджує 8,7% чисельності промислово-виробничого персоналу, 11,0% вартості основних виробничих фондів і концентрує 5,8 % загального обсягу продукції комплексу, у тому числі виробнича інфраструктура – 2,9%.

Основне завдання галузевої виробничої інфраструктури – забезпечення повного і ритмічного розвитку основних сфер комплексу при створенні умов для ефективного використання його ресурсного потенціалу. Обслуговуючи основне виробництво, інфраструктура повинна забезпечувати як одержання необхідних обсягів сільськогосподарської сировини, так і ефективну її переробку та використання.

В агропромисловій сфері формування й розвиток виробничої інфраструктури є обов'язковою умовою ефективної взаємодії суб'єктів основного і допоміжного виробництва, що зв'язує попит і забезпечує перетворення всіх видів ресурсів у фактори виробництва, що сприяє створенню загальних передумов відтворювального процесу, росту і розвитку агропромислового виробництва, що виступає найбільш істотною ознакою, що конкретизує її економічну природу.

Основними принципами формування, функціонування та розвитку агропромислової інфраструктури є:

- виробнича відособленість, що підсилює безпосередній зв'язок елементів інфраструктури та основного виробництва;
- додатковість, як можливість різних комбінаційних варіантів структури елементів інфраструктури з урахуванням особливостей розвитку основного виробництва;
- різноманіття форм – автономність і єдність організаційного, інформаційного, галузевого та побудови в залежності від зміни структури основного виробництва.

Інфраструктура як сфера агропромислового комплексу має свої особливості. На відміну від інших сфер агропромислової інфраструктури, по-

перше, представлена в якості збірного блоку, що включає різні галузі, виробництва і види діяльності, що дозволяє говорити про «інтегральну інфраструктуру комплексу»; по-друге, її зв'язок з іншими складовими частинами АПК здійснюється переважно на основі функціонального поділу праці; по-третє, на функціонування інфраструктури впливають процеси циклічності, характерні для сільськогосподарського виробництва, що зумовлює і відповідний ритм діяльності пов'язаних з ним галузей інфраструктури.

Елементами агропромислової інфраструктури є:

- безліч підприємств і організацій, що обслуговують усі сфери комплексу і сільське населення, що забезпечують загальні умови відтворення і його безперервність в АПК, що сприяють створенню господарської єдності всіх елементів комплексу і їх повну інтеграцію;

- безліч господарюючих суб'єктів усіх сфер АПК і сільське населення в момент, коли вони є об'єктами обслуговування або користуються матеріальною базою інфраструктури.

Елементи інфраструктури не однаково впливають на виробничий процес і займають відповідне місце в системі суспільного відтворення. У цьому зв'язку досить цікава класифікація генеральної сукупності елементів інфраструктури АПК за основними її ознаками, запропонована М.Я. Коваленко в якій всі елементи інфраструктури агропромислового комплексу поділяються за такими чотирма ознаками:

- за ступенем впливу на виробничий процес;
- за територіальним призначенням;
- за галузевим призначенням;
- за функціональним призначенням з виділенням сфер з обслуговування сільського господарства і просуванню продукції до споживача.

Л.Г.Чернюк, вважає, що в аграрній сфері інфраструктура представлена системою виробничих, соціальних і ринкових елементів, яка може бути охарактеризована як сукупність економічних зв'язків і відносин з

господарюючими суб'єктами, що знаходяться, з одного боку, під впливом макроекономічних чинників, а з іншого – обумовленою специфікою зональної організації сільського господарства, що враховує об'єктивні потреби регіонального розвитку [185, с. 55].

Згідно теорії ендогенних факторів суспільного виробництва, М.М. Трещов в рамках інфраструктури АПК виділяє соціальну (забезпечує умови відтворення людського фактора), виробничу (техніко-технологічного і природного факторів), кредитно-фінансову (що створює умови відтворення групи факторів – людини, капіталу та природного фактора), комерційну (ринків факторів виробництва, продукції і послуг), інституціональну (політичного та організаційного факторів), і інформаційну (інформаційного фактору) інфраструктури комплексу [173, с. 75].

Кожен рівень економічного розвитку аграрної економіки країни обумовлює відповідну модель інфраструктури та особливості її формування. Так, в умовах екстенсивного періоду господарської діяльності в АПК спостерігався переважний розвиток підприємств сфери матеріальних послуг: транспорту, оптової торгівлі, складського господарства, електро-, газо- і водопостачання. Період інтенсифікації сільськогосподарського виробництва характеризується тим, що різке відставання розвитку інфраструктурних галузей і служб від основних виробництв знаходиться в прямій залежності від характеру інвестиційної політики в АПК, що проявляється в необхідності розвитку інформаційного обслуговування, будівельних послуг.

Реалії сьогодення такі, що для подолання кризи в аграрній сфері на сучасному етапі необхідний ефективний розвиток соціальної і виробничої інфраструктури вітчизняного агропромислового комплексу, що дозволяє створити передумови для вступу аграрної економіки країни в постіндустріальну стадію розвитку. Це узгоджується з думкою О.М. Шпичака, які відзначають, що в сформованій ієрархії організаційної системи інфраструктури аграрної сфери провідне становище займає

виробнича інфраструктура, що надає найбільший вплив на виробництво сільськогосподарської продукції [182, с. 77].

Порівняльний аналіз і оцінка різних ознак щодо класифікацій сукупності елементів агропромислової інфраструктури, дозволили запропонувати наступну уточнену класифікацію виробничої інфраструктури агропромислового комплексу, представлену на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Класифікаційні ознаки агропромислової виробничої інфраструктури

Джерело : доопрацьовано автором на основі [182]

Відповідно до запропонованої класифікації, агропромислова виробнича інфраструктура включає до свого складу як галузі й служби з обслуговування сільськогосподарського виробництва та галузей з переробки його продукції, так і спеціальні сервісні служби й підрозділи виробничої інфраструктури зернового ринку, що в комплексі дозволить забезпечити ефективне функціонування засобів виробництва і сприятиме збереженню їх придатності до експлуатації протягом тривалого часу. При цьому хотілося б наголосити,

що виробнича інфраструктура зернового ринку не зважаючи на те, що утримує у своєму складі, так звані, допоміжні виробничі структури зберігання та транспортування зерна, формує інфраструктурну галузь у складі агропромислової інфраструктури.

Узагальнюючи визначимо, що галузева виробнича інфраструктура – це комплекс підгалузей, що обслуговують основне виробництво і забезпечують його ефективну економічну діяльність. До них належать транспорт, зв'язок, електро-енергетика, тепло-, водо-, та газо- постачання. Виробничу структуру підприємства, зокрема, складають: допоміжні та обслуговуючі цехи та господарства підприємства (ремонтний, інструментальний, енергетичний, транспортний, складське господарство тощо); допоміжні дільниці та служби, що розміщені у основних цехах; магістральні об'єкти, комунікаційні мережі, засоби збору та обробки інформації, природоохоронні споруди тощо. Узагальнюючи різні енциклопедичні трактування даного терміна, можна констатувати, що виробнича інфраструктура є невід'ємною частиною продуктивних сил суспільства, їх матеріальною основою, являє собою сукупність галузей і виробництв, покликаних створювати умови для ефективного функціонування основного виробництва (виробнича інфраструктура).

Ринкова (міжгалузева) інфраструктура – передбачає функціонування окремих підприємств різних галузей торгівельно-посередницького, виробничо-технологічного, фінансово-розрахункового, інноваційно-консалтингового забезпечення для досягнення кінцевої мети агропромислового виробництва – просування продукції «від поля до столу». Її основним завданням є своєчасне забезпечення усіх зацікавлених учасників економічних відносин якісною, економічно вигідною продукцією агропромислового виробництва шляхом надання матеріальних і нематеріальних послуг у сфері торговельно-посередницької та зовнішньоекономічної діяльності з реалізації переробним підприємствам, посередникам (оптовикам) або кінцевим споживачам агропромислової



продукції, а також створення сприятливих умов для її часткової реалізації підприємствами товаровиробниками.

Соціально-побутова інфраструктура – це сукупність галузей і підгалузей, які забезпечують матеріальні та культурно-побутові умови для розміщення і нормальної життєдіяльності населення. Вона включає галузі освіти, охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури і мистецтва, роздрібною торгівлі і громадського харчування, житлово-комунального господарства, побутового обслуговування, пасажирського транспорту, зв'язку для потреб обслуговування населення і т. ін. У забезпеченні нормального функціонування агропромислового виробництва особливе місце належить соціальній інфраструктурі. Саме соціальна інфраструктура виражає відносини між суспільством і його членами з приводу споживання послуг (матеріальних і нематеріальних), необхідних для відтворення сукупної робочої сили та гарантійного розвитку кожної людської особистості. Як складова національної економіки – це сукупність галузей, функціональне призначення яких полягає в задоволенні потреб населення в послугах. Відповідно до особливостей та функціональної ролі АПК під його соціальною інфраструктурою слід розуміти сукупність підприємств, установ і закладів, які забезпечують соціально-культурні та житлово-побутові умови сільського населення з метою гарантування відтворення кваліфікованої робочої сили та стабілізації трудових колективів.

Інституціональна інфраструктура - включає організаційно-правове забезпечення ефективного управління галузевою, чи міжгалузевою інфраструктурою, яке формується з урядових і неурядових організацій та суб'єктів державного управління, що здійснюють регулювання економічних процесів, а також систему нормативно-правових документів на основі яких здійснюється таке регулювання.

Перспективним напрямом підвищення ефективності ринкової інфраструктури є формування горизонтальних інтеграційних утворень за участю різних суб'єктів ринку, включаючи й підприємства товаровиробники,

в межах одного комплексу, об'єднання, холдингу чи іншого утворення. Позитивними прикладами ефективної діяльності таких об'єднань в Україні є СП ТОВ «Нібулон», ЗАО «Дніпромлин», ВАТ «Агросоюз» тощо. Саме при такому підході до формування ринку зерна та його інфраструктури можна вводити у науковий оборот поняття «міжгалузева інфраструктура ринку зерна». З наведеного визначення сутності інфраструктури випливає, що знання її природи, особливостей становлення і функціонування набуває особливого значення, оскільки будь-які позитивні зрушення в організації, технології та управлінні можливі за умови, що під них одночасно буде відведено відповідну систему обслуговування.

Зважаючи на різноплановість функціонального призначення різних видів інфраструктури можна прослідкувати певний логічний взаємозв'язок і взаємозалежність таких понять як «інфраструктура», «агропромислова інфраструктура», «інфраструктура товарного ринку» та «інфраструктура зернового ринку» як систему понять взаємопов'язаних за принципом ляльки «матрьошки» де одне поняття народжує інше й, водночас, є його структурною складовою (рис.1.2). При цьому зазначимо, що в законодавстві України визначено термін «інфраструктура ринку зерна як комплекс виробничих і невиробничих формувань, які забезпечують умови виробництва зерна, його заготівлі, зберігання, переробки, реалізації, страхування, кредитно-фінансові та інші послуги» [140].

Відзначаючи, що інфраструктура є обов'язковим компонентом будь-якої цілісної системи, О. Беляєв пише: «...щодо ринку як самостійної підсистеми, інфраструктура — це сукупність інститутів, що обслуговують ринок і виконують визначені функції із забезпечення нормального режиму його функціонування» [Беляєв, с.48]. Згідно з цим тлумаченням, до інфраструктури ринку належать транспорт різних видів, оптова торгівля та матеріально-технічне забезпечення, заготівля й збут продукції, підприємства й організації інформаційного і ділового обслуговування. Таке узагальнене визначення та спрощений підхід до поєднання різних елементів

інфраструктури товарного ринку не відповідають сучасному рівню розвитку суспільного виробництва.

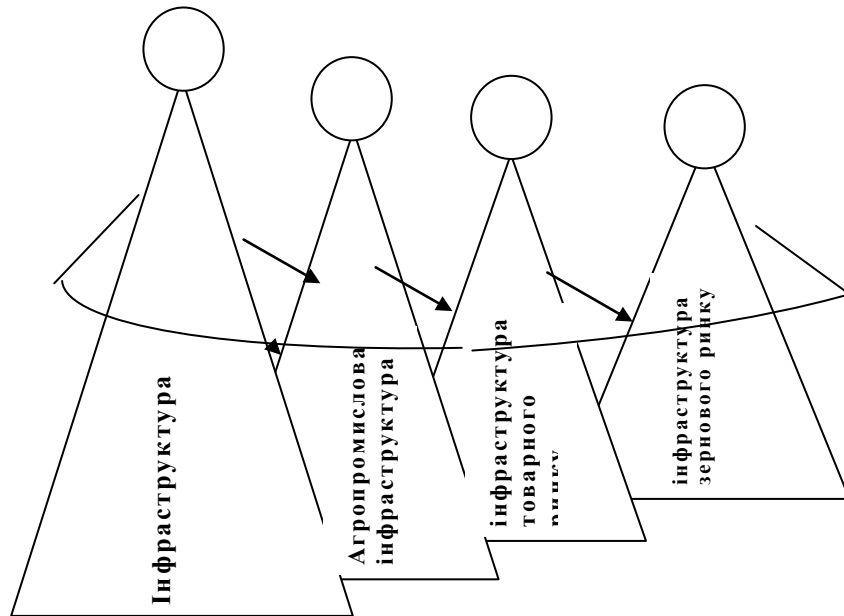
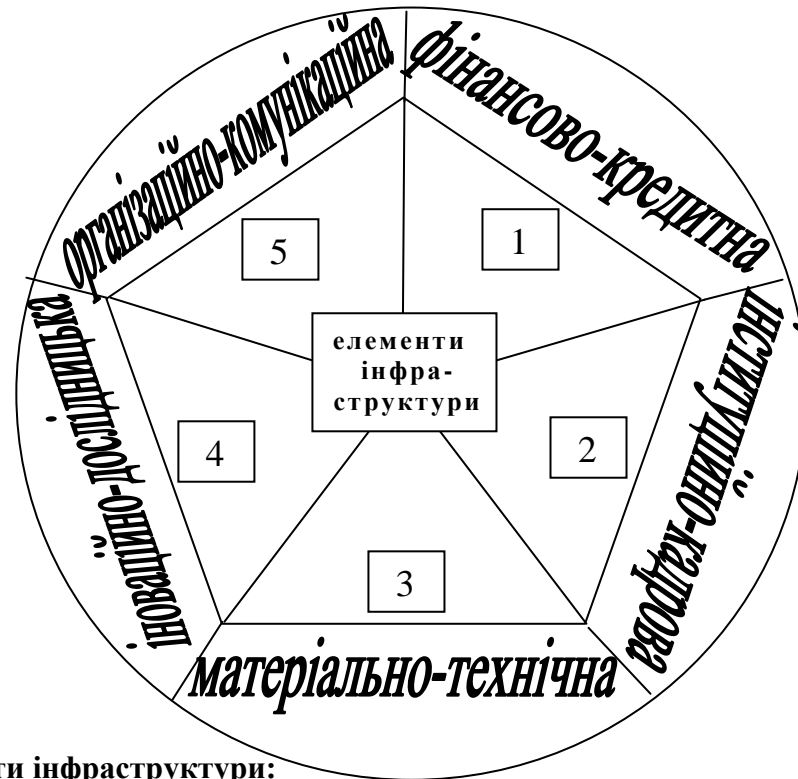


Рис.1.2. Логічно-структурна схема взаємозалежності та взаємозв'язку основних категорій з розкриття сутності поняття «виробнича інфраструктура зернового ринку» (складено автором).

Більш цікавими видаються наукові ідеї В. Жаміна та В.Красовського [5, с.11], які виокремлюють: розширений підхід розуміння ролі інфраструктури в суспільному виробництві – як певного виду виробничих відносин – інтегрального елементу розвитку продуктивних сил, що включає допоміжні й обслуговуючі галузі; обмежений підхід за яким інфраструктура – це організаційно-економічна система, що забезпечує рух різного виду потоків: товарів та послуг. У цілому ми погоджуємося з таким поділом, але вважаємо, що при обмеженому підході варто більш детально розкрити структуру організаційно-економічної системи. Застосовуючи цей підхід до розкриття змісту інфраструктури ринку зерна пропонуємо включити до її складу окремі елементи, які згруповані за організаційно-комунікаційною, фінансово-кредитною, матеріально-технічною, інституційно кадровою та інноваційно-дослідницькою ознаками (рис.1.3.)



#### Елементи інфраструктури:

1 - банківська система; спеціалізовані фінансові установи; клірингові установи; фондові та валютні біржі; страхові організації;

2 - юридичні фірми; нотаріальні контори; адвокатура; судова система; служби зайнятості; кадрові служби підприємств, організацій; учбові заклади з професійного навчання; служби з перепідготовки та підвищення кваліфікації;

3 - склади; устаткування для розміщення матеріалів і виробів; підйомно-транспортні машини та механізми; тара, залізничний, автомобільний, водний, транспорт.

4 – науково-дослідні установи, патентні бюро, технопарки, технологічні платформи та майданчики, кластери;

5 – торгові та комерційно-посередницькі організації, установи й організації з надання інформаційних, консалтингових, технологічних, інжинірингових та інших послуг

Рис.1.3. Схема класифікації основних елементів інфраструктури ринку зерна

Суб'єкти інфраструктури ринку зерна обслуговують різних товаровиробників, адже продукт їхньої праці має загальний характер, адже щоб товар став по-справжньому корисним, тобто реальною вартістю, його треба доставити в зазначене місце, у певний час і в потрібній кількості та якості, тобто у цілковитій відповідності із побажаннями споживача. Тобто необхідно організувати таку систему обслуговування ринку щоб товар своєчасно надходив до кінцевого споживача.

На наш погляд, для більш конкретного і повного розкриття сутності інфраструктури ринку зерна як сукупності інститутів, що забезпечують його

функціонування є розподіл організацій, які створюють сприятливі умови для нормального перебігу процесу виробництва, розподілу, обігу та споживання зернової продукції на інституції з надання матеріальних та нематеріальних послуг. Такий підхід застосовується у прихильниками маркетингової концепції ринкової інфраструктури [А.Савощенко, О.Шубін], які зазначають, що послуги різноманітних організацій й установ в межах інфраструктурного забезпечення ринку поділяються на матеріальні послуги – ті, що їх надають під час продажу товару або пов'язані з його використанням, тобто спрямовані на реальний товар. Відносно ринку зерна до складу матеріальних послуг ми відносимо матеріально-технічні послуги, що пов'язані з заготівлею, зберіганням, транспортуванням та переробкою зерна.

Друга велика група інфраструктурних інституцій зорієнтована на надання нематеріальних послуг – до яких належать послуги, які не можна побачити, скуштувати, помацати, почути або понюхати перш ніж придбати. Згідно з нашою класифікацією це стосується організаційно-комунікаційного, фінансово-кредитного, матеріально-технічного, інституційно кадрового та інноваційно-дослідницького обслуговування. Нині як зазначив В.Жук [65] обслуговуюча інфраструктура зернового ринку в Україні фактично сформована - створено мережу бірж, агроторгових домів, створюються оптові продовольчі ринки (рис.1.4.), проте рівень їхнього функціонування далекий від бажаного.

Також, в державі існує мережа підприємства які можна, з достатнім ступенем обґрунтованості можна, віднести до матеріально-технічної складової інфраструктури ринку зерна (транспортні підприємства, ХПП, елеватори, морські та річкові порти). Значна їх частина представляє сферу обслуговуючу сільське господарство. Менша частина відноситься до підприємств, відділам і службам спеціального обслуговування. Багато з них відносяться до виробничої інфраструктурі і знаходяться в підпорядкуванні Міністерства аграрної політики та продовольства України.

<b>Об'єкти інфраструктури аграрного ринку</b>	<b>Біржі всього</b>	<b>503</b>
	<b>В т.ч. акредитовані товарні біржі</b>	<b>40</b>
	<b>Агроторгові дом</b>	<b>238</b>
	<b>Опгово-продовольчі ринки</b>	<b>934</b>
	<b>Опгово-плодоовочеві ринки</b>	<b>686</b>
	<b>Дрібнооптові ринки</b>	<b>509</b>
	<b>Аукціони живої худоби та птиці</b>	<b>115</b>
	<b>Кредитні спілки</b>	<b>534</b>
	<b>Обслуговуючі кооперативи</b>	<b>761</b>
	<b>Виставки-ярмарки</b>	<b>6721</b>
	<b>Заготівельні пункти</b>	<b>17722</b>

Рис. 1.4. Наявність інститутів інфраструктури аграрного ринку станом на 1.01.2011 р., шт. (за даними [65])

Зазначимо, що на всіх етапах агропромислового виробництва зернової продукції тільки транспортні роботи складають вагому частку від загальної кількості технологічних операцій. За деякими оцінками витрати на транспортні перевезення зерна становлять до 30% всіх затрат праці та понад 40% енергетичних потужностей, в той час коли у собівартості продукції без витрат на реалізацію транспортні витрати не перевищують 15-20% [Петрик]. При цьому збитки господарств через порушення технологічного процесу та несвоєчасність виконання транспортних операцій можуть перевищити рівень витрат на транспортування. Особливо це стосується технологічних операцій і доставки продукції на заготівельні підприємства та до місць переробки.

Таким чином, удосконалення транспортного обслуговування зернових вантажопотоків є невід'ємною складовою й загальною умовою підвищення конкурентноздатності вітчизняних товаровиробників. Крім проблем транспортування зерна, існує низка проблем пов'язаних з його зберіганням та перевалкою під час здійснення експортних операцій. Тому в межах нашого дослідження поряд з визначеннями перспективних напрямів розвитку

інфраструктури зернового ринку та ефективної системи управління нею більш детально зосередимося саме на проблемах матеріально-технічного забезпечення цього ринку.

Зважаючи на вищевикладене доцільно визначити термін «матеріально-технічне забезпечення інфраструктури ринку зерна» як *комплекс виробничих формувань, які забезпечують умови заготівлі зерна, його зберігання, переробки та транспортування.*

Таким чином, за обмеженим підходом зазначимо, що інфраструктура ринку зерна це організаційно-економічна система, що забезпечує рух потоків зернової продукції на основі комплексного використання послуг матеріального й нематеріального характеру, що згруповані за організаційно-комунікаційною, фінансово-кредитною, матеріально-технічною, інституційно-кадровою та інноваційно-дослідницькою ознаками.

У широкому сенсі узагальнюючи наукові підходи та нормативно-правове трактування щодо визначення сутності категорії «інфраструктура ринку зерна» уточнемо, що це комплекс інтегрованих матеріально-технічних, організаційно-комунікаційних, фінансово-кредитних, інституційно-кадрових та інноваційно-дослідницьких формувань, які забезпечують умови заготівлі зерна, його зберігання, переробки та транспортування, а також процеси обміну та споживання, що на відміну від наявних в науковому середовищі підходів розглядається як системна категорія, що поєднує можливості ефективної взаємодії різних галузей, виробництв, організацій і установ створювати сприятливі умови для ефективного функціонування цього ринку.

До основних властивостей інфраструктури за П.Самуельсоном [158, с.52] варто віднести: комплексність (інфраструктура – це не кожний з її елементів, а лише всі вони в комплексі); ієрархічність; інерційність; історико-географічну обумовленість; техніко-економічну визначеність; здатність об'єднуватися, переплітатися, здійснювати диференціацію та інтеграцію елементів різних видів інфраструктури.

Також, поряд з вищевизначеними властивостями для визначення інфраструктури як підсистеми ринкової економіки, необхідно виділяти її системні ознаки: цілісність, автономність, структурність, диференціація, емерджентність (властивості виникають тільки за умови взаємодії всіх інших елементів в рамках системи та не властиві жодному з її елементів), узгодженість, взаємозалежність від зовнішнього середовища [158, с.55].

Оскільки інфраструктуру необхідно розглядати як підсистему економічної системи, то необхідно чітко ідентифікувати принципи функціонування інфраструктури як системи, такі як: регулюємість; доповнюваність; історична послідовність; синергетичний ефект; необхідна та достатня конкурентність; ресурсна забезпеченість; вільний перелив ресурсів; індикативність [158, с.58], а також ми додали б економічність та раціональність.

У науковій літературі [158, с.261-270] виділяють наступні ефекти від функціонування інфраструктури, оцінка яких у сукупності дозволить зробити висновки щодо її ефективності:

1- економічний (доходи більше витрат) та соціальний (екологічна, культурна, трансакційна інфраструктура, що складається з інформаційної, інституціональної, організаційної);

2 - зовнішній (вплив інфраструктури на споживачів її послуг) та внутрішній (стан самої інфраструктури);

3 - екстернальний (інфраструктура здатна себе відтворювати, тоді як недорозвинена інфраструктура не здатна до широкого, але до звуженого відтворення) та інтернальний (інфраструктура в процесі свого функціонування вдосконалюється);

4 - заміщення (послуги інфраструктури є товаром та сировиною для наступних продуктів) та доповнення (інфраструктура доповнює певні функції суб'єкта, що не можуть бути виконані ним самостійно, наприклад, він не може для себе створити біржу);



5 - позитивний та негативний ефекти масштабу (залежить від виду інфраструктури);

6 - ефект зворотного зв'язку (отримання інформації від споживачів: позитивний якщо є можливості щодо вдосконалення інфраструктури; негативний якщо інфраструктура гальмує розвиток споживачів її послуг);

7 - синергетичний ефект (сукупна взаємодія всіх видів інфраструктури, кількість яких розширюється).

До вище переліченого ми додаємо ще й інтегративний ефект, адже саме інфраструктура сприяє здійсненню вертикальної та горизонтальної інтеграції різних сфер і галузей діяльності., а окремі інфраструктурні галузі поєднують ці напрями інтеграції й сприяють появі, так би мовити «3Д-ефекту» розвитку інфраструктурних галузей. Одним з прикладів такого ефекту є розвиток інфраструктури зернового ринку в Україні, коли інтеграційні процеси об'єднують різні галузі (елеватори, хлібоприймальні комбінати, зерносховища, транспортні підрозділи різного типу) й функціонують на окремих територіях об'єднуючи навкруги себе товаровиробників.

Таким чином, розглянувши теоретичні аспекти досліджуваної проблеми, можна зробити висновок, що в умовах ринку істотно змінюються функції, принципи та умови формування, функціонування та розвитку як агропромислової інфраструктури, так і інфраструктури ринку зерна, що пояснюється появою інтегрованих міжгалузевих інфраструктурних формувань пов'язаних із створенням загальних умов відтворення суспільного виробництва. Адже сучасний агропромисловий комплекс України являє собою інтегровану господарську систему, засновану на взаємодії в єдиному відтворювальному процесі факторів і продуктів ряду сфер і галузей у створенні спільного кінцевого продукту із сільськогосподарської сировини для задоволення суспільних потреб.

У відповідності з цим форми впливу елементів інфраструктури зернового ринку на відтворювальний процес в АПК будуть полягати в наступному: фондоутворююча в задоволенні потреби всіх підприємств і

організацій АПК в відтворенні основних фондів; організаційна у впливі на рівень трансакційних витрат підприємств і організацій АПК; інтеграційна у розвитку економічних міжрегіональних зв'язків; технологічна в модернізації виробництва будівельної продукції та застосуванні інноваційних технологій; інвестиційна у прямих і непрямих інвестиціях в розвиток виробничої інфраструктури (макроекономічний рівень) і формувань інвестиційної привабливості АПК (регіональний рівень)

Від ступеня розвитку елементів інфраструктури ринку зерна залежить і рівень інтегративних ефектів, що складаються в результаті внутрішньогалузевих взаємодій в агропромисловій сфері, економічної взаємопов'язаності і обумовленості, єдності і компактності територіального сільськогосподарського виробництва, відповідності його завданням соціально-економічного розвитку аграрного сектора.

Вирішення проблем підвищення продуктивності аграрного виробництва в цілому, й його зернового підкомплексу, зокрема, та підвищення рівня конкурентоспроможності аграрного виробництва безпосередньо пов'язане з активізацією інноваційно-інвестиційної діяльності задля модернізації об'єктів перш за все матеріально-технічного забезпечення ринку зерна, що може стати потужним поштовхом для проникнення вітчизняних зернотрейдерів на світові ринки. Проте успішне виконання цього складного завдання вимагає формування державної стратегії розвитку цього ринку й конкретних механізмів і методів її реалізації.

## **1.2. Методологія формування державної стратегії розвитку ринку зерна та його інфраструктури**

Державний вплив на розвиток економічних процесів відбувається у відповідності до визначеної мети, поставлених завдань та використання певного набору методів та механізмів, що забезпечують їх реалізацію. При цьому очікуваним результатом є вироблення певної системи концепцій,

стратегій та інших програмно-цільових документів, що спрямовані на практичну реалізацію заходів державної підтримки окремих галузей чи підприємств.

Досягнення позитивного результату діяльності можливе за умови вироблення й дотримання обґрунтованої послідовності кроків, що передбачає формування певної методології під якою одні розуміють «... вчення про правила мислення у процесі створення теорії науки» [162, с. 58] інші «... вчення про науковий метод пізнання» [168, с. 354].

Взагалі питання методології досить складне, оскільки тлумачиться воно по-різному. Багато зарубіжних наукових шкіл не вбачають різниці між методологією та методами дослідження. У більшості праць вітчизняних науковців методологія розглядається як учення про науковий метод пізнання який здійснюється з дотриманням певної послідовності дослідження починаючи з постановки цілі й завершуючи оцінкою ефективності результатів даного дослідження. Як справедливо зазначили М.М. Свердан й М.Р. Свердан методологія наукових досліджень це певний план дій направлений на «...визначення проблеми, побудова предмета дослідження і наукової теорії, перевірки істинності результатів» [162, с. 59].

Зважаючи на те, що методологія є синтезованим поняттям зазначимо, що сам процес пізнання передбачає наявність двох обов'язкових складових: об'єкту та суб'єкту дослідження. До того ж, об'єкт пізнання це процес чи явище, що породжує проблему яка може бути необмеженою за своїми кількісними і якісними характеристиками. Тому в межах об'єкта визначається предмет пізнання який конкретизує об'єкт дослідження. Після визначення конкретного об'єкту, предмету та суб'єкту дослідження конкретизуються мета та завдання дослідження, визначається перелік методів та механізмів, що дозволять досягти поставленої мети та перелік очікуваних результатів. Сукупність всіх перелічених вище складових, на наш погляд, й формують методологію дослідження того чи іншого явища чи процесу.

У контексті даного дослідження, перш ніж аналізувати стан державного впливу на розвиток інфраструктури зернового ринку, визначимося з методологією формування державної стратегії такого розвитку. Тобто визначимося з такими основними складовими як об'єкт, предмет, суб'єкт, мета, завдання, механізми та результати державної стратегії розвитку галузі за наступною схемою (рис. 1.4).

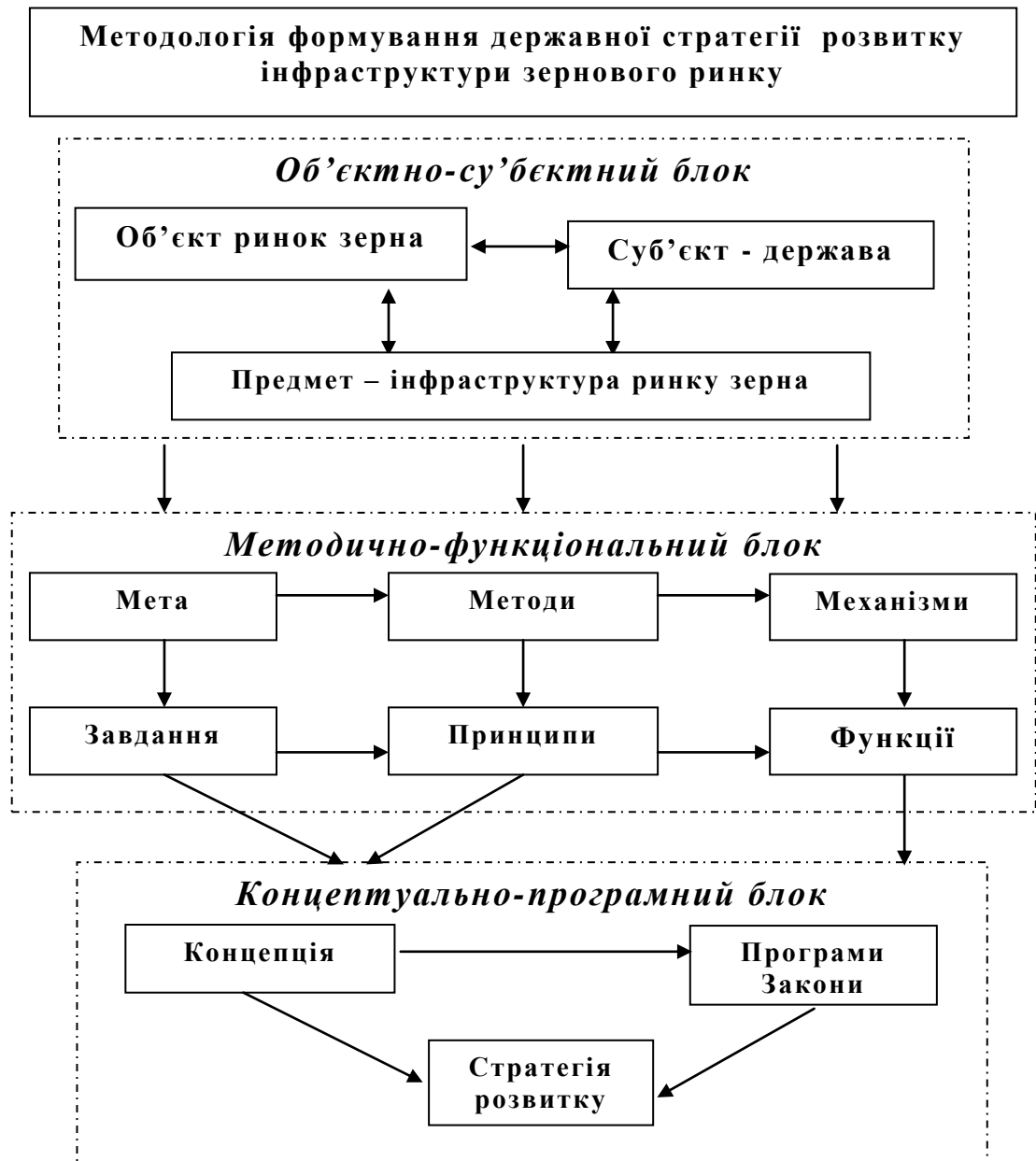


Рис. 1.4. Логічно-структурна схема методології формування державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна

Джерело: складено автором

Головною метою державної підтримки інфраструктури ринку зерна є гарантування сталого розвитку зернового виробництва та ринку зерна шляхом створення сучасної інфраструктури транспортного, логістичного, портового та складського забезпечення для нарощування експортного потенціалу держави. Зважаючи на поставлену мету необхідно вирішити низку завдань правового, організаційного, фінансового, інформаційного змісту. При цьому використовуються методи, механізми та важелі державного впливу на досліджуваний об'єкт.

Визначення особливостей формування комплексного механізму реалізації державної стратегії та пошуку пропозицій щодо державної підтримки інноваційного розвитку інфраструктури ринку зерна в сучасних умовах доцільно розглядати через призму дослідження структурних складових, а саме механізмів державного впливу та їх характеристики, а також шляхом визначення переліку та ролі методів; важелів; інструментів які використовуються у процесі формування й реалізації такої стратегії (рис. 1.5).

Різноманітність методів державного впливу роблять актуальною проблему їх класифікації. У зв'язку з тим, що конкретних прийомів, які застосовуються для впливу на керовані об'єкти дуже багато, проблема класифікації методів полягає у визначенні критеріїв, ґрунтуючись на яких можна звести ці прийоми до однорідних груп.

Враховуючи, що вибір критерію багато в чому залежить від обраної мети і поставлених завдань до виконання, в науковій літературі можна знайти найрізноманітніші варіанти класифікацій методів управління. Наприклад, Г. Атаманчук поділяє їх на чотири види: морально-ідеологічні, соціально-політичні, економічні та адміністративні; О. Федорчак – на організаційні, економічні, психологічні та соціальні, Л.Васильєва виділяє адміністративні (організаційно-розпорядчі), та економічні методи регулювання [37, с. 105]. Існують й інші підходи, коли виділяють методи одноосібні, колегіальні, колективні, комбіновані тощо.



Рис. 1.5. Структура комплексного механізму формування та реалізації державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна (розроблено автором)

Економічні функції держави реалізуються через систему методів, які є сукупністю важелів та засобів впливу на певні сфери та явища економічного життя для досягнення визначених цілей. При всій їх багатоманітності вони поділяються на дві великі групи - адміністративні (прямі) та економічні (непрямі) (рис.1.6).

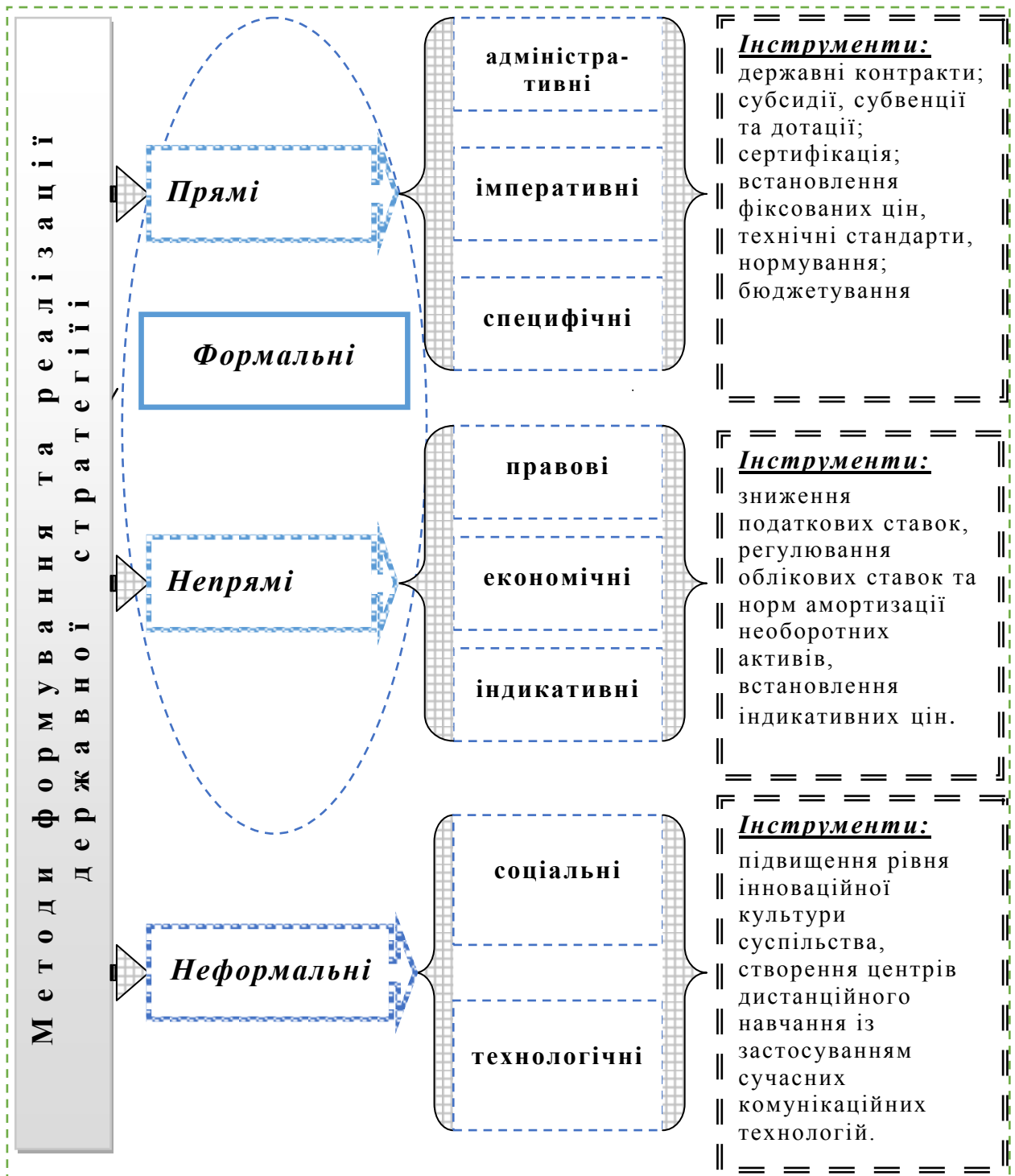


Рис. 1.6. Класифікація методів та інструментів формування й реалізації державної стратегії розвитку інфраструктури зернового ринку за формами впливу (розроблено автором)

Індикативні методи, як різновид непрямого впливу державного управління, мають намір опосередкований, орієнтовний та рекомендований характер.

Інструментами непрямих методів можуть бути зниження податкових ставок, регулювання облікових ставок та норм амортизації необоротних активів, встановлення індикативних цін на деякі види активів.

До методів прямого адміністративного впливу, що забезпечують правову складову комплексного механізму, в першу чергу, необхідно віднести законодавчо-нормативні акти.

Особливості методів державного впливу на економічні процеси в цілому полягають у тому, що вони реалізуються в процесі державного управління, виражають керівний вплив суб'єктів управління на об'єкти управління, а також становлять зміст цього впливу і завжди мають своїм адресатом конкретний об'єкт через набір певних інструментів.

Після проголошення незалежності в Україні було прийнято низку законів, які стали підставою для проведення сільськогосподарських реформ. До таких можна віднести наступні закони: «Про фермерські господарства», «Про форми власності на землю», «Про колективні сільськогосподарські підприємства», Постанова Верховної Ради України «Про земельну реформу», Земельний Кодекс та ще низка державних документів направлених на створення правового поля для реструктуризації аграрної сфери. Наразі цей процес можна вважати фактично завершеним. До 1999 р. він носив дещо пасивний характер, але Указ Президента «Про подальше реформування аграрного сектора» від 3 грудня 1999 року дав новий поштовх до проведення ринкової аграрної реформи.

За період з 1990 р. по 1999 р. стан агропромислового комплексу значно погіршився. Особливо це стосувалося саме основного товаровиробника – сільськогосподарських підприємств. Їх економічне становище стало просто катастрофічним. В 1999 році кількість збиткових сільськогосподарських підприємств склала 10642 одиниць, що становило 84,2% від загальної



кількості. Таке становище можна було назвати загрозливим не тільки для виробничого сектора, а і для розвитку сільської місцевості і прискорення реформ стало життєво необхідним. Поліпшення економічного стану сільськогосподарських підприємств почалося з 2000 року, як результат початку корінних реформ в АПК. На це також суттєво вплинуло здійснення Урядом низки кроків фінансового оздоровлення сільськогосподарських підприємств шляхом списання заборгованості.

З прийняттям Закону України «Про стимулювання розвитку сільського господарства на період 2001-2004 рр.» від 18.01.2001 року визначено основні напрями політики державного регулювання сільськогосподарського виробництва на 2001 р. та на наступні роки. У 2001 р. значно посилилась увага з боку Уряду до питань бюджетної підтримки сільського господарства. За даними Рахункової палати України, обсяги підтримки сільськогосподарських товаровиробників за рахунок коштів загального фонду державного бюджету за час дії Закону збільшилися майже у вісім разів. В середньому за чотири роки частка видатків державного бюджету на розвиток АПК склала 3,6% видатків бюджету, проте так і не досягли передбачених 5% до обсягів видатків державного бюджету.

Зернове господарство України є стратегічною і найбільш ефективною галуззю народного господарства. Зерно і вироблені з нього продукти завжди були ліквідними, оскільки вони становлять основу продовольчої безпеки держави. Природно-кліматичні умови та родючі землі України сприяють вирощуванню всіх зернових культур і дають змогу отримувати високоякісне продовольче зерно в обсягах, достатніх для забезпечення внутрішніх потреб і формування експортного потенціалу. Разом із тим, подальший розвиток галузі вимагає ґрунтовної економічної оцінки, перегляду цілої низки позицій щодо технічно-технологічних, організаційно-економічних та ринкових умов функціонування всього комплексу.

Закону України “Про зерно та ринок зерна в Україні” [140], який визначає державну політику щодо розвитку ринку зерна як пріоритетного

сектору економіки агропромислового комплексу України, спрямований на створення правових, економічних та організаційних умов конкурентоспроможного виробництва і формування ринку зерна для забезпечення внутрішніх потреб держави у продовольчому, насіннєвому та фуражному зерні, нарощування його експертного потенціалу;

Указу Президента України “Про невідкладні заходи щодо стимулювання виробництва та розвитку ринку зерна” [150] гарантує цивілізований рух зерна, прозору ринкову інфраструктуру, зниження негативних наслідків сезонних і кон’юктурних коливань цін на зерно, підвищення рівня рентабельності та стимулювання його виробництва. Прийнято інші нормативно-правові акти з метою стимулювання розвитку та ефективності аграрного ринку.

За період з прийняття Закону України «Про зерно та ринок зерна в Україні» до цього часу була прийнята низка нормативних актів різного рівня (додаток Б) спрямованих на уточнення та пояснення окремих його положень.

Також, для підтримки сільськогосподарських товаровиробників з боку Уряду розроблено низку заходів й надається підтримка на виплату часткової компенсації витрат із посіву озимих культур, ярої пшениці, закупівлі мінеральних добрив вітчизняного виробництва тощо.

Виконання Програми «Зерно України — 2005–2010», схваленої наказом Міністерством аграрної політики і продовольства України від 28 липня 2004 р. № 271, дало змогу удосконалити структуру площ вирощування зернових культур та стимулювати збільшення виробництва зерна, що дало позитивні результати в наступні роки.

Поряд з цим виникають питання, які необхідно розв’язати: поліпшення якості продукції; забезпечення екологізації продукції; забезпечення конкурентоспроможності продукції; оптимізація рівня цін; задоволення попиту на ринку і надання максимуму пропозиції; модернізація інфраструктури зернового ринку.

Зміцненню конкурентоспроможності продукції АПК перешкоджають такі чинники:

- низький рівень розвитку фінансово-кредитної системи;
- відсутність галузевих кооперативних банків;
- нерозвиненість сфери страхування кредитних та виробничих ризиків;
- нерозвиненість інфраструктури;
- низький рівень спеціалізації функціонуючих господарств.

Основними напрямками подолання даних проблем є:

- збільшення експортного потенціалу вітчизняних виробників сільськогосподарської продукції;
- налагодження сучасної інфраструктури аграрного ринку, зокрема в напрямі забезпечення потреб зернового ринку, навчання та підвищення кваліфікації фермерів і сільськогосподарських спеціалістів;
- посилення кооперації виробників сільськогосподарської продукції;
- налагодження співпраці між виробниками сільськогосподарської продукції та дослідними установами через: фінансування з державного бюджету наукових досліджень, підготовки та підвищення кваліфікації кадрів для виробничої і соціальної сфери села, інформаційно-консультаційного обслуговування, стимулювання розвитку територіально-виробничих та агротехнічних комплексів виробництва, переробки та реалізації сільськогосподарської продукції, а також впровадження нових технологій;
- створення спеціалізованих банків для кредитування сільськогосподарських підприємств на пільгових засадах.

Проведене в Україні реформування аграрної галузі та персоніфікація землі мали забезпечити комерціалізацію всіх ланок агровиробництва, створити ринкові умови задля розвитку сучасної інфраструктури завдяки виробленню оптимальної цінової, податкової, кредитної й митної політики, зваженого підходу щодо державної підтримки суб'єктів сільськогосподарського виробництва та обслуговуючих його галузей. Вимагають уваги об'єкти, що забезпечують науково-технічне, технологічне та

кадрове зміцнення галузі на рівні сучасних потреб розвитку держави. Але практика показала, що через незадовільне наукове обґрунтування питань стратегічного прогнозування розвитку об'єктів агросфери, в т.ч. й зерновиробництва та інфраструктури ринку зерна, недосконалість інструментів аграрної стратегії, низьку кваліфікацію управлінського персоналу, повільне впровадження ринкових механізмів, державне регулювання аграрної економіки є малоефективним.

Головною метою формування державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна є забезпечення стабільного розвитку галузі, посилення конкурентоздатності та лідерських позицій України на світовому ринку зерна, забезпечення умов його швидкої адаптації до мінливих умов та викликів світового ринку. Від цієї головної мети опосередковується і розгалужується, так зване дерево конкретних цілей і проблем, без вирішення яких не може бути досягнута і головна ціль. Ці конкретні цілі невід'ємно пов'язані з об'єктами господарювання й формування стратегії розвитку галузей зернового виробництва та інфраструктури ринку зерна.

На жаль, правове середовище з регулювання аграрної діяльності, в т.ч. формування ринку зерна та його інфраструктурного забезпечення відрізняється незавершеністю і нестабільністю. Тим часом, без розробки і ухвалення нормативно-правових документів, які регламентують правила поведінки всіх суб'єктів ринку зерна, неможливо добитися підвищення стійкості і ефективності відповідних галузей агропромислового виробництва. Доцільно зазначити, що за роки реформ була прийнята достатня кількість законодавчих і нормативних документів, проте їх реалізація знаходиться на неналежному рівні.

Так, у Законі України «Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року» від 18.10.2005 р. №2982-15 визначені основні засади державної аграрної політики спрямовані на забезпечення сталого розвитку АПК національної економіки на період до 2015 року, системності та комплексності під час здійснення заходів з реалізації державної аграрної

політики всіма органами державної влади та органами місцевого самоврядування [146].

Державною цільовою програмою розвитку українського села на період до 2015 року [149] були передбачені такі основні завдання:

- підвищення рівня ефективної зайнятості, посилення мотивації сільського населення до розвитку підприємництва у сільській місцевості як основної умови підвищення рівня життя населення;
- подолання стихійності та тінізації аграрного ринку;
- підтримка конкурентоспроможності аграрної сфери в умовах інтеграції України у світовий економічний простір;
- створення організаційно-правових та соціально-економічних умов для комплексного розвитку сільських територій, наближення та вирівнювання умов життєдіяльності міського та сільського населення;
- створення екологічно безпечних умов для життєдіяльності населення, збереження навколишнього природного середовища та раціонального використання природних ресурсів, особливо земель сільськогосподарського призначення.

Програма включала детальний та всебічний аналіз ситуації, що склалася на селі, в АПК України на сучасному етапі, висновки та програму дій за основними напрямками розвитку українського села на період до 2015 р., які мали бути проведені шляхом удосконалення організаційно-економічних механізмів та посилення державної підтримки функціонування агропромислового комплексу і соціальної сфери села, в тому числі й фінансової (табл.1.4.).

Як свідчать дані табл. 1.4. всього на час реалізації Програми було передбачено виділити з Державного бюджету на підтримку розвитку сільських територій, сільськогосподарського виробництва та аграрного ринку на період до 2015 р. 120,7 млрд. грн

**Обсяги та джерела фінансування сільського господарства України  
відповідно до “Державної цільової програми розвитку українського села  
на період до 2015 року”, млн. грн.**

Джерела фінансування	Обсяг фінансування	у тому числі за роками			
		2010	2011	2012	2013–2015
Державний бюджет	120750,5	15318,9	15153,5	14550,4	75727,7
Місцеві бюджети	11,2	0,1	0,3	10,1	0,7
Інші джерела	7402,4	407,2	984,1	1028,2	4982,9
Усього	128164,1	15726,2	16137,9	15588,7	80711,3

Джерело: складено за даними [149]

На протязі всього періоду реалізації Програми обсяг фінансування з Державного бюджету повинен був знаходитися в межах 15-16 млрд. грн. в рік. При цьому зростання обсягу виробництва валової продукції сільського господарства було передбачено в 2015 році порівняно з 2010 р. у 1,6 разів.

Проте за результатами аудиту виконання даної Програми було виявлено значні відхилення у частині фінансової підтримки її реалізації. Так, згідно з прогнозними обсягами, загальний бюджет Програми становить 128,2 млрд. грн., у тому числі кошти державного бюджету – 120,7 млрд. грн., місцевого бюджету – 11,2 млн. грн., з інших джерел – 7,4 млрд. грн. [150, с.7].

За період виконання I і II етапів Програми (2008–2011 роки) з державного бюджету на її заходи спрямовано 40 374,9 млн. грн., або 68,2 відс. від прогнозного на цей період обсягу (59159,5 млн. грн). З місцевих бюджетів у 2011 році на виконання заходів Програми спрямовано 50 млн. грн [150, с.7].

Державною цільовою програмою розвитку українського села на період до 2015 року було передбачено напрями надання державної підтримки для забезпечення розвитку сільських територій, сільськогосподарського виробництва та аграрного ринку (табл.1.5).

Таблиця 1.5.

**Показники надання обсягів державної підтримки для забезпечення розвитку сільських територій, сільськогосподарського виробництва та аграрного ринку на період до 2015 року**

Напрями державної підтримки	Сума на 2013-2015 рр., млн. грн.	Питома вага, %
Забезпечення розвитку соціальної сфери та сільських територій	15742,7	13,04
Забезпечення розвитку аграрного ринку	49698,2	41,16
Фінансове забезпечення аграрного сектору	14011,6	11,60
Удосконалення та реформування системи управління в аграрному секторі	17519,7	14,51
Професійна освіта	18373,7	15,22
Аграрна наука	5308,3	4,40
Забезпечення розвитку дорадництва	96,3	0,08
Усього	120750,5	100

Джерело: складено за даними [149]

Як свідчать дані таблиці в структурі державної підтримки найбільшу питому вагу займає забезпечення розвитку саме аграрного ринку – 41,16%. У цілому Програмою за цим напрямом у 2008–2011 роках передбачалося виконання 43 заходів з прогнозним обсягом фінансування 26215,9 млн. грн., у тому числі кошти державного бюджету – 25226,1 млн. грн. [150, с.9]

Фактично було виконано 34 заходи, на які використано кошти державного бюджету в сумі 20006 млн. грн. (79,3 % від прогнозного обсягу). При цьому фінансові ресурси спрямовувалися на:

□ розвиток рослинництва:

- на виплату дотацій на 1 га посівів зернових та технічних культур у 2008 і 2010 роках використано 1 015, 5 млн. грн. (23,2 відс. від прогнозного обсягу – 4 374,2 млн. грн.), у тому числі у 2008 році – 445,3 млн. грн. – на 1 га посіву озимих культур, 340,3 млн. грн. – на 1 га посіву ярих культур; у 2010 році – 229,9 млн. грн. – на 1 га посіву цукрових буряків та льону-довгунця (у 2009 і 2011 роках за даним заходом кошти державного бюджету не передбачалися);

- на державну підтримку сільськогосподарських підприємств, що перебувають у складних кліматичних умовах, – 34,9 млн. грн. (22 відс. від прогнозного обсягу – 158,3 млн. гривень);

- на державну підтримку здійснення селекційних заходів у рослинництві – 178,5 млн. грн., що дало можливість у 2008 – 2011 роках закупити 41,7 тис. тонн насіння (14,1 відс. від прогнозного обсягу – 294,9 тис. тонн) і виробити 151,6 тис. тонн оригінального насіння суб'єктами господарювання у первинному насінництві (74 відс. від прогнозного обсягу – 205 тис. тонн);

- на боротьбу із шкідниками та хворобами сільськогосподарських культур у 2008–2011 роках використано 7,4 млн. грн. (32,6 відс. від прогнозного обсягу – 22,7 млн. грн.), що дало змогу провести запобіжні заходи на площі 473,3 тис. га (у 1603 господарствах);

- на часткову компенсацію вартості використаної електроенергії для поливу сільськогосподарських культур на зрошуваних землях у 2008 та 2010 роках витрачено 101,5 млн. грн. (40,8 відс. від прогнозного обсягу – 248,7 млн. грн.), у тому числі 86 млн. грн. – на часткову компенсацію сільгоспідприємствам вартості електроенергії, витраченої на полив сільськогосподарських культур на зрошуваних землях; 1,9 млн. грн. – на компенсацію вартості палива, використаного для забезпечення роботи насосних станцій та дощувальних агрегатів для поливу сільськогосподарських культур на зрошуваних землях (у 2009 і 2011 роках кошти державного бюджету за цим заходом не виділялися);

- на створення і забезпечення резервного запасу сортового та гібридного насіння – 21,4 млн.грн. (23,7 відс. прогнозного обсягу – 90,4 млн.гривень);

- на державну підтримку розвитку виноградарства, садівництва та хмелярства – 1512,1 млн. грн. (1491,6 млн. грн. і 20,5 млн. грн.), що у 1,7 раза перевищує прогнозний обсяг (865,2 млн. гривень). У результаті у 2008–2011 роках 1844 суб'єктам господарювання компенсовано понесені ними витрати,



зокрема, на закладення нових виноградників і садів на площі 19,9 тис. га; будівництво краплинного зрошення на площі 9,9 тис. га [150, с.10].

Не зважаючи на недостатню підтримку державою аграрного сектора за у період 2008-2011 рр. зросла частка сільського господарства у валовому внутрішньому продукті збільшилась на 2,1 відс. та становила в 2011 році 9,6 відсотка. Поряд із цим частка переробної промисловості у зазначений період зменшилась на 6,1 відс. і становила 16,4 відсотка [150, с.25].

Обсяги виробництва зернових і зернобобових, соняшнику, картоплі та овочів у 2011 році перевищили показники 1990 р.. Зокрема, у 2011 р. виобництво зернових сягнуло 56,7 млн. тонн, у 2013 р. виробництво зернових у країні досягло найбільшого рівня за часів її незалежності – 64,1 млн. тонн. Проте прогностні показники, визначені Програмою, зокрема, за обсягами виробництва 19 основних видів сільськогосподарської продукції та продовольчих товарів у 2010 році були досягнуті лише за вісьмома позиціями. При цьому обсяги виробництва зерна, цукрових буряків, ріпаку, винограду, м'яса, молока, борошна, круп, цукру-піску, олії нерафінованої та ковбасних виробів були нижчими, ніж прогностні обсяги, визначені на цей період Програмою [150, с.26].

Виробництво валової продукції сільського господарства у 2008–2010 роках становило 306,6 млрд. грн. (92 відс. від прогностного на цей період показника, визначеного Програмою). Очікуваним результатом Програми був розвиток аграрного сектору для забезпечення продовольчої незалежності країни, зростання надходжень податків і зборів до зведеного бюджету України та збільшення експорту сільськогосподарської продукції і продовольчих товарів й інвестицій в аграрний сектор.

У 2008–2011 роках експорт продукції аграрного сектору зріс з 16,9 відс. у 2008 році до 19,2 відс. у 2011 році, при цьому у 2009 році цей показник становив 24,6 відс., у 2010 році – 19,9 відсотка.

Загальний обсяг залучених в аграрний сектор інвестицій у цей період становив 56,7 млрд. грн., що фактично дорівнює прогностному показнику

Програми на 2008–2015 роки. При цьому інвестиції в основний капітал сільського господарства у 2011 році зросли, порівняно з 2008 роком, на 7,7 відс. і становили 18,2 млрд. гривень.

Таким чином виконавцями програми і головними розпорядниками коштів державного бюджету на її заходи у 2008–2011 роках спрямовано 68,2 % від прогнозного на цей період обсягу. Як наслідок, заходи, передбачені на цей період Програмою, в повному обсязі не виконано.

Однією з причин гальмування виконання Програми було незадовільне законодавче та нормативно-правове її забезпечення. Визначені Програмою до розроблення і прийняття акти законодавства на першому етапі її виконання (2008 – 2009 роки) не прийняті. При цьому законодавчі та нормативно-правові акти, які прийняті на другому етапі виконання Програми (2010 – 2011 роки), недосконалі та не узгоджуються між собою, що негативно позначилося на її результативності. Внесення змін до Програми у частині уточнення завдань і заходів, обсягів та джерел фінансування, строків її виконання, як визначалося постановою Кабінету Міністрів України від 22.06.2011 № 704, і розподіл обсягів фінансування її заходів за роками на період 2011 – 2015 років не здійснено. [150, с. 30].

Сучасний стан інфраструктури зернового ринку можна охарактеризувати скоріше як розвинений у кількісному відношенні, і разом із тим сьогодні в країні є низка проблем, які в умовах нарощування зернового виробництва й експортного зернового потенціалу країни вимагають невідкладного вирішення. У цьому контексті доцільно вирішити питання переведення зернового виробництва й його інфраструктурного забезпечення на інноваційно-інвестиційну модель розвитку. Проблемною сферою у нас, як правило, залишаються техніка, технології виробництва та підвищення фондооснащеності виробничої й ринкової інфраструктури. Необхідними є техніко-технологічна модернізація матеріально-технічної бази інфраструктури зернового ринка, а також удосконалення інституційно-організаційних механізмів її функціонування.

Вважаємо, що державна стратегія розвитку ринку зерна та його інфраструктури має включати:

**1.** Доктрину зернового співробітництва з міжнародними організаціями, економічними союзами та координацію співробітництва з державами-провідними експортерами зерна в умовах розвитку світової фінансово-економічної і продовольчої криз, яка має посилити координацію співробітництва на зерновому ринку, з можливим формуванням зернового картелю на кшталт “зернового ОПЕК” та координацію дій із провідними постачальниками зерна на світовий ринок. Україна має долучатися до перспективних поставок продовольства за міжнародними програмами та іншим договорам. Водночас, Україна потребує збільшення прозорості діяльності та звітності від міжнародних зернових компаній, інвестиційних фондів та інших іноземних інституцій, які функціонують в зерновому секторі держави.

**2.** Програму забезпечення розвитку аграрного машинобудування, в тому числі за рахунок посилення науково-технологічної кооперації та співробітництва з провідними світовими виробниками зернової техніки. Така програма відповідає логіці кластеризації національної економіки на основі розвитку зернового сектору. Вона має забезпечити системне залучення та стимулювання розвитку виробництва аграрного машинобудування на території України, орієнтованого на забезпечення зростаючих потреб національних зерновиробництв. За умови реалізації відповідних державних програм, в Україні можуть бути засновані спільні, з іноземними партнерами, потужні вертикально-інтегровані ланцюги зернового машинобудування з відповідними науковими центрами на території України, здатні виробляти зернову техніку як для потреб світового так і національного ринків.

**3.** Програму розвитку елеваторів та інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів зернової торгівлі. Держава повинна стати активним суб'єктом в організації відповідної роботи. Доцільними є пропозиції з відродження торгового флоту України.

4. Програму розширення міжнародного сполучення у створенні зернових стивідорних перевезень, з метою створення потужного логістично-транспортного маршруту. Україна має найближчим часом сформувавши та забезпечити відповідні інфраструктурні можливості для інтенсифікації торговельних перевезень зерна.

Принциповим чинником підготовки та реалізації *державної зернової експортної стратегії* є забезпечення на постійній основі координації і співробітництва органів державної влади з експертним середовищем та провідними суб'єктами зернового ринку України.

Тому одним з головних завдань державної аграрної політики має стати формування сприятливих умов для забезпечення розширеного відтворення та інноваційного розвитку агропромислової сфери в цілому, та виробничої інфраструктури, зокрема. Вже сьогодні спостерігається значне поживлення зернового ринку, посилення інтересу до вітчизняного сільського господарства зі сторони іноземних держав, посилення його конкурентоспроможності та економічної ефективності виробництва зернової продукції, вирішення проблем із забезпеченням її якості. Щоб не втратити, а навпаки, посилили роль України на світових ринках зерна необхідні значні зміни в системі державної підтримки аграрного виробництва й в першу чергу розвитку інфраструктури зернового ринку.

### **1.3. Методика стратегічного аналізу й стратегічного планування розвитку матеріально-технічної складової інфраструктури ринку зерна**

Наразі існує велика кількість методів та методик дослідження господарської діяльності, здійснення ретроспективного й перспективного аналізу стану як окремих підприємств, так і галузей в цілому.

Перш ніж перейти до висвітлення їх сутності визначимося з тим, що ми розуміємо під поняттями «метод» та «методика». Так, у сучасному тлумачному словнику української мови зазначається, що термін «метод»

походить (від грец. μέθοδος — «шлях дослідження») та може трактуватися з одного боку як спосіб пізнання, а з іншого як прийом або система прийомів що застосовуються в певній галузі діяльності [168, с.399]. Тут же зазначається, що «методика» – це «сукупність взаємозв'язаних способів та прийомів доцільного проведення будь-якої роботи. В свою чергу Ю.Сурмін визначає «метод» як «...сукупність певних правил, прийомів, норм пізнання, оцінки або дій», тоді як «методика», на його думку «...це сам метод (його складова частина), що деталізується до рівня операцій» [167, с. 30]. В інших джерелах «метод» визначається як – систематизована сукупність кроків, які потрібно здійснити для виконання певної задачі, досягнення мети.

В інших джерелах зазначається, що поняття «метод» тотожне алгоритму діяльності чи технологічного процесу. Адже жоден прийом не є повноцінним і завжди реалізується в сукупності дій, але саме за особливостями окремого прийому відрізняють та систематизують методи [109].

Під час наукових досліджень використовується значна кількість методів, що вимагає їхньої класифікації. При цьому вчені по різному визначають класифікаційні ознаки та групують методи. Так, Г.О. Подкоритов поділяє методи за чотирма характеристиками: залежно від змісту об'єктів (якісні й кількісні); залежно від сфери дії (універсальні, загальнонаукові та спеціальні); залежно від ролі і місця в процесі наукового пізнання (формальні і змістовні, історичні і логічні, емпіричні і теоретичні); залежно від структури (прості й однорідні та складні й неоднорідні) [137, с. 42]. В.П. Кохановський поділяє всі методи на п'ять груп: філософські методи; загальнонаукові методи; окремі методи (за галузями наук); дисциплінарні методи (за навчальними дисциплінами); методи міждисциплінарного дослідження [91, с.176]. У роботах Ю.Сурміна методи наукових досліджень класифікуються за такими ознаками: за типом знань (філософські, загальнонаукові, спеціальні, дисциплінарні та міждисциплінарні); за виконуваними функціями (методи отримання інформації, подання

інформації, аналізу інформації, презентації інформації); за рівнем знань (теоретичні й емпіричні); за співвідношенням кількісного й якісного підходів (якісні й кількісні); за ступенем близькості до об'єкта (первинні й вторинні) [167, с.32].

Зважаючи на вищевикладене вважаємо, що аналіз діяльності суб'єктів господарювання здійснюється за допомогою методів економічного аналізу до яких належать: логічні методи (аналіз та синтез, індукція та дедукція, порівняння та абстракція); математичні (системний аналіз, кореляційний та регресійний аналіз, лінійне програмування тощо); соціальні (анкетування, опитування, інтерв'ювання); економічні (кількісні та якісні показники господарської діяльності підприємства); евристичні методи тощо.

Зазначимо, що при оцінюванні стану складних економічних систем, до яких належить й інфраструктура ринку зерна, доцільно використовувати метод розрахунку простих і інтегрованих коефіцієнтів.

З метою стратегічного аналізу й стратегічного планування використовується специфічний набір методів, які можна згрупувати таким чином:

1) формалізовані методи: аналітичні, статистичні, теоретико-множинні, логічні, лінгвістичні, семіотичні, графічні, структурно-лінгвістичні, моделювання, імітаційно-динамічні моделювання;

2) неформалізовані методи: метод “мозкового штурму”, метод “сценаріїв”, метод експертних оцінок, метод “Дельфі”, морфологічний метод, метод ділових ігор;

3) комплексні методи: комбінаторика, ситуаційне моделювання, типологія, графо-семіотичне моделювання, методи дослідження інформаційних потоків тощо.

Зазначимо, що для здійснення об'єктивної оцінки економічного стану досліджуваного об'єкта, проведення стратегічного аналізу й стратегічного планування необхідно мати достатню інформаційну базу, вхідні та вихідні

показники мають відповідати певним вимогам. Короткий опис таких вимог наведений в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

**Основні вимоги до показників, що використовуються у системі стратегічного аналізу й стратегічного планування**

Вимога	Сутність вимоги
Співставність	Придатність показників для агрегування та дезагрегування (збільшуватися та зменшуватися), співвимірність й порівнянність вхідних даних й отриманих значень в результаті розрахунків.
Визначеність	Показники мають бути чітко визначеними, вимірюваними з показниками публічної звітності й державної статистики, забезпечувати однозначність в трактуванні отриманих результатів.
Комплексність	Система показників має забезпечувати комплексну характеристику всіх аспектів функціонування досліджуваного об'єкта
Адаптивність	Система показників, має бути гнучкою, адаптивною, здатною відображати всі зміни зовнішнього й внутрішнього середовища.
Директивність	Показники мають бути адресними, тобто містити вказівки відносно конкретних виконавців завдання, що являє собою частину організації стратегічного аналізу й планування.
Інформативність	Показники стратегічної діяльності підприємства мають інформувати про напрями розвитку галузі, виконання поставлених цілей та завдань.

Джерело: розроблена автором на основі [19]

Виконання вимог щодо формування системи показників й інформаційного масиву для здійснення стратегічного аналізу й планування є одним з першочергових завдань ефективного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку.

Так, з метою аналізу сучасного стану матеріально-технічного забезпечення інфраструктури ринку зерна пропонуємо обчислювати інтегрований коефіцієнт інфраструктурної забезпеченості ринку зерна за наступною формулою:

$$K_{ізрз} = K_{зс} * K_{змп} * K_{тз} * K_{лз} * K_{із},$$

де:  $K_{ізс}$  – Інтегрований коефіцієнт інфраструктурного забезпечення ринку зерна;

$K_{зс}$  – коефіцієнт забезпеченості складськими приміщеннями;

$K_{змп}$  – коефіцієнт забезпеченості потужностями морських портів;

$K_{тз}$  – коефіцієнт забезпеченості транспортними засобами;

$K_{лз}$  – коефіцієнт логістичної забезпеченості;

Кіз – коефіцієнт інформаційної забезпеченості.

При цьому окремі коефіцієнти є формалізованими складними агрегованими показниками. Так, Ктз обчислюється як добуток окремих коефіцієнтів забезпеченості автомобільним, залізничним та водним транспортом. Кожен з цих коефіцієнтів визначається як відношення наявних потужностей до потреби в період пікових навантажень.

Зауважимо, що такі показники як Клз, та Кіз не відносяться до складу формалізованих і визначаються на основі використання методу експертних оцінок.

У цілому складність методичних підходів до стратегічного аналізу й розробки стратегічного плану визначається не тільки необхідністю залучення великих масивів інформації, складності обробки певних даних, а й необхідності визначення найбільш актуальної інформації для проведення аналітичного дослідження [18]. Складність стратегічного аналізу й планування полягає в необхідності опрацювати значні інформаційні масиви, що в кінцевому результаті дозволить узгодити виробничі й логістичні можливості всіх учасників зернового ринку. При цьому в контексті стратегічного планування розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку найбільш актуальними питаннями є узгодження стратегічних планів зернового виробництва, зі структурою й можливостями підприємств виробничої інфраструктури (транспортними, складськими й портовими об'єктами) з врахуванням усіх міжгалузевих й господарських зв'язків, які дозволять налагодити функціонування ефективного інфраструктурного забезпечення зернового ринку в межах країни й окремих територій.

Слід відзначити, що до основних проблем стратегічного аналізу, в тому числі зернового ринку, являється обмеженість часу на протязі якого мають бути здійснені аналітичні розрахунки, вироблені й прийняті тактичні рішення щодо виконання стратегічних планів [5]. Тому наявність оперативної інформації є запорукою ефективного аналізу, стратегічного планування



успішного й управління будь-яким об'єктом. При цьому інформаційно-аналітичному забезпеченню системи стратегічного планування належить важлива роль. Саме розвиток інформаційного забезпечення є сьогодні, з одного боку, об'єктивно необхідною передумовою, з іншого - умовою для становлення й удосконалення системи стратегічного планування [34].

Визначення комплексного підходу до стратегічного аналізу й планування забезпечує скорочення часу на проведення оцінювання стану об'єкта дослідження з урахуванням показників динаміки зовнішнього середовища. Тому важливим фактором проведення якісного стратегічного аналізу та підвищення ефективності стратегічного планування є визначення складу й формування основних інформаційних джерел, які будуть використовуватися. Інформаційні джерела, які використовуються в процесі стратегічного аналізу й планування структуровано на рис. 1.3.

*Таблиця 1.3*

**Системи інформаційного забезпечення стратегічного аналізу й стратегічного планування**

Вид інформаційної системи	Типи інформаційних систем	Приклад типу інформаційної систем
Система зовнішньої інформації	Система законодавчих та нормативних документів	Цивільний кодекс, земельний кодекс, ДСТУ, господарський кодекс, закони України, постанови КМУ, накази профільних міністерств та ін.
	Інформаційні системи учасників зернового ринку на базі нових інформаційних технологій	Інтернет ресурси: АПК-інформ, бази даних статистичних управлінь, Ліга і т.д.
Система внутрішньої інформації	Система внутрішніх нормативних документів	Внутрішні стандарти, правила користування технікою, вимоги до технологічних процесів виробництва і т.д.
	Система бухгалтерського обліку і звітності	Основні форми бухгалтерської звітності (баланс, звіт про фінансові результати), аналітична звітність іт.д.
	Автоматизовані системи управління підприємством	СУБД, системи підтримки прийняття рішення, системи автоматизації виробничих процесів
	Система управління ризиками, до якої входить управління	Страховання та хеджування ризиків, створення страхових запасів, створення страхового фонду на підприємстві

	страховими ризиками	
	Система оцінки діяльності підприємства	Система внутрішніх показників оцінки стану підприємства, ефективності діяльності
	Маркетингова інформаційна та інші внутрішні інформаційні системи	Результати маркетингового дослідження, маркетингова стратегія підприємства, напрями покращення ринкової привабливості товару

Джерело: узагальнено автором за даними [112]

Збір та накопичення інформації являється одним із ключових факторів якісного стратегічного аналізу. Проте результати проведеного аналізу залежать від методики, яка була використана для проведення стратегічного дослідження. Основними способами проведення стратегічного аналізу є використання методик ретроспективного та перспективного аналізу.

Ретроспективний та перспективний аналіз можна проводити за допомогою суб'єктивних методів, що включають «інтуїтивні» або індивідуальну думку експерта чи групи експертів. Проте індивідуальна оцінка не дає бажаної об'єктивності результатам дослідження, тому з метою стратегічного планування доцільно використовувати кількісні методи, які є частиною методики економічного аналізу.

У стратегічному плануванні досить широко застосовується різноманітні методи прогнозування параметрів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства, причому однаково важливими є і якісні (експертні), і кількісні (статистичні) методи [46]. Якісні прийоми дослідження не дають числової характеристики явищ, що вивчаються, а тільки відповідають на питання, як досліджувати економічні процеси, визначають способи підходу до вивчення закономірностей.

Кількісні прийоми дослідження дають числову характеристику економічних явищ і поділяються на описові та аналітичні. Саме кількісні прийоми дослідження які використовуються в стратегічному плануванні дають можливість оцінити фактичний стан виробничої інфраструктури, провести його повний аналіз.

Описові прийоми дослідження дають можливість визначити розміри, масштаби, тенденції, динаміку розвитку економічних процесів, визначають стан та структуру економічних явищ, певну числову характеристику окремих напрямків діяльності підприємства. До них належать середні та відносні величини, ряди динаміки, графічний прийом, структурні та типологічні групування. Проте описові прийоми носять тільки інформативний характер і тому їх доцільно використовувати в сукупності з іншими прийомами аналізу.

Аналітичні прийоми уможливають не тільки визначення певних значень показників, що характеризують економічні процеси, а й дослідження причинно-наслідкових залежностей між явищами, силу впливу окремих факторів на предмет дослідження. У свою чергу, аналітичні прийоми поділяються на прийоми, за допомогою яких вивчаються детерміновані (функціональні) залежності, і прийоми, що використовуються для дослідження стохастичних взаємозв'язків. До перших відносять ланцюгові підстановки, спосіб абсолютних та відносних різниць, індексний спосіб, інтегральний пропорційного ділення, часткової участі, балансовий прийом. Щодо засобів стохастичного факторного аналізу, то найбільшого поширення набули аналітичне групування, кореляційно-регресійний метод, дисперсійний аналіз, компонентний аналіз. В окрему групу виділяються прийоми, що дають змогу оптимізувати певні економічні явища: лінійне програмування, теорія масового обслуговування, теорія ігор та інше [10].

Комплексне використання аналітичних та описових методів стратегічного аналізу забезпечує ефективне стратегічне планування. При цьому особливу увагу потрібно звернути на рівень вивчення стохастичних зав'язків внутрішніх факторів, що впливають на стійкість досліджуваного об'єкта до зовнішніх змін.

Якісні методи побудовані, передусім, на думках і припущеннях експертів і фахівців. Існує ціла низка методів які передбачають використання оцінок експертів (індивідуальних і колективних).

До складу індивідуальних експертних оцінок належать: метод «інтерв'ю», за якого здійснюється безпосередній контакт експерта зі спеціалістом за схемою «запитання-відповідь»; аналітичний метод, за якого здійснюється логічний аналіз певної ситуації, складаються аналітичні доповідні записки; метод написання сценарію, який базується на визначенні логіки процесу або явища у часі за різних умов.

Із індивідуальних експертних методів потрібно виділити метод написання сценарію, за допомогою якого можна логічно описати послідовність процесу, виходячи з конкретної ситуації. Сценарії переважно розробляються на основі певних техніко-економічних характеристик і показників виробничої і наукової бази для вирішення поставленого завдання. У процесі розробки сценаріїв дуже часто використовують «дерево цілей», яке призначається для аналізу систем, об'єктів, процесів, в яких можна виділити декілька структурних або ієрархічних рівнів. «Дерево цілей» будується шляхом послідовного виділення більш дрібних компонентів на нижчих рівнях.

Методи колективних експертних оцінок включають: метод «комісій», «колективної генерації ідей» («мозкова атака»), метод «Дельфі», матричний метод. Ця група базується на принципі, що за колективного мислення точність результату є вищою, а також є більше продуктивних ідей.

Вважаємо, що одним з найбільш ефективних методів якісного аналізу є метод «мозкової атаки», який заснований на колективній генерації ідей декількох спеціалістів. Саме використання такого методу дозволяє максимально скоротити період прийняття рішення, а також обмінятися власними думками щодо способів вирішення поставленого питання. До речі фахівці аналітично-інформаційного центру АПК-інформ, що досліджують тенденції зернового ринку та формують стратегічні прогнози його розвитку часто вдаються до цього методу під час проведення тематичних семінарів та конференцій, в тому числі й з проблем розвитку інфраструктурного забезпечення цього ринку.

Альтернативою методу «мозкової атаки» може бути метод «Дельфі», проте використання методу «Дельфі» не дає можливості оперативно отримати необхідні варіанти вирішення задачі, так як сам метод заснований на анкетуванні спеціалістів, що потребує значного часу для підготовки анкет щодо вирішення окремого питання, а також формування спеціалістами відповідей на поставленні питання. Тому використання методу «мозкової атаки» являється найбільш ефективним у порівнянні з іншими методами якісного аналізу.

Варто зазначити, що індивідуальні експертні оцінки носять суб'єктивне забарвлення. Тобто, кожне питання, що розглядається інтерпретується аналітиком по-своєму і має різні шляхи вирішення. Тому для більш об'єктивного висвітлення та аналізу проблеми, поряд із суб'єктивними методами необхідно використовувати кількісні методи економічного аналізу.

Більшість кількісних методів прогнозування базується на використанні історичної інформації, представленій у вигляді часових рядів, тобто рядів динаміки, які впорядковуються за часовою ознакою. Головна ідея аналізу часових рядів полягає у побудові тренду на основі минулих даних і наступному екстраполюванні цієї лінії у майбутнє. Аналіз часових рядів доцільно використовувати тоді, коли в наявності є достатній обсяг «історичної» інформації, а зовнішнє середовище досить стабільне. Недоліком можна вважати те, що головне припущення, яке приймається при застосуванні аналізу часових рядів, може бути помилковим – майбутнє насправді може бути несхожим на минуле.

Найпростішим методом аналізу часових рядів є метод рухомого середнього, який можна застосовувати тоді, коли не потрібен дуже точний прогноз. У разі його використання прогноз будь-якого періоду являє собою середній показник декількох результатів спостережень часового ряду.

Дещо складнішим, ніж рухоме середнє, є метод експоненційного згладжування, який забезпечує досить швидке реагування прогнозу на всі події, що відбуваються протягом періоду, який охоплюється часовим рядом.

Основна ідея цього методу полягає в тому, що кожен новий прогноз отримується шляхом зсування попереднього прогнозу в напрямку, який би давав кращі результати порівняно зі старим прогнозом.

Для знаходження параметрів наближених залежностей між двома або декількома прогнозованими величинами за їх емпіричними значеннями найчастіше застосовується метод найменших квадратів. Його зміст полягає у мінімізації суми квадратичних відхилень між величинами, що спостерігаються, і відповідними оцінками (розрахунковими величинами), розрахованими згідно з підібраними рівняннями зв'язку.

Найскладнішими серед методів прогнозування є комплексні методи економетричного моделювання. Переважно, економетричні моделі являються незамінним компонентом математичної моделі цілісної економічної системи. Складні економетричні моделі базуються на численних рівняннях регресії, які кількісно описують взаємозв'язки між різними секторами економіки [139].

Проте проведення одного аналізу часових рядів за допомогою основних статистичних показників інколи недостатньо, тому для більш повного аналізу впливу факторів, що досліджуються, доцільно використовувати регресійні моделі. Регресійні моделі – статистичний метод для визначення найбільшої відповідності між прогнозною змінною та іншими змінними [55]. Потрібно відзначити, що використання на практиці регресійних моделей надає можливість побудувати криву залежності факторів та встановити наявність та рівень зв'язку, що надає можливість оцінити залежність факторів, що аналізуються.

З метою стратегічного планування досить розповсюдженим є використання аналізу рядів динаміки. Ряди динаміки представляють статистичні величини, які характеризують стан і зміну явищ у часі. Щоб докладно проаналізувати характер розвитку суспільно-економічних явищ, використовують такі абсолютні й відносні показники: абсолютний приріст, темпи зростання і темпи приросту, абсолютне значення 1 % приросту.

Абсолютний приріст визначається як різниця між поточним і попереднім або початковим рівнями ряду динаміки. Абсолютний приріст показує на скільки одиниць збільшився або зменшився поточний рівень порівняно з базисним за відповідний період. Його виражають у тих самих одиницях, що і рівні ряду динаміки.

Темп зростання – це відношення поточного рівня ряду динаміки, до попереднього або початкового. Він може бути ланцюговим і базисним, коли порівнюють поточний рівень з початковим. Темп зростання виражають у відсотках або у вигляді коефіцієнта.

Темп приросту показує, на скільки процентів збільшився або зменшився поточний рівень ряду динаміки порівняно з базисним рівнем. Його обчислюють як відношення абсолютного приросту до попереднього або початкового рівня.

Абсолютне значення 1 % приросту – це відношення абсолютного приросту за певний період до темпу приросту за той самий період. Цей показник можна обчислити і простішим способом. Оскільки базисний рівень завжди беруть за 100%, то абсолютне значення 1% приросту буде в 100 разів менше за базисний рівень [28].

Стратегічне планування розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку має ґрунтуватися на результатах всебічного дослідження потенціалу всіх учасників зернового ринку з використанням методик, які здатні забезпечити об'єктивність результатів дослідження. Тому при використанні методики оцінки потенціалу виробничої інфраструктури зернового ринку (метод грошової оцінки елементів потенціалу, індексний метод, ресурсно-регресивний метод, індикативний метод, метод пріоритетної оцінки ресурсів та інше) необхідно зважати, що вони дозволяють лише в деякій мірі визначити кількісний вплив окремих факторів з урахуванням широкого спектру їх кількісних характеристик на результативність функціонування об'єктів виробничої інфраструктури зернового ринку.

Наприклад, недоліки метода грошової оцінки елементів потенціалу полягає в тому, що формальне складання вартості ресурсів у грошовому вимірі вказує лише на сумарну вартість ресурсів і частково на їх структуру, тоді як техніко-технологічні можливості підприємства залишаються поза рамками дослідження (два хлібоприймальні підприємства з однаковою сумарною вартісною оцінкою ресурсного потенціалу можуть мати різний рівень потужності й ефективності виробництва).

Ресурсно-регресійний метод оцінки потенціалу передбачає використання кореляційно-регресійних моделей, які дозволяють описати залежність кінцевих результатів виробництва від зміни окремих факторів і умов. Дійсно, цей метод, на відміну від попередніх, дозволяє оцінювати вплив структурних змін потенціалу, визначати нормативи віддачі ресурсів, виявляти вклад окремих ресурсів в формування потенціалу. Але й він має деякі недоліки, так як кореляційно-регресійні моделі описують залежність лише з урахуванням чітко визначених внутрішніх чинників. У даній моделі практично неможливо врахувати вплив зовнішнього середовища, що може призвести до викривленого уявлення про наявний потенціал досліджуваного об'єкта.

Використання окремо кожної з вищезгаданих методик якісного і кількісного аналізу не дають повного уявлення про рівень потенціалу виробничої інфраструктури, її фактичний стан та можливості до росту в умовах змінного середовища. Проте при поєднанні різних методик аналізу можна провести ефективний аналіз стану підприємства та оцінити його потенційні можливості. У даному випадку ефективним буде поєднання використання методів аналізу рядів динаміки, кореляційно-регресійного аналізу, а також різних методів експертних оцінок.

При виборі методики оцінки потенціалу необхідно виходити з цілей даної оцінки. Якщо при централізованому плануванні ця оцінка слугувала базою для доведення контрольних цифр виробництва і реалізації продукції, то в умовах ринкової економіки функції оцінки ресурсного потенціалу



трансформувалися. В сучасних умовах основним критерієм ресурсного потенціалу являються або маса валового прибутку, яку можливо відносно стабільно отримувати, використовуючи наявні ресурси, або величина чистої поточної вартості.

Узагальнюючи зазначимо, що стратегічне планування розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку потребує універсальної методики, яка забезпечить об'єктивне оцінювання реального стану галузі, висвітлення нагальних проблем та вплив внутрішніх та зовнішніх факторів на її розвиток, що дозволить зробити обґрунтовані висновки та прийняти виважені управлінські рішення.

Одним з головних питань в стратегічному плануванні розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку є оптимальний розподіл наявних виробничих та фінансових ресурсів держави між всіма ланками цієї інфраструктури. Дане питання являється дуже актуальним, особливо за умови підвищення конкуренції на світових ринках сільськогосподарської продукції, збільшення рівня витрат на транспортування й зберігання зерна тощо. Дана задача може бути вирішена з використанням динамічних моделей.

Оптимізаційні моделі (як детерміновані, так і стохастичні), які описуються використання складських приміщень, транспортних засобів, під'їзних шляхів та портів, по суті являються інструментом прийняття стратегічних рішень (параметри визначаються на декілька виробничих циклів). Моделі, які передбачають оптимізацію використання оборотних засобів, забезпечують інформаційну основу для прийняття тактичних і оперативних рішень в середині виробничого циклу [162].

Зазначимо, що методи стратегічного аналізу можуть надавати тільки описові характеристики економічних, соціальних і виробничих процесів, а також оцінювати стан зовнішнього середовища. Тому оперативність проведення стратегічного аналізу, а також актуальність отриманих результатів дослідження мають прямий вплив на результати стратегічного

планування, так як при малих змінах у зовнішньому середовищі об'єкти виробничої інфраструктури як складові єдиної системи залишаються в межах попередньої траєкторії свого розвитку. Тому в цьому випадку стратегічне планування забезпечує стратегічний менеджмент на основі самоорганізації, що передбачає прийняття заходів, які сприяють поверненню системи на її траєкторію розвитку й зайняття кращої позиції на цій траєкторії [167]. У випадку сильних змін у зовнішньому середовищі, наприклад, відкриття нових ринків, втрата стратегічно важливих об'єктів, виникнення позитивних чи негативних процесів з реорганізації суспільства, система та її окремі елементи вимушені змінювати всю свою траєкторію розвитку.

Досить розповсюдженою методикою стратегічного аналізу, а також побудови стратегічного плану підприємства є матриця BCG (Boston Consulting Group). Відповідно до цієї методики всі бізнес процеси позиціонуються в координатах – привабливість ринка і конкурентний статус підприємства на цьому ринку. У матриці BCG використовується гіпотеза про те, що обидва ці показники можна оцінити з використанням одного параметру. Для оцінки привабливості ринку використовується темп зростання ринку, а для оцінки конкурентного статусу підприємства на цьому ринку – частка ринку підприємства. Для початку підприємство може використовувати такий спрощений підхід, але більш точну оцінку можна отримати, якщо враховувати декілька параметрів, які впливають на привабливість і конкурентний статус підприємства [75]. У нашому випадку доцільно використовувати наступні показники: темпи зростання зернового ринку, частка інфраструктурного забезпечення зернового ринку окремими його учасниками, а саме сертифікованими й несертифікованими складами, різними видами транспорту, портами тощо.

Важливим інструментом забезпечення процесу стратегічного планування являється імітаційне моделювання, яке дозволяє деталізувати виробничі і фінансові процеси в розрізі всіх видів ресурсів і відслідковувати вплив модельованих параметрів змін умов господарювання не тільки на всю

систему в цілому, але і на її окремі структурні елементи на протязі декількох виробничих циклів і в середині кожного з них [148].

Для впровадження стратегічного планування досить ефективним являється ситуаційний аналіз, який включає п'ять ступенів аналізу:

1. Оцінка ефективності використання наявної стратегії.
2. Проведення SWOT-аналізу.
3. Оцінка вартісної позиції підприємства відносно конкурентів (з використанням ланцюга дії/вартість). Стратегія повинна підтримувати вартісний фактор підприємства на рівні конкурентів, щоб забезпечити можливість компанії конкурувати.
4. Оцінка конкурентної позиції організації та її конкурентної сили.
5. Визначення стратегічних підходів та проблем організації [126].

Зазначимо, що аналіз і оцінка зовнішнього середовища являються початковим процесом стратегічного планування, так як забезпечують базу для вироблення стратегічної поведінки, яка дозволяє виконати місію і досягнути поставлених цілей. Аналіз і оцінка зовнішнього середовища розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку дозволить визначити внутрішні можливості й потенціал як кожного окремого підприємства, на який воно може розраховувати в конкурентній боротьбі за досягнення своїх цілей, так й системи в цілому. Отже для розробки стратегії розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку необхідно здійснити ґрунтовний аналіз внутрішнього і зовнішнього середовища в якому функціонує система й кожен її елемент. Тільки системний підхід дозволить сформулювати обґрунтовану ефективну стратегію й шляхи її реалізації, інакше вона виявиться нежиттєздатною.

При цьому важливо своєчасно провести оцінку стану середовища, а також виявити й врахувати вплив сильних та слабких сторін досліджуваного об'єкта. Аналіз сильних і слабких сторін, можливостей і небезпек за допомогою матриці SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threats ) слід проводити періодично, що дасть змогу визначити основні пріоритети

діяльності. При цьому важливо якісно провести це дослідження з метою виявлення максимальної кількості стратегічних проблем. Ці проблеми мають ретельно аналізуватися і слугувати основою для вироблення стратегії [122]. Основна ідея SWOT-аналізу полягає в тому, що при розробці стратегії потрібно враховувати основні чинники, які впливають на розвиток досліджуваного об'єкта. Причому ці чинники розподіляються на зовнішні й внутрішні; позитивні й негативні. Відповідно, коли мова йде про чинники зовнішнього середовища, то серед них виділяють сприятливі можливості і загрози, тобто чинники, які існують поза прив'язкою до досліджуваного об'єкта. Ці ж чинники можуть впливати й на розвиток інших підприємств, в тому числі конкурентів.

Один і той же чинник для різних підприємств може бути як загрозою, так і можливістю.

SWOT-аналіз – аналіз підпорядкований основному принципу – стратегія повинна забезпечувати відповідність внутрішніх можливостей підприємства (його сильних і слабких сторін) до його зовнішніх можливостей (відбитою частково в його можливостях і небезпеках) [109]. Тому в класичному підході, при аналізі загроз та можливостей підприємства інформацію, яка надходить із зовнішнього середовища групують у такій послідовності:

- аналіз основних внутрішніх факторів середовища і з'ясування зовнішніх факторів, які мають найбільший вплив на діяльність підприємства;
- оцінка стану середовища та виявлення небажаних факторів, які можуть виникнути у недалекому майбутньому;
- вивчення специфічних факторів середовища, в аспекті кожного маркетингового сектора, в якому діє підприємство;
- аналіз стратегічної позиції підприємства;
- аналіз маркетингових можливостей та загроз [125].

Ефективність SWOT-аналізу полягає в тому, що за його допомогою можна провести дослідження стану внутрішнього середовища підприємств

або галузі. Аналіз внутрішнього середовища окремих підприємств-суб'єктів виробничої інфраструктури зернового ринку доцільно здійснювати за наступними розділами: виробнича діяльність; маркетинг; управління підприємством; фінанси; персонал [23]. Стосовно аналізу стану виробничої інфраструктури зернового ринку держави, то можна запропонувати такі розділи: формування ринку зерна; матеріально-технічні характеристики виробничої інфраструктури; організаційно-логістичні характеристики; фінансово-економічні характеристики; соціально-демографічні характеристики.

Варто зауважити, що досить часто менеджери сприймають отримані результати SWOT-аналізу, як кінцевий результат стратегічного аналізу та як основу для впровадження змін. Проте SWOT-аналіз дає тільки змогу відібрати найбільш потрібну інформації та допомагає визначитися з рішенням, яке повинно бути прийнято стосовно отриманих результатів [160].

Важливим у проведенні SWOT-аналізу являється те, що за результатами такого аналізу всі висновки повинні робитися на основі проведеного детального дослідження кожного з факторів, а не за рахунок власної думки експерта чи його оточення [142].

Для агрегування результатів проведеного дослідження за допомогою SWOT-аналізу та визначення тонких місць підприємства потрібно використовувати стратегічний баланс.

Стратегічний баланс – це певне поєднання негативних та позитивних факторів, що впливають на діяльність підприємства факторів (загроз та можливостей), що об'єктивно існують у зовнішньому оточенні підприємства та суб'єктивно оцінені керівниками за відносно сильними та слабкими сторонами у функціонуванні підприємства [181].

Підсумовуючи все вищезгадане зазначимо, що стратегічний аналіз й стратегічне планування розвитку виробничої інфраструктури вимагають максимально відповідального підбору методів й інструментів, що забезпечує можливість проведення системного комплексного дослідження її сучасного

стану та потенційних можливостей. Це можливе за умови використання певного набору методів статичного аналізу, оптимізаційного моделювання та специфічних методів аналізу стратегічного планування. Вибір набору методів аналізу є прерогативою виконавців, але на нашу думку в межах даного дисертаційного дослідження найбільш ефективним є використання наступного методичного підходу:

1. Оцінка фактичного стану ринку зерна та його інфраструктури з використанням методів статистичного й економічного аналізу та аналізу рядів динаміки.

2. Оцінка рівня впливу факторів внутрішнього й зовнішнього середовища, з використанням методів аналізу рядів динаміки та SWOT-аналізу.

3. Розробка моделі формування й реалізації стратегії розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку на основі використання методів концептуального й описового моделювання.

Таким чином, саме за умови використання системного підходу, який поєднує в собі ретроспективний та перспективний аналіз стану виробничої інфраструктури зернового ринку можливо забезпечити формування ефективної стратегії її розвитку та цілісної моделі її реалізації.

## **Висновки до розділу 1**

1. Узагальнено наукові підходи щодо визначення сутності категорії «інфраструктура» й уточнено, що це сукупність галузей, виробництв і видів діяльності, що спрямовані на забезпечення ефективного функціонування та цілісність як національної економіки вцілому, так і окремих її сфер та комплексів, а також виділено такі складові інфраструктури як виробнича, соціально-побутова, міжгалузева, ринкова інституціональна. При цьому галузева інфраструктура, окрім загальних функцій, притаманних інфраструктурі взагалі, виконує специфічні властиві тільки цій галузі

функції, а міжгалузева поєднує в єдиний комплекс виробництво, транспортування, переробку, зберігання й реалізацію готової продукції кінцевим споживачам.

2. Узагальнено теоретичні підходи до формування понятійно-категорійного апарату у досліджуваній сфері та визначено зміст поняття «виробнича інфраструктура зернового ринку» - як комплекс інтегрованих виробничих формувань, які забезпечують умови заготівлі зерна, його зберігання, переробки та транспортування, що на відміну від наявних в науковому середовищі підходів розглядається як системна категорія, що інтегрує можливості ефективної взаємодії галузей і виробництв, покликаних створювати сприятливі умови для ефективного функціонування зернового ринку.

3. Обґрунтовано теоретичні підходи до визначення переліку ефектів функціонування інфраструктури, оцінка яких в сукупності може давати можливість робити висновки щодо ефективності самої інфраструктури, що висвітлені у науковій літературі до яких додано інтегративний ефект, адже саме інфраструктура сприяє здійсненню вертикальної та горизонтальної інтеграції різних сфер і галузей діяльності., а окремі інфраструктурні галузі поєднують ці напрями інтеграції й сприяють появі, так би мовити «3Д-ефекту» розвитку інфраструктурних галузей. Саме такий ефект отримано в процесі розвитку інфраструктури зернового ринку, коли інтеграційні процеси об'єднують різні галузі (елеватори, хлібоприймальні комбінати, зерносклади, транспортні підрозділи різного типу) й функціонують на окремих територіях об'єднуючи навкруги себе товаровиробників.

3. Означено форми впливу елементів виробничої інфраструктури зернового ринку на відтворювальний процес в системі агропромислового виробництва, а саме: фондоутворююча - на задоволення потреб у відтворенні основних фондів; організаційна - на рівень трансакційних витрат; інтеграційна - на розвиток економічних міжрегіональних і міжнародних зв'язків; техніко-технологічна – на модернізацію матеріально-технічної бази

й удосконалення технодогічного процесу; інноваційна – на впровадження нових технологій; інвестиційна – на залучення інвестицій і формування інвестиційної привабливості.

4. Узагальнено методологічні підходи до формування заходів державної підтримки розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку, класифікацію механізмів державного регулювання інфраструктурною галуззю за їх функціональним призначенням та запропоновано комплексний механізм державного регулювання та державної підтримки інфраструктури зерногоринку, до складу якого включено організаційний, економічний, фінансовий, правовий, інформаційний політичний механізми. Кожний із зазначених механізмів доповнюють один одного, вони всі пов'язані між собою. А також розкрито особливості формування комплексного механізму державного регулювання та державної підтримки інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку через такі його складові як методи; важелі й інструменти.

5. Розкрито основні елементи методики стратегічного аналізу та стратегічного планування розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку, що передбачає застосування системного підходу та використання певного набору методів статичного аналізу, оптимізаційного моделювання та специфічних методів аналізу стратегічного планування на наступним алгоритмом: оцінка фактичного стану зернового ринку та виробничої інфраструктури зернового ринку з використанням методів статистичного й економічного аналізу та аналізу рядів динаміки; оцінка рівня впливу факторів внутрішнього й зовнішнього середовища, з використанням методів аналізу рядів динаміки та SWOT-аналізу; розробка моделі формування й реалізації стратегії розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку на основі використання методів концептуального й описового моделювання.

Основні положення та результати дослідження теоретико-методологічних підходів щодо розвитку виробничої інфраструктури



зернового ринку висвітлено в наукових публікаціях [22, 24, 30] та апробовано на наукових комунікаційних заходах [11, 12, 13, 14, 23, 25, 26 ]

## РОЗДІЛ 2

# СУЧАСНИЙ СТАН МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

### **2.1. Динаміка та структура зернового виробництва та ринку зерна в Україні**

Зернове виробництво історично є основою сталого функціонування національного агропродовольчого сектора, носить системоутворюючий характер для інших галузей економіки країни, визначає рівень продовольчої безпеки населення і служить своєрідним індикатором економічного благополуччя держави.

Збільшення обсягів виробництва зерна в Україні є пріоритетним напрямком розвитку агропромислового комплексу країни. Маючи серйозний потенціал збільшення врожайності основних сільськогосподарських культур і створюючи привабливі умови для інвестування в галузь сільського господарства, Україна в останні роки все частіше досягає високих валових зборів продукції зернових культур. Вже сьогодні Україна знаходиться в першій десятці світових лідерів з експорту зерна і завойовує репутацію серйозного гравця на світовому ринку [2].

У той же час, успішно вирішуючи завдання по збільшенню виробництва зерна, Україна зіткнулася з іншими проблемами, які не дозволяють повною мірою реалізувати її торговий потенціал. Ці проблеми пов'язані з інфраструктурою зернового ринку і, зокрема, з її пропускною здатністю. Сприятливі агрометеорологічні умови 2011 та 2013 років призвели до накопичення значної маси зерна, що зумовило загострення інфраструктурних проблем: актуальним питанням для зернового ринку України є аналіз стану інфраструктури, визначення шляхів її вдосконалення і

розвитку, а також прогнозування необхідної її пропускнуї здатності на найближчу перспективу.

Незважаючи на те, що показники виробництва зерна поступово підвищуються, експерти сходяться на думці, що потенціал рослинницької галузі в Україні реалізований далеко не повністю. Тому одним із пріоритетних завдань для аграрного ринку України є подальше нарощування виробництва зерна шляхом підвищення врожайності зернових культур до середньоєвропейського рівня. Для успішного розвитку ринку зерна необхідно виконання ряду умов, серед яких: вдосконалення структури посівних площ під зерновими, використання сучасних методів ведення бізнесу, поліпшення землекористування, застосування інноваційних агротехнологій, а також розвиток інфраструктури зернового ринку [2, с. 115]. Основні завдання розвитку АПК, а також намічені шляхи їх вирішення прописані у державній програмі «Зерно України. 2008-2015».

Говорячи про потенціал підвищення врожайності основних зернових культур, за орієнтир приймаються середньоєвропейські її значення. Порівняльний аналіз показує, що середньорічна врожайність пшениці в Україні нижче врожайності даної культури в розвинених країнах Європи в середньому на 43%, ячменю - на 48%, а кукурудзи - на 25%. Досліджуючи ці проблеми, вчені-економісти звертають увагу на суттєві відмінності в коливаннях врожайності зернових в країнах ЄС і в Україні [3, с. 139].

Якщо середньоєвропейський показник врожайності має незначні коливання з року в рік, то в Україні ці коливання досить істотні. Це свідчить про те, що в Україні ключовим фактором, що формує майбутній урожай, все ще залишаються агрокліматичні умови, тоді як у розвинених країнах Європейського Союзу урожай зерна, головним чином, залежить від рівня агротехніки (табл. 2.1).

Враховуючи тенденції зміни врожайності основних зернових культур, мінливі погодні умови і постійні реформи в аграрному секторі, прогнозується збільшення валового збору зерна в Україні до 2015 р. до 60 млн. т.

Таблиця 2.1.

## Урожайність зернових культур в ЄС і Україні, ц / га

Культура	Регіон	2009 р.	2010 р.	2011 р.	У середньому
Пшениця	ЄС	54	53	54	53
	Україна	31	27	33	30
Жито	ЄС	36	33	30	33
	Україна	21	17	19	19
Ячмінь	ЄС	45	43	43	44
	Україна	24	20	25	23
Кукурудза	ЄС	69	70	75	71
	Україна	50	45	64	53

Джерело: складено за даними [3, с.139-140]

При цьому середня врожайність зернових може досягти до 40 ц / га. Зростання виробництва зерна може бути забезпечений трьома основними факторами: використанням високоякісного посівного матеріалу, зміною структури посівів зернових культур і збільшенням частки підприємств, здатних забезпечити високий рівень застосовуваних агротехнологій, в тому числі і транснаціональних.

Проте у галузі рослинництва наразі є суттєві проблеми – це практична відсутність агротехнологічних важелів стабілізації виробництва, що викликана порушенням сівозмін, порушенням норм внесення добрив та засобів захисту рослин, недостатністю технічних засобів та їх старінням, руйнуванням системи зрошення, відсутністю агроекологічного контролю тощо. Так, коливання рівня валового виробництва зернових від мінімального до максимального рівня в Україні більше, ніж двократне (рис. 2.3), а в США – 15%, Франції, Німеччині – 30 %.

Такі різкі відхилення є свідченням майже повної залежності сільськогосподарських товаровиробників від погодних умов. Причому, парадоксальним є явище, коли при мінімальному валовому зборі врожаю мала місце найвища рентабельність: 2000 р. – 24,5 млн тонн валового збору, 64,8% рентабельності; 2003 р. – відповідно 20,2 млн тонн і 45,8%; 2007 р. – 29,3 млн тонн, 28,7% і навпаки при максимальному валовому зборі спостерігалась найнижча рентабельність: 2005 р. – відповідно 38 млн тонн,

лише 3%, в 2013 р. при рекордному врожаю 63,0 млн тонн прогнозується досить низька рентабельність.

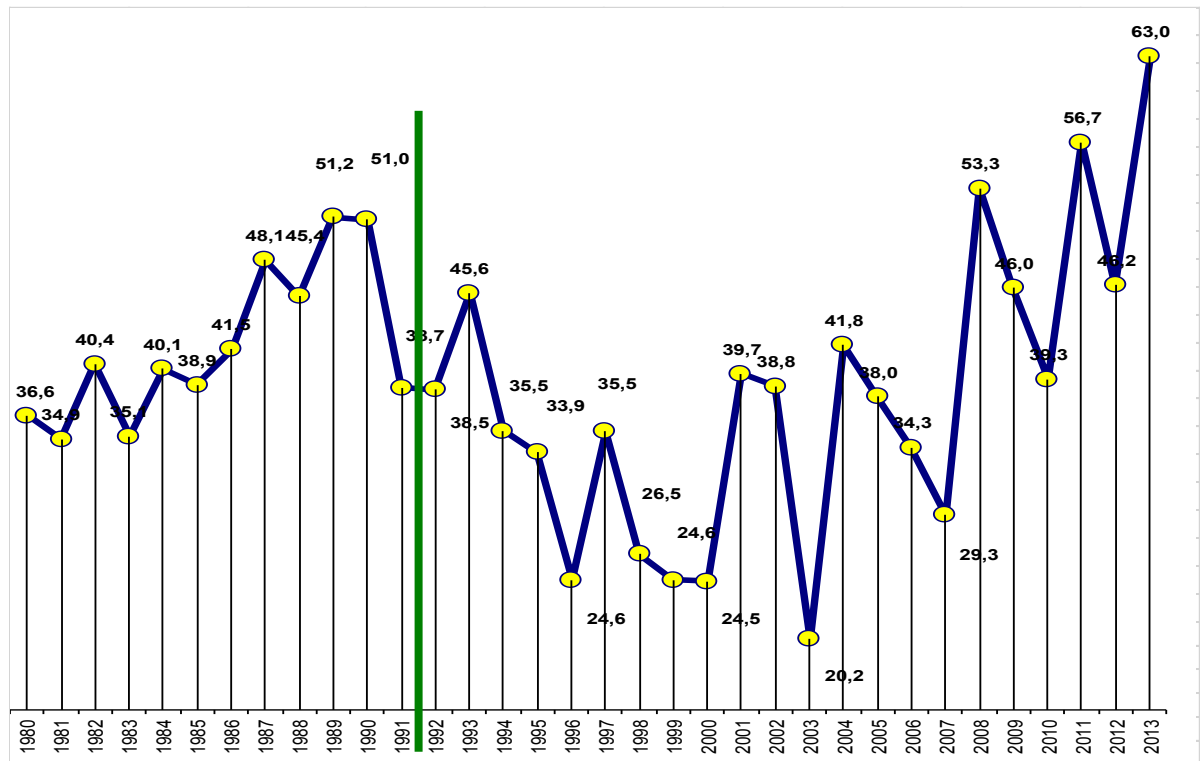


Рис.2.1. Динаміка валових зборів зернових та зернобобових в Україні, млн тонн (за даними Держкомстату України [163])

Наразі дуже поширена позиція, що Україна стає і повинна бути однією з найбільших експортерів зерна на світовому ринку. Ця позиція підтверджується фактичними даними. Консолідоване сальдо експорту зерна в 1990 р. становило всього 0,6 млн тонн, а вже в 2005-2006 рр. – збільшилося у 18-20 разів. Таке явище можна було б оцінювати позитивно, якби воно не супроводжувалося такими негараздами:

1) катастрофічне скорочення виробництва тваринницької продукції. В Україні вперше виробництво м'яса на душу населення стало нижчим за середнє у світі;

2) разюча різниця між раціональними та фактичними нормами споживання продуктів тваринництва – фактичне споживання м'яса в 2007 р. становило лише 55 %, молока – 60 % до раціонального;

3) у той же час імпорт м'яса та м'ясопродуктів у 2008 р. лише за офіційними даними становить близько 560 тис. тонн, а з урахуванням контрабанди значно більше. При цьому продукція імпортується незадовільної якості. За низької купівельної спроможності нашого населення та занижених цінах на неякісну імпортовану продукцію, вона знаходить споживача, що значно погіршує конкурентоспроможність власного товаровиробника тваринницької продукції навіть високої якості.

Комплексно негаразди із використанням зерна чітко простежуються під час аналізу балансу зернових культур (табл. 2.2, рис.2.2. ).

Таблиця 2.2.

### Баланс зерна України, млн тонн

Канали руху зерна	Рік							Відхилення 2013 до, %	
	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	1990	2010
Залишок на початок року	19,9	8,1	18,2	5,80	12,1	8,8	9,8	49,2	169,0
Валове виробництво	51,0	24,5	38,0	39,50	46,2	63,0	57,4	112,5	145,3
Імпорт	2,3	1,0	0,2	0,20	0,1	0,2	0,2	8,7	100,0
Всього - пропозиція	73,2	33,6	56,4	39,7	58,3	72,0	67,4	92,1	169,8
Використано на:									
насіння	4,7	3,6	3,3	7,00	2,3	2,4	2,4	51,1	34,3
продовольство (фонд споживання)	9,6	7,7	7,8	2,60	5,7	5,4	5,8	60,4	223,1
корми	28,0	11,1	13,8	14,40	15,4	16,6	16,8	60,0	116,7
промислову переробку	2,8	0,1	0,7	1,20	1,3	2,0	1,9	67,9	158,3
Всього – внутрішній попит	45,1	22,5	25,6	25,80	24,7	26,4	26,9	59,6	104,3
Експорт	3,0	1,3	12,6	11,50	22,1	32,4	30,3	1010,0	263,5
Втрати	3,7	0,3	0,4	0,6	2,8	3,5	3,3	89,2	550,0
Загальний попит	51,8	24,1	38,6	37,9	49,6	62,3	60,5	116,8	159,6
Залишок на кінець року	21,4	9,5	17,8	8,20	8,8	9,8	6,9	32,2	84,1
Зміна запасів за рік	1,5	1,4	-0,4	2,4	-3,7	1,0	-2,9	-193,3	-120,8

Джерело: Складено автором за даними Держкомстату України

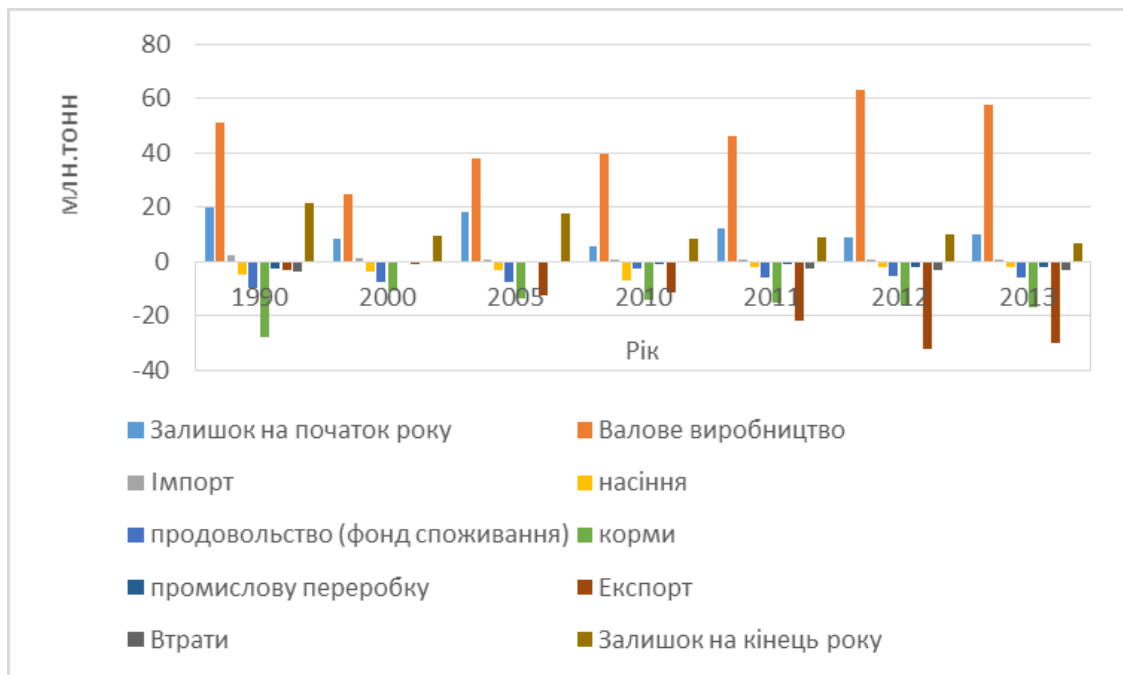


Рис. 2.2. Динаміка попиту і пропозиції зернових в Україні

Розрахунки свідчать, що стратегічним завданням розвитку зернового підкомплексу України повинно стати повне задоволення власних потреб у зерні (враховуючи потреби його на тваринницьку продукцію) та нарощування експортного потенціалу, знову ж таки бажано не фуражного зерна, а продукції тваринництва, що дасть можливість залишити в Україні додану вартість і наростити робочі місця.

Нами визначені обсяги вітчизняних потреб зерна при трьох нормах споживання: мінімальних, раціональних та на рівні передових країн світу (табл.2.3.).

Встановлено, що за мінімальних норм споживання потрібно виробляти близько 720 кг зерна на душу населення, за раціональних – 970 кг, за норм передових країн – 1115 кг.

Отже, експорт зерна, або краще експорт його переважно у вигляді тваринницької продукції, доцільний за мінімальних норм споживання продуктів харчування при виробництві зерна понад 34 млн тонн, за раціональних – понад 46 млн, а за норм споживання передових країн світу – понад 53 млн тонн.

Таблиця 2.3.

**Розрахунок  
потреби зерна на душу населення для забезпечення хлібом  
та хлібобулочними виробами і продуктами тваринного походження  
за мінімальних і раціональних норм споживання при нормативних  
витратах кормів в Україні та на рівні споживання  
в розвинутих країнах світу\***

Показник	Мінімальні норми споживання продуктів харчування при нормативних витратах кормів на 1 ц продукції	Раціональні норми споживання продуктів харчування при нормативних витратах кормів на 1 ц продукції	Споживання продуктів харчування на рівні розвинутих країн світу *
Усього потреба у фуражному зерні, тис. тонн	24548,3	35920,4	41528,1
Насінневий фонд зернових, тис. тонн	3395,4	3395,4	3395,4
Споживання хлібобулочних виробів у перерахунку на зерно, тис. тонн	5901,6	6311,4	7661,6
Усього зернових для забезпечення потреб, тис. тонн	33845,3	45627,2	52585,1
у тому числі на 1 особу, кг	718,6	968,7	1116,5

\* Англія, Німеччина, Італія, Франція, Канада, США.

Джерело: (за даними [9]).

Слід зауважити, що наведене стосується стратегії ринку зерна, а нині за відсутності належної кількості поголів'я тварин – експорт зернових доцільний і економічно необхідний при менших обсягах виробництва.

Вирішення проблеми стабілізації пропозиції на ринку зерна необхідно здійснювати шляхом інтенсифікації зернового виробництва. Останнє має бути зорієнтоване на отримання щорічно не менше 51 млн т зерна для повного задоволення внутрішніх потреб у продуктах харчування, у тому числі тваринного походження. У свою чергу, для забезпечення експортних можливостей та виробництва біопалива виробництво зерна має бути на рівні 60 млн тонн, що є цілком реальним для України при урожайності 40-45 ц/га.

Таким чином, ми маємо достатнє виробництво зернових і значний потенціал для його нарощування. Динаміка валових зборів зерна і середньої врожайності зернових культур в Україні за останні 12 років, а також оціночні



рівні цих показників на 2015 р. і 2017 р., що розраховані за даними Держкомстатистики [159] та прогнозованими показниками відображеними у аналітичних матеріалах ІА «АПК-інформ» [9] й Програмі «Зерно України – 2015» [142], наведені в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4.

**Валові збори і врожайність зернових культур в Україні  
(прогноз до 2017 року)**

Роки	Валові збори зерна		Врожайність зернових	
	тис. т	темпи зростання до базисного року, %	ц / га	темпи зростання до базисного року, %
2002	38804	100,0	27	100,0
2003	20234	52,1	18	66,7
2004	41809	107,7	28	103,7
2005	38016	98,0	26	96,3
2006	34258	88,3	24	88,9
2007	29295	75,5	22	81,5
2008	52300	134,8	35	129,6
2009	46023	118,6	30	111,1
2010	39271	101,2	27	100,0
2011	56747	146,2	37	137,0
2012	46216	119,1	31,2	115,6
2013	62997	162,3	39,9	147,8
У середньому	42169	108,7	27,8	103,0
2015*	60000	154,6	38	140,7
2015**	71006	183,0	43,8	162,2
2017**	80000	206,2	49,4	183,0
2015 р. у % до: 2013 р. середнього	112,7 168,4	x x	109,8 157,6	x x
2017 р. у % до: середнього 2013 р. 2015 р.	189,7 127,0 112,7	x x x	177,7 123,8 112,7	x x x

Джерело: за даними [9, 142, 159, 164]

Зазначимо, що виробництво зернових в Україні у 2013 році перевершило очікування аналітиків ІА «АПК-інформ». Також, як видно з даних таблиці 2, прогнозовані у Програмі «Зерно України - 2015» валові збори зерна цілком досяжні: вони тільки незначно (на 12,6%) перевершують рівень, досягнутий в 2013 р., хоча більш ніж в 1,5 рази більше середнього рівня. Підвищення середньої врожайності зернових у 2015 р. прогнозується

на 9,8% проти 2013 р., або на 57,6% проти середнього рівня за досліджуваний період.

Найбільше зростання виробництва зернових, за розрахунками експертів ІА АПК-інформ [9], очікується в сегменті кукурудзи. За рахунок постійного збільшення посівних площ під цією культурою, використання імпортного посівного матеріалу і високого попиту на українську кукурудзу на світовому ринку, її виробництво до 2015 року може досягти 32 млн. тонн, що складе більше 53% від загального валового збору зерна.

Валовий збір пшениці до 2015 року прогнозується на рівні середньостатистичного значення за період з 2002 по 2011 рр.. і може скласти 17 млн. тонн. Дана культура в Україні перебуває в розряді стратегічно важливих, і її ринок надмірно зарегульований державою, тому пшениця все менше користується попитом у зернотрейдерів.

По ячменю в перспективі можна чекати деякого зниження обсягів виробництва, що обумовлюється його низькою рентабельністю і високою чутливістю до змін агрокліматичних умов. Зважаючи на це прогноз виробництва даної культури до 2015 року становить не більше 8,5 млн. тонн. Обумовлено це частково і тим, що розширення площ під кукурудзою автоматично призводить до їх зменшення під пшеницею і ячменем. Динаміка виробництва продукції основних зернових культур в Україні наведена в таблиці 2.10.

Дані таблиці 2.5 показують, що за останні роки у валовому виробництві зерна в Україні на пшеницю доводилося 43,9%, на кукурудзу і ячмінь - 24,5 і 24,3% відповідно. Отже, ці три культури забезпечують більше 90% валових зборів зерна і тому саме від їх розвитку залежить стан зернового ринку України. На перспективу за одними джерелами [9, 170] передбачається, що виробництво зерна пшениці залишиться практично на вже досягнутому рівні, ячменю - трохи зменшиться, а кукурудзи - зросте в 3,3 рази проти досягнутого середнього рівня. Тоді як відповідно до державної програми розвитку зернової галузі передбачається більш пропорційне виробництво

різних видів зернової продукції при превалюванні пшениці та приділені особливої уваги виробництву ячменю й інших зернових (тритікале, горох, просо).

Таблиця 2.5.

**Динаміка виробництва зерна в Україні, тис. т**

Роки	Пшениця	Кукурудза	Ячмінь	Інші зернові
2002	20556	4180	10364	3705
2003	3599	6875	6833	2926
2004	17520	8867	11084	4337
2005	18699	7167	8975	3175
2006	13947	6426	11341	2544
2007	13938	7421	5981	1955
2008	25865	10810	12280	3345
2009	20884	10485	11832	2822
2010	16851	11953	8485	1982
2011	22324	22838	9098	2488
2012	15763	20961	6936	2556
2013	22278	30900	7561	2258
В середньому	17418,3	9702,2	9627,3	2927,9
Прогноз на 2015:				
- АПК-інформ*	17000	32000	8500	2500
- Програма Зерно України**	28150	21863	12827	8166

Джерело: за даними [9, 142, 159, 164]

Що ж до розподілу майбутніх врожаїв українського зерна, то найбільший вплив на їх реалізацію має орієнтація учасників ринку на експортний напрям, особливо на зовнішню торгівлю кукурудзою. Таким чином, за умови отримання прогнозованих врожаїв кукурудзи, загальний обсяг експорту зернових з України до 2015 року може досягти 32 млн. т [9]. Ще однією умовою для реалізації даного прогнозу є вдосконалення інфраструктури зернового ринку й її адаптація до сучасних технологічних умов для забезпечення ефективного сушіння, колібрування й зберігання кукурудди.

Що стосується внутрішнього споживання зернових в Україні, то його обсяги прогнозуються на рівні 27 млн. т, що на 3% більше, ніж середньорічний показник за останні 12 років. Збільшення внутрішнього споживання буде обумовлено двома основними факторами: прогнозованим розвитком тваринництва і птахівництва, а також збільшенням використання

зернової сировини в спиртовій промисловості і для виробництва біоетанолу. Загалом обсяги внутрішнього споживання зерна можуть скласти в 2015 р. близько 27 млн. т.

На сьогоднішній день Україна є одним з вагомих гравців на світовому ринку зерна і має всі передумови для зміцнення своїх позицій. За результатами 2011-2012 маркетингового року, згідно з рейтингом USDA, Україна зайняла 7 місце в світі з виробництва зернових за оцінкою обсягів виробленого зерна 55,5 млн. тонн. У цьому ж році Україна обіймала 6 місце у світовому рейтингу експортерів, поставивши на зовнішні ринки, згідно з оцінками USDA, 21,8 млн. тонн зернових (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

### Рейтинги USDA з оцінювання виробництва й реалізації зерна, млн. т

Виробництво зернових					Експорт зернових				
Країни	Маркетинговий рік				Країни	Маркетинговий рік			
	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013*		2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013*
1. США	409,1	390,3	378,1	404,5	1. США	78,6	85,7	70,6	77,1
2. Китай	284,9	298,6	317,6	320,0	2. Австралія	19,3	24,4	28,9	25,9
3. ЄС 27	293,9	276,3	283,3	282,7	3. Аргентина	23,9	29,2	28,8	28,8
4. Індія	114,6	124,2	128,8	133,9	4. Росія	21,7	4,3	27,2	15,6
5. Росія	93,6	57,9	89,0	80,8	5. ЄС-27	25,1	29,1	22,5	20,6
6. Бразилія	63,4	66,3	78,6	75,4	6. Україна	20,7	12,1	21,8	20,0
7. Україна	45,0	38,3	55,5	44,3	7. Канада	22,1	21,1	20,6	22,2
8. Канада	49,3	45,4	47,1	51,6	8. Бразилія	12,8	11,0	16,0	12,5
9. Аргентина	40,5	47,8	43,9	47,7	9. Казахстан	8,6	5,1	11,8	7,4
10. Австралія	32,6	39,7	42,7	38,6	10. Індія	2,2	3,7	4,6	7,1
11. Турція	29,6	27,2	30,1	27,0	11. Турція	5,3	3,1	3,8	3,9
12. Мексика	31,4	32,9	29,5	31,8	12. Парагвай	2,3	2,5	2,2	2,9
13. Пакистан	27,6	27,6	27,8	26,6	13. Сербія	1,8	2,6	2,2	2,0
14. Нігерія	23,4	23,4	23,9	24,1	14. ЮАР	2,4	2,6	1,8	2,2
15. Іран	18,6	20,0	18,2	19,2	15. Уругвай	1,4	0,8	1,3	1,6
Інші	239,4	232,1	246,2	241,0	Інші	12,1	11,7	11,6	9,8
<b>Всього</b>	<b>1797,1</b>	<b>1747,8</b>	<b>1840,4</b>	<b>1849,0</b>	<b>Всього</b>	<b>260,2</b>	<b>248,9</b>	<b>275,7</b>	<b>259,6</b>

\* - за 9 місяців маркетингового року

Джерело: складено за даними [9].

При цьому згідно з даними Держкомстату України та оперативних статистичних даних, обсяги виробництва зернових і зернобобових в 2011-2012 маркетинговому році в Україні склали - 56,7 млн. тонн при середній

врожайності 37 ц / га. Експорт зернових і зернобобових з України за підсумками сезону - 2011/12 склав 21,8 млн. тонн.

В останні роки спостерігається стійка тенденція нарощування виробництва зерна та формування конкурентного середовища на вітчизняному ринку зерна. Завдяки цьому в аграрному секторі економіки активізувалися процеси державної підтримки товаровиробників (виконання заходів державної програми «Зерно України - 2015») та залучення приватних інвестицій виробників зернової продукції. Проте, й сьогодні на неналежному рівні знаходиться інвестування підприємств техніко-технологічного забезпечення ринку зерна, які вже у 2013-2014 роках, при рекордних для України валових зборах зернових (60,1 і 64,4 млн. тонн відповідно) працюють у досить напруженому режимі й у місяці пікового навантаження, не здатні в повній мірі задовольнити потреби в зберіганні, транспортуванні й перевалці зерна як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Позитивний вплив на ці процеси матиме розробка та послідовна реалізація довгострокової Державної стратегії розвитку ринку зерна та інфраструктури зернового ринку на період до 2025 року на основі створення «технологічної інноваційно-інвестиційної платформи».

Наразі Україна демонструє стійке зростання обсягів виробництва зерна, за рахунок впровадження новітніх технологій, що суттєво знижує залежність виробництва від природно-кліматичних умов. Відзначається явна позитивна тенденція до збільшення врожайності зернових культур, що вказує на глибокі процеси переходу на нові технології виробництва й управління в сільському господарстві. Україна за останні роки стала одним з провідних експортерів зерна на міжнародний ринок.

Наша країна, володіючи значним потенціалом для зростання посівних площ й істотними водними ресурсами, здатна в найкоротші терміни наростити обсяги виробництва та експорту зерна до 65-70 і 30-35 млн. тонн на рік відповідно. Разом з тим потенціал вітчизняного зернового виробництва реалізований далеко не повністю - нинішня частка України в світовому

виробництві зерна становить близько 5%, при цьому на її частку припадає 3-4% поточних посівів, в той час як ресурс розвинених країни по посівним площам оцінюється не менш ніж в 8-10 %. Перспективи використання цього потенціалу визначаються конкурентоспроможністю зерна та продуктів його переробки. Проте підвищення внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності вимагає зниження витрат (по всьому ланцюжку від виробництва до реалізації) і підвищення якості зернової продукції при підтримці рівня рентабельності, що забезпечує інвестиції для розширеного виробництва.

Найважливішим фактором стимулювання зернового виробництва є висока ліквідність виробленої продукції та підтримання цін на рівні, що забезпечує ведення розширеного відтворення зерна. Держава вже активно використовує один з можливих способів регулювання зернового ринку - закупівельні і товарні зернові інтервенції. Інтервенції довели, що є потужним, але в нинішньому вигляді недостатньо ефективним і високозатратним інструментом регулювання ринку. Це вимагає переходу до комплексної системи регулювання внутрішнього ринку, що передбачає використання більш гнучких і оперативних механізмів впливу на ринок.

Іншим бар'єром на ринку сьогодні стала нерозвиненість ринкової інфраструктури, затруднюючої збут виробленої продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Гостро стоять питання технічного стану та наявності потужностей для зберігання зерна, невідповідності потребам зростання ринкового обороту зерна рівня розвитку транспортної інфраструктури (наявність і технічний стан вагонів зерновозів, під'їзних шляхів, потужності річкових портів і річкового транспорту, припортових елеваторів та ін.).

Найважливішим фактором розвитку ринку зерна в останні роки став його експорт. Разом з тим експорт стикається з низкою інфраструктурних обмежень, наприклад, відсутність перевалочних потужностей на Далекому Сході різко обмежує доступ на ринок Азіатсько-Тихоокеанського регіону,

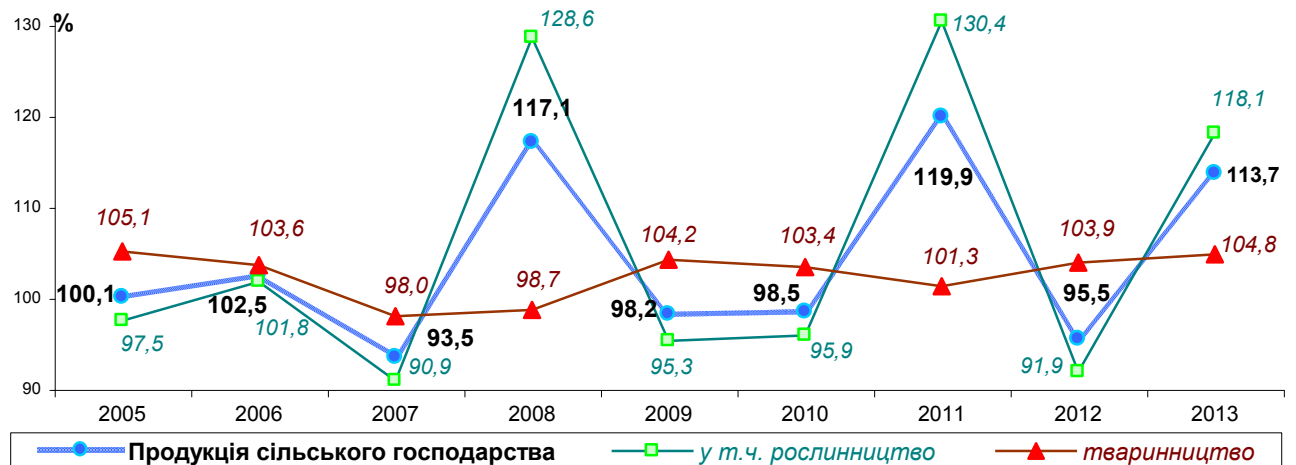
посилення адміністративних і технічних бар'єрів не тільки з боку країн імпортерів, але і з боку національних наглядових органів, надзвичайно високий рівень транзакційних витрат, що є наслідком нерозвиненості конкурентного середовища у сфері надання послуг компаніям-експортерам.

Доцільно зазначити, що наявний ресурсний потенціал виробництва сільськогосподарської продукції України використовується недостатньо. Так, потенційна здатність вітчизняних земель щодо продовольчого забезпечення, за оцінками різних експертів, знаходиться у межах від 150 до 500 млн. осіб. При цьому аграрне виробництво в Україні залишається серед провідних галузей економіки і складає близько 8,2 % ВВП, що майже вдвічі перевищує середньоєвропейський рівень.

Як наслідок, за рівнем виробництва основних видів сільськогосподарської продукції Україна перебуває на провідних позиціях у світі і практично за всіма позиціями має 100 % самозабезпеченості. Виняток становлять окремі види продукції, за якими рівень забезпеченості дещо нижчий: плоди, ягоди й виноград – 73,7 %, м'ясо та м'ясопродукти – 86,1 %. Однак, необхідно відзначити, що Україна за останні 20 років не тільки не примножила досягнутих успіхів в аграрному секторі, а навпаки, втратила деякі з них. Відсутність дієвих механізмів державного регулювання, обмеженість джерел фінансування привели до зниження обсягів виробництва в галузі.

За попередніми даними, у 2013р. індекс обсягу сільськогосподарського виробництва порівняно з 2012 р. становив 113,7%, у т.ч. у сільськогосподарських підприємствах – 120,7%, у господарствах населення – 106,4%. Індекси валової продукції сільського господарства та його основних галузей наведено на рис. 2.1.

(у відсотках до попереднього року)



**Рис.2.1. Динаміка обсягу сільськогосподарського виробництва**

Природно-кліматичні умови України дозволяють успішно розвивати багатогалузеве сільське господарство, виробляти в достатній кількості характерні для даних умов продукти харчування і сировину для переробної промисловості. Разом з тим, вони мають нестійкий характер, виявляються з певною циклічністю. Останніми роками спостерігається збільшення площ, використаних для вирощування продовольчого зерна, насіння соняшнику.

Зміни в структурі посівних площ основних сільськогосподарських культур відбуваються в основному за рахунок їх скорочення в сільськогосподарських підприємствах. Наочне підтвердження цьому дають динаміка обсягів сільськогосподарського виробництва (табл. 2.1).

*Таблиця 2.1*

**Динаміка посівних площ сільськогосподарських культур, тис. га**

Культура	1995	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013 у % до 1995
зернові та зернобобові культури	14152	13646	15636	15837	15090	15724	15449	16210	114,5
цукрові буряки	1475	856	380	322	501	532	458	280	19,0
насіння соняшнику	2020	2943	4306	4232	4572	4739	5194	5051	250,0
Картопля	1532	1629	1413	1409	451	2658	1440	1388	90,6
овочі відкритого ґрунту	503	538	458	1408	462	2599	494	483	96,0
кормові культури	10898	7063	2752	1439	498	2477	2475	2289	21,0

Джерело: складено за даними Держкомстату України



Як бачимо, посівні площі, що зайняті під насінням соняшнику, зерновими і зернобобовими культурами мають постійну тенденцію до збільшення. При цьому спостерігається значна диспропорція у посівах, що викликана значним збільшенням посівів соняшника у 2013 році (на 150% проти даних за 2000р. ), та скороченням посівів під іншими культурами. Це призводить до порушення сівообігу, а отже й до зниження родючості ґрунтів.

Важливо також відмітити останніми роками тенденцію до збільшення врожайності основних продовольчих культур. Так цю динаміку можна побачити з даних табл. 2.2.

Таблиця 2.2

**Динаміка врожайності основних продовольчих культур  
з 1 га площі збирання, ц**

Культура	1995	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013 в % до 1995
зернові та зернобобові культури	24,3	19,4	34,6	29,8	26,9	37,0	31,2	39,9	164,2
цукрові буряки	205	177	356	315	279	363	410,8	397,4	193,8
насіння соняшнику	14,2	12,2	15,3	15,2	15,0	18,4	16,5	21,7	152,8
Картопля	96	122	139	139	132	168	161,0	159,7	166,4
Овочі	120	112	174	183	174	195	199,2	200,0	166,7
Плоди та ягоди	29,8	38,4	64,4	70,7	78,2	84,9	89,9	103,8	348,3

Джерело: за даними Держкомстату України

Ефективна діяльність аграрних підприємств залежить від продуктивності галузей сільського господарства. Про продуктивність галузі рослинництва прийнято судити за врожайністю основних культур, що вирощуються на підприємстві.

Згідно розробленої, Міністерством аграрної політики і продовольства України та Національної академії аграрних наук України, галузевої програми "Зерно України – 2015" посівні площі зернових культур в Україні мають становити близько 16 млн. га, у тому числі озимої пшениці – не менше 6,8 млн. га, озимого ячменю – 1,2 млн. га, озимого жита – 0,3 млн. га, кукурудзи

– 4,0 млн. га, ярого ячменю – 4,6 млн. га. Виробництво зерна на цих площах за середньої урожайності 43-45 ц/га становитиме у 2015 році близько 71 млн.т [7, с. 3] (табл. 2.3)

Таблиця 2.3

### Посівні площі сільськогосподарських культур

Вид сільськогосподарської культури	Кількість засіяної площі, млн. га			
	2010 рік	2011 рік	2012 рік	Плановий 2015 рік
Озима пшениця	6,4	6,7	5,9	6,8
Озиме жито	0,3	0,3	0,3	0,3
Кукурудза	2,7	3,6	4,7	4,0
Ярий ячмінь	4,5	3,8	3,5	4,6
Просо	0,1	0,2	0,2	0,5
Гречка	0,2	0,3	0,3	0,3

Джерело: Складено за даними [142, с.3]

Також одним з основних напрямів, завдяки якому реально покращився стан господарської діяльності зернозаготівельних господарств, є впровадження заходів, що сприяють підвищенню якості зерна. Це можливо за умови дотримання новітніх технологій вирощування зернових культур на підприємствах та вдосконалення чинної нормативно-технічної документації.

Останніми роками спостерігається тенденція підвищення врожайності та валових зборів основних зернових культур, що сприяє формуванню значного потенціалу на ринку зерна й розширенню зовнішньоекономічної діяльності на світових зернових ринках.

Пріоритетними кроками у вирішенні зернової проблеми є досягнення рівноваги попиту та пропозиції, удосконалення державного регулювання та механізмів державної підтримки виробництва, забезпечення виваженої цінової політики, нарощення експортного потенціалу, формування належної інфраструктури зернового ринку, тощо.

Зовнішньоекономічне співробітництво України в сфері торгівлі ключовими зерновими культурами характеризується наступними особливостями:

1. Зростає частка зернового експорту у формуванні експортних надходжень України. В цілому Україна демонструє високу експортну динаміку зернового сектору, про що свідчить зростання обсягів поставок на зовнішні ринки зернових культур (пшениці, ячменю, кукурудзи) (табл. 2.4).

*Таблиця 2.4*

**Динаміка виробництва та зовнішньої торгівлі зерновими в Україні**

Показник	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Виробництво, млн. т	33,93	24,46	20,23	41,81	38,02	34,26	29,3	53,3
Імпорт, млн. т	0,2	1,01	3,77	0,88	0,23	0,24	0,17	0,11
Експорт, млн. т	0,81	1,33	3,94	7,79	12,65	11,17	4,4	16,1
Частка експорту у виробництві, %	2,4	5,4	19,5	18,6	33,3	32,6	15,0	30,2

Джерело: Складено автором за даними [142]

За перші шість місяців 2008/09 маркетингового року (м. р.) вже експортовано 12,6 млн. т. зернових культур, що у 3,4 разу більше, ніж за весь попередній маркетинговий рік. У випадку реалізації прогнозних обсягів експорту зернових у поточному маркетинговому році в обсязі 22 млн. тонн, його частка у виробництві сягне понад 40%. Це засвідчує експортоорієнтовану модель розвитку зернового господарства України, а відповідно і посилення його залежності від світової кон'юнктури та ефективності державного регулювання внутрішнього зернового ринку.

Розвиток національного експортного потенціалу стримується відсутністю налагодженої практики системної та завчасної підготовки до вирішення проблем прийомки, зберігання та продажу зерна. Вирішення проблем зерновиробників «по факту», та, як правило, силами й засобами недержавних суб'єктів, вказує на незадовільний стан державного регулювання у цій сфері.

Сільське господарство України вже кілька років поспіль продовжує закріплювати за собою статус стратегічно важливої галузі економіки. Підприємствами, зайнятими у сільському господарстві, виробляється 8,3% номінального ВВП (за даними 2011 року), а валютна виручка від експорту товарів 1-24 груп УКТ ЗЕД у 2011-му склала понад 12,7 млрд USD, у тому числі 3,6 млрд USD – від продажу зернових культур [159]. Позитивне сальдо торгівлі сільськогосподарськими і продовольчими товарами дозволяє дещо нівелювати зростання вартісного показника імпорту протягом останніх років і забезпечує галузь оборотними коштами в умовах дефіциту дешевих кредитів.

Структура експорту зернових культур у 2007/2008 – 2011/2012 маркетингових роках представлена на рисунку 2.2.

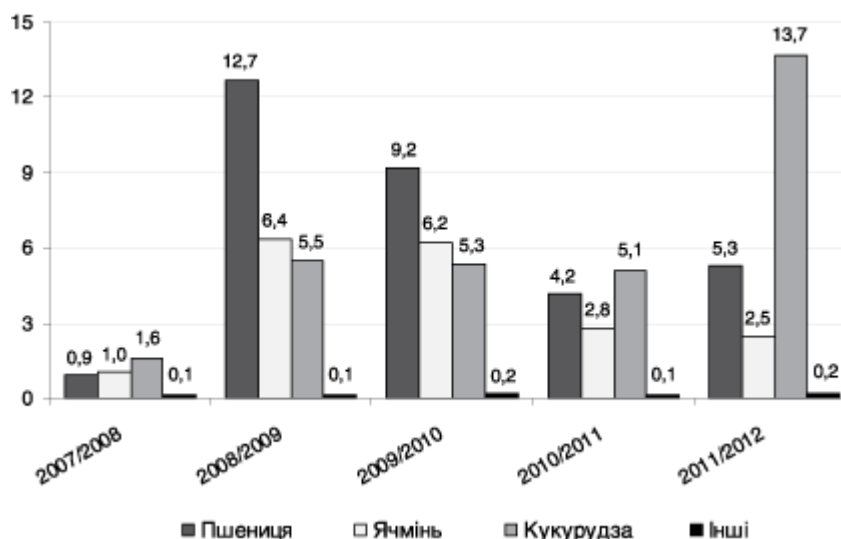


Рис. 2.2. Структура експорту зернових культур

Світові ціни на борошномельну пшеницю у 2008-2012 роках та об'єми експорту зерна з України зображено на рисунку 2.3.

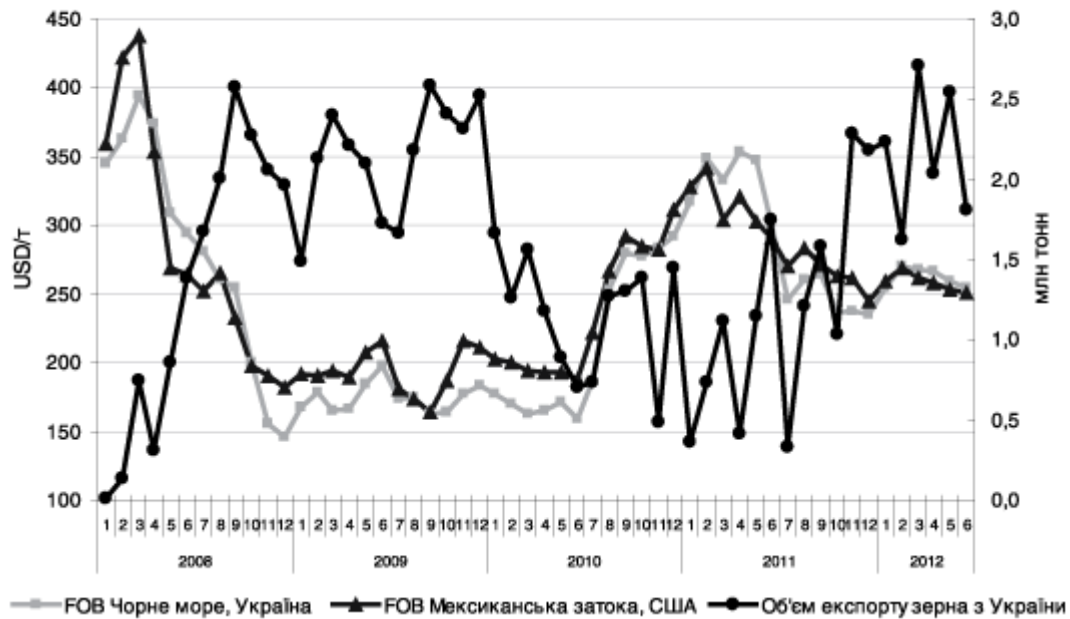


Рис.2.3. Світові ціни на борошномельну пшеницю та об'єми експорту зерна з України

Зниження рівня внутрішнього споживання та переробки зерна дозволяє Україні направляти на експорт значну частину вирощеного урожаю (табл. 2.4).

Таблиця 2.4.

**Динаміка експорту основних видів зерна у 2008-2010 рр [6, с. 300]**

Рік	Всього, тис. т	У тому числі			
		Європа	Азія	Африка	Країни СНД
Пшениця					
2008	7511	2820	2500	1955	237
2009	12883	2399	7657	2774	52
2010	4860	101	2505	2239	14
Кукурудза					
2008	2812	1196	628	351	637
2009	7179	808	3157	3048	166
2010	4052	658	1408	1867	119
Ячмінь					
2008	5741	186	5225	284	46
2009	5489	264	4772	407	46
2010	4785	9	4359	404	13

Джерело: за даними [Тимошенко М.М. Стан та перспективи торгівлі України зерном на світовому ринку / М.М. Тимошенко // Всеукраїнський науково-виробничий журнал ЖНАУ Інноваційна економіка. – 2012. - № 32. – С. 298-302., с.300]

Географія експорту зернових у розрізі основних країн експортерів за останні роки представлена на рисунку 2.4.

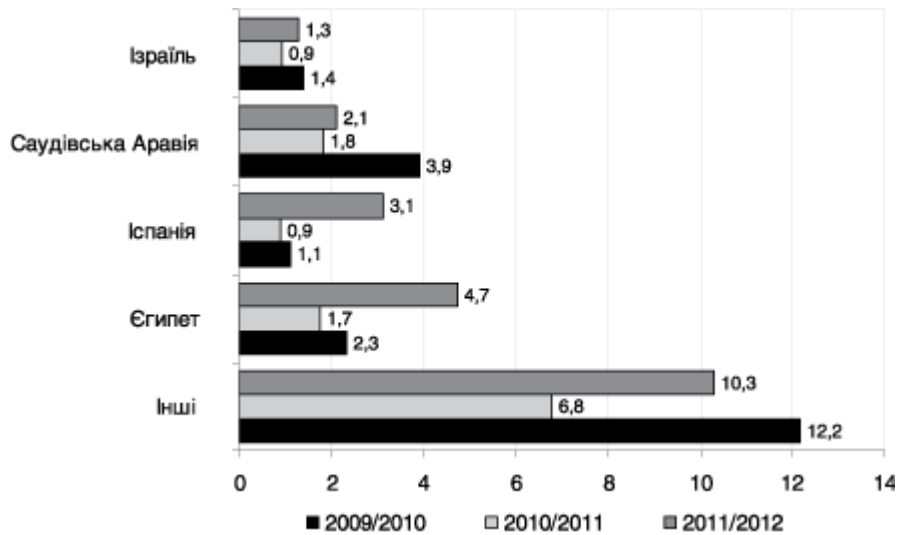


Рис.2.4. Географія експорту зерна з України в 2009-2012 роках

У цілому світовий ринок зерна знаходиться під значним впливом як фундаментальних факторів, так і руху спекулятивного капіталу. І половина 2011/2012 МР ознаменувалась зниженням світових цін на основні зернові культури. Цьому сприяло збільшення пропозиції зерна з Чорноморського регіону з огляду на високі врожаї в Росії, Україні та Казахстані. Європейські й американські трейдери були змушені знижувати ціни, щоб втримати основні ринки збуту, але в умовах суттєвого цінового демпінгу зробити це було надзвичайно складно.

Наприклад, Єгипет, що висуває досить жорсткі вимоги щодо якості, був приваблений порівняно низькою вартістю зерна і в жовтні 2011 року допустив Україну на свої тендери (починаючи з 20 листопада 2008 року, після численних скандалів, пов'язаних із якістю імпортованої української пшениці, імпорт зернової з України в рамках держзакупівель Єгипту був припинений), при цьому перемога не змусила себе довго чекати. Конкуренти з США, Росії та ЄС були вимушені відразу знизити ціну пропозиції на 3-8

USD/т. Зниженню в даний період світових цін на зерно також сприяли посилення боргової кризи в ЄС, погіршення економічних показників у США і КНР, очікування збільшення пропозиції зерна з огляду на початок збиральної кампанії в країнах Латинської Америки й Австралії.

Друга половина 2011/2012 МР року розпочалась стрімким зміцненням зернового ринку. Головним локомотивом стали погані посів та перезимівля озимих культур у США і країнах Східної Європи, а також посушливі погодні умови в країнах Південної Америки, що спричинили падіння валового збору й експортного потенціалу пшениці та кукурудзи в Бразилії й Аргентині. Крім того, зерновий ринок отримав підтримку від енергетичного комплексу, що динамічно зміцнювався на тлі високої політичної й економічної напруги на Близькому Сході. Спекулянти активно використовували будь-які новини для максимізації прибутку, перенаправляючи капітал у більш ліквідні сектори торгівлі. За три-чотири місяці до початку нового сезону тренд знову змінився. Всі оператори ринку очікували зниження світових цін, адже США, Європейський Союз і Україна успішно провели посівну кампанію, при чому рекордні за розмірами посівні площі під кукурудзою і соєю давали надію на збір рекордного за всі часи врожаю цих культур. Проте перед стартом 2012/2013 МР природа внесла свої корективи, і стан посівів зерна у таких провідних країнах-виробниках як США, Китай, Австралія, Україна, Росія почав стрімко погіршуватися через надзвичайно посушливі та жаркі погодні умови.

Міністерство сільського господарства США в своєму липневому прогностному балансі сезону 2012/2013 МР різко знизило оцінку світового виробництва кукурудзи у порівнянні з червнем на 44,7 млн тонн до 905,23 млн тонн (за рахунок США на 46,23 млн тонн до 329,45 млн тонн), хоча це все одно на 3,6% більше, ніж у сезоні 2011/2012 МР – 873,7 млн тонн. Виробництво пшениці прогнозується на рівні 665,3 млн тонн, що на 6,7 млн тонн нижче червневої оцінки. Основна частка зниження припадає на

Росію (на 4 млн тонн до 49 млн тонн), Казахстан (на 2 млн тонн до 13 млн тонн) і Китай (на 2 млн тонн до 118 млн тонн).

Враховуючи посилення засухи в США і Чорноморському регіоні в II половині липня, аналітики розглядають можливість втрати 60 млн тонн врожаю кукурудзи. Це призвело до суттєвого підвищення цін на продовольство (з середини червня зростання котирувань на світових біржах склало 50-55%) і до збільшення витрат для виробників кормів для тварин та біоетанолу.

Зниження аналітичними агентствами прогнозів світового виробництва і кінцевих запасів зерна підтримали ціни на високому рівні і на початку 2012/2013 МР. Більше того, високі ціни на товари енергетичного комплексу призвели до активізації вкладень американських інвестиційних фондів у біржову торгівлю. Збільшення довгих позицій інвестфондами розбурхали ринок, що призвело до зростання як біржових котирувань, так і цін готівкового ринку. Перманентне зміцнення цін на світовому зерновому ринку змушує найбільших країн-імпортерів з Близького Сходу, Північної Африки й азійських країн шукати більш дешевий товар, тому Україні також потрібно використати поточну ситуацію. Погода в США, Росії й Україні, а також у ключових країнах світу, що виробляють зерно, буде основним ціноутворюючим фактором протягом найближчих місяців. У цілому, зважаючи на ситуацію, що склалася, аналітики пророкують подальше зростання цін на зерно й олійні.

Рекордні з часів незалежності України врожаї зерна в 2008-2013 роках дозволили не тільки зміцнити позиції нашої країни, як одного з найбільших експортерів на світовому ринку, але й розширити ринки збуту вітчизняного зерна. За чотири останні роки з України було вивезено 79,4 млн тонн зерна, у тому числі 31,3 млн тонн пшениці (39%), 29,6 млн тонн кукурудзи (37%) і 17,9 млн тонн фуражного ячменю (22%) на загальну суму 13,3 млрд USD.

Звичайно, такому успіху сприяв напружений світовий баланс зерна протягом попередніх років, адже вони запам'яталися нам постійними



природними катаклізмами, падінням урожаю зерна в основних країнах-виробниках і введенням в них протекціоністських заходів у вигляді ембарго чи квотування експорту (в т.ч. в Україні та Росії), а також надзвичайно високою волатильністю фінансового і фондового ринків.

Аналіз динаміки експорту зерна з України та зміни цін на світовому ринку свідчать, що найбільші відвантаження припали на періоди, коли світові ціни знижувалися. Отже, можна зробити висновок, що позитивні результати зовнішньої торгівлі зерном протягом останніх років могли б бути ще кращими.

Варто зазначити, що в загальному обсязі експорту за останні роки частка продовольчого зерна складала лише 17-20%. Це свідчить про те, що наша країна може конкурувати лише за рахунок більш низьких цін, а не кращої якості. Саме зміна структури сівозміни у бік більш рентабельних культур, гонка за високою врожайністю і нераціональне використання земель призводить до зменшення вмісту корисних речовин у ґрунті та до зниження якості зерна. Протягом найближчих років Україна залишатиметься експортером кормового зерна, що виснажує ґрунт, тому для відновлення оптимального складу мікроелементів у ґрунті потрібно стимулювати аграріїв збільшувати норми внесення добрив і дотримуватися правильної агротехнології виробництва.

До 2007 року українське зерно мало попит на ринках збуту близько 60 країн світу. У 2008 році перелік країн-імпортерів збільшився до 87, а в 2009-2011 роках він досяг позначки 99 країн світу, що свідчить про поступово зростаючу експансію українського зерна на світовому ринку. Вітчизняні експортно-орієнтовані компанії з огляду на падіння фрахтових ставок на морські перевезення і більш низькі ціни на українське зерно порівняно з основними конкурентами розширили ареал збуту українського зерна і збільшили обсяги поставок у країни далекого зарубіжжя. Наприклад, якщо в Південну Корею в 2008 році було поставлено лише 0,6 млн тонн пшениці, то в 2009-му експорт збільшився в 3 рази до 1,9 млн тонн. За I півріччя 2012

року до цієї країни було вивезено 730 тис. тонн зерна, що дозволило їй піднятися в загальному рейтингу країн-імпортерів на 6 місце з 18 у 2011-му. У 2011/2012 МР пшениця, крім традиційних ринків Єгипту (1,2 млн тонн), Іспанії (1,1 млн тонн), Ізраїлю (0,7 млн тонн), Тунісу (0,28 млн тонн) й Італії (0,29 млн тонн), змогла завоювати ринки Таїланду (143 тис. тонн), Бангладеш (118 тис. тонн), В'єтнаму (38 тис. тонн) тощо.

Фуражний ячмінь українські експортери поставляли в основному в країни Північної Африки і Близького Сходу – Саудівську Аравію (1687 тис. тонн), Сирію (232 тис. тонн), Іран (118 тис. тонн), Йорданію (96 тис. тонн), Ізраїль (78 тис. тонн), хоча деякі об'єми закупили і такі країни Європейського Союзу (донедавна основного конкурента після Австралії) як Кіпр (7,8 тис. тонн), Італія (5,9 тис. тонн) і Греція (2,9 тис. тонн).

Найбільші обсяги фуражної кукурудзи були поставлені не тільки на традиційні ринки близького зарубіжжя – Єгипту (3,5 млн тонн), Іспанії (2,1 млн тонн), Ірану (1,7 млн тонн), але й навіть у такі територіально відокремлені країни як Японія (940 тис. тонн) і Південна Корея (848 тис. тонн). Цьому сприяли більш високі ціни на американську кукурудзу, падіння валового збору зернових в Аргентині в сезоні 2011/2012 МР і зниження фрахтових ставок на трансокеанічні перевезення.

Щодо географії експорту в 2012/2013 МР, то все буде залежати від цінової ситуації на світових ринках і погодних умов в основних країнах-виробниках зерна протягом найближчих місяців. Адже структура врожаю за культурами в Україні та основних конкурентах визначить розмір її експортного потенціалу і можливого ареалу збуту товару. Аналітики ДП “Держзовнішінформ” переконані, що істотних змін у переліку основних країн-імпортерів українського зерна не відбудеться. Хоча у випадку збору в країні низького врожаю пшениці та ячменю, імпортери будуть змушені закуповувати альтернативні зернові, тому об'єми відвантажень в азіатські країни можуть зменшитися. З огляду на високу пропозицію суден трансокеанічних сполучень, вартість фрахту, швидше за все, буде на

низькому рівні, що дозволить вітчизняним експортерам конкурувати на ринках збуту в країнах Далекого Сходу.

Міжнародна рада по зерну (IGC) на кінець грудня опублікувала оновлений звіт, згідно з котрим світове виробництво зернових у 2013/14 МР прогнозується на рівні 1940 млн.т, що на 150 млн.т (або 8%) більше, ніж у 2012/13 МР, коли воно складало 1790 млн.т. Варто відмітити, що грудневий звіт з оцінки світового виробництва с/г продукції (WASDE) Міністерства сільського господарства США (USDA) прогнозує світове виробництво зернових на рівні 1967,5 млн.т, що на 27,5 млн.т більше, ніж прогнозує Міжнародна рада по зерну. На кінець грудня жнива в Україні було завершено - за попередніми даними зібрано 63,8 млн.т зерна (у початково оприбуткованій вазі), у тому числі понад 30 млн.т кукурудзи.

Протягом грудня індекс цін на зернові та олійні Міжнародної ради по зерну (IGC) знизився на 5 пунктів з 256 пунктів на початку місяця до 251 пункту на кінець грудня. Основне зниження прийшло на субіндекс пшениці - він впав на 13 пунктів до 227 пунктів на кінець місяця. Також, відбулось незначне зниження субіндексу GOI на сою, з 267 пунктів до 264 пунктів. І тільки субіндекс кукурудзи протягом місяця збільшився на 1 пункт з 217 до 218 пунктів, але протягом грудня він збільшувався до 222 пунктів.

Щодо порівняння індексу GOI в грудні 2013 з груднем 2012, то поточний індекс майже на 12% нижче, ніж у попередньому році, коли на кінець грудня він складав 291 пункт, у тому числі на пшеницю - 281, кукурудзу - 306 й 274 пунктів на сою. Фактично це говорить про те, що наразі світові ціни на пшеницю на 20%, а на кукурудзу на 30%, є нижчими за тогорічні. Для України грудень 2013 р. відзначився позитивною тенденцією щодо темпів експорту. Так, прогнози експорту Міністерства продовольства та аграрної політики України коливались від 30 до 32,5 млн.т. На 21 грудня Україною було експортовано біля 17,6 млн.т. зернових. Станом на кінець року було експортовано вже 18,5 млн. тонн зерна (з яких 9,5 млн.т -

кукурудза), що продемонструвало здатність України експортувати заплановані об'єми зернових до кінця поточного маркетингового року.

Внутрішні закупівельні ціни на пшеницю 6-го класу на початок грудня склали 1870 грн/т, що на 20 грн вище максимальної ціни попереднього місяця, на кінець грудня вони досягли максимуму – 1920 грн/т, що стало найвищою ціною з лютого поточного року. Щодо цін на кукурудзу, то вони завершили місяць на рівні 1490 грн/т, що на 50 грн більше максимальної ціни листопада й є найвищою ціною з серпня поточного року (ціни вказані на умовах СРТ-термінал ТОВ СП "Нібулон", м. Миколаїв).

Доводиться констатувати, що внутрішні закупівельні ціни на зернові на кінець поточного року були значно нижчими, ніж **ціни рік тому**. Однак динаміка цін є протилежною - так в грудні попереднього року ціни на зернові демонстрували тенденцію до зниження, а грудні поточного року, вони мають тенденцію до зростання.

Протягом грудня ціни на пшеницю на внутрішньому ринку України на умовах СРТ виросли на 70 грн/т, на кукурудзу - на 50 грн/т, що трохи перевищує темпи листопада. Хоча не варто забувати, що у грудні обмінний курс на міжбанку зростав до 8,30 грн/дол й вище проти 8,20 в середньому в листопаді (в перерахунку на тонну, така зміна обмінного курсу дає біля 15-20 грн). В наступному місяці закупівельні ціни, скоріш за все, будуть знаходитись на досягнутому рівні через січневі свята й понижувальну для пшениці (бокову для кукурудзи) динаміку котирувань на світових біржах.

Для забезпечення ефективного функціонування зернового ринку в перспективі, на думку М. Тимошенко необхідно внести зміни до Податкового Кодексу України в частині:

- запровадження щорічних змін по справляння ПДВ і експортного мита в залежності від зміни цінової кон'юнктури на світовому ринку зерна;
- впорядкування правил та механізмів митного регулювання експорту зернових культур;

- пільгового оподаткування експорту продуктів переробки зерна та підприємств переробки зерна на біоетанол;

- відміни податку на прибуток для підприємств, що переробляють зерно на біоетанол [Тимошенко, с.302].

У подальшому, при розробці цільових галузевих програм доцільне поетапне зниження митних тарифів з одночасним посиленням нетарифних методів регулювання і захисту внутрішнього ринку.

В основу тактики і стратегії митного регулювання аграрного ринку мають бути покладені інтереси країни, продовольчого забезпечення населення, формування дохідної частини державного бюджету.

У зв'язку з цим будуть проведені такі заходи:

- запровадження ліцензування діяльності щодо приймання, зберігання, переробки та реалізації зерна та продуктів його переробки;

- внесення змін і доповнень до чинних стандартів з метою їх удосконалення та адаптації державних стандартів України на основні сільськогосподарські культури до стандартів Європейського Союзу.

Для заготівлі високоякісного насіння кукурудзи та сертифікації насінневого матеріалу зернових культур залучатимуться провідні науково-дослідні установи НААН.

Проаналізувавши нормативно-правові акти та сучасний стан ринку зерна в Україні очевидно, що даний ринок є нестабільним. Результатом цього є наступні тенденції і проблеми ринку зерна:

- скорочення державних закупівель зерна і переорієнтація системи реалізації з державних на альтернативні канали збуту;

- значні зміни ринкових цін на зерно залежно від урожайності і сезонності виробництва, що чинить дестабілізуючий вплив на зернову галузь у цілому;

- поява на ринку великої кількості посередницьких структур, що диктують сільгоспвиробникам не вигідні цінові умови;

- значна частка бартерних операцій, обумовлена необхідністю розрахунків з підприємствами й організаціями за постачання нафтопродуктів, паливно-мастильних матеріалів, добрив, насіння;

- слабка інформаційна прозорість ринку і, як наслідок, відсутність рівноважної ціни, що визначає реальний попит і пропозицію.

У комплексі економічних заходів щодо стимулювання зовнішньої торгівлі зерном найбільш ефективним засобом є фінансове сприяння держави вітчизняним експортерам, в тому числі із залученням коштів державного бюджету, яке передбачає використання механізмів кредитування експорту, страхування експортних кредитів, надання державних гарантій. При цьому заходи щодо стимулювання експорту за рахунок коштів держбюджету повинні відповідати нормам і вимогам СОТ, що визначають прийнятий в світовій практиці порядок надання державної підтримки експорту [6, с. 301].

Для обґрунтування напрямів підвищення конкурентоспроможності зернопродуктового підкомплексу аграрного сектору необхідно здійснювати:

- достовірне об'єктивне оцінювання економічних процесів і явищ з урахуванням відмінностей кліматичних умов та якісних характеристик ґрунтів підприємств регіону;

- комплексний аналіз проводити з визначенням напрямків використання зерна, його якості, вмісту клейковини та білка, засміченості, вологості, інших якісних параметрів зерна [8, с. 91].

Нестабільність світової економіки, пов'язана із впливом сучасної світової фінансово-економічної кризи, недосконалістю регуляції світового зернового ринку, а також змінами у світовій структурі споживання зернової продукції, зумовлює посилення таких тенденцій:

- **збільшення взаємозалежності між продавцями та покупцями на світовому ринку зерна** внаслідок глобалізації життя, зростання чисельності населення у світі, обмеженості світових сільськогосподарських угідь, та диференціації регіонів, які відчувають дефіцит продовольчої продукції. Спостерігається посилення контроверсійних тенденцій – інтенсифікація

землеробства в країнах-експортерах зерна призводить до перевиробництва зернового ресурсу. Водночас, сьогодні світовий ринок не може досконало вирішити проблему оптимізації інтересів виробників і покупців, внаслідок чого зберігається тенденція збільшення у світі голодуючого населення. В цих умовах роль держав та міжнародних організацій, як регуляторів вказаних суперечностей, зростатиме;

- **загроза поширення світової продовольчої кризи та проблема голодуючого населення світу<sup>1</sup>**, які мають схильність погіршитися, особливо в умовах дії світової фінансово-економічної кризи;

- **проблеми в інформаційній складовій функціонування світового ринку зерна, які зумовлюють відсутність надійної інформації про реальні ціни, запаси та потреби світу у зерновому ресурсі**, що у свою чергу створює збільшення спекулятивної (панічної) складової у формуванні цін на зерно, невизначеністю у потребах світового зернового виробництва та запасу, надмірному накопиченні прибутків в посередницькій ланці, внаслідок чого для зерновиробників актуалізується проблема нестачі обігових коштів та розвитку тощо;

- **посилення рухливості цін на зернову продукцію на світовому ринку**, у порівнянні з попередніми періодами. Цінові сплески на світовому ринку зерна стають дедалі вагомішим чинником порушення ритмічності на всіх ланках процесів від зернового виробництва до комерційної складової, внаслідок чого дедалі більше виникають проблеми дефіциту або надлишку зернового ресурсу на окремих ринках, що циклічно викликає ситуації обвалу або підвищення цін.

Зважаючи на суттєву корекцію міжнародних економічних відносин, зумовлену тиском вказаних вище тенденцій, а також проблемами внутрішнього характеру, Україна, як аграрна держава, повинна керуватися

---

<sup>1</sup> Згідно із доповіддю експертів ООН станом на вересень 2008 р. у світі налічується 925 млн голодуючих (у 2003–05 рр. ця цифра становила 848 млн, у 2007р. – 854 млн відповідно).

**дієвою стратегією забезпечення національних економічних інтересів на світовому зерновому ринку.** Разом із тим, за існуючих реалій організації експорту зернової торгівлі, Україна не здатна стратегічно використовувати переваги великих урожаїв, наслідком чого є недоотримання валютної виручки від участі у світовій зерновій торгівлі, а також недостатня участь в логістично-транспортній та маркетинговій сферах міжнародного поділу праці. В цих умовах, **системне вирішення проблем внутрішнього ринку зерна, в тому числі, за рахунок можливостей світового зернового ринку є перспективним напрямом реалізації державної стратегії забезпечення національних економічних інтересів.**

Існуюча практика регулювання національного зернового ринку України не відповідає сучасним потребам збільшення конкурентоспроможності національного зернового сектору, не враховує зміни світового середовища, пов'язані із розвитком світової фінансово-економічної і продовольчої криз, і, як наслідок, не пропонує адекватного викликам інструментарію державного регулювання зернового сектору. Пасивність держави у забезпеченні національних економічних інтересів України на світовому ринку зерна звужує переваги національних зерновиробників в конкурентній боротьбі на світовому ринку.

Посилення ролі держави в регулюванні економікою, яке відповідає сучасній тенденції всіх провідних держав світу, актуалізує для України потребу формування та забезпечення державної експортної зернової стратегії, орієнтованої на вирішення критичних завдань розвитку зовнішньоекономічної складової функціонування зернового сектору та національної економіки в цілому. Відповідний документ може суттєво посилити роль держави у проведенні збалансованої зовнішньоекономічної політики, та активізувати державну і приватну ініціативу у забезпеченні зовнішньоекономічних пріоритетів України на світовому ринку зерна. Вважаємо, що державна зернова експортна стратегія – це комплексна, цілеспрямована, довготривала програма дій держави на внутрішньому та



зовнішніх зернових ринках, орієнтована на реалізацію та забезпечення стійкого і всебічного розвитку національного експортного потенціалу зернового сектору, з метою його ефективного використання для вирішення стратегічних питань розвитку національної економіки.

Цільовими завданнями відповідної стратегії є:

1. розширення прибутковості національних зерновиробників на основі використання платоспроможного потенціалу світового ринку. Збільшення ціни національного урожаю для національних зерновиробників;
2. забезпечення балансу інтересів суб'єктів національного зернового ринку, шляхом нормативно-правової гармонізації розподілу прибутків на національному ринку в ланцюгу від зерновиробника до зернотрейдера, а також із врахуванням інтересів національного споживача;
3. управління продажами зернової продукції (обсягами, якістю і ціною) на світовому ринку з метою збільшення валютних надходжень в Україну;
4. збільшення національної доданої вартості у зерновій торгівлі (через розширення національної участі в стратегічних ланках логістично-транспортних мереж та кінцевому збуту зарубіжному споживачу);
5. ширше впровадження сучасних прогресивних інструментів постурожайного процесу, в тому числі розширення національних досліджень у відповідних сферах;
6. підвищення конкурентоспроможності зернового продукту України (в тому числі за рахунок оптимізації кількісних, якісних та комерційних втрат у зерновому секторі);
8. запровадження спільних консорціумних міжнародних проектів у логістично-транспортних ланцюгах та участі у спільному володінні терміналами за кордонами України, організація прямих точок збуту на перспективних зернових ринках окремих країн та ін.;
9. державна підтримка нових концепцій виходу на перспективні локальні світові ринки;
10. стратегічна диверсифікація ринків збуту національного зерна;

11. управління захистом вартості національного зерна в умовах недобросовісної конкуренції на світовому ринку (в тому числі через управління національними запасами зерна з метою оптимізації його вартості у разі кон'юнктурних коливань на світовому ринку);

12. забезпечення системності та узгодженості дій суб'єктів національного зернового ринку та державних органів влади у формуванні та реалізації щорічних пріоритетів експортної торгівлі зерном.

Цільовими індикаторами стану зернового виробництва і розвитку ринку зерна в Україні на середньострокову перспективу є:

- посівні площі під зерновими культурами - не менше 18 млн. га ( з них під кукурудзу під зерно не менше 50%);
- частка посівних площ, на яких продукція виробляється за інноваційними ресурсозберігаючими технологіями - не менше 80%;
- врожайність зернових культур (без кукурудзи) - не менше 45 ц / га; середньорічний валовий збір зерна – 80 млн. тонн;
- реалізація зерна господарствами всіх категорій - не менше 60 млн.тонн (75%) від валового виробництва;
- обсяг заставних операцій із зерном – 6-10 млн. тонн (залежно від кон'юнктури ринку і потреби виробників в кредитних ресурсах 10-15%);
- створення потужностей для глибокої переробки 15-20 млн. тонн зерна на рік , в т. ч. для виробництва паливного етанолу та біодизеля;
- експорт зерна – 30-40 млн. тонн;
- експорт борошна та інших продуктів переробки зерна (в перерахунку на зерно) - не менше 5 млн. тонн.

Основними умовами досягнення прогнозованих показників розвитку ринку зерна та продуктів його переробки є:

- формування державної стратегії розвитку ринку зерна на довгостроковий період та окремих цільових програм з її реалізації, в т.ч. програми модернізації інфраструктури ринку зерна;

- створення інноваційно-інвестиційної технологічної платформи розвитку ринку зерна за територіально-регіональною ознакою з урахуванням природно-кліматичних особливостей регіонів;
- завершення формування законодавчої та нормативної правової бази з регулювання ринку зерна, включаючи прийняття базових технічних регламентів для зернового ринку та умов зберігання зерна адаптованих до вимог ЄС;
- створення умов для прискореного переходу до сучасних технологій виробництва та переробки зерна, впровадження досягнень біотехнології, введення в оборот невикористовуваних сільськогосподарських земель і підвищення врожайності зернових культур;
- формування регіональних виробничих кластерів з виробництва зерна і продуктів його переробки, посилення, через ринкові механізми, впливу держави на оптимізацію територіального розміщення потужностей заготівлі, зберігання транспортування та переробки зерна;
- реалізація системи заходів з підвищення ліквідності зерна та продуктів його переробки на внутрішньому і зовнішньому ринках, включаючи державну підтримку експорту зерна, продуктів його переробки та продовольчих товарів;
- випереджувальний розвиток ринкової інфраструктури, в тому числі на засадах державно-приватного партнерства;
- оптимізація міжгалузевих економічних відносин і тарифів на послуги природних монополій, які стимулювали б зростання темпів розширеного відтворення, залучення інвестицій та впровадження інновацій в агропродовольчому секторі;
- підтримка внутрішнього споживання, що вимагає закріплення норми про пріоритетність закупівель окремих видів вітчизняної продукції для державних і муніципальних потреб, організації адресної продовольчої допомоги малозабезпеченим громадянам, реалізації програм продовольчого

забезпечення установ освітньої та соціальної сфер, розвитку глибокої переробки зерна;

- зниження рівня адміністративних та технічних бар'єрів на ринку зерна та продуктів його переробки;

- забезпечення паритетних умов доступу вітчизняних агропродовольчих товарів на зовнішні ринки аналогічні рівню доступу імпортного продовольства на вітчизняний ринок.

В цілому можна виділити наступні фактори, що обмежують зростання виробництва зерна:

- наростаюче відставання росту внутрішнього споживання від зростання виробництва зерна;

- нерозмірність напрямів і механізмів бюджетної підтримки задачам технологічного прориву і мінливої інституційній структурі виробництва;

- низька динаміка інноваційного розвитку, включаючи впровадження досягнень біотехнологій і розробку нових технологій, адаптованих до умов глобальної зміни клімату;

- відсутність довгострокових програм стимулювання збуту та споживання зерна та продуктів його переробки;

- «пожежні» заходи в боротьбі з диспаритетом цін;

- інфраструктурні обмеження, у тому числі дефіцит і територіальна структура розміщення потужностей зі зберігання зерна та виробництва комбікормів, неадекватна новим реаліям, високі витрати на залізничні перевезення, провідні до наростання транспортної ізоляваності регіональних ринків;

- недостатня державна підтримка експорту зерна і борошна;

- зберігаються адміністративні та технічні бар'єри.

Таким чином, системна проблема зернового ринку полягає в тому, що при збереженні сформованого рівня конкурентоспроможності вітчизняного зерна та продуктів його переробки можливості розвитку зернової галузі

будуть недостатні для повного використання агрокліматичного потенціалу країни, стійкого відтворення матеріально-технічного, кадрового і природно-екологічного потенціалу сільського господарства.

Отже, аграрна політика, діяльність суб'єктів господарювання повинні бути спрямовані на подолання цих тенденцій і формування розвинених агропродовольчих ринків, розвиток ефективного стійкого агропромислового виробництва, підвищення рівня продовольчої безпеки. Роль держави у вирішенні даної системної проблеми визначається об'єктивною необхідністю подальшого розвитку ринкової, виробничої і соціальної інфраструктури, пом'якшення негативних соціально-економічних наслідків поточного функціонування «незрілих» ринків, а також раціоналізації та оптимізації режимів природокористування.

Держава повинна забезпечити:

- формування ефективного конкурентного середовища;
- підтримку кон'юнктури зернового ринку, які забезпечують стійку мотивацію виробників до зростання масштабів і підвищенню ефективності господарської діяльності;
- сприятливі умови доступу всіх суб'єктів зернового бізнесу на ринки фінансових, матеріально-технічних, трудових, інноваційних ресурсів.

Вирішення цих завдань неможливе без постійного і конструктивного діалогу між владою та агробізнесом в особі Української зернової асоціації, який представляє всі групи учасників зернового бізнесу і, в першу чергу, виробників зерна. У цій ситуації місією Української зернової асоціації є: розвиток і забезпечення стимулів для ефективного виробництва конкурентоспроможних зерна та продуктів його переробки в Україні, як матеріальної основи забезпечення економічного зростання в агропромисловому комплексі, формування сприятливого економічного середовища і розвиток конкуренції, підвищення прозорості та прогнозованості ринку зерна та продуктів його переробки, забезпечення

продовольчої безпеки країни і посилення позицій України на світовому агропродовольчому ринку.

Враховуючи прогнозовані обсяги виробництва зернових в Україні, для їх успішної реалізації необхідно ефективне функціонування всіх складових інфраструктури ринку. Про це основне навантаження буде нести матеріально-технічна складова інфраструктури ринку зернового до якої входять підприємства які розділити на три окремі системи:

- система зберігання - являє собою сукупність споруд з необхідним технічним забезпеченням, що дозволяють здійснювати післязбиральної обробки зерна і накопичувати партії зерна з моменту збирання врожаю до моменту реалізації із збереженням їх якості;

- портові потужності, що забезпечують короткочасне зберігання зерна, формування експортних партій і їх навантаження на судна з метою реалізації на зовнішніх ринках;

- транспортна система, що представляє собою сукупність транспортних засобів, що забезпечують доставку зерна з місць виробництва в місця накопичення, зберігання і переробки, а також з місць зберігання в порти.

Крім того, як складову інфраструктури можна розглядати мережу переробних підприємств України, які використовують зерно як сировину. На сьогоднішній день даний сегмент забезпечує потреби в продуктах переробки та не має особливого впливу на обсяги експортної торгівлі зерном, яка є пріоритетною.

Кожну з названих систем можна розглядати як окрему функціональну одиницю інфраструктури ринку зерна, що має свої технологічні та технічні особливості. Але також ці системи перебувають у постійній взаємодії один з одним. Дане взаємодія характеризується розгалуженою мережею потоків зерна між зерносховищами, переробними підприємствами та портами. При цьому всі потоки забезпечуються різними видами транспорту, що накладає певні складнощі в узгодженні між системами. Саме дослідженню їх сучасного стану, проблем та перспектив присвячено наспу підрозділи роботи.

## 2.2. Оцінка стану складського та портового господарства в системі інфраструктурного забезпечення ринку зерна

Однією з ключових ланок інфраструктури є система зерносховищ, яка повинна забезпечувати не тільки збереження запасів зерна і насіння олійних культур, а й своєчасне і інтенсивне формування товарних партій зерна і їх відвантаження на транспорт. На сьогоднішній день система зерносховищ в Україні представлена ємностями близько 30,5 млн. тонн сертифікованих зерноскладів і близько 16 млн. тонн зерносховищ в умовах сільгоспвиробників. При цьому в структурі сертифікованих зерноскладів менше половини (46%) є елеваторами з силосними ємностями і високопродуктивним транспортним устаткуванням. Решта 54% - склади підлогового зберігання з менш розвиненою механізацією.

Для організації належного зберігання зерна в Україні налічується 659 сертифікованих зерноскладів загальною потужністю 28143,4 тис. т та 23785 несертифікованих складів (зерносховищ), у тому числі 10272 місткістю до 500 т, 6997 - від 500 до 1000 т, 5175 - від 1000 до 3000 т, 1008 - від 3000 до 5000 т, 333 - понад 5000 т (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

### Наявність та місткість несертифікованих складів (зерносховищ)

Області (регіони)	Несертифіковані склади (зерносховища)						Загальна місткість, тис. тонн
	Загальна кількість, од	з них місткістю:					
		до 500 тонн	від 500 до 1000 тонн	від 1000 до 3000 тонн	від 3000 до 5000 тонн	понад 5000 тонн	
АР Крим	710	249	278	106	49	28	1096,4
Вінницька	1451	436	430	473	96	16	1948,0
Волинська	535	353	97	64	14	7	447,7
Дніпропетровська	1522	677	381	341	98	25	1858,7
Донецька	889	294	233	289	59	14	1010,0
Житомирська	587	194	342	47	4		536,2
Закарпатська	89	31	27	21	6	4	310,0
Запорізька	1654	715	550	328	49	12	1599,9
Ів.-Франківська	242	150	42	42	7	1	191,8
Київська	1030	242	274	448	43	23	1563,3
Кіровоградська	1397	820	357	144	60	16	1184,8
Луганська	976	436	229	245	44	22	1424,4

Львівська	686	498	97	67	22	2	412,1
Миколаївська	1141	505	368	238	28	2	1029,3
Одеська	1988	1109	465	327	82	5	1899,9
Полтавська	1564	709	443	324	65	23	1734,0
Рівненська	449	131	166	106	22	24	579,6
Сумська	511	164	67	163	74	43	980,5
Тернопільська	502	212	127	130	29	4	690,7
Харківська	1317	466	532	249	49	21	1328,8
Херсонська	1019	440	328	221	30		950,0
Хмельницька	1082	571	291	182	23	15	1095,1
Черкаська	1087	315	470	263	27	12	1242,0
Чернівецька	233	125	68	34	6		202,5
Чернігівська	1124	430	335	323	22	14	992,7
<b>Всього</b>	<b>23785</b>	<b>10272</b>	<b>6997</b>	<b>5175</b>	<b>1008</b>	<b>333</b>	<b>26308,4</b>

Джерело: за даними [65]

Загальна місткість сертифікованих зерноскладів становить 26308,4 тис.т. Тобто загальна потужність сертифікованих і несертифікованих зерноскладів становить 54451,4 тис. т. При цьому частка зерноскладів, що перебувають у державній власності становить 12%, а 88% - приватизовані зерносклади.

Сертифікованим зерновим складом (СЗС) в Україні вважається юридична особа, яка має права власності на зерносклад та сертифікат про відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки.

Робота сертифікованих зерноскладів регулюється Законом України «Про зерно та ринок зерна» № 37-IV від 7 липня 2002 з урахуванням поправок і доповнень, відповідно до Закону «Про внесення змін до Закону «Про зерно та ринок зерна» № 925-VI від 5 лютого 2009 року. Відповідність наданих послуг з обробки та зберігання зерна в умовах СЗС визначається «Регламентом зернового складу», в якому прописані всі вимоги до технічного і технологічного забезпечення зерноскладів, а також порядок і методологія виконання технологічних і облікових операцій з зерном.

Одним з найбільш великих приватних постачальників послуг із зберігання зерна в Україні є компанія «Кернел», яка, згідно з наявною інформацією, здійснює такі послуги більш ніж на 40 підприємствах із загальною ємністю зберігання 2,7 млн. тонн. У тому числі компанії належить



зерновий термінал в Іллічевську з перевалочною потужністю до 4 млн. тонн зернових вантажів на рік і ємністю одноразового зберігання 200 тис. тонн.

Традиційно в лідерах в даному сегменті перебуває українська компанія «Нібулон», яка володіє 22 елеваторами, в тому числі 10 річковими терміналами і портовим перевалочним комплексом в м. Миколаїв. Загальна ємністю одноразового зберігання зерносклади компанії «Нібулон» оцінюється в 1,7 млн. тонн зерна.

Також слід відзначити активну діяльність у галузі зберігання зерна в Україні транснаціональних компаній. Так, наприклад, на 35 елеваторах у 11 областях України надає послуги з обробки та зберігання зерна компанія Glencore (Швейцарія). Управління 11 зерноскладами здійснює компанія Alfred C. Toepfer International Group, включаючи два портових елеватори. На початку 2012 року завершено будівництво сучасного зернового терміналу з потужністю перевалки близько 4 млн. тонн зерна на рік і ємністю одноразового зберігання 140 тис. тонн компанією Bunge, яка здійснює послуги зі зберігання зерна ще на 4 елеваторах країни.

Серед державних формувань, що мають у своїй структурі сертифіковані зерносклади, беззаперечним лідером є Державна продовольчо-зернова корпорація України, яка забезпечує зберігання і перевалку зерна на 43 філіях із загальною ємністю зберігання близько 3,5 млн. тонн, у тому числі і на двох зернових терміналах в Одеському та Миколаївських портах.

Серед основних потоків зерна від виробника до споживача (експорт або внутрішнє споживання) слід зазначити рух зерна в межах вертикально інтегрованих сільськогосподарських підприємств. Так, агрохолдинги, які є основними представниками даного сегмента підприємств, у своїй структурі мають площі для вирощування зернових, зерносклади, переробні підприємства, транспорт, а деякі й портові потужності для перевалки зерна на експорт. Внаслідок цього переміщення партій зерна є максимально швидким з мінімальними витратами часу і ресурсів на різні узгодження.

Транспортування зерна з поля в зерносховища і зі сховищ на переробку здійснюється автомобільним транспортом. Транспортування з зерносховищ в порти може здійснюватися автомобільним або залізничним транспортом. Крім того агрохолдинги, будучи досить новими формуваннями в аграрному секторі і мають великі інвестиційні можливості, забезпечені більш сучасними зерносховищами і транспортом.

Інші шляхи реалізації зерна є більш складними і характеризуються наявністю великої кількості учасників у торговому процесі, що призводить до збільшення витрат ресурсів на узгодження. При цьому різні елементи інфраструктури перебувають у власності різних компаній, що обумовлює відмінності в тарифній політиці і рівні їх досконалості.

Сформована ситуація на зерновому ринку показує, що більшість сільгоспвиробників, що не входять до складу агрохолдингів, накопичують збираються врожаї у своїх зерносховищах, звідки реалізують їх у трьох основних напрямках: на переробні підприємства, на комерційні елеватори трейдерів або ж безпосередньо в порт для експорту. Розглядаючи інфраструктуру ринку насипних с.-г. вантажів, слід відзначити кілька її сегментів і основні проблеми, що перешкоджають їх ефективному функціонуванню.

Окремо слід зупинитися на рівні технічної досконалості і оснащеності сертифікованих зерносховищ. Насамперед зазначимо, що за час незалежності України державою не побудовано жодного нового зерносховища, у той час як приватні підприємства ведуть в цьому напрямку активну діяльність, забезпечуючи як будівництво нових елеваторів, так і технічне переозброєння існуючих. Одним з індикаторів переоснащення елеваторів може служити структура їх ємностей.

При вдосконаленні та будівництві нових зерносховищ, для зберігання зерна використовують вертикальні силосні ємності, що забезпечують високу щільність зберігання зерна на одиницю площі території і більш високу ступінь механізації, ніж при використанні складів підлогового зберігання, які

є пережитком старої системи зберігання. На сьогоднішній день співвідношення між силосними і підлоговими ємностями для зберігання зерна в Україні становить 46% до 54%. Найбільшу оснащеність силосними ємностями мають зерносховища АР Крим (67,4%), чому в основному сприяла наявність в регіоні перевалочних зернових терміналів загальною ємністю одноразового зберігання близько 120 тис. тонн, оснащених тільки силосними ємностями.

Разом з тим, навіть сертифіковані елеватори властивий ряд недоліків, що знижують швидкість ринкових потоків зерна в країні. Так, наприклад, значно змінився вантажний автопарк, що забезпечує транспортування зерна з поля до зерносховищу, до чого останні виявилися не готові. Особливо це стосується підприємств з підлоговими складами проектів 1953 і 1956 рр. і елеваторами проекту 1965. У той час зерно транспортувалося автотранспортом з вантажопідйомністю 3-5 тонн, на що і були розраховані приймальні пристрої. Пізніше на елеваторах стали встановлювати Автомобілерозвантажувачі для прийому автомобілів вантажопідйомністю до 15 тонн. На сьогоднішній день перевезення одним автомобілем 30 тонн зерна далеко не межа, але приймальні пристрої елеваторів старих проектів не дозволяють робити розвантаження таких автомобілів через їх габаритів. Тому замість розвантаження одного великовантажного автомобіля здійснюється розвантаження декількох з меншою вантажопідйомністю, на що втрачається додатковий час.

Ще одна проблема зерносховищ з силосними ємностями полягає в неналежній обробці зерна кукурудзи, що з'явився у великій кількості на ринку. Зерно кукурудзи є дуже крихким, особливо якщо висушене без дотримання режимів сушіння і на непристосованих для цього сушарках, і легко піддається розтріскуванню при незначних зовнішніх навантаженнях. Тому при закладці зерна кукурудзи на зберігання всілоса, висота яких може досягати 30 м, відбувається руйнування зернівок і збільшення вмісту зернової домішки в партії. Так, наприклад, підйом високопродуктивної

норією (175 т / год і більше) зерна кукурудзи та скидання його в бетонний силос може збільшити вміст зернової домішки до 35%, а тріщинуватих зерен до 95%, що в підсумку призводить до зниження вартості зерна.

Крім того є ще ряд недоліків сертифікованих елеваторів, які в меншій мірі впливають на обсяги вантажообігу і збереження якості зерна, але в сукупності знижують ступінь досконалості даного сегмента системи зберігання. Тут слід сказати, що кількість сертифікованих елеваторів постійно змінюється, в тому числі за рахунок ануляції сертифікатів. Аналіз показує, що близько 22% сертифікатів анульовані через невідповідність наданих послуг технічному регламенту зернового складу.

Питання потреби і достатності зерносховищ на сьогодні знаходиться в числі найбільш актуальних у світлих проблем, що загострилися в інфраструктурному забезпеченні зернового ринку України. Основне питання полягає в тому, скільки потрібно зерносховищ для ефективного функціонування цього ринку.

З метою визначення необхідної ємності зерносховищ доцільно використати метод аналізу рядів динаміки, який базується на визначенні пікових навантажень на систему зберігання з урахуванням обсягів виробництва ранніх і пізніх культур, а також обсяги прогнозованого експорту та переробки. При цьому, за прибуткову частину приймемо накопичення зерна й насіння олійних культур під час збирання, а за видаткову - реальний експорт зернових і олійних культур в кожному місяці сезону, а також реальні обсяги зерна і насіння олійних культур, витрачені на виробництво основних продуктів переробки. При цьому досить розглянути період з липня по грудень, коли відзначається пікове навантаження

Так, проаналізувавши динаміку збирання зернових і олійних культур з накопиченням нового врожаю в 2013 році, а також помісячну динаміку виробництва комбікормів, борошна, круп, солоду і шротів в перерахунку на витрачений сировину і щомісячні обсяги експорту зернових і олійних культур, отримана динаміка накопичення запасів в зерносховищах України.

При цьому прийняті оціночні запаси на початок сезону в обсязі 9,6 млн. т (згідно з оцінками ІА «АПК-Інформ») [93]. Обсяги переробки та експорту прийняті за відповідний місяць розглянутого діапазону. (табл. 2.13).

За результатами аналізу, найбільш активне надходження нового врожаю в зерносховища здійснюється в липні (30,6 млн. т) і в жовтні (19,4 млн. т). Але в інші місяці діапазону також спостерігаються значні надходження зернових запасів - від 2,5 млн. Тонн в грудні до 10,5 млн. Тонн в листопаді, що також впливає на загальну динаміку накопичення.

Таблиця 2.13.

### Динаміка надходження й витрат зерна й насіння олійних культур в Україні у 2013 році, млн, т

Місяці	Надходження від урожаю	Переробка	Експорт	Загальне накопичення
липень	30,6	-1,3	-1,4	37,6
серпень	6,0	-1,1	-2,9	39,6
вересень	10,0	-1,6	-3,0	45,0
жовтень	19,4	-1,9	-3,8	58,7
листопад	10,5	-1,8	-4,7	62,8
грудень	2,5	-1,9	-5,3	58,2

Джерело : за даними Держкомстату України та даними АПК-Інформ

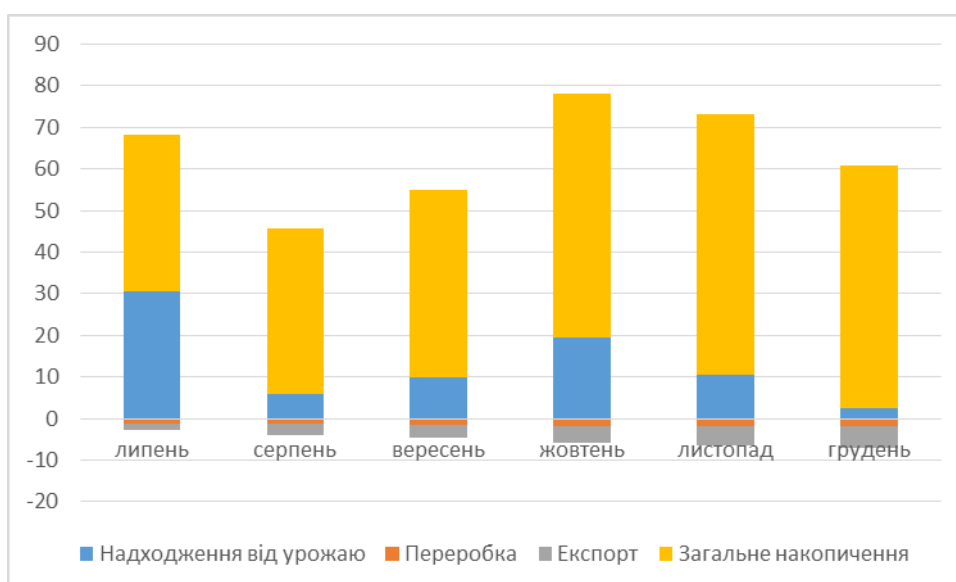


Рис. 2.6. Накопичення й розподіл зерна й насіння олійних культур в Україні у 2013 році

Відповідно до динаміки накопичення і витратою зернових запасів за період, максимальне навантаження на систему зберігання зафіксована на кінець листопада - початок грудня 2013 року, яка досягла 62,8 млн. т. Враховуючи потребу в додаткових ємностях для технологічних потреб (близько 15%), потрібна ємність зерносховищ для зберігання врожаю 2013 становить 72,2 млн. т.

Що стосується прогнозів потреби в зерносховищах, то з урахуванням прогнозованого приросту обсягів виробництва зернових і олійних культур до 2025 року можна здійснити подібний аналіз, прийнявши, що пропорційно приросту обсягів виробництва збільшиться обсяг експорту, а обсяг переробки залишиться на колишньому рівні. За результатами такого аналізу визначено, що максимальне навантаження на систему зберігання в Україні до 2020 року може досягти 70,3 млн.т, а до 2025 році-78,3 млн. т. Таким чином, потреба ємність зерносховищ складе 80,8 млн. т. і 90,1 млн. т., відповідно [93].

У цілому система зберігання зерна в Україні поділяється на дві категорії: «сертифіковані зерносклади» і «зерносховища в умовах сільгоспвиробників», причому за першою категорією інформація накопичується й опрацьовується офіційними органами статистики й доступна для аналізу, то за другою категорією інформація практично відсутня й аналіз можливий лише за результатами моніторингу. Зазначимо, що після скасування, в квітні 2014 р обов'язкової сертифікації зерносховищ аналіз за першою категорією підприємств, також буде достатньо проблематичним, а саме поняття «сертифіковані зерносклади» - некоректним.

До скасування сертифікації сегмент сертифікованих зерноскладів налічував близько 790 зерносховищ загальною ємністю 33,5 млн.т, що становить менше половини від ємності сховищ, необхідної для розміщення запасів накопичуваних на протязі вже 2013 року. При цьому кількість об'єктів в даній категорії постійно змінювалася внаслідок отримання або ануляції сертифікатів. Всього ж, згідно з моніторингом АПК-Інформ, в Україні функціонує більше 1200 зерносховищ загальною ємністю понад 41

млн. т, які теоретично можна віднести до категорії сертифікованих (без урахування пристосованих до зберігання зернових мас об'єктів в умовах дрібних і середніх агропідприємств) [72, 93]. Таким чином, з урахуванням того, що пікове навантаження на систему зберігання в 2013 р оцінюється в 70,3 млн. т, близько 30 млн. т зернових запасів зберігалось не на елеваторах, а в пристосованих складах і сховищах.

Категорія сертифікованих елеваторів досить має такі основні характеристики:

- близько 46% ємності зерносховищ є складами підлогового зберігання з низьким рівнем механізації і автоматизації;
- до 27% зерносховищ зосереджені в управлінні п'ятнадцяти великих агрохолдингів України і зерноторгових компаній;
- середня забезпеченість сертифікованими зерносховищами валових зборів зерна і насіння олійних культур в Україні становить 42%;
- близько 81,5% зерносховищ мають можливість відвантаження на залізничний транспорт, при цьому інтенсивність відвантаження значно різниться - від мінімального значення в 100 тонн на добу до максимального 8000 тонн на добу (середня інтенсивність відвантаження становить 870 тонн на добу - еквівалент 16 вагонів).

Таким чином, навіть ті сховища, які теоретично забезпечують надійне збереження зернових запасів без втрати якості, значно відрізняються за умовами технічного забезпечення і, в першу чергу, за можливостями відвантаження зерна, що особливо важливо при експортній орієнтації зернового ринку. Також, потрібно відзначити високу частку ємностей підлогового типу, які відрізняються більш низькою якістю зберігання і меншою продуктивністю при транспортних операціях.

Основними перевагами сховищ, які належали до категорії сертифікованих, є наявність лабораторії, що дозволяє контролювати якість зерна протягом періоду зберігання, а також забезпеченість зерносушильним і

зерноочисних обладнанням, що дозволяє здійснювати підрібок зерна перед закладанням на зберігання.

За результатами моніторингу тарифних ставок на основні операції на елеваторах для зернових та олійних культур. найменші тарифи встановлено на приймання та очищення зерна, а найбільші на сушку та відвантаження (табл.2.14.).

Таблиця 2.14

### Тарифи на обробку зернової маси на елеваторах України

Показники	Зернові			Олійні		
	Мінімальні	Середні	Максимальні.	Мінімальні	Середні	Максимальні.
Приймання з авто, грн/т	3,0	10,6	20,0	3,0	13,0	20,0
Очищення, грн/т%	4,5	9,1	13,0	5,1	11,2	15,1
Сушка, грн/т%	14,3	25,2	43,5	20,0	31,5	53,0
Зберігання, грн/т в місяць	17,3	26,3	43,2	17,7	31,2	56,7
Відвантаження на авто, грн/т	25,1	49,2	79,9	25,0	53,4	85,0
Відвантаження на залізницю, грн/т	30,0	53,9	79,9	30,0	57,5	85,0

Джерело: за даними [93]

Як видно з таблиці, тариф на приймання зерна з автотранспорту варіюється від 3 до 20 грн / т. Середній показник для зернових становить 10,6 грн / т, а для олійних - 13,0 грн / т. Зниження сорності зерна на 1% обійдеться давальцям в середньому в 9,1 грн / т при очищенні зернових культур і в 11,2 грн / т - при очищенні олійних.

Сушка зерна на елеваторі є найбільш дорогої операцією. Так, в середньому при зниженні вологості на 1% за обробку 1 тонни зернових потрібно заплатити 25,2 грн., а олійних - 31,5 грн. Так, наприклад, при необхідності зниженні вологості всього на 4% вартість сушіння однієї тонни зерна складе 100,8 грн., а насіння олійних культур - 126 грн. При цьому потрібно відзначити, що тариф на сушку коливається від 14,3 до 43,5 грн / т для зернових і від 20 до 53 грн / т для олійних, що обумовлено рівнем досконалості зерносушарок і видом використовуваного палива.



Відвантаження зерна на транспорт після обробки або зберігання також є досить дорогою операцією. Так, наприклад, при завантаженні партії зернових в залізничні вагони за кожен тону необхідно сплатити від 30 до 79,9 грн., а при вантаженні олійних - від 30 до 85 грн.

Розмір тарифів за кожною операцією значно різняться, що обумовлено різним рівнем технічного оснащення зерноскладів і ефективністю роботи обладнання. Так, на елеваторах з більш старим енерговитратним обладнанням формуються більш високі тарифи, а більш сучасні або модернізовані елеватори можуть дозволити собі формування більш низьких тарифів при збереженні рентабельності за рахунок кращої ефективності роботи обладнання та його оптимальної продуктивності. У зв'язку з цим подальший розвиток елеваторної галузі шляхом введення в експлуатацію нових потужностей і глобальної модернізації старих є одним з найбільш важливих питань для аграрного сектора України.

До найбільш перспективних напрямів розвитку елеваторної галузі, слід віднести технічне переоснащення, законодавчі передумови для розвитку сегмента, а також існуючі ресурси для будівництва та модернізації елеваторів.

Що стосується основних напрямків модернізації, то, наприклад, за результатами опитування проведеного АПК-інформ близько 24% підприємств планують збільшення ємностей для зберігання і близько 22% - установку нових зерносушильних комплексів, так як питання нестачі якісних ємностей для зберігання і ефективних зерносушарок є найбільш актуальними на тлі зростання виробництва зерна [72, 93].

Якщо говорити про більш глобальні плани з розвитку галузі, то з 2011 року спостерігається значна активізація в будівництві нових елеваторів. Так, згідно моніторингу АПК-Інформ, всього за 3 роки здійснено більше 80 глобальних проектів з будівництва та реконструкції зерноскладів. Протягом 2013 р. крупними гравцями зернового ринку було анонсовано ще 18 глобальних інвестиційних проектів з обсягом інвестицій від 40 млн. грн. до

700 млн. USD. Тут необхідно відзначити, що значна частина цих проектів передбачає будівництво портових елеваторів, але планується також і будівництво великих лінійних елеваторів.

Для реалізації проектів з будівництва елеваторів необхідно відповідне ресурсне забезпечення. І якщо з закупівлею обладнання та комплектуючих особливих проблем немає, то сегмент компаній, що здійснюють послуги з проектування та будівництва, що спеціалізуються саме на зведенні елеваторів, потребує розвитку.

З урахуванням ситуації, що склалася в країні провадження деяких інвестиційних проектів може бути відкладено, але все-таки є надія, що їх більша частина буде реалізована, так як в цьому є гостра потреба ринку.

Законодавча база також є вагомим чинником, що впливає на інтенсивність розвитку елеваторної галузі. На сьогоднішній день діяльність зерносховищ регулюється двома основними законодавчими актами (Закон «Про зерно та ринок зерна в Україні» № 37-IV від 04.07.2002 р та Технічний регламент зернового складу, затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України №228 від 15.06.2004р.), які пов'язані з більш ніж 70 іншими законодавчими актами, що створює складну систему регулювання та контролю, найчастіше з застарілими нормами і неузгодженістю між окремими законодавчими актами.

Останніми редакціями закону «Про зерно» скасована обов'язкова сертифікація послуг, надаваних елеваторами, що повинно було значно спростити їх діяльність і знизити фінансове навантаження. У той же час, з результатів опитування керівників зерносховищ випливає, що очікуваного ефекту не спостерігається. Так, близько 57% респондентів відповіли, що діяльність їх підприємств після відміни сертифікації не спростила, а в багатьох випадках навіть ускладнилася. Простіше стало працювати після відміни сертифікації лише 24% елеваторів і ще 20% респондентів не змогли відповісти на це питання [93].

Слід зазначити, що скасування сертифікації є досить умовною. Функції контролю за станом та технічним забезпеченням зерносклади, згідно зміненим законодавством, покладаються на Гарантійний фонд, який не має для цього відповідного кадрового і технічного забезпечення і, швидше за все, буде використовувати існуючу мережу інспекцій, що, по суті, повертає скасовану сертифікацію. Крім того, зерносклади, які не є учасниками Гарантійного фонду, не можуть здійснювати надання послуг зі зберігання зерна, а участь в Гарантійному фонді неможливо без відповідного дозволу (сертифікації). Таким чином, питання вдосконалення законодавчої бази є не менш важливим, ніж технічне переоснащення.

В цілому, можна сказати, що система сертифікованих зерноскладів України виконує свої функції і забезпечує потребу в ємностях для зберігання, але багато елеватори, пострачені за старими проектами, працюють на межі своїх можливостей і потребують комплексного переоснащення.

Що стосується зерносклади сільгоспвиробників, то це, за рідкісним винятком, пристосовані до зберігання споруди з низьким рівнем механізації і можливістю проводити відвантаження лише на автомобільний транспорт. Таким чином, система зберігання потребує збільшення кількості сучасних зерносклади з високою продуктивністю транспортного устаткування, що дозволяє в короткі терміни відвантажувати великі експортні партії насипних вантажів (3 тис. тонн на добу і більше).

Сільгоспвиробники, які не мають власних потужностей для зберігання зерна або відчувають необхідність у більш якісному зберіганні, доставляють зерно на сертифіковані зерносклади, які надають послуги по підробці та зберігання зерна. Даний сегмент зерносклади представлений як державними, так і приватними підприємствами, які можуть або надавати послуги по підробці та зберігання, або проводити закупівлі зерна у сільгоспвиробників, покладаючи на себе всі пов'язані з цим ризики. Також під час збиральної кампанії зерно може поставлятися сільгоспвиробниками з поля безпосередньо на переробні підприємства.

Значною ланкою інфраструктури зернового й олійного ринків України є портові термінали. Частка експортних обсягів насипних с.-г. вантажів, що відправляються через експортні термінали, за результатами 2012 р. склала більше 91%, що говорить про значимість даного сегмента і необхідності його розвитку. Слід зазначити, що портова інфраструктура України досить інтенсивно розвивалася в останні роки. Так, наприклад, ще в 2010 р. перевалочна потужність портових терміналів оцінювалася в 32,9 млн. тонн на рік, а ємності одноразового зберігання становили трохи більше 2 млн. тонн.

На сьогоднішній день загальна перевалочна потужність портових терміналів оцінюється в 47,5 млн. тонн на рік. При цьому ємність одноразового зберігання зерносховищ терміналів становить близько 2,5 млн. тонн. За даних показників середньомісячний експорт зерна через порти України може досягати 4 млн. тонн. Велика частина портових потужностей зосереджена в Одеському регіоні. На їх частку припадає 56% ємностей одноразового зберігання українських терміналів і 42% перевалочною потужності. Другим за потужністю портів є Миколаївський регіон, на терміналах якого розташовано 25% загальної кількості ємностей одноразового зберігання, які можуть забезпечити до 34% загальної перевалки зерна в країні.

Якщо говорити про основні технічні показники терміналів, то вони різняться в залежності від місця розташування і ступеня досконалості термінального обладнання. Так, наприклад, інтенсивність навантаження зерна коливається від 2500 тонн на добу в річкових портах до 30000 тонн на добу - в портах Одеси. Крім інтенсивності відвантаження зерна, важливим показником є дедвейт судів, які порти можуть приймати під навантаження. У період зростаючих обсягів експорту зерна, розширення ринків збуту і централізації потоків зерна в умовах великих експортерів все більш актуальною стає необхідність обслуговування великовантажних суден типу Panamax. У теж час, лише 6 терміналів здатні приймати судна з дедвейтом від 70 до 80 тис. тонн, що обумовлено станом акваторії портів і граничної

глибиною біля причальної стінки, яка коливається від 4 до 15 м для різних терміналів. У зв'язку з цим одним з першочергових завдань при розвитку портової інфраструктури є проведення днопоглиблювальних робіт в більшості портів України.

Перевалка зерна в українських портах позначена відвантаженнями трьох основних культур: пшениці, ячменю та кукурудзи. Інші культури експортуються в незначних кількостях. За останні 3 сезони значно змінилася структура перевалки. Так, в 2009/10 МР частка пшениці в обсязі експорту через порти становила порядку 46%, а в 2011/12 МР цей показник знизився до 26%. Перевалка була переорієнтована на кукурудзу, частка якої до кінця 2011/12 МР склала 62%. Але, в той же час, слід сказати, що не всі термінальні потужності використовуються ефективно, чому сприяють проблеми неналежного стану акваторії деяких портів, їх технічне оснащення та фактичний період навігації. Також зростанню обсягів перевалки перешкоджає неможливість своєчасної доставки вантажів у порти, внаслідок зазначених вище проблем в транспортному сегменті.

Ще одним гальмом на шляху експортних потоків зерна стала недосконалість системи видачі дозвільних документів, яка працюючи за принципом «єдиного вікна», не справляється з збільшеним потоком партій зерна, що також зумовлювало затримку експортних відвантажень.

Серед перспективних напрямів розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку можна віднести:

- розвиток річкового судноплавства, яке, на жаль, розвивається як альтернатива залізничним перевезенням зерна тільки в рамках однієї компанії;
- активне нарощування потужностей для зберігання зерна великими агроформуваннями;
- інвестування в розвиток портової інфраструктури як основного сегмента інфраструктури, що забезпечує експортний потенціал зернового ринку;

- поява можливості формування приватного парку вагонів-зерновозів.

Таким чином в Україні на сьогодні сформовано основні сегменти виробничої інфраструктури зернового ринку. Проте за всіма напрямками її функціонування є проблеми вирішення яких забезпечить України репутацію надійного гравця на зерновому ринку. Тому невідкладними завданнями для нового уряду є забезпечення належних інституційних і правових умов для модернізації й подальшого розвитку даного сектору економіки, що можливо лише за умови якнайшвидшого формування й реалізації стратегії інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку.

### **2.3. Рівень транспортно-логістичного забезпечення та його вплив на розвиток ринку зерна в Україні**

Другим, не менш важливим, сегментом інфраструктури є транспортна система, представлена автомобільним, залізничним і водним транспортом, і забезпечує доставку насипних вантажів з зерносховищ до місць реалізації (порти, країни ближнього зарубіжжя і переробні підприємства).

Розглядаючи даний сегмент, важливо відзначити як його загальний стан, так і взаємодію з іншими сегментами інфраструктури, так як тривалість доставки вантажів у пункт призначення визначається не тільки часом транспорту в шляху, а й часом його перебування під вантажно-розвантажувальними операціями, а також часом технічних зупинок в дорозі.

У зв'язку з цим, на тлі постійно зростаючих обсягів перевезень насипних с.-г. вантажів, розвиток транспортного сегмента має здійснюватися не тільки за рахунок забезпеченості рухомим складом, а й за рахунок підвищення ефективності його використання.

З урахуванням того, що зерновий та олійний ринки країни стали експортно-орієнтованими, а більша частина експорту (91,2%) здійснюється через порти, ефективність функціонування транспортної системи доцільно розглядати в розрізі доставки насипних вантажів з зерносховищ в порти. За

нашими оцінками, в 2012 р. близько 61% насипних с.-г. вантажів, переміщених в портах, були доставлені туди залізничним транспортом, близько 36% - автомобільним і всього близько 3% - річковими сухогрузами.

Одним з перспективних шляхів переміщення зерна в експортному напрямку є доставка його з поля або зерносховища сільгоспвиробників на річковий перевантажувальний термінал, де зерно завантажується на судно і транспортується в морський порт. Можливості з відвантаження зерна на річкові суховантажні судна мають і деякі лінійні елеватори, але в силу ряду причин (застаріле обладнання, недостатня глибина біля причальної стінки, відсутність достатньої кількості судів і т.п.) вони використовуються неефективно, що є одним з недоліків системи зберігання.

У всіх випадках переміщення та зберігання партій зерна забезпечується одними і тими ж засобами транспортної системи, систем зберігання та перевалки. Транспортування зерна з полів до місць зберігання здійснюється автотранспортом. Переміщення партій зерна для перевалки в порт або на переробні підприємства здійснюється автомобільним, залізничним і водним транспортом. Зберігання зерна забезпечується в хлібоприймальних або заготівельних елеваторах, в зерноскладах сільгоспвиробників, у виробничих елеваторах переробників, а також тимчасово в оперативних ємностях портових терміналів.

Ефективність функціонування інфраструктури зернового ринку, в цілому, залежить як від стабільності та якості роботи кожного з трьох сегментів, так і від узгодженості між ними. Що стосується ефективності роботи інфраструктури зернового ринку в цілому, то її можна охарактеризувати рядом наявних переваг і недоліків (табл.2.15).

Так, наприклад, річкові суховантажні судна є найекономічнішим транспортом для доставки насипних вантажів у морські порти (найнижча вартість 1 тонни перевезеного вантажу). Але при цьому ряд особливостей і проблем не дозволяють ефективно експлуатувати даний вид транспорту.

**Експертна оцінка ефективності роботи інфраструктури  
зернового ринку**

<b>Переваги</b>	<b>Недоліки</b>
Наявність розгалуженої мережі залізниць з можливістю перевантаження в морських портах і парком вагонів-зерновозів близько 11,5 тис. шт.	Низький рівень електрифікації ж / д шляхів (45%), зношеність вагонів-зерновозів, неоптимізованими логістика ж / д перевезень
Наявність 27 морських терміналів на узбережжі Чорного та Азовського морів	Проблеми взаємодії між транспортною системою і портовими потужностями
Наявність великої кількості зерносховищ загальною ємністю, оцінюваної нами в 45 млн. тонн	Застаріле оснащення великих сертифікованих зерносховищ, незадовільний стан зерносховищ в умовах сільгоспвиробників, низька інтенсивність завантаження ж / д транспорту
Висока частка забезпеченості всіх учасників зернового ринку вантажним автотранспортом	Низька якість покриття автомобільних доріг, особливо в глибині регіонів, що знижує швидкість транспортування і збільшує витрати на експлуатацію автотранспорту
	Високий рівень бюрократизації та державної зарегульованості зернового ринку і, зокрема, операцій, пов'язаних з транспортуванням та зберіганням

Джерело: складено за даними [9, 39, 67]

По-перше, для цього необхідна наявність розвиненої мережі річкових перевантажувальних терміналів, куди зерно, в свою чергу, повинно доставлятися автомобільним або залізничним транспортом, що обмежує використання такого транспорту для доставки вантажів лише вузькими ділянками (до 100 км від берега) прибережних територій судноплавних річок. По-друге, стан русел судноплавних річок України, а також інженерних споруд, що знаходяться на них, не дозволяють повною мірою використовувати потенціал суховантажів. Так, багато ділянок мають глибину менше 3,5 м, що не дозволяє проходити через них повністю навантаженим баржам типу «річка-море». По-третє, для перевантаження навалювальних вантажів на морські судна, в тому числі і на рейді, необхідні спеціальні плавучі крани, якими існуюча інфраструктура поки не забезпечена в необхідній кількості.

Що стосується перевезень насипних с.-г. вантажів автомобільним транспортом, то в даному сегменті також відзначається ряд проблем. Одним з ключових сегментів транспортної інфраструктури, особливо на



внутрішньому ринку, є автомобільний транспорт. Даний вид транспортування вантажів, і сільгосппродукції зокрема, має ряд переваг, але має і ряд особливостей. Так, наприклад, автомобільному транспорту немає альтернативи при транспортуванні зерна з поля на елеватори. У теж час, автотранспортні перевезення втрачають свою актуальність при необхідності доставки зерна на великі відстані (більше 250 км), так як в цьому випадку питомі витрати на доставку 1 тонни продукції значно збільшуються.

На сьогоднішній день, ринок автотранспортних послуг представлений більш ніж 126,6 тис. перевізників, які використовують понад 400 тис. транспортних засобів. Зокрема, близько 62,4 тис. перевізників займаються вантажоперевезеннями і використовують у своїй роботі близько 219 тис. вантажних автомобілів. У середньому на рік здійснюється транспортування близько 160 млн. тонн різних вантажів.

Мережа автомобільних доріг загального користування України включає 169,6 тис. км, з яких 165,8 тис. км мають тверде покриття. Із загальної протяжності автодоріг загального користування 21,1 тис. км (або 12,5% загальної мережі автодоріг України) 8,2 тис. км є міжнародними (38,9% протяжності автодоріг державного значення), 4,8 тис. км (22,9%) - національними та 8,1 тис. км (38,1%) ставляться до регіональних дорог. Забезпеченість автомобільними дорогами на 1000 км<sup>2</sup> території України становить 280,8 км. При цьому на дорогах загального користування експлуатується більше 16 тис. мостів і шляхопроводів загальною протяжністю 382 тис. пог. метрів, тоді як на дорогах державного значення налічується близько 3 тис. мостів і шляхопроводів, загальна протяжність яких становить 118 тис. пог. метрів. Крім того, по території України проходять три пан'європейських автомобільних транспортних коридори: № 3, 5 і 9, міжнародні транспортні коридори Європа-Азія, ЧЕС і ТРАСЕКА, загальна протяжність яких становить 4 422, 8 км.

При тому, що автомобільний транспорт є найбільш універсальним і може бути швидко завантажений і розвантажений в умовах всіх типів

зерносклади, він є ефективним лише при невеликому транспортному плечі - 200-250 км, залежно від вантажопідйомності автомобілів. Ще однією особливістю сучасного стану автомобільного транспорту для перевезення зерна є низька ефективність використання великовантажних зерновозів. Так, наприклад, сьогодні на ринку вантажних автотransпортних засобів активно пропонуються великотоннажні зерновози, що забезпечують одноразову перевезення понад 45 тонн зернових вантажів. Але з урахуванням поганого стану покриття автомобільних доріг, а також складнощів, пов'язаних з вантажно-розвантажувальними роботами такої техніки на елеваторах, ці зерновози не знайшли широкого застосування.

Крім того, деякі зерносклади також не пристосовані до обробки великовантажних автомобілів, що звужує область їх використання. Ну і самою основною проблемою в сегменті автомобільних перевезень є незадовільний стан доріг, в результаті чого не тільки збільшується час перебування автомобіля в дорозі, але і збільшуються витрати на ремонт автомобілів, що призводить до збільшення тарифів на перевезення.

Таким чином, в автотransпортному сегменті інфраструктури зернового ринку виділяються три основні проблеми:

- постійно зростаючі ціни на паливо зумовлюють зростання тарифів на перевезення;
- поганий стан покриття автомобільних доріг, особливо на регіональному рівні, призводить до збільшення амортизаційних відрахувань і витрат ресурсів і часу на ремонт автотransпорту;
- неефективне використання великовантажних зерновозів, обумовлене поганими дорогами і відсутністю відповідних ділянок відвантаження на елеваторах, не дозволяє повною мірою мінімізувати питомі витрати на транспортування зернових вантажів.

Найбільш затребуваним видом транспорту для перевезення насипних с.-г. вантажів у порти є залізничний транспорт, який при невеликих питомих витратах дозволяє забезпечити перевезення великих партій вантажу на значні

відстані. Так, за період з січня по липень 2012 р. Залізничні транспортом було перевезено близько 12,3 млн. тонн зерна і продуктів його переробки, що склало близько 5% від загального вантажообігу за період. Також слід зазначити, що обсяг зерна, перевезеного за вказаний період 2012 р., практично в 2 рази перевищує аналогічний показник 2011.

Обсяги перевезення зерна відзначені значною підвищувальною тенденцією з жовтня 2011 р., коли збирався рекордний урожай кукурудзи. Реалізація зерна даної культури є експортно-орієнтованою, що призвело до необхідності збільшення поставок в порти.

З усієї кількості зерна, яке перевозиться залізничним транспортом, від 77% до 91% транспортується в порти для експорту. Найбільша частка експортних партій зерна перевозиться по Придніпровській ж / д (91%), а найменша по Львівській (77%). При цьому найбільш завантаженою є Південна ж / д, за якою за вказаний період перевезено майже 4 млн. зернових вантажів.

Але в даному сегменті транспортної системи також є ряд гострих проблем, що знижують ефективність перевезень, на яких слід зупинитися більш детально. Однією з ключових на сьогодні є проблема забезпеченості перевозяться насипних с.-г. вантажів вагонами-зерновозами.

У 2012 р., згідно з офіційними даними, в вагонах-зерновозах було перевезено близько 25,1 млн. тонн насипних с.-г. вантажів, з яких трохи більше 22 млн. тонн - це зерно та насіння олійних культур, а 2,5 млн. тонн - сипучі продукти переробки.

Якщо говорити про динаміку перевезень зернових вантажів, то слід зазначити, що за три останні роки середньомісячне навантаження сипучих с / г вантажів збільшилася з 1 млн. тонн на місяць в 2010 р. до 1,9 млн. тонн на місяць в 2012 р. Також слід зазначити якісні зміни щодо нерівномірності навантаження вагонів-зерновозів. Так, наприклад у 2011 р. середнє відхилення від середньомісячного показника навантаження становило 32%, а в 2012 р. даний показник знизився до 13%, що свідчить про більш

рівномірною вантаженні зернових вантажів на ж / д транспорт з боку станцій-елеваторів та усталеною річний стабільності перевезень зернових вантажів.

Щодо навантаження на станціях-елеваторах необхідно відзначити, що, враховуючи кількість вагонів-зерновозів, завантажених за 3 останні сезони, і кількість станцій-елеваторів (621 станція), в 2012 р. фактично потрібна середньодобове завантаження повинна складати не більше 1,8 вагона в добу. При цьому на більшості лінійних елеваторів мінімальна інтенсивність навантаження становить 8 вагонів на добу, а сучасні елеватори забезпечують за 1 добу завантаження 55 вагонів і більше. Таким чином, темпи завантаження вагонів на елеваторах не є основним чинником, що стримує потенційний обсяг експортних потоків насипних с / г вантажів. Причина бачиться в забезпеченості вагонами потенційного обсягу вантажів та організації їх руху.

При розгляді забезпеченості вагонами-зерновозами зернового й олійного ринків України в першу чергу слід звернути увагу на вікову структуру парку вагонів. На сьогоднішній день, згідно з даними «Укрзалізниці», налічується близько 12,2 тис. одиниць вагонів-зерновозів, що складає близько 9,8% від загального парку вантажних вагонів. Щодо стану вагонів-зерновозів слід відзначити високий рівень їх зношеності. Так, згідно з наявними даними, найновіший вагон-зерновоз, що знаходиться на балансі «Укрзалізниці», побудований в 1993 р., тобто практично досяг 20-річного віку. Якщо розглядати вікову структуру вагонів-зерновозів в цілому, то на сьогоднішній день близько 10% вагонів вичерпали свій термін експлуатаційної придатності (30 років), а ще 59% мають вік від 25 до 30 років. Таким чином, парк вагонів-зерновозів в Україні можна охарактеризувати як застарілий і на 70% вичерпав свою експлуатаційну придатність. Велика частина вагонів, які експлуатуються в Україні, побудована з 1982 по 1989 рр.. і вимагає або капітального ремонту, або повної заміни. З урахуванням нормованого терміну експлуатації вагона-

зерновоза, рівного 30 роках, починаючи з поточного року, їх кількість, придатне до експлуатації, буде стрімко знижуватися. У відсутність оновлення парку вагонів до 2020 р. в державній власності може залишитися всього 542 вагона-зерновоза, що на тлі постійно зростаючих обсягів перевезень зернових вантажів може зробити неможливим експорт зерна і продуктів переробки.

Ефективність організації руху вагонів-зерновозів визначається, в основному, періодом оборотності вагона. До початку поточного сезону середній період оборотності становив близько 10 діб, що відповідає низькій ефективності використання рухомого складу і обумовлено втратами часу на формування складів з декількох частин, а також втратами часу на вантажно-розвантажувальних операціях. Одним з рішень даної проблеми є «робота маршрутами», що полягає в тому, що на елеваторах завантажуються не окремі вагони, які потім пристиковуються на станціях до складів, а повноцінні склади, які відразу прямують до пункту призначення. Згідно з даними «Укрзалізниці», в 2012 р. в Україні було навантажено 877 маршрутів, якими було відправлено близько 2,6 млн. тонн зернових вантажів, в результаті чого вдалося досягти періоду оборотності на рівні 8 діб.

Вперше в Україні експериментальні перевезення зерна залізничними маршрутами були впроваджені в лютому 2012 р. з ініціативи одного з найбільших агропідприємств країни - ТОВ СП «НІБУЛОН». Завдяки оперативній роботі компанії щодо забезпечення завантаження маршруту в місцях відправлення, ефективної розвантаженні в пункті призначення і повернення порожніх вагонів було досягнуто значне зниження періоду оборотності (до 4 діб і менше).

При цьому слід зазначити, що основною вимогою при роботі маршрутами є можливість станцій-елеваторів завантажувати маршрут (54 вагони) за 1 добу, що поки не може бути забезпечено на всіх лінійних елеваторах з залізничними гілками.

Крім того, ще одним проблемним питанням в залізничних перевезеннях зернових вантажів є пропускна здатність припортових і прикордонних станцій. У першому випадку припортові станції, спочатку орієнтовані на імпорту, не справляються із збільшеними зворотними експортними потоками. На прикордонних станціях відзначається проблема: зміна колісних пар для переходу на колію іншої ширини, що також призводить до затримок в дорозі. Також слід сказати, що вагони, які залишили територію України, активно використовуються країнами Балтії та Казахстаном. За нашими оцінками, близько 6% вагонів-зерновозів експлуатуються за межами країни, в результаті чого період їх оборотності збільшується до 17 діб і більше, а також знижується кількість вагонів для внутрішнього обороту.

З урахуванням виявлених проблем в сегменті залізничних перевезень насипних с.-г. вантажів, прогнозів експорту зерна, олійних культур і продуктів їх переробки, а також можливої оптимізації залізничних перевезень, було складено прогноз потреби у вагонах-зерновозах до 2025 р. При цьому слід зазначити, що оптимізація перевезень можлива, в першу чергу, за рахунок роботи маршрутами, що в подальшому може призвести до деякого зниження оборотності вагонів-зерновозів. Так, наприклад, вже в 2015 р. цілком реально досягти показника оборотності на рівні 7 діб, до 2020 р. можливе його зниження до 5,4 доби, а до 2025 р. - до 5,1 доби. Таким чином, при прогнозованому експорті насипних с.-г. вантажів на рівні 62,8 млн. тонн і зниженні періоду оборотності вагонів до 5,1 доби, в 2025 р. потреба в вагонах-зерновозах може скласти 10,5 тис. одиниць. При цьому у разі відсутності оновлення парку вагонів до того моменту не залишиться жодного, придатного до експлуатації, вагона-зерновоза.

Одним з рішень проблеми оновлення парку вагонів розглядається формування приватного рухомого складу. Але тут основним стримуючим чинником є тарифи на перевезення і термін окупності вагонів. Так, згідно з розрахунками трейдерських компаній, при вартості вагона-зерновоза близько 80000 USD і діючих тарифах термін їх окупності становить 10-11 років, що

робить їх придбання економічно не вигідним. Таким чином, ще одним напрямком оптимізації залізничних перевезень насипних с.-г. вантажів є вдосконалення тарифної політики з можливим введенням пільг для компаній, що перевозять вантажі своїм рухомим складом.

Таким чином, основними шляхами розвитку залізничної інфраструктури, що забезпечують зерновий ринок України, можна назвати наступні:

- Оновлення парку вагонів-зерновозів, в тому числі і за рахунок великих торгових компаній;
- Оптимізація управління переміщенням вагонів всередині країни;
- Збільшення пропускної здатності та оптимізації роботи припортових станцій;
- Прозорість у тарифікації залізничних перевезень;
- Оптимізація вантажно-розвантажувальних робіт на елеваторах, а також формування складів для відправки в порти.

Необхідність розбудови системи аграрної логістики зумовлена загальними позитивними тенденціями розвитку сільського господарства в Україні. Так, в останні роки спостерігається позитивний тренд до нарощування обсягів виробництва, який, імовірно, збережеться і на найближчу перспективу.

Між тим, через недостатньо розвинену і нескоординовану систему агрологістики втрати продукції АПК сягають до 1/3 річного обсягу виробництва сільгосппродукції. Так, втрати овочевої продукції урожаю 2012 р. становили: 410-440 тис. тонн капусти (або 22 % валового збору), 315-345 тис. тонн буряку столового (35 %), 260-280 тис. тонн моркви (30 %), 353-375 тис. тонн цибулі (32 %), 5-6 млн тонн картоплі (23 %) [1]. Технічні втрати зерна досягають 15 % річного врожаю, [2] тоді як втрати зерна в країнах Європи та в США не перевищують 1-2 % врожаю, що є технічно неминучим мінімумом [3].

Сучасній системі аграрної логістики в Україні властиві наступні ознаки.

1. Недостатній рівень забезпечення сільгоспвиробників сховищами для зберігання зернової та плодоовочевої продукції. Так, за даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, станом на 1.01.2014 р. в Україні інфраструктура для зберігання сільськогосподарської продукції була представлена наступними об'єктами: для зернових – 8892 од. загальною ємністю близько 46 млн тонн, для картоплі – 513 од. та 818,1 тис. тонн, для овочів – 562 од. та 851,4 тис. тонн, для фруктів – 311 од. та 347 тис. тонн відповідно. При цьому, нестача у сховищах становить для зернових – 5,6 млн тонн, картоплі – 0,4 млн тонн, овочів – 0,6 млн тонн, фруктів – близько 0,2 млн тонн.

2. Незадовільний стан автошляхів, під'їзних доріг та погіршення їх транспортно-експлуатаційних характеристик через понаднормативне завантаження транспортних засобів, що призводить до погіршення якості продукції, що перевозиться, збільшує терміни доставки, підвищуючи її собівартість. Так, 51,1 % українських доріг не відповідають вимогам міжнародних стандартів щодо рівності, 39,2 % – міцності; середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах[4]. Практично 90 % українських доріг спроектовані під навантаження на вісь автомобіля максимум у 6 тонн, що значно менше порівняно з європейськими дорогами.

3. Невідповідність інфраструктури залізничного транспорту потребам перевезень сипких вантажів, а також зависокі тарифи на залізничні перевезення. Незважаючи на рекордний урожай зерна, у 2013 календарному році обсяг його перевезення залізницею скоротився на 1,7 % порівняно з 2012 р. [5]. Актуальним питанням у пікові періоди збору та транспортування врожаю є критична нестача рухомого складу для перевезення сипких вантажів (вагонів-зерновозів). Рухомий склад вагонів-зерновозів є застарілим: на початок 2013 р. їх парк становив 12,2 тис. од., з яких 10 %



побудовані понад 30 років тому й близько 60 % мають вік від 25 до 30 років[6].

Варто зазначити, що Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») планує протягом 2014-2015 рр. придбати 11850 вантажних вагонів шляхом розміщення замовлень на вітчизняних підприємствах за рахунок кредитів під державні гарантії. У 2014 р. планується забезпечити створення належних умов для придбання для залізничної галузі 2800 піввагонів та 2400 зерновозів, а у 2015 р. – 3650 піввагонів та 3000 зерновозів. Загалом, на модернізацію та оновлення залізничного рухомого складу заплановано залучити під державні гарантії 12,5 млрд грн. Кошти спрямовуватимуться на модернізацію колії, тепловозів та електровозів, придбання колійної техніки[7].

4. Слабке використання річкового транспорту у перевезеннях вантажів, який здатен розвантажити автодороги і залізницю. Так, у 2012 р. до морських портів залізничним транспортом надійшло 60 % зерна, що експортується морем, автомобільним – 36 %, 3 % – річковим, 1 % – іншими видами транспорту (комбіновані перевезення)[8]. Основним чинником, що стримує розвиток річкових перевезень, є наявність у Дніпровському та Дніпродзержинському водосховищах небезпечних для великовантажного судноплавства лімітуючих ділянок (гранітних перекатів), що перешкоджає проході великовантажних суден[9]. При цьому й досі не прийнято розробленого ще у 2006 р. Міністерством інфраструктури України проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який регулюватиме відносини, пов'язані з діяльністю внутрішнього водного транспорту та використанням внутрішніх судноплавних річкових шляхів, також відносини, пов'язані з використанням морських суден і суден змішаного плавання «ріка-море» під час їх прямування внутрішніми судноплавними річковими шляхами.

Водночас, вигодами використання річкового транспорту є його висока енергоефективність та дешевизна. Показник енергоефективності вантажних

перевезень водним транспортом у перерахунку на 1 умовну тонну вантажу в 10 разів перевищує показник енергоефективності перевезень автомобільним транспортом і в 5 разів – залізничним[10]. Перевезення 10 млн тонн продукції можна здійснити 2 тис. од. річкового транспорту (суди типа річка-море), або 166 тис. залізничних вагонів, або 400 тис. од. автомобільного транспорту[11].

5. Недосконалість системи оптової реалізації сільськогосподарської продукції. Незважаючи на те, що на кінець 2013 р. в Україні статус оптового ринку сільськогосподарської продукції отримали 12 юридичних осіб, вони є лише організованими майданчиками з реалізації сільгосппродукції виробниками, на яких товари можна придбати і в роздріб. При цьому оптові ринки не завжди забезпечують формування оптової ціни[12].

6. Повільне об'єднання дрібних товаровиробників для створення ними або вступу до уже діючих сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів, що дозволило б їм формувати товарні партії сільськогосподарської продукції для реалізації та знизити логістичні витрати. Господарства населення, які є домінуючою групою виробників основних видів овочевої та плодово-ягідної продукції[13], через фінансову обмеженість щодо застосування сучасних технологій вирощування та зберігання, сортування та пакування продукції самостійно не спроможні сформувати великі партії товарної продукції для реалізації в мережах супермаркетів роздрібною торгівлі, а тим більш – за кордон. Проте сільськогосподарські обслуговуючі кооперативи наразі не набули значного поширення серед сільгоспвиробників. Так, станом на 1.01.2014 р. в Україні кількість сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів становила 1017 од., з яких діючих – 668, у т. ч. за видами діяльності: переробних – 28, заготівельно-збутових – 208, постачальницьких – 16, багатофункціональних 306, інших – 110; за напрямками діяльності: 157 – з обробітку землі, 199 – молочарських, 16 – м'ясних, 85 – плодово-овочевих, 36 – зернових, 175 – інших.

Світовий досвід свідчить про високу ефективність сільськогосподарської кооперації при реалізації сільськогосподарської продукції. Так, постачанням сільськогосподарської продукції в багатьох країнах світу (серед яких Великобританія, Німеччина, Данія, Ісландія, Італія, Нідерланди, Норвегія, США, Фінляндія, Франція, Швеція) займаються обслуговуючі та виробничі кооперативи[14]. При цьому фермери намагаються реалізувати сільськогосподарську продукцію після її первинної переробки і навіть довести її до стадії кінцевого споживання. Для цього вони створюють сферу первинної переробки та зберігання сільськогосподарської продукції на кооперативних засадах, зокрема кооперативи з переробки молока, виробництва сиромолочної продукції, кооперативні м'ясопереробні підприємства тощо[15].

7. Повільний процес впровадження європейських та міжнародних стандартів безпеки та якості продуктів харчування (НАССР, ISO, EN, Кодексу Аліментаріус) у сфері агропромислового виробництва, що не дозволяє використовувати можливості нарощення експорту сільськогосподарської продукції та продовольства (передусім м'ясної, овочевої та плодово-ягідної). У 2013 р., за даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, обсяги виробництва овочів в Україні перевищили потреби населення, зокрема, по картоплі – у 3,5 разу, буряках – у 1,7, моркві – у 1,4, капусті і цибулі – у 1,3 разу[16]. При цьому експорт плодоовочевої продукції становить близько 2 % загального обсягу виробленої продукції у сільському господарстві України.

Так, за даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, з 297 стандартів системи Кодексу Аліментаріус гармонізовано та знаходяться на стадії затвердження 30 стандартів. Крім того, до міжнародних та європейських норм гармонізовано:

- у класі 65 «Сільське господарство»[17] – 261 стандарт ISO[18] (52 % від 499 стандартів, що складають загальну кількість діючих стандартів ISO в цьому класі);

- у класі 67 «Технологія виробництва харчових продуктів» – 381 стандарт ISO (59 % від 645 стандартів, що складають загальну кількість діючих стандартів ISO в цьому класі);

- у класі 65 «Сільське господарство» – 58 стандартів EN[19] (64 % від 90 стандартів, що складають загальну кількість діючих стандартів EN в цьому класі);

- у класі 67 «Технологія виробництва харчових продуктів» – 63 стандарти EN (40 % від 157 стандартів, що складають загальну кількість діючих стандартів EN в цьому класі).

Таким чином, стан розвитку системи аграрної логістики не відповідає сучасним вимогам і призводить до економічних втрат як сільгосптоваровиробників, так й інших економічних суб'єктів, задіяних у процесі просування сільгосппродукції на ринки.

Низький рівень розвитку аграрної логістики в Україні підтверджують дані досліджень міжнародних організацій. Так, за індексом ефективності логістики (LPI - Logistics Performance Index)[20], який розраховується Світовим банком, Україна у 2014 р. посідає 61 місце серед 160 країн світу із загальним показником 2,98 балів із п'яти (на першому місці знаходиться Німеччина з показником 4,12 балів). За окремими параметрами Україна посіла наступні позиції:

- 69 – ефективність митного та прикордонного оформлення;
- 71 – якість торговельної та транспортної інфраструктури;
- 67 – простота організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами;
- 72 – якість та компетентність логістичних послуг;
- 45 – відслідковування проходження вантажів;
- 52 – своєчасність поставок вантажів.

Фахівцями Міжнародної фінансової корпорації IFC [21] у рамках дослідження «Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес» у 2011 р. було опитано керівників 260 сільськогосподарських підприємств в

Україні (виробників сільськогосподарської продукції, постачальників сировини, трейдерів і переробників) та 79 підприємців – фізичних осіб, у результаті якого виявилось, що найбільшими перешкодами для ефективного маркетингу та логістики у сільському господарстві є погана інфраструктура аграрного ринку (так вважають 51 % опитаних) і недостатня кількість сучасних складських приміщень (45 % опитаних).

Експерти зернового ринку неодноразово відзначали, що потенціал виробництва зерна в Україні ще достатньої великий. Так, за словами президента Української зернової асоціації Володимира Клименка, країна може збільшити обсяг виробництва зернових до 120 млн. т щорічно [189]. Цього вдасться досягти після того, як врожайність кукурудзи і пшениці в Україні буде на рівні показників США та Франції відповідно. У зв'язку з цим вже зараз потрібно займатися питанням розвитку зернової логістики, щоб можна було забезпечувати зберігання і транспортування зростаючих обсягів врожаю зерна. Що стосується зберігання, то вирішення цієї проблеми багато в чому залежить від учасників зернового ринку та їх готовності інвестувати в будівництво нових елеваторних потужностей.

Головним викликом сьогодення є перенаправлення вантажних потоків зерна з портів Криму в порти материкової України. Однак як експерти, так і учасники зернового ринку говорять про те, що втрата кримських портів не зробить істотного впливу на темпи експорту зернових. Тому є кілька причин.

По-перше, Україна вже експортувала велику частину запланованого обсягу зернових і олійних вантажів. Так, згідно з даними ІА «АПК-Інформ», в липні-квітні 2013/14 МР експорт зерна з України склав 28711000. тонн (+ 41% до рівня за аналогічний період сезону-2012/13) при експортному потенціалі в 31,1 млн. тонн, олійних - 3216000. тонн (+ 24%) при потенціалі в 3630000. тонн.

По-друге, обсяги відвантажень зерна з портів Криму по відношенню до загального обсягу експорту країни можна назвати незначними. Так, за словами керівника служби бізнес-проектів ІА «АПК-Інформ» Родіона

Рибчинського, частка перевалки зернових через термінали Криму становить до 5%. [188]

Водночас зазначимо, що більша частина зернових вантажів, що оброблялася в кримських портах, була з материка, в зв'язку з чим зернотрейдери не притягнуть істотних збитків від того, що вантажі необхідно перенаправляти на інші порти. Варто відзначити, що розподіл відвантажень зернових по портам в квітні, згідно з даними аналітиків, було наступним: через порти Одеської області було відвантажено 1229000. Тонн (58% від загального обсягу перевалки), Миколаївській області - 552 тис. тонн (26%), Херсонській - 157 тис. тонн (7%), Запорізькій - 101,3 тис. тонн (5%), Донецькій - 88,3 тис. тонн (4%).

На сьогоднішній день потужності з перевалки зернових в морпортах України становлять, за різними оцінками, від 45 до 50 млн. тонн. Крім того, згідно із затвердженими планами розвитку морпортів України, Іллічівський МТП має намір збільшити потужності з перевалки зернових і зернобобових вантажів майже на 12 млн. тонн, Південний МТП - на 21 млн. Тонн, Одеський МТП - на 5 млн. тонн .

Що стосується Одеського МТП, який сьогодні є одним з найбільших портів України з перевалки зернових вантажів, то, завдяки реалізації інвестиційних проектів пропускна здатність Одеського МТП до 2015 року збільшиться до 10-12 млн. тонн зернових вантажів проти 1-8 млн. тонн на даний момент. В першу чергу, йдеться про спільне з компанією «Бруклін-Київ» проекті з будівництва зернового терміналу потужністю 4 млн. тонн, що реалізований на 50%. Перша черга вже запущена, три судна оброблені. в наступному році очікується завершення реалізації проекту. Крім того, на 90% укомплектований зерновий термінал, який розташований на четвертому причалі. Наразі в порту проводяться роботи з будівництва другої станції розвантаження автомобілів, будівництву ще двох додаткових ємностей і установці додаткової судогрузочної машини, що в цілому дозволить вийти терміналу на 2,4 млн. Тонн по продуктивності.

Варто зазначити, що закриття Керченської протоки і зупинка цих терміналів завдадуть серйозного удару по експортерах борошномельної продукції та висівок. Замістити ці обсяги можна тільки через неглибоководному порти - через Херсон, в деякому розумінні через Миколаїв. На жаль, порти Великої Одеси навряд чи будуть виступати допоміжною силою в такій ситуації, тому що вони будуть брати на себе обсяги великотоварних партій зерна, які йшли на Севастополь

Усвідомлюючи суттєві втрати від неякісної системи зернової логістики, вітчизняні сільгоспвиробники починають самостійно розвивати власні агрологістичні системи. Так, ПАТ «Глобінський м'ясокомбінат» концентрує зусилля на розвитку системи регіональних складів з високими вимогами до якості товарної продукції, що перевозиться[22].

ТОВ СП «НІБУЛОН» як потужний експортер зернової продукції з 2009 р. реалізує інвестиційний проект з будівництва 7 елеваторів, загальна потужність яких перевищуватиме 250 тис. тонн, створення власного флоту дедвейтом 100 тис. тонн і будівництва буксирів. Компанією було придбано суднобудівно-судноремонтний завод у м. Миколаєві з метою будівництва серії повнокомплектних самохідних суден, буксирів-штовхачів та несамохідних суховантажних суден для перевезення зерна. Власний водний флот компанії «НІБУЛОН» налічує 28 несамохідних суден загальною водотоннажністю 131080 тонн; 4 збудовані буксири проекту POSS-115 та 3 придбані буксири (загальною потужністю 11280 кВт); сучасний земснаряд виробництва Фінляндії «WatermasterClassic IV»; унікальний плавучий кран «Святий Миколай» (найбільш продуктивний в Україні). На початку вересня 2013 р. компанія представила проект поглиблення дна на р. Південний Буг. Загальний проектний обсяг днопоглиблювальних робіт становить 1,187 млн м<sup>3</sup> ґрунту, вартість робіт – 70 млн грн.[23].

ПАТ «Миронівський хлібопродукт» (МХП) – один із найбільших агропромислових комплексів України, що об'єднує 19 підприємств по всій території країни, самостійно забезпечує та контролює доставку продукції до

торговельних точок. Завдяки власному автопарку вантажівок-рефрижераторів продукція з фабрик розподіляється по 24 логістичним центрам МХП, звідки вона потрапляє до франчайзингових точок (понад 2600), супермаркетів та магазинів роздрібної торгівлі[24].

Ефективний розвиток системи аграрної та зернової логістики повинен стати невід'ємною складовою модернізації інфраструктури національної економіки, оскільки дозволить підвищити прибутковість підприємств внаслідок зниження загальновиробничих витрат, скоротити час обігу товарів і створити безперервні ланцюги управління матеріальними потоками, що у цілому сприятиме зменшенню втрат вирощеного урожаю, покращенню цілорічного забезпечення населення продуктами харчування за доступними цінами, поширенню позицій сільгоспвиробників на міжнародних ринках і зменшенню частки імпортової продукції у внутрішньому споживанні. Для активізації

Необхідно визнати, що тривалий час галузь характеризувалася низькими темпами структурно-технологічної модернізації та оновлення основних виробничих фондів, особливо в сфері заготівлі, зберігання, транспортування та переробки зерна. Наростає дефіцит кваліфікованих кадрів, здатних ефективно впроваджувати нові технологічні рішення та обслуговувати сучасні техніко-технологічні комплекси. У результаті використання спрощених технологій обробітку ґрунту, пасивності товаровиробників у сфері впровадження інноваційних технологій зернового виробництва, незбалансованої структури посівних площ (в Україні переважають пшениця та ячмінь - понад 60 %, тоді як у США та Аргентині до 70% - це кукурудза та соя) [Статбюлетень Посівні площі, с.4, Шамаєв] зберігається істотний розрив у врожайності порівняно з країнами з розвиненим аграрним сектором (США, країнами ЄС, Китаєм, Аргентиною де урожайність сягає до 50-70 ц/га) [Шамаєв], далеко не завжди забезпечується висока якість виробленого зерна (понад 60% вироблено зерна це фураж) [Стат збірник Збір урожаю, с. 7], що не дозволяє отримувати



зерновиробникам додаткову премію за якість і підвищити рівень своїх доходів. До того ж нестача сертифікованих складів, обмеженість портових потужностей та використання фізично зношеного транспортного парку, недосконалість логістики зернового ринку, призводять до значної втрати під час зберігання та транспортування вже зібраного урожаю. В Україні є значні резерви підвищення ефективності зернового сектору агропромислового виробництва за рахунок розширення кількості та потужностей промислових підприємств поглибленої переробки та використання зернових ресурсів, зокрема, спрямованих на виготовлення паливного етинолу та біодизеля ( в США на переробку спрямовується до 50% вирощеного зерна).

Додатковим чинником, що стримує розширення виробництва зерна, є недостатньо ефективне державне регулювання, зокрема, склалася зрівняльна система доступу сільгоспвиробників до засобів бюджетної підтримки, що не ув'язана з вимогами розширення посівних площ і зростання врожайності. Незважаючи на заявляються мети підвищення конкурентоспроможності продукції сільського господарства, існуючі механізми не орієнтовані на стимулювання зниження витрат виробництва. Значна частина організацій АПК по суті позбавлена можливості доступу до кредитних ресурсів. Недостатні масштаби страхування посівів позбавляють доходу сільгоспвиробників при виникненні несприятливих погодних умов.

У цілому ключовими блокуючими чинниками розвитку експортного потенціалу зернового сектору слід вважати:

1. Зниження рівня рентабельності виробництва зернових при зростанні цін на зовнішньому ринку. До системних проблем зернового сектору України слід віднести проблему ціноутворення на зерновий ресурс та недосконалий механізм перерозподілу норми прибутку від виробника зерна до зернотрейдера, внаслідок чого прибутки концентруються у посередницькій ланці, а прибутки виробників поглинаються витратами (в тому числі за рахунок підвищення цін на добрива, засоби захисту та зернообробну техніку, зростання вартості кредитних ресурсів тощо).

2. Невідповідність українських терміналів зберігання та транспортування зерна сучасним потребам. В Україні сумарна потужність сертифікованих елеваторів становить 27-30 млн. т., в яких, зважаючи на технічний стан, реально розміщується близько 20 млн. т. зерна. За оцінками експертів орієнтовна потреба в елеваторах становить принаймні ще 30 млн. т.

З іншої сторони суттєвою проблемою виступає нераціональність використання українських експортних перевалочних потужностей (близько 26 млн. т.). Так, в морських портах окремі експортні перевалочні потужності простоювали, інші – перевантажені. Разом з тим, великі перспективи пов'язані із використанням національних потужностей для транзиту зерна з РФ і Казахстану.

3. Недостатня пропускна здатність українських портів та низька роль держави у відповідних процесах. Незважаючи на те, що пропускна здатність українських державних портів і приватних терміналів по зернових вантажах збільшилася до 26 млн. т. на рік. Найбільший внесок у приріст пропускної здатності стався за рахунок збільшення приватних терміналів, зокрема, ЗАТ СК «Авліта», ЗАТ «Трансінвестсервіс», «Транс-балктермінал», «Укрелеваторпром», СП «Нібулон» та ін., які мають високотехнологічне обладнання для зберігання й відвантаження, найчастіше - не одну, а кілька технологічних ліній для обробки суден.

Водночас навіть існуючі перевантажувальні потужності для зернових вантажів використовуються не повною мірою внаслідок слабкої інфраструктури припортових залізничних станцій та нестачу під'їзних колій до портів. Залізниця не розрахована на той експорт зерна, що здійснюється в останні роки.

4. Низький рівень впровадження альтернативних методів перевезення. Забезпеченню експорту зерна сприятимуть альтернативні засоби перевезення, зокрема, контейнерні, які є дешевшими та оптимальнішими для роботи припортових елеваторів з точки зору їх обробки та економії часу. Водночас не модернізована інфраструктура Української залізниці (кількість

та стан під'їзних шляхів до портів), а також проблеми із рухомим складом в пікові періоди блокують розвиток контейнерних перевезень.

## **Висновки до розділу 2**

1. Оцінка стану виробничої агропромислової інфраструктури дозволила виділити наступні тенденції: економічні перетворення у виробничій інфраструктурі АПК почалися набагато раніше вироблення спільної концепції розвитку агропромислового комплексу; розрізненість елементів виробничої інфраструктури АПК, їх малі масштаби значно впливають на скорочення можливостей безперервної діагностики зовнішнього середовища нечисленним управлінським персоналом. Це дозволило констатувати, що основним недоліком функціонування елементів виробничої інфраструктури АПК України, на сьогоднішній день є відсутність в базисної надбудові ланки, забезпечує і здійснює процес системного управління роз'єднаними інфраструктурними елементами.

2. Сьогодні Україна знаходиться в першій десятці світових лідерів з експорту зерна і завойовує репутацію серйозного гравця на світовому ринку. У той же час, країна зіткнулася з проблемами, які не дозволяють повною мірою реалізувати її торговий потенціал. Ці проблеми пов'язані з недосконалістю виробничої інфраструктури зернового ринку і, зокрема, з її обмеженою пропускнуою здатністю.

3. Враховуючи тенденції зміни врожайності основних зернових культур, в Україні прогнозується збільшення валового збору зерна до 2015 року до 71 млн. тонн. При цьому середня врожайність зернових може досягти до 40-45 ц / га. Проте у галузі рослинництва є суттєві проблеми – це практична відсутність агротехнологічних важелів стабілізації виробництва, що викликана порушенням сівозмін, порушенням норм внесення добрив та засобів захисту рослин, недостатністю технічних засобів та їх старінням,

руйнуванням системи зрошення, відсутністю агроекологічного контролю тощо. Так, коливання рівня валового виробництва зернових від мінімального до максимального рівня в Україні більше, ніж двократне, а в США – 15, Франції, Німеччині – 30 % , що є свідченням майже повної залежності сільськогосподарських товаровиробників від погодних умов..

4. Обґрунтовано, що умовно виробничу інфраструктуру зернового ринку можна розділити на три окремі системи: система зберігання, портові потужності та транспортна система. Крім того, як складову виробничої інфраструктури зернового ринку можна розглядати мережу переробних підприємств України, які використовують зерно як сировину, але сьогоднішній день даний сегмент забезпечує потреби в продуктах переробки та не має особливого впливу на обсяги експортної торгівлі зерном, яка є пріоритетною для країни.

5. В Україні сформовано основні сегменти виробничої інфраструктури зернового ринку. Проте за всіма напрямками її функціонування є проблеми вирішення яких забезпечить України репутацію надійного гравця на зерновому ринку. До перспективних напрямів розвитку інфраструктури слід віднести: розвиток річкового судноплавства; нарощування потужностей для зберігання зерна на великих агроформуваннях; створення сприятливих умов для інвестування в розвиток портової інфраструктури; реалізацію можливості формування приватного парку вагонів-зерновозів.

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

#### 3.1. Формування організаційно-правового забезпечення державної стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна

Результати аналізу таких чинників розвитку ринку зерна, як продуктивність виробництва, рівень розвитку інфраструктури, стан логістичного забезпечення, державне регулювання дозволяє констатувати, що наразі зерновий ринок України досяг своєї верхньої планки, подолання якої можливе шляхом зменшення адміністративних бар'єрів та створення прозорих механізмів його функціонування та забезпечення стрийливих умов для інвестування.

Наприкінці квітня 2014 в Україні було зроблено величезний крок до дерегуляції економіки - було прийнято закон про скорочення кількості документів дозвільного характеру, який скасував більше 100 дозвільних документів в різних сферах господарської діяльності. Закон передбачає також ряд істотних змін для АПК. Зокрема, повністю скасовується обов'язкова сертифікація якості зерна при внутрішніх перевезеннях в Україні і щодо експортно-імпортних операцій, а також сертифікація елеваторів. Окремо варто відзначити і звільнення імпортерів засобів захисту рослин від необхідності отримувати погодження на ввезення кожної окремої партії продукції.

Починаючи з 2012 р, після того як сертифікація якості зерна при внутрішніх перевезеннях була скасована і в цьому ж році повторно введена, учасники ринку намагалися змінити забюрократизовану систему. По-перше, отримання сертифікатів було тісно пов'язано з корупційною складовою. Згідно із законодавством, сертифікат повинен видаватися протягом 3 днів. За даними учасників ринку, отримання сертифікату можна було прискорити, але

за додаткову плату готівкою. По-друге, з огляду на дефіцит в Україні вагонів-зерновозів, сертифікація якості зерна була каменем спотикання для оборотності вагонів, що призводило до додаткових витрат, простоїв і зменшення темпів торгівлі зерном, у тому числі експортних поставок.

Варто відзначити, що сертифікат якості зерна в більшості випадків є зайвим документом, так як найчастіше учасники ринку використовують укладення міжнародних сюрвеєрів (агентів страховика, що здійснюють огляд майна, прийнятого на страхування). Особливо це стосується експорту, оскільки іноземні покупці не визнають сертифікат, виданий Держсільгоспінспекцією України, а вимагають висновків міжнародних сюрвеєрів.

За підрахунками профільних асоціацій, скасування сертифікації якості зерна дозволить учасникам ринку щорічно економити до 100 млн дол. США, а також надасть позитивний ефект на динаміку торгівлі і сприятиме збільшенню можливостей транспортної інфраструктури та підвищенню доданої вартості для виробників зернових [72]. Тому у червні 2014 року цей документ знову ж таки було скасовано разом з необхідністю сертифікації складських приміщень.

Враховуючи, що Україна експортує трохи більше половини вироблюваного зерна, тільки приватні інвестиції можуть стати локомотивом розвитку АПК. Мова йде не тільки про створення сприятливого інвестиційного клімату, а й про розробку і використанні гарантованих механізмів інвестування у виробництво і торгівлю зерновими.

Останні кілька років в Україні спостерігаються значні законодавчі ініціативи в сфері застосування нових інструментів регулювання ринку зерна. Основні кроки в цьому напрямку були зроблені в 2012 році й пов'язані з введенням механізму аграрних розписок (спрямований на залучення «довгих» грошей на ринок зерна) і створенням Гарантійного фонду (механізм залучення «коротких» грошей).

Система аграрних розписок була створена в листопаді 2012 р Законом України «Про аграрні розписки». Проект закону розроблявся Мінагропродом України у співпраці з міжнародними експертами (з ФАО, Агентства США з міжнародного розвитку, ЄБРР) та українськими сільгоспвиробниками за прикладом роботи бразильської системи гарантування аграрних розписок, яка стала локомотивом розвитку сільського господарства в цій країні.

Основною метою системи аграрних розписок є створення гарантійного механізму залучення фінансових коштів в сільське господарство з боку банків і приватних компаній у зв'язку з обмеженими можливостями державного бюджету.

Передбачений Законом механізм передбачає наявність двох інструментів - товарної і фінансової аграрних розписок. Товарна розписка - це зобов'язання, згідно з яким фермер зобов'язаний поставити певну кількість сільгосппродукції на умовах і в строк, які вказані в цій розписці. Фінансова розписка передбачає наявність у боржника (фермера) безумовного фінансового зобов'язання сплатити кредитору грошову суму, розмір якої визначається за погодженою сторонами формулою з урахуванням цін на сільгосппродукцію певної якості і кількості.

У разі невиконання зобов'язань Закон передбачає спрощену процедуру виконавчого провадження на підставі виконавчого напису нотаріуса, що дозволяє кредиторів швидше запустити механізм повернення позикових коштів.

У даний час механізм аграрних розписок відпрацьовується як пілотний проект, але вже в найближчий рік він може отримати широке застосування.

Система функціонування Гарантійного фонду також була законодавчо закріплена в кінці 2012 р Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо Гарантійного фонду виконання зобов'язань за складськими документами на зерно». Подібна модель виконання зобов'язань за складськими документами на зерно функціонує в США і Казахстані. Там вона є альтернативою страхуванню цивільно-правової

відповідальності зернового складу перед третіми особами. Це ефективний і гарантований механізм залучення короткострокових кредитів для сільгоспвиробників під заставу зерна, який дозволяє захистити права власників складських документів, зокрема, кредиторів.

Однак прописані в новому Законі України засади організації та функціонування Гарантійного фонду істотно відрізняються від світових стандартів, що спотворює саму систему і принципи її роботи. Згідно з прийнятим документом, головне місце в системі гарантування займає Гарантійний фонд в якості координатора діяльності всіх зернових складів-учасників. При цьому у разі відмови зернового складу стати учасником фонду, склад автоматично позбавляється права видавати прості і подвійні складські свідоцтва.

Система гарантування зобов'язань за складськими документами в поточній редакції Закону може значно погіршити становище зернових складів. Вона не тільки введе додаткову адміністративну та фінансове навантаження, а й призведе до непрозорих правил гри на ринку. Зараз активно ведеться робота над тим, щоб зробити цю систему альтернативною та скасувати деякі адміністративні функції фонду. Тільки таким чином можна запустити ефективний механізм гарантування зобов'язань.

Важливим етапом розвитку ринку зерна є надання Євросоюзом тимчасових автономних преференцій в торговому режимі з Україною. Рада ЄС схвалила 14 квітня 2014 рішення Єврокомісії в односторонньому порядку знизити мита на українські товари терміном до 1 листопада 2014 року. У частині сільського господарства йдеться про скасування мит на 83% сільгосппродукції, яка поставляється з України в країни ЄС. Ще на 16% товарних позицій в сільському господарстві України отримала тарифні квоти.

За словами Урядового уповноваженого України з питань європейської інтеграції Валерія П'ятницького, загальний економічний ефект від торгових преференцій ЄС для української економіки може скласти 497 млн. євро на



рік, з яких 340 млн припадають на експорт сільгосппродукції. При цьому квотування буде здійснюватися за принципом «перший прийшов - перший отримав».

Велика частина економічного ефекту припадає на зернові. Відносно українського експорту зернових встановлено такі безмитні квоти терміном до 1 листопада 2014 р.: ячмінь - 250 тис. тонн, пшениця - 950 тис. тонн, кукурудза - 400 тис. тонн. Також була досягнута домовленість про збільшення тарифних квот на зернові (пшениця, ячмінь і кукурудза) до 2 млн тонн в цілому за рік. При цьому з метою збереження сировинної бази для національних виробників соняшникової олії затверджений 10-річний перехідний період для поступової відміни експортного мита на цей товар. Проте враховуючи, що дія односторонніх преференцій ЄС закінчується в листопаді 2014 р виникає питання про те, наскільки українські виробники зможуть скористатися наданими перевагами за такий короткий проміжок часу.

Загалом, скасування обмежень на експорт зернових, прийняття законодавства про дерегуляцію і створення гарантійних механізмів інвестування задали правильну траєкторію реформування українського ринку зерна. Додаткові преференції з боку ЄС можуть тимчасово підтримати ринок зернових, але все ж основна робота повинна бути пророблена Україною. Головні законодавчі ініціативи прийняті і вимагають лише доопрацювання в частині підзаконних актів. За умови поліпшення інвестиційного клімату, зменшення корупції та застосування описаних вище механізмів Україна має всі шанси перетворити сільське господарство на локомотив розвитку економіки.

Зважаючи на необхідність політичних та економічних реформ, в тому числі, що стосуються інфраструктурної галузі, вважаємо за доцільне запропонувати вести зміни до законів України і постанов Кабміну України та здійснити низку заходів з реалізації вже діючих нормативних актів.

Перш за все вважаємо за необхідне зупинитися на проблемах державно-приватного партнерства. Так, у 2010 році в Україні був прийнятий Закон про державно-приватне партнерство, покликаний врегулювати відносини в рамках співпраці між приватними суб'єктами та державою, спрямований на реалізацію інвестиційних проектів, які передбачають приватне інвестування в розвиток державного сектора економіки.

Разом з тим правова система державно-приватного партнерства, введена цим законом, містить в собі низку недоліків, а саме:

- дуже складна і неефективна процедура укладення договору (він укладається між приватним партнером та Міністерством інфраструктури як органом управління за рішенням Кабміну та за погодженням з Мінекономіки та Мінфіном);

- на противагу передового міжнародного досвіду нові об'єкти, побудовані силами і за рахунок приватних інвесторів в рамках державно-приватного партнерства в Україні, можуть перебувати виключно у державній власності, що значно знижує привабливість механізму державно-приватного партнерства для інвесторів, оскільки не відповідає вимогам останніх щодо капіталізації об'єкта, а також створює суттєві перешкоди для залучення фінансування для реалізації проекту (через неможливість надання об'єкта інвестування в заставу з метою забезпечення виконання зобов'язань за кредитними договорами).

У результаті прийняття вищевказаного Закону на практиці відбулося блокування реалізації інвестиційних проектів у всіх всерах інвестиційної діяльності, й зокрема спрямованих на модернізацію портів України. Так, наприклад, до сьогодні жоден новий інвестиційний проект не був реалізований ні в одному з українських портів. Всі існуючі інвестиційні проекти в портах реалізуються на підставі старих договорів, укладених до моменту прийняття вищевказаного Закону.

Слід також зазначити, що укладення договору безпосередньо між приватним інвестором і органом управління піднімає питання щодо прямої

відповідальності органу управління (а відповідно, держави) за порушення зобов'язань, передбачених таким договором. Але для цього немає економічних підстав, оскільки фактичні відносини щодо реалізації інвестиційних проектів у портах виникають між інвесторами та державними підприємствами-портами. Більше того, серед деяких фахівців існує думка, що навіть якщо відповідний договір про реалізацію інвестиційного проекту полягає державним підприємством, але за погодженням (затвердженню) з органом управління, у разі розгляду міжнародними судовими або арбітражними установами спору щодо порушення прав інвестора за таким договором факт його узгодження (затвердження) органом управління також може привести до залучення держави до відповідальності за договором.

Описана ситуація вимагає прийняття негайних заходів, спрямованих або на скасування Закону про державно-приватне партнерство або хоча б на значну модернізацію передбаченої цим Законом процедури. На нашу думку вона повинна передбачати:

- 1) спрощення чи раціоналізацію процедури укладення договору в рамках державно-приватного партнерства, зокрема, введення можливості укладення договору безпосередньо між приватним інвестором і відповідальним державним підприємством (портом) (за погодженням з Міністерством інфраструктури або без такого, залежно від виду та характеру договору);

- 2) введення можливості оформлення права приватної власності на нові об'єкти, побудовані в рамках державно-приватного партнерства за рахунок інвесторів.

Якщо розглядати проблеми водного транспорту, то варто зупинитися на законодавстві про концесії. Можливості модернізації портової інфраструктури, у т.ч. для забезпечення транспортування і перевалки вантажів, пов'язували з прийняттям Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. і Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» від 12.10.2012 р.,

що мали відкритиможливості для залучення інвестицій у порти на умовах концесії. Так, Закон України «Про морські порти України» задекларував концесію в якості пріоритетного правового інструменту реалізації інвестиційних проектів з реконструкції існуючих і будівництва нових об'єктів портової інфраструктури.

З одного боку, використання концесійної форми реалізації проектів відповідає прогресивному міжнародному досвіду. Разом з цим, чинне концесійне законодавство було прийнято ще в 1999-2000 роках і з того часу не зазнало практично ніяких змін. У цьому зв'язку таке законодавство є застарілим, не відповідає сучасним реаліям розвитку ринку і портової галузі, що є істотним бар'єром для обрання концесійного сценарію як робочий варіант реалізації великих інвестиційних проектів у портах.

Зокрема, мова йде про наступні недоліки концесійного законодавства. Вибір концесіонера здійснюється виключно на конкурсних засадах, при цьому не передбачена можливість позаконкурсного переходу на концесію (як більш прогресивну форму здійснення інвестиційної діяльності в портах) діючих інвесторів, які протягом певного часу працюють в порту, експлуатують об'єкти портової інфраструктури на підставі інших правових інструментів ( оренди, спільної діяльності тощо) і вкладали істотну суму власних інвестицій у розвиток таких об'єктів.

Концесійний договір укладається безпосередньо між концесіонером і Міністерством інфраструктури. При цьому не передбачена можливість включення державного підприємства (порту) до складу сторін договору, з покладанням на нього відповідних прав і зобов'язань. Більше того, вся сума концесійних платежів спрямовується до держбюджету, що позбавляє державне підприємство (порт) можливості отримувати прямі доходи від реалізації концесійного проекту і не залишає останньому яких економічних стимулів для такої реалізації. В результаті, станом на сьогоднішній день, ідея укладання концесійних договорів не знайшла підтримки в багатьох вітчизняних портах.

Нові об'єкти, побудовані силами і за рахунок концесіонера, можуть перебувати виключно у державній власності (проблема, аналогічна проблемі всіх інших правових інструментів державно-приватного партнерства, яка була описана вище).

Існуюча методика розрахунку концесійних платежів передбачає використання вартості побудованого об'єкта концесії в якості бази для розрахунку розміру таких платежів. Іншими словами, чим більше інвестицій буде внесено концесіонером у будівництво об'єкта, тим вище будуть платежі, які буде необхідно оплачувати за його подальшу експлуатацію. Але такий підхід до розрахунків концесійних платежів не відповідає міжнародній практиці вирішення цього питання.

Всі описані недоліки вимагають негайного усунення шляхом внесення відповідних змін в концесійне законодавство, спрямованих на:

- введення можливості для діючих інвесторів, що працюють в портах, переходити на концесію на позаконкурсних засадах;
- введення нової процедури укладення концесійного договору, яка передбачатиме можливість державному підприємству виступати як сторони договору, з покладанням на останнього відповідних прав і зобов'язань (включаючи право на отримання частини концесійних платежів);
- введення можливості оформлення права приватної власності на нові об'єкти, побудовані за рахунок концесіонерів;
- внесення змін в існуючі методики розрахунку концесійних платежів щодо новозбудованих об'єктів концесії.

Важливим для розвитку виробничої інфраструктури є вирішення питання щодо удосконалення процедури виключення із списку об'єктів, що не підлягають приватизації.

В умовах відсутності у держави достатніх фінансових ресурсів для модернізації об'єктів портової та іншої виробничої інфраструктури зернового

ринку, єдиним варіантом подальшого успішного розвитку цієї галузі є масштабне залучення приватних інвестицій.

Для цього необхідно дозволити інвесторам приватизувати рухоме і нерухоме майно (склади, обладнання та інше), яке не представляє стратегічного значення для держави.

Але станом на сьогоднішній день в Україні діє прийнятий ще в 1999 році Закон про перелік об'єктів права державної власності, які не підлягають приватизації. У вищевказаний перелік включені всі 18 існуючих державних підприємств - морських портів.

З урахуванням вищесказаного, з метою підвищення інвестиційної привабливості вітчизняних портів, всі зазначені порти повинні бути виключені із зазначеного переліку шляхом внесення відповідних змін до Закону. При цьому перелік має бути доповнений посиланням на Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», яке є балансоутримувачем стратегічних об'єктів портової інфраструктури загальнодержавного значення, приватизація яких неможлива.

Транспортні підприємства та підприємства призначені для зберігання зерна, які мають значні прилеглі території також потерпають від недосконалості земельного законодавства. Чинне земельне законодавство України не передбачає можливість легітимною експлуатації інвестором земельної ділянки, відведеної в постійне користування портам чи елеваторам для цілей реалізації інвестиційних проектів.

Така ситуація створює суттєві перешкоди на шляху залучення приватного інвестування в розвиток вітчизняного портового сектора, оскільки через відсутність легітимних прав землекористування інвестора виконання останнім будівельних робіт по зведенню нових або реконструкції існуючих об'єктів портової інфраструктури, а також подальше оформлення правовстановлюючих документів на такі об'єкти (для цілей капіталізації об'єкта або залучення кредитного фінансування), не представляється можливим.

У зв'язку з цим вважаємо за доцільне внесення відповідних змін до законодавства, які повинні створити новий правовий інструмент спільного землекористування інвестора і реципієнта.

Певного удосконалення вимагає також податкове законодавство, зокрема ті його положення де йдеться про портові збори до місцевих бюджетів. Станом на сьогоднішній день питання оплати портових зборів та зарахування їх сум регулюється Законом про морські порти України, а також наказом Міністерства інфраструктури України про портові збори.

Відповідно до цих нормативно-правових актів, основна частина портових зборів виплачується на користь «Адміністрації морських портів України», окрім маякового збору, який виплачується на користь «Держгідрографії».

За таких умов місцеві бюджети відповідних регіонів, в яких функціонують морські порти, не отримують жодних доходів від суднозаходів в ці порти. Така ситуація призводить до того, що місцеві органи влади не зацікавлені в успішному розвитку портів, у зв'язку з цим не задіяні в процесі співробітництва, спрямованого на такий розвиток (більше того, дуже часто інтереси місцевих органів влади йдуть у розріз з інтересами відповідних портів).

Слід зазначити, що законодавство багатьох розвинених європейських країн передбачає часткове зарахування сум портових зборів в доходи місцевих бюджетів. Зокрема, така практика є поширеною в портах Німеччини, Португалії, Данії, Латвії та інших.

В умовах нинішнього політичного курсу України, спрямованого на децентралізацію влади, доцільним було б запозичувати міжнародний досвід щодо регулювання портових зборів, зокрема, ввести законодавчий механізм заліку частини сум портових зборів до відповідних місцевих бюджетів.

Значною мірою гальмує зерновий потік та негативно впливає на ефективність роботи інфраструктури зернового ринку законодавча вимога обов'язкової сертифікації зерна. Закон України «Про зерно та ринок зерна в

Україні» вимагає обов'язкового отримання сертифіката якості зерна, який видається територіальним органом «Держсільгоспінспекції» для експортно-імпортних операцій. На практиці представники цього органу, зловживаючи своїми повноваженнями і використовуючи недоліки (колізії) правового регулювання процедури інспектування зернових вантажів, своїми діями уповільнюють, а іноді повністю блокують процес транспортування та експорту зерна. Ці кроки мають невітні наслідки для зернового ринку України і його окремих учасників.

Сама ж доцільність і обґрунтованість існуючої системи сертифікації якості зерна, яке екпортується з України, викликає серйозні сумніви, в тому числі у авторитетних міжнародних організацій агропромислового комплексу, зокрема, Міжнародної організації торгівлі зерном і кормами (GAFTA), Федерації асоціацій торгівлі олійними, насінням олійних культур і жирами (FOSFA), Української аграрної асоціації, Української зернової асоціації, Українського клубу аграрного бізнесу, Аграрного Союзу України, Української аграрної конфедерації, Американської торгової палати.

Так, насправді, відповідно і з законодавством України, і з практикою торгівлі зерном, яка склалася в світі, експорт зерна потребує отримання низки документів, які свідчать про його якість, зокрема:

- фітосанітарного та карантинного сертифікатів, які мають міжнародне визнання;
- міжнародного ветеринарного сертифіката, який має міжнародне визнання;
- сертифіката якості, виданого незалежної сюрвейерської організацією, яка атестована відповідно до вимог GAFTA і FOSFA.

Зазначені документи видаються за результатами комплексної та всебічної перевірок якості зерна, у зв'язку з чим визнаються на міжнародному рівні як достатні докази підтвердження такої якості. При цьому зазначена перевірка здійснюється за такими методиками, щоб не сповільнювати звернення зерна на світовому ринку.



Таким чином, існуючі системи контролю якості експортного зерна - без урахування сертифікату «Держсільгоспінспекції» - є достатніми і повністю адекватними вимогами міжнародної практики торгівлі, а зазначений сертифікат просто дублює функції щодо перевірки якості зерна.

Крім цього, законодавство Європейського Союзу, США та інших країн - активних учасників ринку зерна - не містить аналогічних норм щодо внутрішньої сертифікації якості експортного зерна за допомогою документа, який не має міжнародного визнання.

Процедура внутрішньодержавної сертифікації експортного зерна не має наукового або комерційного обґрунтування та не відповідає міжнародній практиці. Цю сертифікацію доцільно скасувати шляхом внесення відповідних змін до Закону про зерно та ринок зерна в Україні. Такі зміни будуть не тільки відповідати передового міжнародного досвіду регулювання операцій з експорту зернових вантажів, сприятиме оптимізації процесу експорту зерна з України, але і дозволять істотно скоротити державні витрати, пов'язані з функціонуванням та змістом «Держсільгоспінспекції».

Таким чином, матеріально-технічна інфраструктура зернового ринку в Україні поки що перебуває на стадії становлення, відповідно, вона далеко не повною мірою забезпечує виконання покладених на неї функцій щодо створення стабільних умов для забезпечення сільськогосподарських підприємств виробничими ресурсами та реалізації виробленої продукції. Зволікання із розбудовою інфраструктури аграрного ринку призводитиме до значних цінових коливань на ринку, неефективного використання ресурсів, додаткових витрат виробників, переробників і споживачів, втрат державного та місцевих бюджетів.

З огляду на вищевикладене, основними напрямками розвитку організаційно-правової інфраструктури зернового ринку в Україні має бути наступне:

1) на рівні Верховної Ради України розробити зміни й доповнення до чинних законів стосовно упорядкування правил і процедур розвитку інфраструктури зернового ринку;

2) на рівні Кабінету Міністрів України, Міністерства аграрної політики та продовольства України, обласних та районних державних адміністрацій забезпечити проведення інвентаризації існуючих та недобудованих заготівельних пунктів, зерносховищ, інших об'єктів інфраструктури аграрного сектору економіки, за результатами якої визначити орієнтовний обсяг необхідного фінансування добудови таких об'єктів, а також розробити першочергові заходи щодо сприяння у добудові інвентаризованих об'єктів з найвищим ступенем готовності;

3) на рівні Міністерства аграрної політики та продовольства спільно з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України забезпечити:

- запровадження ефективного державного регулювання товарного зернового ринку, створення правових засад професійної діяльності на ньому та механізмів захисту інтересів його учасників шляхом спрощення умов доступу інвесторів, споживачів до інформації, а також затвердження порядку здійснення нагляду та контролю за додержанням законодавства професійними учасниками товарного біржового ринку;

- запровадження механізмів електронної торгівлі на товарному зерновому ринку з використанням інструментів товарного обігу, включаючи товарні деривативи та складські свідоцтва, системи спотової, форвардної та ф'ючерсної торгівлі для зниження цінових ризиків виробників сільськогосподарської продукції;

4) на рівні Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України спільно з обласними та районними державними адміністраціями забезпечити реалізацію національного проекту «Зелені ринки» в частині техніко-економічного обґрунтування та відведення землі під будівництво збутового комплексу на регіональному рівні. Міністерству аграрної політики та продовольства України у поточному і

наступному роках забезпечувати у повному обсязі фінансування видатків за бюджетною програмою «Фінансова підтримка створення оптових ринків сільськогосподарської продукції».

5) на рівні Міністерства інфраструктури України спільно з Державною адміністрацією залізничного транспорту України передбачити першочерговість надання рухомого складу для перевезення сипучих вантажів (зерновозів) у період з липня по жовтень місяць вітчизняним постачальникам сільськогосподарської продукції для перевезення зернових сільськогосподарських культур;

б) на рівні обласних та районних державних адміністрацій сприяти розвитку:

- інфраструктури зберігання та транспортування сільськогосподарської продукції шляхом впровадження процедур видачі дозволів за принципом «єдиного вікна», що прискорить проходження дозвільних процедур, насамперед при землевідведенні та розробці техніко-економічного обґрунтування проекту будівництва елеваторів, зерносховищ, логістичних центрів, а також інфраструктури річкового перевезення сільськогосподарських вантажів;

- місцевих сільськогосподарських ринків і ярмарків, забезпеченню їх умовами для зберігання, обробки та пакування сільськогосподарської продукції, а також перевірки та контролю її якості;

- заготівельних пунктів на селі із закупівлі сільськогосподарської продукції для бюджетних установ, які знаходяться у сільській місцевості, передусім у особистих селянських господарств, що розташовані в даній місцевості.

Оперативне й якісне вирішення поставлених проблем, на нашу думку, сприятиме формуванню позитивного інвестиційного клімату, що дозволить залучати приватні інвестиції в інфраструктурну галузь й в значній мірі підвищити ефективність її діяльності.

### **3.2. Модель стратегічного розвитку екологобезпечної матеріально-технічної інфраструктури ринку зерна та механізми її реалізації**

За результатами аналізу сучасного стану об'єктів матеріально-технічного інфраструктурного забезпечення ринку зерна варто констатувати, що на всіх його ланках є певні проблеми, які вимагають невідкладного вирішення. При цьому зважаючи на тісний взаємозв'язок всіх складових інфраструктурного забезпечення зернового ринку та досить глибокий рівень міжгалузевої інтеграції у цьому секторі економіки вважаємо на необхідності комплексного підходу до вирішення поставлених завдань. У цьому контексті розвиток інфраструктури зернового ринку на умовах її інноваційно-інвестиційної модернізації, дозволить поєднати у єдину систему й забезпечити взаємодію всіх елементів і ланок агропромислового виробництва, що в повній мірі забезпечить реалізацію агропродовольчого потенціалу України, в тому числі й на світових ринках.

Мета діяльності підприємств товаровиробників зернової продукції та підприємств, що забезпечують її доставку до кінцевого споживача – випуск конкурентоспроможної продукції, яка відповідає вимогам ринку та є екологічно чистою та безпечною для вживання людиною, що можна досягти тільки на основі розвитку, модернізації виробництва і підвищення рівня його екологічної безпеки.

Екологічна політика має бути спрямована на забезпечення ефективного використання та відтворення природних ресурсів (поверхневих та підземних вод, атмосферного повітря, ґрунтів та ін.), охорону навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки виробництв.

Прикладом такого підходу є екологічна політика ТОВ СП «НІБУЛОН» всі новозбудовані об'єкти якого пройшли державну екологічну експертизу, основна мета якої, заборонити реалізацію проектів, які становлять підвищену екологічну небезпеку. За цієї мети на підприємстві постійно досліджуються

наявні виробничі процеси для оцінки їх впливу на природне середовище та впровадження сучасних екологічно безпечних технологій.

Пр цьому варто звернути особливу увагу на наступне:

Захист атмосферного повітря від забруднення:

- Застосування закритої технології транспортування зернових вантажів.
- Встановлення мереж аспірації забрудненого повітря з очищенням на пилоочисному обладнанні.
- Використання пилоочисних установок вищого світового рівня (виробництва Данії, Німеччини).
- Використання енергозберігаючих технологій - зерносушарок (виробництва США).
- Транспортування зернових вантажів водним транспортом вплине на зменшення вантажопотоку по автомагістралям, що позитивно позначиться на стані атмосферного повітря.
- Благоустрій та озеленення території підприємства, міст та сіл.

Захист водних ресурсів від забруднення:

- Перехід на використання безфосфатних миючих засобів.
- Впровадження сучасного світового досвіду при будівництві флоту для транспортування зернових вантажів.
- Застосування технологій найвищого світового рівня для очищення господарсько-побутових і дощових стічних вод.
- Додержання режиму санітарної охорони підземних вод, що використовуються для водопостачання.

Захист здоров'я людини:

- Контроль продукції, що випускається, за показниками безпечності для здоров'я.
- Доведення підземної води до питної якості на устаткуванні світових стандартів.

- Забезпечення господарсько-питних потреб персоналу якісною водою.

Скорочення утворення відходів виробництва і забезпечення безпечного поводження з ними:

- Впровадження європейського підходу щодо роздільного збирання виробничих відходів з метою подальшої передачі їх ліцензованим організаціям для утилізації або повторного використання.

- Місця тимчасового зберігання відходів відповідають санітарним та екологічним стандартам.

На підприємствах інфраструктури необхідно мати власні хіміко-технологічні лабораторії, які, відповідно до галузі акредитації, будуть вести моніторинг довкілля в межах діяльності підприємства та перевіряє продукцію.

Екологічна політика підприємства має бути спрямована на забезпечення ефективного використання та відтворення природних ресурсів (поверхневих та підземних вод, атмосферного повітря, ґрунтів та ін.), охорону навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки виробництв.

Для реалізації екологічної політики доцільно створювати на підприємствах відділ охорони навколишнього середовища, завданням якого є здійснювати в межах своїх повноважень моніторинг, управління та регулювання в галузі охорони навколишнього природного середовища виробничої діяльності філій.

Мета здійснення моніторингу – визначення фактичного навантаження на атмосферне повітря, водне середовище та ґрунти внаслідок виробничої діяльності підприємств інфраструктури

Об'єктами моніторингу є:

1. Джерела викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Контроль джерел викидів на відповідність встановленим нормативам викидів здійснюється 1 раз на рік по забруднюючим речовинам, визначеним в

Дозволі на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами.

2. Стан атмосферного повітря на межі санітарно-захисної зони. Контроль здійснюється 1 раз на рік по найбільш поширених забруднюючих речовинах (двоокис азоту, окис вуглецю, пил), відповідно до Державних санітарних правил охорони атмосферного повітря населених місць (від забруднення хімічними та біологічними речовинами) № 201-97.

3. Стан поверхневих вод акваторії в межах діяльності підприємства. Контроль здійснюється 1 раз на квартал згідно з Нормативами гранично допустимих скидів речовин.

4. Джерела водопостачання. Контроль здійснюється 1 раз на квартал на відповідність ДСанПіН 2.2.4.171-10 «Гігієнічні вимоги до води питної, призначеної для споживання людиною».

5. Зворотні води, що скидаються в поверхневі водні об'єкти. Дослідження якості стічних вод ведеться щомісяця згідно з переліком, затвердженим в Нормативах гранично допустимих скидів речовин.

6. Ґрунти та донні відкладення. Дослідження здійснюється 1 раз на рік, перелік забруднюючих речовин, що контролюються, визначено відповідно до ГОСТ 17.4.2.01-81\* «Почвы. Номенклатура показателей санитарного состояния».

Розвиток виробничої інфраструктури будь-якої країни залежать від обсягів бюджетних коштів, які щорічно вкладаються в модернізацію наявних і створення нових виробничих потужностей. Обсяги цих коштів невпинно зростають. Сьогодні темпи їх зростання у найбільш розвинених державах такі, що не кожна європейська країна самотужки може їх забезпечувати, тим більше – країни СНД. У такій ситуації більшість країн постійно шукають засоби які, з одного боку, здатні сприяти зменшенню бюджетного навантаження, а з іншого – забезпечити своєчасне створення нових об'єктів інфраструктури. Серед них можна назвати трансфер технологій, спільне створення з використанням технологій зацікавлених країн, концентрацію

кількома державами зусиль щодо розвитку й впровадження нових технологій, і нарешті, створення технологічних платформ (ТП).

Зазначимо, що в науковій літературі [70, 80, 103] поняття «технологічна платформа» зявилося відносно недавно, але при цьому автори одноставні у визначенні його сутності як інструмента об'єднання зусиль різних сторін – держави, бізнесу, науки - щодо інноваційних викликів, розроблення програми стратегічних досліджень та визначені шляхів її реалізації. Створення такої платформи як ефективного інструменту розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку є одним з можливих напрямів модернізації галузі та забезпечення її конкурентоспроможності на світових ринках. Вбачається, що технологічна платформа зернового ринку дозволить активізувати зусилля на створення перспективних комерційних технологій, сприятиме залученню додаткових ресурсів для проведення досліджень шляхом участі всіх впливових і зацікавлених сил (держави, бізнесу, науки, громадянського суспільства) створить умови для удосконалення нормативно-правової бази з метою інноваційного розвитку галузі. Створення таких платформ уможливить отримання синергетичного ефекту від інтегрованих зусиль усіх учасників даного проекту, що об'єднуються в окрему систему зусиль якої спрямовані на досягнення спільної мети – забезпечення максимальної ефективності галузі – у нашому випадку виробничої інфраструктури зернового ринку.

Останній напрям, який об'єднує зусилля державних структур, бізнесу й науки у створенні новітніх технологій та інновацій, набув найбільш широкого впровадження у Європейському Союзі (ЄС).

Використання досвіду країн ЄС у створенні технологічних платформ для України становить, з відомих причин, безумовний інтерес. Європейські технологічні платформи (ЄТП). Відповідно до прийнятої Європейською комісією концепції, ЄТП розглядаються як інструмент об'єднання технологічних ноу-хау авторів, наукових організацій та виробництв з зацікавленими сторонами з метою створення довгострокових стратегічних



планів досліджень і розробок нових технологій, які мають значний інноваційний, економічний, комерційний чи технологічно-промисловий ефект. В рамках ЄТП здійснюється суттєве фінансування науково-дослідних робіт, результати яких впроваджуються в промисловості державними структурами та бізнесом.

Діяльність в рамках ЄТП дозволяє забезпечити вибір стратегічних наукових досліджень, аналіз ринкового попиту на технології, врахування точок зору державних структур, бізнесу, промисловості, представників науки та споживачів, задіяти для реалізації проектів технологічних платформ необхідні бюджетні та приватні кошти.

На сьогодні в ЄС створено 36 офіційно визнаних ЄТП, які підтримуються Європейською комісією. Створення ЄТП здійснюється, як правило, в три етапи (рис. 3.1).

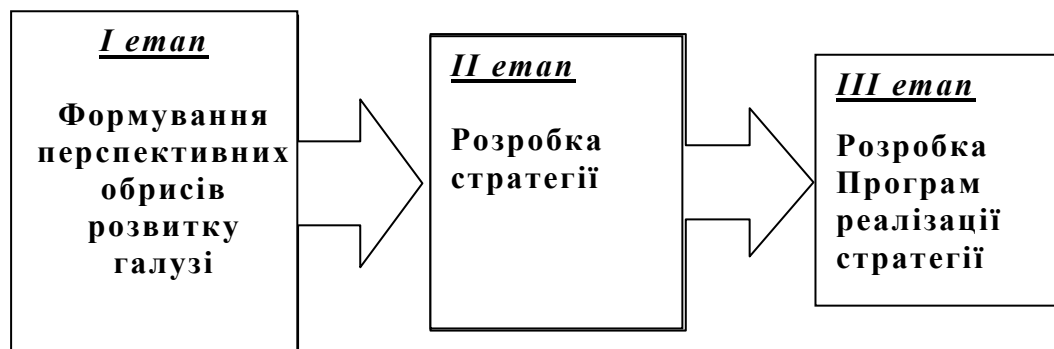


Рис. 3.1. Порядок формування технологічних платформ

На першому етапі зацікавлені сторони об'єднуються для узгодження загального бачення розвитку обраного технологічного сектору. Основним результатом цього етапу є стратегічне бачення, яке містить оцінку важливості обраної технології, а також середньострокові та довгострокові цілі ЄТП.

На другому етапі розробляється Стратегічний план досліджень. Розроблення плану координує Дорадчий комітет, який складається з представників ЄС, промислових структур, великого, середнього та малого бізнесу, науки, організацій та об'єднань споживачів. Одночасно формуються робочі групи підтримки. Для опрацювання наукової складової створюється

наукова рада, до якої входять провідні експерти з фундаментальних та прикладних наук. Одночасно формується План впровадження, в якому описуються елементи, необхідні для його реалізації, наприклад, потреби з мобілізації державних та приватних інвестицій, стратегії оптимальних демонстраційних заходів тощо.

Третій етап – безпосередня реалізація Стратегічного плану досліджень (там де це можливо) за підтримки дослідницьких європейських програм через різноманітні інструменти. Одночасно план використовується Європейською комісією для ідентифікації пріоритетів з метою підготовки майбутніх конкурсів.

Найбільший інтерес становлять ті ЄТП, які пропонують можливості з значного технологічного прориву і досягли таких масштабів, за яких реалізація важливих елементів їх стратегічного плану потребує створення довготривалих державно-приватних партнерств. У таких випадках для ефективної реалізації планів створюються юридичні структури, так звані «Спільні технологічні ініціативи» (СТІ).

Створенню СТІ передують обґрунтування необхідності такої структури за кількома критеріями, серед яких стратегічна важливість теми, наявність прозорих результатів від впровадження, відсутність продукту на ринках та необхідність довгострокової угоди промислових гравців з реалізації ініціативи, а також неадекватність наявних інструментів для її реалізації (в першу чергу щодо масштабів можливої фінансової підтримки).

Першу СТІ було створено на базі ЄТП ARTEMIS, яка працює в сфері створення нових вбудованих систем (таких «ноу-хау», які можуть бути «вбудовані» у засоби різного призначення).

З урахуванням стану і обсягів реалізації стратегічних планів досліджень ЄТП Європейська комісія ідентифікувала ще кілька ЄТП, для яких створення СТІ особливо важливо, у тому числі «вбудованих» обчислюваних систем, аеронавтики і повітряного транспорту, наноелектроніки тощо.

Підходи до створення цільових програм за аналогією з європейськими «Спільними технологічними ініціативами» в Україні лише формуються. В НАНУ розпочата робота з формування перспективних напрямів досліджень, орієнтованих на створення новітніх технологій.

Ідея створення технологічних платформ, може мати позитивний вплив на розвиток виробничої інфраструктури зернового ринку, оскільки об'єднує два важливих аспекти:

- державно-приватне партнерство як шлях підвищення рівня забезпечення нових наукових та конструкторських розробок;
- об'єднання зусиль фундаментальної науки, галузевої науки, бізнесу та потенціалу підприємств АПК.

Зважаючи на вищевикладене можлива структура ТП «Виробнича інфраструктура зернового ринку» може мати наступний вигляд (рис.3.2.)



**Рис.3.2. Пропонована структура ТП «Інфраструктура зернового ринку»  
(розроблено автором)**

В основу такого підходу має бути покладена Стратегія інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку (далі Стратегія) та комплексний механізм державної підтримки з її реалізацією.

У цілому алгоритм формування Стратегії та напрями й механізми її реалізації доцільно представити у вигляді циклічної моделі з зазначенням основних і супутніх блоків (рис. 3.3).

Головна мета пропонованої Стратегії - на основі використання інноваційних методів організації діяльності та форм інтеграції досягти максимального економічного ефекту у напрямі повномасштабного забезпечення потреб внутрішнього та зовнішнього ринку у зберіганні та транспортуванні зернової продукції.

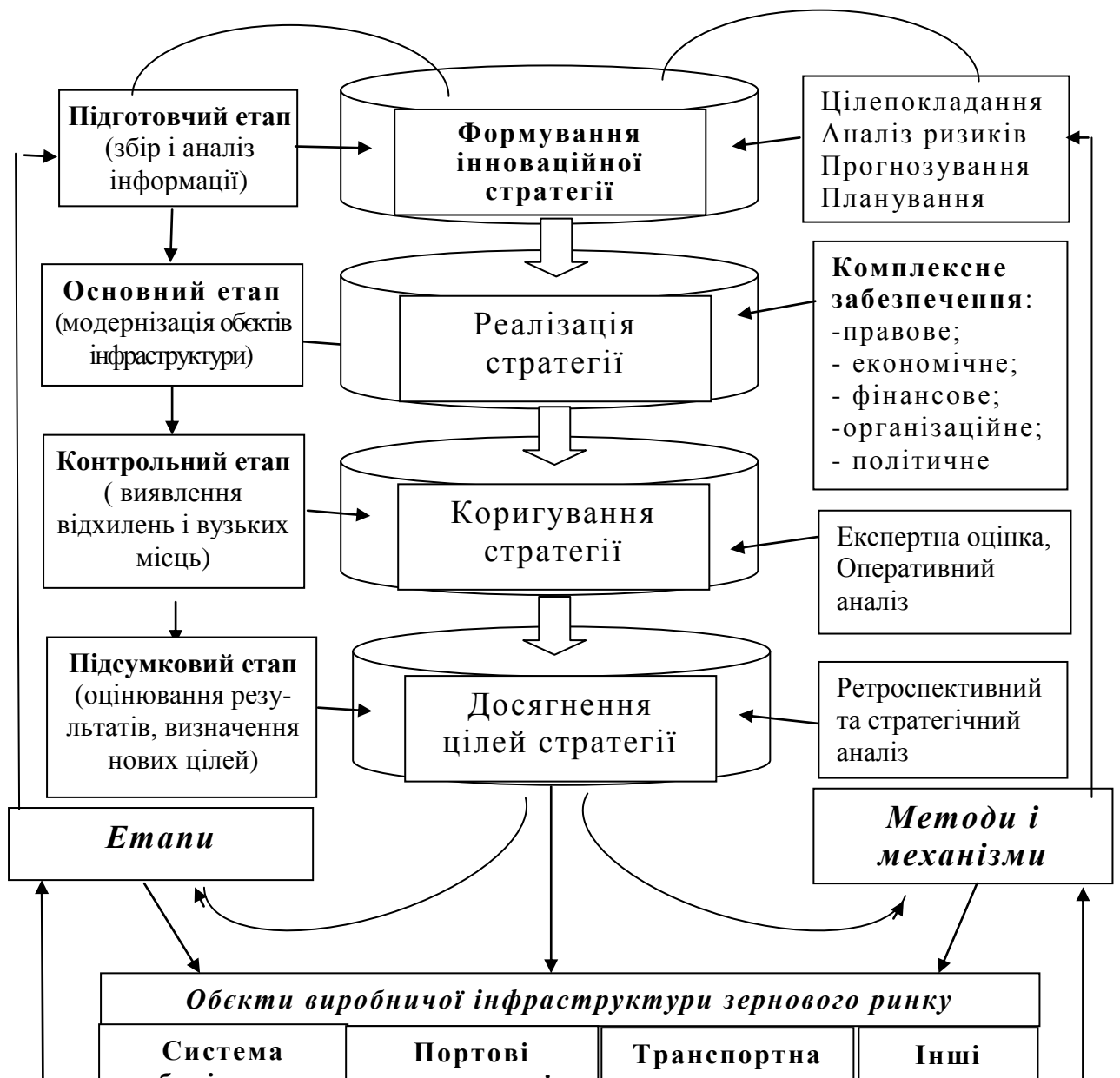


Рис. 3.3. Цілісна циклічна модель формування й реалізації Стратегії інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку на основі впровадження технологічної платформи (розроблено автором)

Досягти поставленої мети можливо на основі поєднання зусиль з перспективного розвитку кожного окремого об'єкту, що в результаті ймовірно забезпечить синергетичний ефект.

Система зберігання зерна в Україні є одним з найбільш динамічних сегментів інфраструктури зернового ринку. На сьогоднішній день ведеться активне будівництво нових зернохосовищ і виробляється глибоке переоснащення існуючих. У розвитку даної галузі можна виділити кілька основних напрямків.

1. Розвиток системи зберігання зерна в умовах агрохолдингів. В останні роки значно активізували роботи в сфері розширення і вдосконалення мережі зернохосовищ вертикально інтегровані підприємства, які охоплюють всі основні сегменти ринку зерна - від виробництва до переробки в готову продукцію та експорту. У зв'язку з глибокою інтеграцією на всіх стадіях агровиробництва і торгівлі забезпеченість сучасними зернохосовищами є вимушеною і доцільною мірою для агрохолдингів і корпорацій, що дозволяє мінімізувати залежність ефективності роботи підприємств від зовнішніх факторів.

Так, наприклад, найбільший агрохолдинг України «Укрлендфармінг» заявляє про намір збільшення ємності своїх зернохосовищ в 2012 році з 0,65 млн. тонн до 1,1 млн. тонн з інвестиціями в проект близько \$ 65-75 млн.

Також у планах компанії початок будівництва в 2013 році зернового терміналу на березі Чорного моря перевалочною потужністю 5-6 млн. тонн на рік і ємністю одноразового зберігання 300 тис. тонн. Інвестиції в проект можуть скласти близько \$ 200 млн.

Група компаній «Кернел» повідомляє про плани зведення до 2014 року 6 сучасних елеваторів загальною ємністю 400 тис. тонн, що дозволить збільшити наявну загальну ємність зберігання компанії з 2,3 млн. тонн до 2,7 млн. тонн. Система зберігання компанії використовується як для закладки власного врожаю, так і для надання послуг з доробки та зберігання зерна більш ніж 2 тис. аграріїв.

Ще 6 елеваторів загальною ємністю 600 тис. тонн планується побудувати в умовах агрохолдингу «Мрія». Елеватори будуть розташовані в Хмельницькій та Тернопільській областях. Будівництво двох елеваторів ведеться з 2011 року. Крім того, в планах компанії вдосконалення насінневого комплексу компанії, обсяги зберігання якого на сьогодні становлять 60 тис. тонн.

Таким чином, агрохолдинги, удосконалюючи свою систему зберігання, окрім забезпечення належного збереження власних врожаїв, можуть отримувати додатковий прибуток від надання послуг з доробки та зберігання зерна іншим сільгоспвиробникам. Такий маркетинговий хід є ефективним і актуальним на фоні недостатньої технічної оснащеності зерносховищ дрібніших сільгоспвиробників, а також низької активності в сегменті вдосконалення державних підприємств по зберіганню зерна.

2. Розвиток системи зберігання в умовах дрібних і середніх сільгоспвиробників. У даному сегменті в останні роки намітилося кілька основних напрямків. Більш великі сільськогосподарські формування з урахуванням успішної торгівлі в урожайному 2011/12 МР в змозі інвестувати в розвиток і будівництво власних елеваторів невеликої потужності, оснащених усіма необхідними технічними засобами.

Дрібніші підприємства в більшості випадків налаштовані на збільшення ємностей внаслідок зростаючих обсягів виробництва. Менше уваги приділяється технічному оснащенню сховищ і все частіше розглядаються альтернативні варіанти збільшення обсягів зберігання, у тому числі і за рахунок використання поліетиленових рукавів і ангарів.

3. Будівництво кооперативних елеваторів. Даний напрямок підтримується урядом України, в тому числі і на законодавчому рівні. Так, Мінагропродом розроблено проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про сільськогосподарську кооперацію» та до деяких інших законодавчих актів України». На сьогоднішній день в Україні функціонує близько 780 кооперативних сільськогосподарських формувань та їх число збільшується.

На зросту активність аграріїв у напрямку розвитку системи зберігання оперативно відреагували компанії, що надають послуги з проектування та будівництва елеваторів. При цьому враховуються потреби саме дрібнотоварних виробників. Так, наприклад, однією з провідних компаній у сфері будівництва і оснащення елеваторів «Зернова Столиця» запропоновані спеціальні проекти зерносховищ для сільгосп підприємств із земельним банком від 3 тис. до 9 тис. га ємністю зберігання від 3 тис. до 12 тис. тонн зерна і продуктивністю прийомних і відпускних пристроїв 100 т / год.

4. Розвиток портових зернових терміналів. Ще однією важливою складовою системи зберігання зерна є ємності, що знаходяться на території портових перевалочних терміналів. Обсяг цих ємностей обумовлює пропускну здатність терміналів і їх можливості з розвантаження зерна з різних видів транспорту. Ємності термінальних зерносховищ оцінюються нами в 2,5 млн. тонн, що дозволило забезпечити максимальну місячну перевалку в минулому сезоні на рівні 2,7 млн. тонн зерна. Тому для нарощування експортних поставок зерна необхідно збільшувати ємності для зберігання на терміналах. Ще одним фактором на користь нарощування термінальних ємностей є нестабільна і важко прогнозована ситуація з

державним регулюванням експорту. Тому на території перевантажувальних терміналів необхідні ємності для тривалого зберігання зерна на випадок введення квот, мит або інших обмежувальних заходів. Даному питанню приділяють увагу великі трейдери і транснаціональні компанії, представлені на ринку зерна України, що вже мають термінали або планують їх будівництво.

На початку 2012 року компанією «Бунге» завершено будівництво зернового перевантажувального терміналу в Миколаївському порту. Потужність перевалки терміналу становить 4 млн. тонн зернових вантажів на рік, а ємність одноразового зберігання - 140 тис. тонн. Інвестиції в проект склали близько \$ 100 млн.

Компанія «Бруклін-Київ» спільно з Одеським МТП почали будівництво зернового портового терміналу потужністю перевалки 4 млн. тонн на рік і ємністю одноразового зберігання 235 тис. тонн.

5. Розвиток річкових терміналів. Удосконалення річкової інфраструктури є одним з пріоритетних напрямків у розвитку зернового ринку України. Актуальність даного напрямку продиктована, в першу чергу, меншими витратами на транспортування зерна по річці в порівнянні з перевезеннями ж / д транспортом при однакових обсягах партій, що доставляються одним складом і одним річковим суховантажем (2,5-3,5 тис. тонн).

Передовим, і фактично єдиним, підприємством, провідним активну діяльність в напрямку розвитку річкової інфраструктури, є компанія «Нібулон». Підприємством реалізовується інвестиційний проект «Відродження судноплавства на Дніпрі і Південному Бузі», яке всебічно підтримується урядом країни і якому, за відповідним дорученням прем'єр-міністра, пропонується присвоїти статус «національного».

Одним з ключових етапів проекту є зведення мережі річкових перевантажувальних терміналів, оснащених сучасним і високопродуктивним транспортним і технологічним обладнанням. Так, в липні 2012 року



компанією було відкрито вже 10-й річковий перевантажувальний термінал, який одночасно став 22 елеваторним комплексом компанії. Пріоритетність і значимість даного напрямку для зернового ринку України підтверджується тим, що вказаний зерновий термінал був зведений в рекордні терміни - близько 3 місяців.

Враховуючи тенденції у розвитку системи зберігання, до 2015 року в Україні можуть бути введені в експлуатацію зерносховища загальною ємністю зберігання до 10 млн. тонн. Таким чином, загальна ємність зерносховищ країни може досягти 55 млн. тонн, що відповідає прогнозованим обсягами виробництва зерна.

Збільшення вантажопотоків залізницями України виявило слабкі місця даного сегмента інфраструктури, серед яких застарілий парк вантажних вагонів і недостатня їх кількість. Особливо це торкнулося перевезень зерна, обсяги яких зросли майже в 2 рази. Таким чином, у сфері ж / д перевезень назріла необхідність реформ.

Наприкінці 2011 - початку 2012 рр.. в Україні було прийнято рішення про реформування системи управління вагонним парком України і залізничних вантажних перевезень. Нагадаємо, що раніше існувала система спільного використання вагонів в країнах СНД, яка привела практично до повного зносу державних вагонів і їх дефіциту в Україні. Експлуатація загального інвентарного парку призвела до того, що вагони не поверталися в країну приписки, при цьому власники вагонів повинні були нести всі витрати по їх експлуатації і ремонту. За даними «Укрзалізниці», в грудні 2011 р. за межами України перебувало близько 8 тис. вантажних вагонів, а до кінця місяця вдалося повернути в країну тільки 1,1 тис. Ситуація посилюється ще й крайньою зношеністю вагонного парку «Укрзалізниці». За даними адміністрації, значна частина рухомого складу експлуатується понад встановлений нормативний термін служби - інвентарний парк зношений на 86%, а піввагони, зокрема, на 88%. Відповідно до заяв представників

«Укрзалізниця», вже через 2 роки буде списуватися близько 1-1,5 тис. вагонів з причини закінчення терміну експлуатації, що вимагає оновлення їх парку.

З 1 січня 2012 р. почався процес перекладу інвентарного парку залізниць України у власний парк державних вагонних компаній. Новими власниками українських піввагонів стали ДП «Дарницький вагоноремонтний завод» (ДП «ДВРЗ») і ДП «Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів» (ДП «Укрспецвагон»), які також отримали в своє розпорядження серйозну ремонтну базу, що знаходиться в районах масового навантаження вагонів - на Донецькій і Придніпровській залізницях. Крім того, вищевказаним компаніям були надані ліцензії на будівництво нового рухомого складу. При цьому статус вагонів змінений з "інвентарного" на "власний". Як результат, використання вагонів зі статусом «власний» на території інших держав буде заборонено без погоджень з тією компанією, якою він фактично належить. Раніше ж інвентарний рухомий склад міг експлуатуватися місцевими компаніями на свій розсуд без погоджень з його власниками. Дана реформа була передбачена для більш ефективного використання вагонів не тільки на території України, а й за її межами.

Ще одним вузьким місцем залізничних перевезень зерна є великий період оборотності вагонів, що становить 8-10 днів у середньому по Україні. Це призводить до затримок поставок вагонів під завантаження на елеватори, перевантажувальні потужності яких і без того не забезпечують належну інтенсивність завантаження.

Одним з рішень даної проблеми є «робота маршрутами», що полягає в тому, що на елеваторах завантажуються не окремі вагони, які потім пристиковуються на станціях до складів, а повноцінні склади, які відразу прямують до пункту призначення. Досвід такої роботи з залізничним транспортом є у одного з найбільших сільгоспвиробників країни, компанії «Нібулон», яка в лютому 2012 р. підписала меморандум з «Укрзалізницею» (табл. 3.1).

*Таблиця 3.1.*

### Робота компанії «Нібулон» з залізничними маршрутами

Місяць	Завантаженість вагонів, тонн	у т.ч. відправлено за маршрутами	
		тонн	питома вага, %
Лютий	45000	21000	47,0
Березень	59000	35000	59,0
Квітень	70000	38000	54,0
Травень	118000	63000	53,0
Червень	157000	123000	78,0

Джерело: за даними [9]

У результаті такої організації перевезень компанії вдається перевозити більшу частину зерна в обсязі одноразово завантажених і сформованих складів, що дозволило знизити оборотність вагонів з 8-10 діб до 3 діб. Однак слід сказати, що даний показник досягнутий за рахунок можливості елеваторів компанії робити завантаження залізничного складу всього за одну добу, чого не можуть забезпечити багато з функціонуючих елеваторів України. Так, згідно з опитуванням трейдерів, середня інтенсивність завантаження залізничного транспорту на крупних елеваторах становить 12 вагонів на добу.

Таким чином, основними шляхами розвитку залізничної інфраструктури, що забезпечує зерновий ринок України, можна назвати наступні:

- оновлення парку вагонів-зерновозів, в тому числі і за рахунок великих торгових компаній;
- оптимізація управління переміщенням вагонів всередині країни;
- прозорість у тарифікації залізничних перевезень;
- оптимізація вантажно-розвантажувальних робіт на елеваторах, а також формування складів для відправки в порти.

Так як інфраструктура являє собою складну систему, функціонування якої залежить від безлічі факторів, то оцінку її стану та основоположні передумови розвитку представлені у вигляді SWOT-аналізу (табл. 3.2).

Таблиця 3.2.

### SWOT -аналіз інфраструктури зернового ринку України

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Наявність повного інфраструктурного ланцюжка;</li> <li>- Розгалужена мережа залізниць;</li> <li>- Розгалужена мережа автомобільних доріг;</li> <li>- Наявність морських портів, розосереджених по узбережжю Чорного та Азовського морів;</li> <li>- Можливість контейнерних перевезень зерна і продуктів переробки;</li> <li>- Забезпеченість запасів зерна сертифікованими зерноскладами;</li> <li>- Участь транснаціональних компаній у розвитку сегментів інфраструктури;</li> <li>- Висока конкуренція в сегменті</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Низька ефективність взаємодії між основними системами інфраструктури;</li> <li>- Застарілий рухомий склад залізничного транспорту і низький рівень організації його роботи;</li> <li>- Низький рівень електрифікації залізниць;</li> <li>- Великий період оборотності вагонів;</li> <li>- Невідповідність стану автомобільних доріг навантаженням на них та інтенсивності перевезень;</li> <li>- Відсутність конкуренції з боку річкових перевезень;</li> <li>- Застаріле обладнання та низька інтенсивність відвантаження з сертифікованих зерноскладів;</li> <li>- Низька забезпеченість основними технічними засобами зерносховищ в умовах сільгоспвиробників;</li> <li>- Дефіцит ємностей для зберігання в портах;</li> <li>- Низький рівень організації роботи дозвільних органів</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Зростання внутрішнього виробництва зерна та експортного потенціалу;</li> <li>- Розвиток агрохолдингів;</li> <li>- Консолідація виробничих і логістичних активів трейдерами;</li> <li>- Інвестиційна привабливість проектів з удосконалення зерносховищ і перевалочних терміналів;</li> <li>- Розвиток річкового транспорту;</li> <li>- Можлива приватизація транспортних активів залізниці</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Відсутність дієвого державного механізму сприяння вдосконаленню елементів інфраструктури;</li> <li>- Високі ставки за банківськими кредитами;</li> <li>- Економічна і політична нестабільність в країні;</li> <li>- Монополізм держави на послуги з сертифікації підприємств;</li> <li>- Високі темпи старіння технічних засобів і об'єктів інфраструктури</li> </ul>

Джерело: складено за даними [9]

У цілому, інфраструктура зернового ринку України забезпечує потреби внутрішньої і зовнішньої торгівлі, але функціонує на межі своїх можливостей, час від часу даючи збій у всіх основних сегментах. У зв'язку з цим інфраструктура вимагає якнайшвидшого розвитку та вдосконалення. Цьому питанню приділяється досить багато уваги, як з боку держави, так і з боку приватного бізнесу.

Враховуючи прийняті нормативно-правові акти у галузі, а також великі інвестиційні проекти, на сьогоднішній день визначено шляхи інтенсивного розвитку інфраструктури:

- розвиток морських портів, яке зумовлене наявною інвестиційною привабливістю їх як бізнес-проектів. Підтримку розвитку даного напрямку

визначають також реформи, розпочаті урядом України, і зокрема прийнятий закон про морські порти України;

- оптимізація залізничних перевезень з оновленням рухомого складу;
- розвиток річкового судноплавства і збільшення обсягів транспортування зерна по річці, яке забезпечується в рамках глобального інвестиційного проекту компанії «Нібулон»;

- будівництво кооперативних елеваторів або елеваторів невеликої потужності в умовах сільгоспвиробників, чому сприяють урядові програми і реформи, що стосуються кооперативного руху в аграрному секторі України.

У цілому, інфраструктуру зернового ринку України можна охарактеризувати як певну відтворювальну систему, окремі елементи якої перебувають у стані вдосконалення та модернізації, а на розвиток інших не вистачає ресурсів. Ключовими проблемами інфраструктури є низька ефективність взаємодії між її основними сегментами і відсутність єдиної політики і належної законодавчої бази з організації її роботи. Так, при динамічному зміні світових цін на зернові, українські зернотрейдери не змогли оперативно відреагувати на їхні коливання через недостатню пропускну здатність інфраструктури. Основними причинами, що стримують експортні потоки зерна, можна назвати недостатню швидкість відвантаження зерна на елеваторах і формування експортних партій, а також недостатню інтенсивність розвантаження рухомого складу в портах, що призводило до періодичного накопичення значної кількості вагонів на зернових терміналах і затримок їх поставки під чергову навантаження.

Таким чином, для задоволення зростаючих потреб зернового й олійного ринків України, в першу чергу їх експортної складової, інфраструктурні об'єкти потребують інтенсивному розвитку. Згідно з оцінками експертів [2, 9, 170], для приведення цих об'єктів у відповідність з прогнозованими обсягами виробництва та експорту необхідний обсяг інвестицій обчислюється 8 млрд. USD. При цьому слід зазначити, що понад 80% інвестицій можуть бути забезпечені приватним бізнесом і спрямовані на

реконструкцію та будівництво власних зерноскладів і терміналів, а також придбання вантажного автотранспорту. Водночас, без державної підтримки неможливо розвиток залізничної та річкової інфраструктури.

### **3.3. Концепція управління розвитком зернового ринку та інфраструктури ринку зерна на основі кластерного підходу**

Протягом останніх десятиліть спостерігається різке зростання негативного впливу економічної діяльності суспільства на якісний стан навколишнього природного середовища. Інтенсифікація сільськогосподарського виробництва в свій час призвела до виникнення багатьох негативних екологічних наслідків, зокрема тих, що пов'язані із забрудненням навколишнього середовища. Це є результатом нехтування правилами екологічної безпеки при використанні земельних, водних ресурсів та повітряного басейну, небезпечного застосування мінеральних і органічних добрив, пестицидів, фунгіцидів, різних отрутохімікатів в боротьбі з шкідниками, бур'янами та хворобами в рослинництві та інше. Зараз, коли в Україні практично відсутні структури, здатні забезпечити якісний екологічний контроль за сільськогосподарським виробництвом, ця ситуація набуває критичної межі. Тому в межах нашого дослідження запропоновано у складі виробничої інфраструктури зернового ринку створити спеціалізованої агроекологічної служби представляються актуальними і потребують наукового дослідження і обґрунтування. Адже здійснення лабораторного аналізу на стадії зернової логістики вже фіксує факт якості зернової продукції, тоді коли необхідно працювати в умовах контролю за вирощуванням екологічно безпечних зернових культур.

Проблеми підвищення екологічної безпеки в сільському господарстві, управління і контролю у сфері природокористування та охорони природи, еколого-економічного регулювання завжди знаходилися в центрі уваги вчених. Серед них слід відзначити роботи О. Балацький, Г. Білявського, І.

Бистрякова, М. Данилишина, О. Кашенко, Д. Крисанова, Л. Мельника, А. Чупіс, Альфреда Ендрес та багатьох інших. Питання відтворення та раціонального використання ресурсного потенціалу в аграрній сфері досліджували В. Борисова, П. Борщевський, І. Лукінов, А. Онищенко, Г. Підлісецький, П. Саблук, Р. Тринько, М. Федоров, О. Царенко, В. Шиян, А. Юзефович, В. Юрчишин та ін. Разом з тим питання розвитку виробничої інфраструктури в контексті забезпечення підвищення екологічної безпеки сільськогосподарського виробництва та ефективності використання ресурсного потенціалу аграрного сектора економіки ще недостатньо досліджені.

В межах даного дослідження розкриємо основні положення сутності і принципів організації агроекологічної виробничої інфраструктури, а також пропозиції щодо формування агроекологічної сервісної служби і визначення її функцій.

На сучасному етапі розвитку економіки аграрна політика України спрямована на задоволення продовольчих потреб населення, забезпечення продовольчої незалежності як складової безпеки держави, докорінне реформування економічних, соціальних та правових відносин в аграрній сфері, організацію сільськогосподарських формувань ринкового типу, створення багатоукладності в аграрній економіці, ефективну інтеграцію агропромислового комплексу у світовій продовольчий ринок.

Аграрна сфера є найважливішою складовою економічного базису країни. Споживчий ринок більш ніж на 70% формується за рахунок продовольства та продукції, виготовленої з вітчизняного сільськогосподарської сировини. Агропромисловий комплекс інтегрований в загальну структуру народного господарства, і прорахунки в аграрній сфері негативно впливають на економічний стан країни в цілому і забезпечення населення продовольством.

Ринкові напрямки економічних реформ в господарській системі аграрного сектора економіки викликали відчутні зміни в її внутрішній

структурі і в соціально-економічних відносинах, потреба в розробці основних заходів з подолання спаду виробництва і забезпечення державного сприяння економічному зростанню. Це викликає необхідність у створенні концепції сталого розвитку, заснованого на інтеграції економічних, екологічних, соціальних і політичних аспектів.

Заходи та методи часткової реалізації в Україні в 1991-2012 рр.. моделі ринкових відносин в агропромисловому комплексі не забезпечили в достатній мірі формування ефективних економічних відносин, не припинили спаду сільськогосподарського виробництва, різке погіршення соціальних параметрів життя сільськогосподарських товаровиробників, незалежно від обраної ними форми власності та форми економічного господарювання.

Однак, як зазначено у Державній цільовій програмі розвитку українського села на період до 2015 року [146], ситуація, що склалася в галузі в даний час, не дозволяє подолати негативні явища.

Так, в 1991-1999 роках виробництво сільськогосподарської продукції зменшилося в 2,1 рази, в тому числі в сільськогосподарських підприємствах - у 3,4 рази. Такий спад виробництва став загрозливим для забезпечення продовольчої безпеки країни.

В умовах зниження платоспроможності населення калорійність середньодобового споживання в розрахунку на одну людину зменшилась у 1999 році на 29 відсотків (порівняно з 1990 роком) і склала 2565 ккал, наблизившись до міжнародного критерію порога бідності (2500 ккал). Споживання основних протеїносодержащих продуктів (м'яса і риби) при цьому зменшилася в 2 - 2,4 рази, вітаміновмісних продуктів (плодів, ягід і винограду) - в 2,1 рази.

Певна стабілізація і нарощування обсягів виробництва сільськогосподарської продукції в 2000-2012 роках дозволили підвищити рівень споживання основних продуктів харчування на душу населення, однак він залишається значно нижче раціональних норм.



Гострими проблемами на селі є відсутність мотивації до праці, бідність, трудова міграція, безробіття, занепад соціальної інфраструктури, поглиблення демографічної кризи та відмирання сіл.

Середньорічна заробітна плата в сільському господарстві найнижча серед галузей економіки.

Загрозливі темпи набирає зниження демографічно-відтворювального і трудового потенціалу села. Рівень народжуваності сільського населення в розрахунку на 1000 осіб знизився з 13,7 до 9,4 осіб, рівень смертності підвищився з 14,4 до 20,5 осіб і перевищив аналогічний показник смертності міського населення в 1,4 рази [146].

Активізувалися міграційні процеси, особливо серед сільської молоді, що на сьогодні є основною причиною деградації українських сіл.

Знизився рівень зайнятості сільського населення. Тільки за 2001-2006 роки чисельність осіб, зайнятих у сільському господарстві, зменшилася на 7 відсотків, а в несільськогосподарській сфері - в 2,7 рази.

Загрозливі масштаби придбала деіндустріалізація сільського господарства. Основний капітал галузі зменшився за 1996-2005 роки в 1,7 рази, а в сільськогосподарських підприємствах - у три рази. При цьому частка сільського господарства в основному капіталі економіки зменшилася з 24 до 6 відсотків.

Рівень забезпечення сільського господарства тракторами, комбайнами та іншою технікою становить 45-50 відсотків потреби. Більше 90 відсотків технічних засобів потребують негайної заміни внаслідок їх зношеності.

Стабілізація розвитку галузей аграрного сектора можлива в першу чергу при збереженні і відновленні ефективності виробничого потенціалу як сукупності окремих видів аграрних ресурсів і, зокрема, виробничої інфраструктури агропромислового комплексу країни на інноваційних, екологічнобезпечних засадах.

Основні заходи державної стратегії розвитку аграрного сектора на період 1999-2010 рр.. були спрямовані на забезпечення внутрішніх потреб у

продуктах харчування і сільськогосподарській сировині та збільшення експортного потенціалу: у рослинництві вони повинні сприяти реструктуризації рослинницьких галузей, адаптації структури посівних площ сільськогосподарських культур з кон'юнктурою ринку, широкому впровадженню ресурсозберігаючих, екологічно безпечних технологій обробітку ґрунту і вирощування сільськогосподарських культур і т. д.; в тваринництві - забезпечити створення умов для впровадження ресурсозберігаючих технологій виробництва високоефективної конкурентоспроможної тваринницької продукції. При цьому другорядними залишалися проблеми системного розвитку високотехнологічної та ефективної екологічної виробничої інфраструктури, здатної забезпечити збереження родючості ґрунту та навколишнього середовища та виробництво екологічно чистої сільськогосподарської продукції.

Економічна ефективність агроекологічної виробничої інфраструктури АПК, незалежно від того, на якому рівні управління вона розглядається і в якій структурі власності здійснюється, є багатоаспектною економічною категорією, для кількісної характеристики якої потрібно науково обґрунтована система оцінок з комплексного аналізу взаємодії всіх технологічних, технічних, економіко-організаційних та екологічних факторів впливу на рівень ефективності при мінімізації витрат усіх видів ресурсів на одиницю продукції сільського господарства.

Враховуючи незадовільний матеріально-технічне забезпечення підприємств агропромислового комплексу, особливо чисто сільськогосподарських, неможливо обійти увагою і такий важливий елемент інфраструктурного забезпечення як оптові ринки хімічної продукції, машин і устаткування, транспортних засобів і палива, які значно впливають на ефективність виробництва і якість сільськогосподарської продукції. В Україні даний сегмент ринкової інфраструктури агропромислового комплексу залишається недостатньо розвиненим. Обсяги біржових угод на хімічну продукцію за останні роки зменшилися майже в 1,8 рази, що значною

мірою зумовлено як організаційним чинником, так і фінансовими можливостями підприємств аграрної сфери. Проблему забезпечення сільськогосподарських товаровиробників України, в тому числі фермерських господарств, засобами виробництва можливо вирішити шляхом використання потенціалу лізингової діяльності.

Перш за все розвиток інфраструктури агропромислового комплексу вимагає комплексного підходу, який полягає у створенні цілісної її моделі, яка враховувала б виробничий, організаційний, функціональний і структурний чинники, а також особливості товарних ринків на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

Найважливішою функцією виробничої інфраструктури агропромислового комплексу є забезпечення безперервності і безперебійності процесу відтворення всього комплексу, по всіх сферах і підрозділах з метою своєчасного доведення якісної продукції від виробника до споживача. Ця функція конкретизується в таких видах економічної діяльності як заготовки, зберігання, транспортування, упаковка, ремонтно-технічне забезпечення, агрохімічне та ветеринарно-санітарне обслуговування і т. п.

Масштабність розвитку виробничої інфраструктури не є самоціллю, вона обумовлена обсягами виробництва продукції сільського господарства і галузей переробки сільгосппродукції. Виробнича інфраструктура повинна мати інтеграційні якості, тобто в результаті діяльності окремі види виробництва повинні набувати характеру комплексу, а співвідношення між послідовними стадіями формування кінцевого продукту агропромислового комплексу за основними техніко-економічними та фінансовими параметрами повинні складати його функціональну структуру. Встановлено, що оптимальним є такий обсяг продукції виробничої інфраструктури, якій становить 10% продукції всього агропромислового комплексу, а ефект від збалансування усіх сфер агропромислового комплексу може досягти 15% загального приросту його виробництва.

Активізація інвестиційної діяльності в агропромисловому комплексі в останні роки позитивно позначилася на технічному стані сховищ: поступово здійснюється їх оснащення обладнанням з охолодження і створенню регульованого газового середовища. Особливо це характерно для акціонованих підприємств, де акумульовано кошти, які дозволяють впроваджувати технологічні новації, що сприяють зменшенню втрат у процесі зберігання сільгосппродукції та продуктів харчування.

Не сприяло підвищенню ефективності діяльності агропромислового комплексу і те, що кількість автотранспортних підприємств, які обслуговують сільськогосподарське виробництво, скоротилася майже на 2 тис. одиниць, а їх автотранспортний парк - на 20%. В умовах зменшення обсягів виробництва продукції агропромислового комплексу найбільш вагомими втрати понесли автотранспортні підприємства, які перебували на самостійному балансі та діяльність яких стала збитковою.

На сучасному етапі в усіх країнах світу базою інновацій в агропромисловому комплексі є розробка та впровадження нових видів тари і пакувальних матеріалів, прогресивні зміни в яких дозволяють здійснити комплексну механізацію виробничих процесів, підвищити ефективність навантажувально-розвантажувальних робіт. В Україні майже 75% харчової тари становить традиційна скляна. У розвинених країнах до недавнього часу відсоток скляної тари був значно менше, проте дослідження показали, що саме цей вид тари є найбільш екологічним, в результаті чого почала складатися зворотна тенденція - від полімерної тари до скляної.

Загальні і специфічні проблеми виробничої інфраструктури агропромислового комплексу необхідно вирішувати в процесі формування конкурентоспроможного агропромислового виробництва, що забезпечує продовольчу безпеку держави. Тому в умовах становлення і розвитку ринкових відносин необхідні науково обгрунтовані методичні основи забезпечення сталого розвитку аграрного виробництва при наявності розгалуженої мережі виробничої інфраструктури на основі забезпечення

агроекологічного господарювання, а також раціонального та ефективного ресурсокористування.

З метою посилення уваги з боку держави до проблеми інфраструктурного забезпечення екологічнобезпечного виробництва пропонуємо:

а) на теоретичному рівні - у системі еколого-економічних понять і категорій виділити поняття «агроекологічна виробнича інфраструктура» сутність якого полягає в тому, що це система обслуговуючих сільськогосподарське виробництво служб, які в процесі і за результатами своєї діяльності гарантують збереження природних ресурсів і навколишнього середовища та виробництво екологічно чистої продукції;

б) на практичному рівні - створити в мережі виробничої інфраструктури спеціалізовані агроекологічні служби, які повинні бути наділені консультативно-контролюючими функціями і забезпечувати розвиток агроекологічного сільськогосподарського виробництва в регіонах.

Україна відома в усьому світі своєю багатою ресурсною базою і в умовах членства в СОТ може стати одним з провідних продовольчих експортерів. Виходячи на світовий ринок, українські товаровиробники аграрної продукції та продуктів харчування повинні враховувати наявність умов, за якими їх продукція і товари повинні бути якісними та безпечними, відповідати світовим і європейським стандартам якості, бути конкурентоспроможними.

Разом з тим, відбуваються сучасні виробничі зміни пов'язані з переоцінкою цінностей, формуванням нових пріоритетів розвитку. Відбувається усвідомлення на новому рівні старої істини: земля, яка годувє людей, повинна натомість отримувати турботу і захист. Це нова етика навколишнього середовища сприймається в усьому світі як основний принцип сталого розвитку. Головна парадигма сталого розвитку полягає в тому, що задоволення потреб нинішнього покоління не повинно ставити під загрозу можливості і права майбутніх поколінь задовольняти свої власні

потреби. Сталий розвиток передбачає необхідність не тільки використовувати природні ресурси, а й зберігати і розвивати їх, здійснювати господарську діяльність на основі екологічної відповідальності, що означає необхідність враховувати в процесі прийняття управлінських рішень можливе впливу цієї діяльності на навколишнє середовище.

Все це є основною причиною значної зміни в процесах виробництва аграрної продукції, розширення виробництва чистої (органічної) продукції, відновлення органічного землеробства, розробки та впровадження більш чистих технологій виробництва.

В Україні у відповідності зі «Стратегією сталого розвитку України» одним із принципів сталого розвитку є «... забезпечення еколого-економічної збалансованості розвитку окремих регіонів на тлі тісного міжрегіонального господарської взаємодії за умовами узгодження з загальнонаціональними потребами та інтересами національної безпеки» [148].

Вважаємо, що шляхами реалізації державної політики сталого розвитку агропромислового комплексу є:

- Залучення внутрішніх і зовнішніх інвестиційних ресурсів для розвитку сільськогосподарського виробництва;
- Створення сприятливих умов для направлення довгострокових іноземних інвестицій в інноваційну сферу;
- Пошук і напрямок внутрішніх фінансових інвестицій на відновлення і розвиток виробничої інфраструктури АПК;
- Розробка і прийняття організаційних заходів з розвитку та впровадження високопродуктивних сільськогосподарських технологій;
- Забезпечення впровадження екологічно обгрунтованих принципів ведення сільського господарства та адаптованих до місцевих умов технологій і систем землеробства з метою захисту земель від забруднення та виснаження.

На наш погляд, сталий розвиток аграрної економіки можна розглядати як комплексний розвиток, що на основі принципів доцільного існування,

раціонального природокористування, економічної ефективності та соціальної справедливості надає екологічні, економічні та соціальні послуги всім членам суспільства, підтримуючи при цьому природно-екологічні, соціально-економічні системи в стабільному стані, і служить цілям задоволення нормальних духовних і матеріальних потреб нинішніх і майбутніх поколінь людей і всебічному розвитку особистості.

У проекті концепції в переліку принципів сталого розвитку відсутні принципи, присутні у багатьох міжнародних документах, і які, власне, і визначають зміст сталого розвитку. Це такі як:

- світоглядні, наприклад: цілісність біосфери і взаємозалежність всіх її складових частин; самоцінність всіх форм життя на Землі, повагу до природи;

- принципи спільної відповідальності, наприклад: загальна турбота і загальна відповідальність людини за стан довкілля, захист, збереження та відновлення природних екосистем, збереження біорізноманіття;

- права людини, наприклад: право всіх людей, включаючи майбутні покоління, на чисту і здорове довкілля (ст. 50 Конституції України), право на участь в процесах прийняття рішень, що впливають на навколишнє середовище, право всіх людей на економічний, соціальний, політичний і культурний розвиток; взаємозалежність загальних прав людини і прав на світ, розвиток і чисте довкілля;

- власне принципи сталого розвитку, наприклад, принцип «забруднювач платить», ліквідація нестійких видів виробництва і споживання, принцип попередження і політика запобігання можливих екологічних катаклізм, розробка і впровадження екологічно чистих технологій;

- принципи справедливості, наприклад: рівність жінок і чоловіків, включаючи рівність в управлінні та прийнятті рішень;

- принципи управління і безпеки, наприклад, відповідальність державних установ за компенсації жертвам екологічних катастроф та

відновлення пошкоджених екосистем; екологічна освіта і виховання, зміцнення неурядових організацій та підвищення рівня їхньої участі в процесах прийняття рішень;

- принципи захисту навколишнього середовища, наприклад, розробка національних екологічних стандартів та проведення моніторингу, попередження транскордонних екологічних проблем, проведення наукових досліджень і розвиток наукового співробітництва в галузі охорони природи та сталого розвитку, попередження деградації екосистем в результаті військової діяльності, збереження культурної та природної спадщини та т. д.

Реалізація даних принципів забезпечить в умовах соціально-економічних перетворень, які відбуваються в екстремальних екологічних умовах корінну екологічну реконструкцію всіх суб'єктів господарської діяльності в Україні з тим, щоб вона могла гідно увійти в Європейський дім.

Таким чином, матеріально-технічні умови для підвищення рівня сільськогосподарського виробництва в сучасних умовах створюються в недостатньо широких масштабах, ніж обумовлено зниження виробничої зайнятості сільського працездатного населення. В нинішніх умовах, сільськогосподарські підприємства не здатні підтримувати незмінною фондоозброєність праці, що призводить до зниження темпів зростання виробництва кінцевого продукту. В цьому випадку важливим є визначення тривалості перехідного періоду в зміні темпів економічного зростання і політика впровадження інноваційних форм науково-технічного прогресу в окремі технологічні процеси (фондомісткі або фондосберігаючі), які повинні бути спрямовані на екологічнобезпечного сільськогосподарське виробництво.

Визначення ефективності агроекологічного виробництва має базуватися на системному підході і спиратися на теорію відтворення, економічного зростання і сталого розвитку. Це передбачає врахування рівня розвитку продуктивних сил і виробничих відносин, стадій економічних відносин - виробництва, обміну, розподілу і споживання, факторів



економічного зростання. На макрорівні ефективність являє собою ступінь використання ресурсного потенціалу суспільства у виробництві і реалізації продукції (робіт, послуг), у створенні національного доходу і його складової - прибутку; на мікрорівні - ступінь використання ресурсного потенціалу підприємства у виробництві продукції та її реалізації, в отриманні валового доходу та його складової - прибутку.

Такий підхід дає можливість порівняти реально досягнутий результат з можливим, дозволяє виявити розмір втрачених можливостей, всебічно з'ясувати їх причину і на цій основі розробити заходи по більш повному використанню ресурсного потенціалу виробництва. Від вирішення проблеми підвищення ефективності виробництва залежить створення науково обгрунтованої стратегії соціально-економічних перетворень у суспільстві, нової стратегії регіональної економічної політики, напрямків вдосконалення територіальної організації виробництва і управління ресурсним потенціалом регіонів України.

Найбільш оптимальним та ефективним в забезпеченні агроекологічного виробництва зернової продукції є формування обслуговуючої агроекологічної служби всередині інфраструктурного кластера, куди б входили сільськогосподарські товаровиробники, об'єкти виробничої інфраструктури зерногосподарства, представники заводів з перобки зерна, зернотрейдери та науково-дослідні установи.

Кластерні об'єднання – на сьогоднішній день є однією з найефективніших форм організації інноваційних процесів, форм регіонального розвитку, за якої на ринку конкурують вже не окремі підприємства, а цілі комплекси, які скорочують свої витрати завдяки спільній технологічній кооперації компаній. Об'єднання у кластери формують специфічний економічний простір з метою розширення сфери вільної торгівлі, вільного переміщення капіталу та людських ресурсів, а отже, виконують функції структуроутворюючих елементів глобальної системи [92].

У останнє десятиріччя кластери та регіональна політика, що заснована на них, слугують найбільш успішним інструментом економічного розвитку регіонів у західних країнах. Кластерні ініціативи, що підтримують форми кооперації між підприємствами, державним сектором та інституціями (університетами, дослідницькими центрами), є рушійними силами економічного зростання та зростання зайнятості в багатьох регіонах світу. Для України, яка тільки починає будувати свою регіональну політику представляється особливо актуальним вивчення регіональної політики розвинених країн, заснованої на кластерному підході у світлі орієнтації на європейську інтеграцію [92].

В Україні також звернули увагу на таку модель співробітництва. Визначень поняття «кластер» в економічних джерелах можна зустріти декілька.

У контексті досліджуваної проблеми створення сервісного і служби з забезпечення виробництва й просування на ринок екологічно безпечного зерна можна вказати, що кластер – це об'єднання підприємств та інших суб'єктів господарювання, які розташовані в одному регіоні, технологічно пов'язані один з одним чи є взаємозалежними на зерновому ринку та мають на меті спільне виробництво і реалізацію інноваційної продукції.

Необхідність підвищення економічної ефективності регіональних господарств ставить перед регіонами нові завдання, перш за все пов'язані з вибором конкурентоздатної моделі регіональної економіки, що дозволяє максимально використовувати існуючий ресурсний потенціал. Отже, при розробці нової інноваційної політики регіонів представляється актуальним використання кластерного підходу, основу якого складають методи формування конкурентних переваг, розроблені Майклом Портером [138].

Кластерний підхід полягає в створенні інтегрованої схеми, що складається з підприємств, які виконують різні функції об'єднаних одним технологічним процесом, результатом якого є кінцевий продукт, створений зусиллями всіх учасників об'єднання. Проблеми оптимізації розміщення

галузей та регіональної спеціалізації стають актуальними в періоди великих економічних перетворень, тому що кластер є агломерацією провідних підприємств, постачальників комплектуючих, послуг і матеріалів, а також пов'язаних з даною галуззю структур, що забезпечують ресурсами необхідними для розвитку [31].

Для виникнення будь-якого кластера необхідне кластерне середовище. Центром кристалізації кластерних утворень є та сукупність суб'єктів господарювання, які за умов географічної близькості пов'язані тісними технологічними та економічними зв'язками і мають на меті консолідацію зусиль для підвищення конкурентноздатності кінцевої продукції.

Для розкриття потенціалу кластеру необхідно подолати ряд бар'єрів, а саме: недостатньо розвинуті технології, інфраструктура, низька якість освіти і підготовки кадрів, обмежений доступ до фінансування, неефективне законодавство і механізми регулювання.

Десятирічний досвід активного впровадження і розвитку кластерів в Україні (кластери на Поділлі, Прикарпатті, Севастополі) показав необхідність запровадження таких виробничих систем в усіх галузях економіки. Тому необхідно створювати нові кластерні об'єднання для підняття економіки країни [31].

Створення агроекологічного зернового кластеру в середовищі виробничої інфраструктури зернового ринку на певні території має на меті залучити до співробітництва не лише виробників зерна і споживачів, але й підприємства зернової логістики, торговельні організації, науково-дослідницькі установи, виробників техніки.

Програма розвитку цього кластеру передбачає створення органів управління спільною діяльністю, укладення відповідних договорів, розробку схеми фінансово-кредитних відносин, залучення зовнішніх ресурсів та інші заходи.

Створювати агроекологічного кластеру в регіоні доцільно за участю тих підприємств та організацій, які вже накопичили певні організаційно-

економічні зв'язки за умов функціонування в аграрній сфері АПК, а також тих підприємств, що потенційно можуть бути залучені у сферу аграрного бізнесу (рис.3.4).



Рис. 3.4. Організаційна модель регіонального агроекологічного кластеру в середовищі виробничої інфраструктури зернового ринку (адаптовано автором)

Із початку заснування такого кластеру необхідно проводити консультативні наради потенційних учасників кластеру. Для підтримання

комунікації між нарадами необхідно створити і підтримувати роботу інформаційного центру. Інформаційний центр повинен розповсюджувати інформацію про співпрацю, технології та можливості реклами серед компаній кластеру. Він також повинен проводити моніторинг змін у законодавстві та випускати інформаційний бюлетень по галузях АПК.

На сьогоднішній день в Україні є тенденція до прискорення формування кластерних об'єднань з ініціативи центральних органів влади. З огляду на розуміння кластерів як перспективної інноваційної форми місцевого та регіонального економічного розвитку вважаємо за доцільне ініціювання процесу їх створення покласти на відповідні органи місцевої влади. Цей процес не повинен набувати ознак директивності чи всеохоплення в країні, інакше він втратить позитивний потенціал якісних структурних зрушень та призведе до вихолощення ідеї, оскільки не забезпечить необхідної міжсекторної взаємодії, реальної зацікавленості та довіри інвесторів. Крім того, за визначенням, кластерна модель успішна в силу здатності її суб'єктів реалістично оцінювати місцеві факторні та інституційні передумови розвитку, що актуалізує необхідність її ініціювання «знизу» [31]. Таким чином, для стимулювання економічного розвитку в регіонах необхідно започаткувати на державному рівні стимулювання кластерного підходу для розвитку регіону через створення спеціальних стратегій.

Функціонування будь-якого кластерного об'єднання потребує збалансованого впливу та функціонування всіх чинників. Зокрема на сьогодні одним з основних чинників є державна підтримка розвитку інтегрованих структур.

У результаті утворення агроекологічного кластеру в регіоні або на певній території досягається додатковий соціально-економічний ефект за рахунок розміщення агроекологічної служби для нагляду за якістю продукції у відповідності з його транспортним та економіко-географічним положенням в регіоні; сталості міжгалузевих зв'язків, що особливо актуально в умовах нестабільності.

Формування кластеру відбувається в умовах вже існуючої соціально-виробничої структури сільського господарства, тому наші дослідження будуть спрямовані на виявлення шляхів більш ефективного використання локальних резервів матеріальних, трудових, інноваційних ресурсів, більш доцільного використання міжгалузевих резервів комплексоутворення, вдосконалення механізму соціально-економічних зв'язків між елементами структури, між об'єктами виробничої та невиробничої сфер.

Інтегральний ефект перш за все створюється в результаті більш повного використання існуючих виробничих потужностей, транспортної інфраструктури, формування портово-промислових зон, комплексного освоєння природних ресурсів та ін. Поряд з гарантованим виробництвом еколого безпечної продукції важливе значення має розвиток та вдосконалення виробничої інфраструктури, охорона та відновлення земельних угідь.

### **Висновки до розділу 3**

1. Визначено доміанти інституційних змін та державно управлінських заходів різного рівня (Комітети Верховної Ради, КМУ, міністерства та відомства, регіональні та місцеві органи влади), що поряд з удосконаленням чинного законодавства здатні забезпечити модернізацію виробничої інфраструктури зернового ринку в Україні на інноваційно-інституційних засадах й сталий розвиток галузі на віддалену перспективу.

2. Запропонована цілісна циклічна модель формування й реалізації Стратегії інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку, що поєднує у замкнуту систему всі етапи формування й реалізації даної стратегії, методи та механізми її реалізації одночасно для всіх об'єктів що входять до даної інфраструктури.

3. Визначено основні напрями модернізації зерносховищ до яких віднесено: Розвиток системи зберігання в умовах агрохолдингів., Розвиток

системи зберігання в умовах дрібних і середніх сільгоспвиробників, Будівництво кооперативних елеваторів, Розвиток портових зернових терміналів. Розвиток річкових терміналів.

4. Обґрунтовано, що основними шляхами розвитку залізничної інфраструктури, що забезпечує зерновий ринок України, є оновлення парку вагонів-зерновозів, в тому числі і за рахунок великих торгових компаній; оптимізація управління переміщенням вагонів всередині країни; прозорість у тарифікації залізничних перевезень; оптимізація вантажно-розвантажувальних робіт на елеваторах, а також формування складів для відправки в порти.

5. Визначено шляхи інтенсивного розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку, а саме: розвиток морських портів, яке зумовлене наявною інвестиційною привабливістю їх як бізнес-проектів; оптимізація залізничних перевезень з оновленням рухомого складу; розвиток річкового судноплавства і збільшення обсягів транспортування зерна по річці, яке забезпечується в рамках глобального інвестиційного проекту компанії «Нібулон»; будівництво кооперативних елеваторів або елеваторів невеликої потужності в умовах сільгоспвиробників, чому сприяють урядові програми і реформи, що стосуються кооперативного руху в аграрному секторі України.

6. Обґрунтовано, що для зернового й олійного ринків України, в інфраструктурні об'єкти необхідно інвестувати до 8 млрд. USD. При цьому зазначено, що за умови внесення пропонованих змін до законодавства понад 80% інвестицій можуть бути забезпечені приватним бізнесом і спрямовані на реконструкцію та будівництво власних зерносховищ і терміналів, а також придбання вантажного автотранспорту. Водночас, зазначено, що без державної підтримки неможливо розвиток залізничної та річкової інфраструктури.

7. Запропонована організаційна модель регіонального агроекологічного кластеру в середовищі виробничої інфраструктури зернового ринку й обґрунтовано, що створення агроекологічного зернового кластеру в

середовищі виробничої інфраструктури зернового ринку на території має на меті залучити до співробітництва не лише виробників зерна і споживачів, але й підприємства зернової логістики, торговельні організації, науково-дослідницькі установи, виробників техніки



## ВИСНОВКИ

1. Узагальнено наукові підходи щодо концепцій ринкової інфраструктури, що дозволило уточнити визначення сутності категорії «інфраструктура ринку зерна» й уточнено, що це комплекс інтегрованих матеріально-технічних, організаційно-комунікаційних, фінансово-кредитних, інституційно-кадрових та інноваційно-дослідницьких формувань, які забезпечують умови заготівлі зерна, його зберігання, переробки та транспортування, а також процеси обміну та споживання, що на відміну від наявних в науковому середовищі підходів розглядається як системна категорія, що поєднує можливості ефективної взаємодії різних галузей, виробництв, організацій і установ створювати сприятливі умови для ефективного функціонування цього ринку.

2. Виділено такі складові інфраструктури у агропромисловій сфері як галузева, міжгалузева, соціально-побутова й інституціональна. При цьому визначено, що галузева (виробнича) інфраструктура, виконує специфічні властиві тільки певній галузі функції, тоді як міжгалузева (ринкова) інфраструктура поєднує в єдиний комплекс послуги з первинної доробки, транспортування, зберігання, переробки, й реалізації готової продукції кінцевим споживачам. Обґрунтовано класифікацію основних елементів інфраструктури зернового ринку за типами (торгівельно-посередницький, виробничо-технологічний, фінансово-розрахунковий, інноваційно-консалтинговий), формами (матеріальна, нематеріальна) та видами (матеріально-технічне, організаційно-комунікаційне, фінансово-кредитне, інституційно-кадрове та інноваційно-дослідницьке) інфраструктурного забезпечення, що на відміну від існуючих класифікацій передбачає системний підхід й дозволяє поєднати галузеву й функціональну ознаки та більш повно розкрити сутність, роль та місце матеріально-технічної складової інфраструктури у формуванні й подальшому розвитку ринку зерна.

3. Узагальнено методологічні підходи до формування заходів державної стратегії розвитку зернового ринку та його інфраструктури відповідно до запропонованою структурно-логічною схемою в якій виокремлено об'єктно-суб'єктний, методично-функціональний і концептуально-програмний блоки. Запропоновано комплексний механізм державної підтримки інфраструктури зернового ринку, до складу якого включено організаційний, економічний, фінансовий, правовий, інформаційний політичний механізми, а також розкрито особливості формування такого механізму через такі його складові як методи (адміністративні й економічні та формальні й неформальні) ; важелі (преференції й пільги) й інструменти (законодавчо-правове регулювання, цінові регулятори тощо).

4. Розкрито особливості та основні елементи методики стратегічного аналізу й стратегічного планування розвитку виробничої інфраструктури зернового ринку, що передбачає застосування системного підходу і використання методів статичного аналізу, оптимізаційного моделювання, а також специфічних методів стратегічного аналізу й стратегічного планування за наступним алгоритмом: оцінка фактичного стану та перспектив розвитку зернового ринку; визначення рівня інфраструктурного забезпечення ринку зерна з використанням методів статистичного й економічного аналізу та аналізу рядів динаміки шляхом оцінки рівня впливу факторів внутрішнього й зовнішнього середовища, з використанням методів аналізу рядів динаміки та SWOT-аналізу; розробки моделі формування й реалізації стратегії розвитку інфраструктури ринку зерна на основі використання методів концептуального й описового моделювання. Запропоновано використання інтегрованого показника – коефіцієнта забезпеченості ринку зерна, який визначається як добуток коефіцієнтів, що характеризують забезпечення ринку зерна складськими приміщеннями, портовими потужностями та транспортними засобами й вказує на потенційну спроможність матеріально-технічної складової інфраструктури задовольнити потреби ринку зерна.

5. Обґрунтовано, що збільшення обсягів виробництва зерна в Україні є пріоритетним напрямком розвитку агропромислового комплексу країни. Динаміка валових зборів зерна і середньої врожайності зернових культур в Україні за останні 12 років вказує на стійку тенденцію підвищення урожайності й валових зборів зернових в Україні. Проте незважаючи на тенденції збільшення виробництва зерна, потенціал зернової галузі України реалізований не повністю. Так, середньорічна врожайність пшениці в Україні нижче врожайності даної культури в розвинених країнах Європи в середньому на 43%, ячменю - на 48%, а кукурудзи - на 25%. До того ж якщо середньоєвропейський показник врожайності має незначні коливання з року в рік (15-30%), то в Україні ці коливання досить істотні (до 2,6 рази), що свідчить про залежність урожаю від агрокліматичних умов, тоді як у розвинених країнах ЄС урожай зерна, головним чином, залежить від рівня агротехніки. Наразі Україна знаходиться в першій десятці світових лідерів з експорту зерна і має всі передумови для зміцнення своїх позицій. За результатами 2011-2012 маркетингового року, згідно з рейтингом USDA, Україна зайняла 7 місце в світі з виробництва зернових та 6 місце у світовому рейтингу експортерів, поставивши на зовнішні ринки 21,8 млн. т зернових. Визначена стійка тенденція до зростання цього показника за останні п'ять років (+74%). Так, якщо в період з 2002/2003 – 2006/2007 маркетингового років, середньорічний експорт становив 9,6 млн. т, то в період з 2007/2008 – 2011/2012 маркетингового років цей показник сягнув 16,8 млн. т. Обґрунтована необхідність удосконалення структури ринку зерна у напрямі збільшення обсягів експорту зерна продовольчої групи та продукції первинної переробки зернових (мука, крупа, дерть тощо).

7. Визначено, що Україна має наступні проблеми інфраструктурного забезпечення зернового ринку: недостатній рівень забезпечення сільгоспвиробників сховищами для зберігання зернової продукції – станом на 1.01.2014 р. нестача у сховищах становить 5,6 млн т; незадовільний стан автошляхів, під'їзних доріг та погіршення їх транспортно-експлуатаційних

характеристик; невідповідність інфраструктури залізничного транспорту потребам перевезень сипких вантажів, а також завищені тарифи на залізничні перевезення; слабка використання річкового транспорту у перевезеннях вантажів частка якого складає близько 3 % від загального обсягу перевезень; недостатня потужність морських портів для забезпечення зростаючих обсягів експорту зернової продукції. Вирішення цих проблем запропоновано досягти шляхом здійснення таких заходів: розвиток річкового судноплавства; активне нарощування потужностей для зберігання зерна великими агроформуваннями; інвестування в розвиток портової інфраструктури; формування приватного парку вагонів-зерновозів, що в свою чергу вимагає системного комплексного підходу до вирішення проблем матеріально-технічної складової інфраструктури ринку зерна на основі виважених інституційних змін й формування обґрунтованої стратегії на основі інноваційних підходів.

7. Визначено пріоритети організаційно-правового забезпечення державної стратегії розвитку ринку зерна та його інфраструктури шляхом: реформування системи дозвільних і контролюючих інститутів на засадах державно-приватного партнерства; впровадження багатоступеневої системи як на рівні законодавчих і виконавчих органів державного управління, так рівні регіональних органів влади і місцевого самоврядування, що поряд з удосконаленням чинного законодавства здатні забезпечити модернізацію інфраструктури зернового ринку в Україні на інноваційних засадах й сталий розвиток галузі на віддалену перспективу. Обґрунтовано напрями формування й реалізації державної стратегії розвитку ринку зерна і його інфраструктури, що включає наступні етапи: формування концепції; розробка та затвердження стратегії; удосконалення нормативно-правових документів; акумулювання необхідних матеріальних і фінансових ресурсів; розробка механізмів державної підтримки об'єктів інфраструктури; реалізація стратегії; контроль цільового використання ресурсів; моніторинг й аналіз результатів реалізації стратегії; коригування стратегії. Запропоновано

здійснювати реалізацію стратегії на основі інноваційних підходів, що базуються на інноваційній парадигмі розвитку в межах реалізації національної технологічної платформи «Агропродовольча» шляхом створення підсистеми ТП «Ринок зерна»

8. Розроблено цілісна циклічна модель формування й реалізації Стратегії інноваційного розвитку інфраструктури зернового ринку, що базується на технологічній платформі й поєднує у замкнену систему всі етапи формування й реалізації даної стратегії, методи та механізми її реалізації одночасно для всіх об'єктів що входять до даної інфраструктури з урахуванням вимог екологічної безпеки, а саме: модернізація зерносховищ та морських портів з дотриманням світових стандартів забезпечення якості зерна й його зберігання; технічне переоснащення залізничної інфраструктури, що забезпечує зерновий ринок України; розвиток системи річкових перевезень; поліпшення системи автотранспортного забезпечення, включаючи й реконструкцію автомобільних шляхів, а також удосконалення організаційно-комунікаційного, фінансово-кредитного, інституційно-кадрового та інноваційно-дослідницького забезпечення

9. Запропонована концепція управління розвитком ринку зерна та його інфраструктурним забезпеченням в основу якого покладено модель організації агроекологічного кластеру та інтеграції інфраструктури зернового ринку до його складу й обґрунтовано, що створення такого кластеру має включати до свого складу не лише виробників і споживачів зерна, але й об'єкти інфраструктури ринку зерна, в т.ч. підприємства матеріально-технічного забезпечення інфраструктури (складське, портове, транспортне), торговельні організації, науково-дослідницькі та навчальні установи, інформаційні, моніторингові й консультаційні центри з урахуванням потреб громадянського суспільства та безумовної державної підтримки.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аграрний сектор: моделі управління: монографія / П.М.Макаренко, Н.К.Васильєва, Г.В.Довбиш, А.П.Макаренко, Ю.П.Макаренко; під ред. П.М. Макаренко. – Суми: Довкілля, 2006. – 438 с.
2. Аграрний комплекс – локомотив вітчизняної економіки // Міністерство аграрної політики та продовольства України: офіційний веб-сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.minagro.gov.ua](http://www.minagro.gov.ua). – 24 с .
3. Алейнікова О.В. Особливості досвіду державного регулювання аграрного сектору економіки зарубіжних країн / О.В.Алейнікова // Науковий вісник Академії мініципального управління. –Вип.3 /2010. – К.: ВПЦ АМУ, 2010. – 243-252.
4. Алейнікова О.В. Механізми формування інфраструктури аграрного ринку України / О.В.Алейнікова // Інвестиції: практика та досвід. –2010. – №12. – С.114-149.
5. Амбросов В.Я. Экономический словарь агропромышленного комплекса / [В.Я.Амбросов, В.И.Бойко, И.И.Жадан, В.А.Крисальный и др.]. – К.: Урожай, 1986.– С. 456 с.
6. Анализ зерновой логистики Украины и предложения по ее модернизации: аналитическое исследование. – К.: «АПК-Информ» - «Украинская зерновая ассоциация», 2013. – 88 с.
7. Андрійчук В.Г. Сучасна аграрна політика: проблемні аспекти / В.Г. Андрійчук, М.В.Зубець, В.В.Юрчишин. – К.: Аграрна наука, 2005. – 140 с.
8. Андрусенко Г.О. Стратегія державного регулювання аграрної сфери АПК / Г.О. Андрусенко // Актуальні проблеми державного управління. – Х., 2003. – № 2. – С. 9-14.
9. АПК-Информ. Украина: рынок основных зерновых культур в июле 2014 года: аналитический материал // АПК-информ. – 2013. – 12 с.

10. Атамас О.П. Аналіз та оцінка якості продукції – основа підвищення конкурентоспроможності підприємства / О.П. Атамас // матеріали У1 регіональної науково-практичної конференції молодих вчених та студентів [Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища] (м. Дніпропетровськ, 22 березня 2011 р.). – Дніпропетровськ: ДУЕП, 2011, – С.21-23.

11. Атамас О.П. До поняття ринку виробничих послуг в аграрній сфері України / О.П.Атамас // матеріали міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених [Проблеми реформування економіки України], (м. Київ, 21-22 жовтня 2011 р.). – К.: КНЕЦ, 2011. – С. 24-26.

12. Атамас О.П. Економічні фактори впливу на процеси формування та використання інфраструктури / О.П.Атамас // матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції викладачів та студентів [Стратегічні вектори розвитку національної економіки в умовах протидії викликам глобалізації], (Сімферополь, 22-23 березня 2012 р.). – Саки: ПП «Підприємство Фенікс», 2012. – С. 167-169

13. Атамас О.П. Ефективність вертикальної інфраструктурної інтеграції в аграрному секторі економіки / О.П.Атамас // матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених та аспірантів [Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології], (м. Дніпропетровськ, 13 квітня 2013 р.). – Дніпропетровськ: Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля, 2013. – С.7-9.

14. Атамас О.П. Методологічні основи економічного аналізу діяльності підприємства / О.П.Атамас // матеріали 11 Всеукраїнська науково-практична конференція молодих вчених та студентів [Проблеми підвищення якості систем обліку, аналізу і аудиту в сучасних умовах господарювання], м. Дніпропетровськ, 28 березня 2014 р. – Дніпропетровськ: ДУАН, 2014. – С. 73-75.

15. Атамас О.П. Парадигма формирования агроэкологической производственной инфраструктуры АПК // Современное состояние, тенденции и перспективы развития стран СНГ: экономический, социальный и экологический аспекты (Серия: Экономическое славяноведение). В 2-х ч. Ч. 2 / под науч. ред. проф. К.В. Павлова и доц. И.З. Юсупова. – Ижевск: Изд-во Института компьютерных исследований, 2014. – С. 781 – 790.

16. Атамас О.П. Проблеми та перспективи розвитку інфраструктурного забезпечення експорту зерна в Україні / О.П.Атамас // Вісник Академії митної служби України. Серія: «Економіка», № 2 (50), 2013. – С. 153 – 158.

17. Атамас О.П. Прогнози та перспективи розвитку транспортно-заготівельної інфраструктури зернового ринку / О.П.Атамас // матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених та аспірантів [Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології], (м. Дніпропетровськ, 12 квітня 2014 р.). – Дніпропетровськ: Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля, 2014. – С.7-9.

18. Атамас О.П. Розвиток інфраструктури експорту зерна в Україні / О.П.Атамас // матеріали міжнародної науково-практичної конференції [Національні моделі економічних систем: формування, управління, трансформації], (м. Херсон, 6-7 грудня 2013 р.). – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2013. – С. 13-15.

19. Атамас А.П. Состояние и перспективы развития инфраструктуры зернового производства в Украине / А.П.Атамас // сборник научных трудов Международной очно-заочной научной конференции [Инновационные подходы в экономическом и социальном управлении], (г. Санкт-Петербург, ??? 2012 г). – СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета управления и экономики, 2012. – С. 258-261.

20. Атамас А.П. Состояние и пути повышения эффективности инфраструктуры зернового рынка Украины / А.П.Атамас // Современный



научный вестник: Серия: Экономические науки, Государственное управление. – 2013. - № 5(144), с. 47 – 55

21. Атамас О.П. Стан і перспективи розвитку інфраструктури зернового ринку України / О.П.Атамас // матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної конференції [Сучасні тенденції забезпечення ефективності економіки держави], (м. Київ, 8-9 лютого 2013 р.). – К.: Аналітичний центр «Нова економіка», 2013. – С. 53-55.

22. Атамас О.П. Сутність виробничого обслуговування та напрями його розвитку в аграрному секторі економіки / О.П.Атамас // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – Чернівці: ЧТЕІ КНТЕУ, 2012. – Вип. 11 (46). Економічні науки. – С. 97 – 103.

23. Атамас О.П. Сутність та класифікація виробничої інфраструктури АПК / О.П.Атамас // матеріали 1У Міжнародної науково-практичної конференції для студентів, аспірантів та молодих вчених [Сучасні тенденції розвитку світової економіки], (м.Львів, ????? 2011 р.). – Львів: Львівська економічна фундація, 2011, – С. 54-56.

24. Атамас О.П. Сутність та класифікація виробничої інфраструктури АПК Електронне наукове фахове видання // Ефективна економіка. – 2011. – № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>.

25. Атамас О.П. Теоретичні основи організації економічного аналізу на підприємстві / О.П.Атамас // збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-конференції [Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки], М.Дніпропетровськ, 13-14 березня 2014 р.). – Дніпропетровськ: ФОП С. І.Дробязко, 2014. – С. 95 – 98.

26. Атамас О.П. Удосконалення класифікації об'єктів інфраструктури АПК / О.П.Атамас // матеріали міжнародної науково-практичної конференції [Економічні перспективи України та світу], (м.Чернігів, 20-21 вересня 2013 р.). – Чернігів: Вид. дім «Гельветика», 2013. – С. 130-133.

27. Атамас О.П. Удосконалення системи управління виробничою інфраструктурою АПК / О.П.Атамас // матеріали Міжнародної науково-

практичної конференції [Розвиток форм та методів сучасного менеджменту в умовах глобалізації] (м. Дніпропетровськ, 25-27 березня 2013 р.). – Т. 1. – Дніпропетровськ: ДДАУ, ДОШПО, 2013. – С. 75 – 76.

28. Атамас О.П. Управління розвитком інфраструктури на регіональному рівні / О.П.Атамас // матеріали 1У Международной научно-практической конференции [Проблемы формирования новой экономики XXI века], (г.Киев. ??????? 2011г.). - К.: ????? 2011. – С.???

29. Атамас О.П. Фінансово-економічні чинники впливу на стан об'єктів інфраструктури / О.П.Атамас // Наукові праці Полтавської державної аграрної академії. Вип. 1 (4) – Т.2. – Полтава: ПДАА. – 2012. – С. 31-39.

30. Атамас О.П.Теоретичне обґрунтування і практика застосування в економічних дослідженнях терміна «інфраструктура» О.П.Атамас // Європейський вектор економічного розвитку: зб. наук. праць.- Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля. – Вип.1(12). – 2012. – С. 10-15.

31. Бакум В.В. Методологія розробки агропромислових кластерних утворень регіону / В.В.Бакум // Економіка АПК. – 2009. - № 4. – С.38-45.

32. Балян А.В. Наукове узагальнення зарубіжного досвіду в сільському господарстві / А.В. Балян. – К.: ЗАТ “Нічлава”, 2003. – 221 с.

33. Белов М.А. Управління виробничою інфраструктурою: навчальний посібник / М.А. Белов, О.В. Антонєць. – К.: КНЕУ, 1997. – 208 с.

34. Білик Ю.Д. Стратегія аграрної реформи та її реалізація / Ю.Д. Білик, Н.К. Болгарова // Економіка АПК. – 2005. – № 7 – С. 7-11.

35. Бойко В.І. Економіка в контексті аграрної політики / В.І. Бойко // Економіка АПК. – 2003. – № 12. – С. 19-22.

36. Борщевський П. Дослідження інфраструктури індустриального регіону / П.Борщевський, Л.Дейнеко // Економіка України. – 1999. – № 12. – С. 88-93.

37. Васільєва Л.М. Державне регулювання аграрного сектора України в Умовах системної модернізації: концептуальні теоретичні положення та напрями подальшого розвитку: монографія / Л.М.Васільєва. – Донецьк: Юго-Восток, 2011. – 392 с.
38. Виробнича інфраструктура // Електронна енциклопедія / Режим доступу : [http://uk.wikipedia.org/wiki/Виробнича\\_інфраструктура](http://uk.wikipedia.org/wiki/Виробнича_інфраструктура).
39. В Украине построят сеть кооперативных элеваторов // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www/fermer.org.ua/novosti/v-ukraine-postrojat-set-koperativnyh-elevatorov-14251.html](http://www/fermer.org.ua/novosti/v-ukraine-postrojat-set-koperativnyh-elevatorov-14251.html).
40. Гайдуцький А.П. Інвестиційна конкурентоспроможність аграрного сектора України: монографія / А.П. Гайдуцький. – К.: Нора-Друк, 2004. – 246 с.
41. Гайдуцький П.І. Аграрна реформа: міфи й істина / П.І. Гайдуцький // Економіка АПК. – 2003. – № 9. – С. 3-9.
42. Гайдуцький П.І. Аграрний сектор: від реформи до стратегії розвитку (питання власності та господарювання) / П.І. Гайдуцький // Економіка АПК. – 2003. – № 2. – С. 29-32.
43. Галанець В. Стратегічне управління аграрною реформою / В. Галанець // Актуальні проблеми державного управління. – 2005. – Вип. 2. – С. 92-100.
44. Гелбрейт Дж. К. Экономические теории и цели общества / Дж. К. Гелбрейт. – М.: Прогресс, 1979. – С. 352-353
45. Голомша Н.Є. Конкурентоспроможність зернових на аграрному ринку / Н.Є. Голомша // // Економіка АПК. – 2009. – № 12. – С. 83-87.
46. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18-22.
47. Гринькова В.М. Державне регулювання економіки: навч. посіб. / В.М. Гриньова, М.М. Новикова. – Х.: ВД “ІНЖЕК”, 2004. – 756 с.

48. Гриценко А. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова / Гриценко А., Соболев В. // Економіка України. – 1998. – №4. – С. 35-44.
49. Група «Креатив» готовит к запуску два новых элеваторных комплексы // Фермер. - 2013, 24 января. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.fermer.org.ua/novosti/grupa-kreativ-...-12233.html/](http://www.fermer.org.ua/novosti/grupa-kreativ-...-12233.html/)
50. Губський Б. В. Аграрний ринок / Губський Б.В. – К.: Нора-прінт, 1998. – 184 с.
51. Гусаков В.Г. Уроки аграрных реформ и перспективы развития сельского хозяйства Беларуси / В.Г. Гусаков // Економіка АПК. – 2005. – №8. – С. 37-42.
52. Данкевич Є.М. Будівництво елеваторів в контексті розвитку агропромислової інтеграції / Є.М.Данкевич // Сталий розвиток економіки. – 2012. - № 4(14). – С.290-293.
53. Дацій О.І. Розвиток інноваційної діяльності в агропромисловому виробництві України / О.І. Дацій – К.: ННЦ ІАЕ, 2004. – 428 с.
54. Дацій О.І. Удосконалення механізмів державного регулювання розвитку нових технологій і високотехнологічних агропромислових виробництв / О.І. Дацій // Вісник НАДУ. – 2005. – № 1. – С. 180-187.
55. Дем'яненко С. Спільна аграрна політика ЄС: суть, тенденції та значення для України / С. Дем'яненко // Економіка України. – 2003. – №3. – С.80-86.
56. Державна цінова підтримка сільського господарства в США і країнах Європи / за ред. О.М. Шпичак. – К.: ІАЕ УААН, 1995. – 57 с.
57. Державне управління і менеджмент: [навч. посіб. у табл. і схемах] / Г.С. Одинцова, Г.І. Мостовий, О.Ю. Амосов та ін. – Х.: ХарPI УАДУ, 2002. – 492 с.
58. Друзяка А. Особенности инфраструктуры зернопотоков: хранение, транспортировка, перевалка/ Андрей Друзяка // Порты Украины, № 05 (127) 2013 [Електроний ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3306>

59. Друкер П. Практика менеджмента / П.Друкер; пер. с англ. – М.: Издательский дом “Вильямс”, 2001. – 398 с.
60. Економічна енциклопедія // гол. ред. Б.Д. Гаврилишин. – К.: Академія, 2000. – 3 т., Т. 2. – 848 с.
61. Економічна енциклопедія // гол. ред. Б.Д. Гаврилишин. – К.: Академія, 2000. – 3 т., Т. 3. – 952 с.
62. Євтушенко В.М. Інформаційне забезпечення прийняття управлінських рішень в системі АПК / В.М. Євтушенко, Г.П. Задорожня. // НТІ. – 2002. – №2. – С. 63-65.
63. Жаліло Я. Економічна стратегія держави: теорія, методологія, практика: монографія / Я. Жаліло. – К.: НІСД, 2003. – 368 с.
64. Жук В.М. Наукове обґрунтування формування стратегічних запасів зерна: перспективи України в умовах глобалізації: наукова доповідь на сесії Загальних зборів Національної академії аграрних наук України 29 березня 2012 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу // <http://zhuk.faaf.org.ua/speech-3/>
65. Жук В.М. Розвиток зернового ринку / В.М. Жук, М.П. Сичевський // Наукове обґрунтування інтенсифікації виробництва зерна в Україні: виступи науковців на засіданні Президії Національної академії аграрних наук України 27 липня 2011 р. – К.: Аграрна наука, 2011. – 156 с. – С.92-101.
66. Жупаненко В.М. Сучасне трактування інфраструктури економіки / В.М.Жупаненко // Облік і фінанси АПК. – 2010. – № 3. – С.129-138.
67. Жураковська Л.А. Першочергові заходи щодо розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні" / Л.А. Жураковська // Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1086/>
68. Збарський В.К., Економіка аграрного сектору. / Збарський В.К., Лендел М.А., Мацибора В.І., Чалий А.А. За ред. члена-кореспондента УААН, проф. М.А. Лендела – К.: НУБіП України, 2009. – 410 с.

69. Збарський В.К., Конкуренентоспроможність високотоварних сільськогосподарських підприємств: монографія / В.К.Збарський, М.А. Місевич. – К.: ННЦ ІАЕ, 2009. – 310 с.
70. Зелінська А.М. Технологічні платформи як ефективний інструмент інноваційного розвитку біоенергетики / А.М.Зелінська А.М. // Інноваційна економіка. – 2012. – №4 (30). – С.36-41.
71. Зіновчук В.В. Кооперативна ідея в сільському господарстві України і США / В.В. Зіновчук. – К.: Логос, 1996. – С. 89-95.
72. Заблоцкий А. Актуальные проблемы рынка зерна в Украине и пути их решения / А. Заблоцкий. – Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.volkovpartners.com/s/home/news/625>
73. Зоря С. Оцінка підтримки сільського господарства України в міжнародному порівнянні / С. Зоря // Економіка України. – 2005. – № 10. – С. 58-67.
74. Зубець М. Актуальні проблеми економіки України / М. Зубець, Б. Панасюк. – К.: Аграрна наука, 2004. – 84 с.
75. Інноваційна стратегія українських реформ / Гальчинський А.С., Геєць В.М., Кінах А.К., Семиноженко В.П. – К.: Знання України, 2002. – 336 с.
76. Исаев А.И. Морские порты Украины: анализ текущего состояния и тенденции отрасли / А.И.Исаев // доклад на VII Международной конференции «Сталь и сырье из СНГ на мировых рынках», (г.Киев, 23-24 апреля 2012 г.). – К.: Центр транспортных стратегий, 2012. – 10 с.
77. Інфраструктура // Електронна енциклопедія / Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/Інфраструктура>
78. \_Кафлевська С.Г. Стан та проблеми розвитку ринку зерна в Україні / С.Г.Кафлевська, Н.О.Козяр // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1928](http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1928)

79. Кваша С.М. Зовнішньоекономічна діяльність АПК України: стан, стратегія і тактика розвитку/ Кваша С.М. – К.: ЗАТ “НІЧЛАВА“, 2000. – 252 с.
80. Кваша Т.К. Технологічні платформи: досвід ЄС,росії та пропозиції щодо підходів до створення технологічних платформ в Україні: доповідь / Т.К.Кваша. – К.: Український інститут науково-технічної та економічної інформації, 2013. – 9 с.
81. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег / Дж. М. Кейнс; пер.с англ. Н.Н. Любимов. – М.: Гелиос АРВ, 1999. – 352 с.
82. Кириленко І.Г. Аграрний сектор України: уроки, завдання / І.Г. Кириленко // Економіка АПК. – 2004. – №1. – С. 3-11.
83. Кириленко І.Г. Трансформація соціально-економічних перетворень у сільському господарстві України: проблеми, перспективи / Кириленко І.Г. – К.: ННЦ ІАЕ, 2005. – 452 с.
84. Кириленко І.Г. Формування зернового ринку в Україні: стратегія розвитку / І.Г. Кириленко // Економіка АПК. – 2009. – №9. – С. 79-84.
85. Кифак Александр Для модернизации воднотранспортной отрасли / А. Кифак // Порты Украины, № 03 (135) 2014 <http://portsukraine.com/node/3621>
86. Кобута І. Внутрішня підтримка сільського господарства в контексті приєднання України до Світової організації торгівлі / І. Кобута, О. Шевцов // Актуальні питання аграрної політики. – К., 2002. – С. 342-412.
87. Колісниченко Ю.Б. Значення соціальної інфраструктури у становленні ринкової економіки / Ю.Б. Колісниченко // Продуктивні сили і регіональна економіка: Зб. наук. пр.: У 2 ч. – К.: РВПС України НАН України. – 2004. – Ч.1. – С. 20-26.
88. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 черв. 1996 р. – К.: Просвіта, 1996. – 80 с.

89. Концепція комплексної державної програми реформ та розвитку сільського господарства України (проект) [Електронний ресурс]. – Режим доступу // <http://minagro.gov.ua/page/?10461/>

90. Корецький М.Х. Державне регулювання аграрної сфери у ринковій економіці / М.Х. Корецький. – К.: Вид-во УАДУ, 2002. – 260 с.

91. Котлер Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер; пер. с англ. – М.: Прогресс, 1990. – 736 с.

92. Кропивко М.Ф. Кластерна організація розвитку агропромислового виробництва і сільських територій / М.Ф. Кропивко, М.М. Ксенофонов // Організація управління аграрною економікою: монографія / за ред. М.Ф. Кропивка. – К.: ННЦІАЕ, 2008. – С.295-299.

93. Купченко А. Інфраструктура зернового ринку України / А.Купченко // АПК-інформ. – 2013, 1 мая [Електронний ресурс]. – Режим доступу // <http://www.apk-inform.com/ru/analitics> Купченко Андрей Элеваторные мощности Украины (АПК-Информ: ИТОГИ №2) / А.Купченко // АПК-інформ. – 2014, 12 августа [Електронний ресурс]. – Режим доступу // [http://www.apk-inform.com/ru/itogi\\_apk/market/1034125](http://www.apk-inform.com/ru/itogi_apk/market/1034125)

94. Лавринчук О.В. Перспективи розвитку ринку зерна України / О.В.Лавринчук // Облік і фінанси АПК. – 2011. – №3. – С.144-152.

95. Латинін М.А. Аграрний сектор економіки України: механізм державного регулювання / М.А. Латинін // Національна академія державного управління при Президентові України. Харківський регіональний ін-т держ. управління. – Х.: Видавництво ХарРІ НАДУ "Магістр", 2006. – 320 с.

96. Лесечко М. Особливості управління АПК в ринкових умовах / М. Лесечко, Р. Рудніцька // Актуальні проблеми державного управління. – 2006. – Вип. 1. – С. 86-100.

97. Лисецький А.С. Продовольча безпека України: [монографія] / А.С. Лисецький, М.А. Хвесик. – К.: РВПС України НАН України. – 2008. – 159 с.



98. Лисецький А.С. Сільськогосподарський потенціал України та шляхи підвищення ефективності його використання / А.С.Лисецький // Агросвіт. – 2007. – №4. – С.4-9.

99. Литвин Ю. О. Механізми державного регулювання соціально-економічного розвитку сільських територій України: теорія методологія, практичні механізми реалізації: монографія / Ю.О.Литвин. – Донецьк; Юго-Восток, 2012. – 387 с.

100. Личко К.П. Прогнозирование и планирование агропромышленного комплекса / К.П. Личко. – М.: Гардарики, 1999. – 161 с.

101. Лузан Ю.Я. Збалансованість попиту та пропозиції на продовольчому ринку України / Ю.Я. Лузан // Економіка АПК. – 2011. – № 8. – С. 27-36.

102. Лукінов І.І. Державні ринкові регулятори соціально-економічних перетворень АПК України / І.І. Лукінов // Економіка АПК. – 2005. – № 2. – С. 35-38.

103. Лукша О.П. Европейские технологические платформы: возможности использования европейского опыта для создания нового инструмента содействия инновационному развитию российской экономики / О.П.Лукша // инновационная Россия. – 2010. №9. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transfer.eltech.ru/innov/archive.nsf/0d592545e5d69ff3c32568fe00319ec1/ad71aac3183b0b79c3257826003e7535?OpenDocument>

104. Макаренко П.М. Моделі аграрної економіки: [монографія] / П.М. Макаренко. — К.: ННЦ “Інститут аграрної економіки”, 2005. – 680 с.

105. Макконел К.Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика / К.Р. Макконел, С.Л. Брю.; пер. с англ. – 13-е изд. – М.: Инфра-М, 2001. – 974 с.

106. Малік М.Й. Інтеграція як фактор підвищення ефективності реформованих сільськогосподарських підприємств / М.Й. Малік, П.М. Федієнко, М.К. Орлатий. – К.: ІАЕ УААН, 2000. – 39 с.

107. Малік М.Й. Кооперація в сільському господарстві України: стан і перспективи / М.Й. Малік // Економіка АПК. – 2005. – № 12. – С. 3-7.
108. Малік М.Й. Розвиток підприємництва в аграрному секторі економіки / М.Й. Малік, О.Г. Шпикуляк // Економіка АПК. – 2006. – №4. – С. 3-10.
109. Малік М.Й. Сталий розвиток сільських територій на засадах регіонального природокористування та екологічнобезпечного агропромислового виробництва / М.Й.Малік, М.А.Хвесик // Економіка АПК. – 2010. – С.3-12.
110. Малый экономический словарь / под ред. А.Н. Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 2000. – С. 729.
111. Мамчур В.А. Інституції державного регулювання ринку зерна в Україні / В.А.Мамчур // Економіка АПК. – 2010. – № 2. – С. 55-60.
112. Мартюшев О. О. Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного планування комерційного банку //Фінанси України. – 2005. - №3. - с. 101-106.
113. Мельник Л. Ю. Особистий сектор сільськогосподарського виробництва: стан, тенденції та перспективи / Л.Ю. Мельник, П. М. Макаренко // Економіка АПК. – 2005. – № 11. – С. 119-126.
114. Мельник Л.Ю. Приватні господарства в аграрному виробництві: [монографія] / Л.Ю. Мельник, О.А. Любович, Л.Л. Мельник. – Дніпропетровськ: Січ, 1999. – 169 с.
115. Месель-Веселяк В. Я. Розвиток форм господарювання в аграрному секторі України (результати, проблеми) / В.Я. Месель-Веселяк // Економіка АПК. – 2006. – №12. – С. 34-41.
116. Михайлов Ю. Американські фермери долають проблеми / Ю. Михайлов // Пропозиція. – 2005. – № 4. – С. 9-10.
117. Мир в цифрах 2012. Карманный справочник / [пер. с .англ. Д.Журавлева, Н.Кононовой]. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2012. – 272 с.

118. Могилова М. Реформи земельних відносин та їхній вплив на соціальні процеси на селі / М. Могилова // Україна: аспекти праці. – 2005. – № 3. – С. 28-30.
119. Могильний О.М. Державне регулювання аграрного виробництва в період трансформації економіки: монографія / О.М. Могильний. – К.: ІАЕ УААН, 2002. – 430 с.
120. Могильний О.М. Регулювання аграрної сфери / О.М.Могильний. – Ужгород: ІВА, 2005. – 400 с.
121. Мочерний С.В. Економічний енциклопедичний словник / [С.В.Мочерний, Я.С.Ларіна, О.А.Устенко, С.І.Юрій]. – Л.: Світ, 2005. – 2 т, Т.2. – 563 с.
122. Муханова Е. Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры / Е. Б. Муханова. – М.: ИЭ РАН, 1994, 37 с.
123. Назаренко В. Секреты успеха аграрной политики Европейского союза / В. Назаренко // Современная Европа. – 2005. – № 3. – С. 46-53.
124. Нікішина О.В. Стратегічні орієнтири розвитку зернового ринку України / О.В.Нікішина // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.confcontact.com/20110629/6\\_nikish.htm](http://www.confcontact.com/20110629/6_nikish.htm).
125. Носова С.С. Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма: монография / С.С.Носова. – М.: Высшая школа, 1983. – 127 с.
126. Новоселов А. С. Рыночная инфраструктура региона: Проблемы формирования и развития [Текст] : монография / А. С. Новоселов / РАН. Сиб. отд-ние. ИЭиОПП. – Новосибирск : ЭКОР, 1996. – 288 с.
127. Одесс В.И. Рыночная Инфраструктура / В.И.Одесс // Риск. – 1997. - № 3-4. – С.120-132.
128. Ойкен В. Основные принципы экономической политики / В. Ойкен. – М.: Прогресс, 1995. – 413 с.
129. Онищенко О. Державне регулювання аграрного виробництва / О. Онищенко // Економіка України. – 2003. – № 1. – С. 85-86.

130. Онищенко О. М. Концептуальні проблеми майбутнього українського села і селянства / О.М. Онищенко, В.В. Юрчишин // Економіка АПК. – 2005. – № 11. – С. 24-29.
131. Оносова І.А. Проблеми експорту зерна в контексті недосконалості сучасної інфраструктури зернового ринку України / І.А.Оносова // Праці ТДАТУ. – 2013. – Вип.13. – Т.1. – С.187-195.
132. Організаційно-економічна модернізація аграрної сфери: наук.доп. / за заг.ред. П.Т.Саблука. – К.: ННЦІАЕ, 2011. – 176 с.
133. Осташко Т.О. Ринкова трансформація аграрного сектора / Т.О. Осташко. – К.: Фенікс, 2004. – 280 с.
134. Панасюк Б.Я. Економічна політика в Україні наприкінці ХХ століття / Б.Я. Панасюк. – К.: Новий друк, 2002. – 744 с.
135. Партнерство з метою підвищення конкурентоспроможності економіки України – 2013-2014 рік (логістика та транспорт): аналітичний огляд // АСС Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.chfmber.ua](http://www.chfmber.ua)
136. Питерс Т. В поисках эффективного управления: [пер. с англ.] / Т. Питерс, Р. Уотермен. – М.: Прогресс, 1986. – 423 с.
137. Погребицький М. Формування логістичної системи управління перевезеннями вантажів / М.Погребицький // Вісник Національної академії державного управління. – 2006. – №2. – С. 242-235.
138. Портер М.Е. Стратегія конкуренції. Методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / М.Е. Портер; [пер. с англ.]. – К.: Основи, 1998. – 390 с.
139. Про затвердження Державної цільової програми розвитку українського села на період до 2015 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 р. № 1908 // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
140. Про зерно та ринок зерна в Україні : Закон України від 4 липня 2002 р. N 37-IV // <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/37-15/page3>

141. Про заходи щодо забезпечення формування та функціонування аграрного ринку: Указ Президента України від 06.06.2000 р. № 767/2000 // Офіційний вісник України. – 2000. – №23. – С. 931.

142. Програма «Зерно України – 2015». – К.: ДІА, 2011. – 48 с.

143. Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України: Закон України від 23 березня 2000 року N 1602-III // Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 25. – 55 с.

144. Про державні цільові програми: Закон України від 18 березня 2004 р. № 16210-IV// Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 25. – 35 с.

145. Про державну підтримку сільського господарства України: Закон України від 24.11.2009 № 1877-15 // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws>

146. Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року: Закон України від 18.10.2005 р. №2982-15 // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>

147. Про соціально-економічне становище України за 2012 рік // Державна служба статистики України. – Режим доступу до журналу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

148. Про схвалення Концепції Державної цільової програми сталого розвитку сільських територій на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 лютого 2010 р. № 121-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 12. – С.147. - Ст. 585.

149. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011-2015 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2010 р. № 1900-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 75. – С.37. - Ст. 2674.

150. Про результати аудиту виконання заходів державної цільової Програми розвитку українського села на період до 2015 року: звіт Рахункової палати України. – К.: Рахункова палата України, 2013. – 31с.

151. Рекуненко І. І. Роль та місце інфраструктури ринку в ринковій економіці / І. І. Рекуненко, Р. В. Коробка // [Електронне видання]. – Режим доступу: [http://lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2\\_31\\_2011/31\\_01\\_05.pdf](http://lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_31_2011/31_01_05.pdf)
152. Рижук С.М. Вдосконалення стратегії економічного зростання агропромислового комплексу України / С.М. Рижук // Агроінком. – 2002. – №1-3. – С.2-7.
153. Риккардо Д. Статьи по аграрному вопросу и критические примечания к книге Мальтуса / Д.Риккардо: [соч. в 3 т.]. – М.: Госполитиздат, 1955. – Т. 3. – 295 с.
154. Рудник П.Б. Технологические платформы в практике российской инновационной политики / П.Б.Рудник // Форсайт. – 2011. – т. 5. – №1. – С.16-25.
155. Русскова Е. Г. Методология системного исследования инфраструктуры рыночной экономики / Е.Г.Русскова. – Волгоград: ГОУ ВПО «РИНХ», 2006. – 51 с.
156. Саблук П.Т. Становлення аграрної політики в Україні / П.Т. Саблук // Економіка АПК. – 2006. – №1. – С. 3-7.
157. Саблук П.Т. Стратегічні напрями розвитку агропромислового комплексу України / П.Т. Саблук, В.Я. Месель-Веселяк. – К.: Інститут аграрної економіки УААН, 2002. – 60 с.
158. Самуэльсон П.Э. Экономика / П.Э. Самуэльсон, В.Д. Нордхаус; пер. с англ. – 16-е изд. – М.: Изд. Дом “Вильямс”, 2000. – 680 с.
159. Сільське господарство України у 2012 році: аналітична інформація // Державна служба статистики України. – Режим доступу до журналу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
160. Скворцов Е. Проблемы перевалки зерновых в портах Украины / Е. Скворцов // Порты Украины. – 2011. - № 4 (106). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2098>
161. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А.Смит. – М.: Экмос, 2009. – 960 с.

162. Свердан М.М., Свердан М.Р. Основи наукових досліджень: навч. посіб. – Чернівці: Рута, 2006. – 352 с.
163. Статистичний щорічник за 2012 рік // Державна служба статистики України. – Режим доступу до журналу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
164. Стан сільського господарства у 2013 році: експрес випуск // Державна служба статистики України. – Режим доступу до журналу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
165. Стёжка А. Логистика зерновых грузов: условия для экспорта из морпортов в новых реалиях Украины / А.Стежка. – Електронне видання. – Режим доступу: [http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1030213#.U\\_sx5v1\\_vug](http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1030213#.U_sx5v1_vug)
166. Стройко Т. В. Інфраструктурне забезпечення сталого розвитку агропродовольчої сфери: національні пріоритети : монографія / Т. В. Стройко. – Миколаїв: Дизайн та Поліграфія, 2012. – 352 с.
167. Сурмін Ю. Майстерня вченого / Ю.Сурмін // Науково-інформаційний вісник з державного управління. – 2010. - № 1. – С. 30-38.
168. Сучасний тлумачний словник української мови: 60000 слів / за заг.ред В.В.Дубчінського. – Х.: ВД «Школа», 2008. – 832 с. Сурай І./ І. Розбудова агропромислового комплексу України – пріоритетний напрямок розбудови держави / І. Сурай. – К.: Вид-во УАДУ, 2000. – Вип. 1 – С. 110-117.
169. Тарасенко Ю.І. Розробка національної концепції розвитку АПК на довготермінову перспективу в умовах глобалізації / Ю.І.Тарасенко // Інноваційна економіка. – 2012. - № 5. – С.46-50.
170. Товстопят Андрей Производство зерна в Украине, сопутствующая инфраструктура экспорта зерна: среднесрочная перспектива развития: аналитические материалы. К.: Центр транспортных стратегий, 2013. – 27 с.

171. Территориальная организация агропромышленных комплексов // [М.М. Паламарчук, А.М. Паламарчук, Р.А. Язынина и др.]. – К.: Наукова думка, 1985. – 304 с.

172. Трегобчук В.М. Аграрний сектор економіки України: сучасний стан, проблеми і перспективи розвитку / В.М. Трегобчук // Ресурсний потенціал АПК: концептуальні засади і механізми збалансованого відтворення та ефективного використання: [зб. наук. пр.]. – К., 2002. – С. 10-19.

173. Трещов М.М. Розвиток інфраструктури аграрного ринку в регуляторному середовищі держави як один з основних шляхів підвищення конкурентоспроможності аграрних підприємств / М.М. Трещов // Економічний простір. – 2009. – № 24. – С. 73-82.

174. Уваров С. Производственная инфраструктура союзного государства / С.Уваров // Возможности и этапы интегрирования. - [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://mark.abz.ru/navalochnaya/infrastruct.shtml>.

175. Украина: логистика экспорта зерна. – К.: ПроАГРО, 2010. – 243 с.

176. Україна: стратегічні пріоритети: аналітичні оцінки Національного інституту стратегічних досліджень. – К.: НІСД, 2004. – 229 с.

177. Ульянченко Ю.О. Державне регулювання АПК у контексті розвитку регіонів / Ю.О. Ульянченко // Держава та регіони. – Запоріжжя, 2003. – № 1. – С. 110-112. – (Серія “Державне управління”).

178. Формування ринкового механізму в аграрному секторі АПК / за ред. В.К. Терещенка. – К.: Нічлава, 2002. – 382 с.

179. Формування та функціонування ринку агропромислової продукції: практ. посіб. / За ред. П.Т. Саблука. – К.: ІАЕ УААН, 2000. – 556 с.

180. Хорунжий М.Й. Аграрна політика: навч. посіб. / М.Й. Хорунжий. – К.: Вид-во КНЕУ, 1998. – 240 с.

181. Хорунжий М.Й. Організація агропромислового комплексу: підруч. / М.Й. Хорунжий. – К.: КНЕУ, 2001. – 382 с .



182. Ціни, витрати, прибутки агровиробництва та інфраструктура продовольчих ринків України / за ред. О.М. Шпичака. – К.: ІАЕ УААН, 2001. – 340 с.

183. Черевко Г. Виробнича кооперація в агропромисловому комплексі / Г. Черевко, А. Гарасим // Еколого-економічні проблеми розвитку АПК: міжнар. наук.-практ. конф., 25-27 вересн. 2002 р.: матер. доп. – Львів: Львівський державний аграрний університет, 2002. – С. 133-137.

184. Черевко Г.В. Державне регулювання економіки в АПК: навч. посіб. / Г.В. Черевко. – К.: Знання, 2006. – 339 с.

185. Чернюк Л.Г. Виробнича інфраструктура АПК України: стан та перспективи розвитку /Л.Г. Чернюк , Л.С. Ананьєва. – К: РВПС, 2000. – 101 с.

186. Шевельова С.О. Аграрний менеджмент: монографія / С.О. Шевельова. – Тернопіль, Карт-бланш, 1999. – 212 с.

187. Шевцова О.Й. Проблеми формування механізму управління промислової інфраструктури: монографія / О.Й.Шевцова. – Д.: «Наука і освіта», 1998. – 120 с.

188. Шкуратов О.І. Державне управління розвитком інфраструктури в регіонах / О.І. Шкуратов // Продуктивні сили і регіональна економіка: зб. наук пр.: [У 2 ч.]. – К.: РВПС України НАН України, 2008. – Ч.1. – С. 37-46.

189. Шовкопляс Т. Володимир Клименко: «Українське зерно для позитивного іміджу країни у світі зробило набагато більше, ніж усі політики і дипломати разом узяті!» / Т. Шовкопляс. – Електронне видання. – Режим доступу: // <http://www.agroprofi.com.ua/statti/1134-volodimir-klimenko-ukrayinske-zerno-dlja-pozitivnogo-imidzhu-krayini-u-sviti-zrobilo-nabagato-bilshe-nizh-usi-politiki-i-diplomati-razom-uzjati.html>

190. Шубравська О.В. Чинники та індикатори сталого розвитку агросфери / О.В. Шубравська // Економіка АПК. – 2005. – № 12. – С. 15-20.

191. Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер; пер. с нем. – М.: Прогресс, 1982. – 456 с.

192. Юрчишин В. До аналізу причин і наслідків занепаду сільського господарства / В. Юрчишин // Економіка України. – 2001. – № 2. – С. 54-63.
193. Янків М.Д. Організаційно-економічні механізми розвитку і функціонування АПК України: [монографія] / М.Д. Янків. – Л.: Коопосвіта, 2000. – 448 с.
194. Яремко Л.А. Національна безпека та зовнішньоекономічна політика / Л.А. Яремко // Вісник Львівської комерційної академії. – Вип. 5. – Л.: 1999. – С. 231-236.
195. Яценко В.М. Аналіз стану та стратегія ефективного розвитку агропромислового комплексу України: монографія / В.М. Яценко. – Черкаси: ЧДТУ, 2003. – 352 с.
196. Aghion Ph. Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition Economies / Philippe Aghion, Mark Schankerman // Economics of Transition. – 1999. – Volume 7(1). – P. 79-101.
197. Agrarian Policies and Agricultural Systems. Edited by A. Bonanno / Westview Press.Ist. 1990. – P. 25-31.
198. Bernard A. Characterization of the proteinuria induced by prolonged oral administration of cadmium in female rats / A.Bernard, R.Lanwerys, P.Gengoux // Toxicology. – 2005. – 4. – P. 345-357.
199. Blohm H. Investition: Schwachstellen im Investitionsbereich des Industriebetriebs und Weg zu ihrer Beseitigung / H.Blohm, K.Luder. – München: Verlag Frany Vahlen, 1991. – 356 p.
200. Boone J. Intensity of competition and the incentive to innovate / J. Boone // International journal of industrial organization. – 2001. – № 19. – P. 705-726.
201. Brighman E. Fundamentals of Financial Management / E.Brighman - New York: The Driden Press, 1992. – P. 25-29.
202. Brown L.R. The agricultural links: how environmental deterioration could disrupt economic progress / L.R. Brown. – Worldwatch paper. – №136. – P. 1-73.

203. Bussey L. E. The economic analysis of industrial projects / L. E. Bussey. – Englewood cliffs. N. Y. Prentice – Hall, 1978. – P. 63.
204. Carla C.J., Millar, Chong Ju Choi. International Business and emerging Markets / C.J. Carla, Millar, Chong Ju Choi // Conference Proceedings of the 25th Annual Conference Academy of International Business UK Chapter. – London, 1998. – Volume 1. – P. 295.
205. Estache Antonio and Sarbajit Sinha. Does Decentralization Increase Public Infrastructure Expenditure? // Policy Research Working Paper series 1457, The World Bank. – 1999. – 34 p.
206. Estache Antonio and Sarbajit Sinha. Does Decentralization Increase Public Infrastructure Expenditure? // Policy Research Working Paper series 1457, The World Bank. – 1999. – 34 p.
207. Familoni K.A. The Role Of Economic and Social Infrastructure in Economic Development/ K.A. Familoni // A Global View, 2002. – 11 p.
208. Huang S.C. Investment Analysis and Management / S.C. Huang, M.R. Randall. – Allyn and Bacon. Inc. Boston London Sydney Toronto. – Second Edition, 1987. – 243 p.
209. Jajuda K. Inwestycje: instrumenty finansowe, ryzyko finansowe, inżynieria finansowa / K. Jajuda, T. Jajuda. // Wydawnictwo naukowe PWN. Warszawa, 2005. – 230 p.
210. Lerman Z. Ukraine: Review of Farm Restructuring Experiences / Z. Lerman, C. Csaki. The World Bank. – Washington, 1999. – 61 p.
211. Musgrave R. The Theory of Public Finance / R. Musgrave. – New York: McGrawHill, 1959. – 154 p.
212. Knight F. Risk. Uncertainty and Profit. – Boston: Houghton, Mifflin, 1933 (Reprinted. – Chicago; London: Uncertainty of Chicago press. 1971. – 381 p.).
213. Olena Romanec. Global practice of regulation and maintenance of the food security and possibilities of its application in Ukraine / Olena Romanec // Ekonomisti: International Scientific-Analytical Journal / Ivane Javakhishvili Tbilisi

State University, Paata Gugushvili Institute of Ekonomisti, Tbilisi. – 2012. – № 6. – P. 22-26.

214. Proceedings of the Seventh IWG – AGRI Seminar, Luxembourg, 5 to 7 July 2000. Edited by P. Pauli. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2000. – 359 p.

215. Report on European Technology Platforms and Joint Technology Initiatives/ - Brussels, 2005. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/research/fp7/pdf/>

216. Schumpeter J. The Theory of Economic Development / J. Schumpeter. – New-York. – 1951. – P. 87.

217. Spencer D.D. The Structure and Regulation of Financial markets / D.D.Spencer. – Oxford Un-ty Press, 2006. – 270 p.

218. Stoken R. The Great Cycle. Predigcting and Profiting from Crowd Behavior / R.Stoken // The Kondratieff Wave and Long-Term Cycles. – Chicago-Cambridge, 1993.

219. Weidlich W. Stability Cyclicieity in Social System / W.Weidlich // Behavioral Sci. – 1988. – V.33. – P. 241-256.

220. Williams C.A. Risk Management and Insurance / C.A. Williams, R.M. Heins. – 5 th Ed. – New Yjrk: McGraw-Hill Book Co., 1985. – 755 p.

Додатково

[1] З переробкою та сховищами втрат менше. // Урядовий кур'єр. – 2013. - 3 вересня <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/z-pererobkoyu-ta-shovishami-vtrat-menshe/p/>

[2] Кравцов А. Г. Аналіз перспектив впровадження логістичних підходів у сферу АПК / А. Г. Кравцов // Вісн. Харків. нац. техн. ун-ту сільського госп-ва ім. Петра Василенка. - Х. : ХНТУСГ, 2013. - Вип. 136: «Системотехніка і технології лісового комплексу. Транспортні технології». - С. 272–278.

- [3] Ясенецький В. Сховища для зерна / В. Ясенецький // Пропозиція. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.propozitsiya.com/?page=I49&itemid=645&number=18>.
- [4] Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р // Урядовий кур'єр. – 2010. - № 240. - 22 грудня.
- [5] Несподіване падіння перевалювання зернових. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agrotimes.net/journals/article/nespodivane-padinnya-perevalyuvannya-zernovih>
- [6] <http://minagro.gov.ua/ru/node/5760>
- [7] Укрзалізниця готує замовлення для вітчизняних виробників рухомого складу. 15.05.2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=247300777](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=247300777)
- [8] <http://www.agrotimes.net/journals/article/nespodivane-padinnya-perevalyuvannya-zernovih>
- [9] Днопоглиблювальним роботам на Дніпрі бути! // Агропрофі. - 2014. - 31 січня. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agroprofi.com.ua/statti/1079-dnopolibljivalnim-robotam-na-dnibri-buti.html>
- [10] Вложиться в Днепр: как зернотрейдеры реанимируют речное судоходство. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://cfts.org.ua/articles/vlozhitsya\\_v\\_dnepr\\_kak\\_zerotreydery\\_reanimiruyut\\_rechnoe\\_sudokhodstvo\\_489](http://cfts.org.ua/articles/vlozhitsya_v_dnepr_kak_zerotreydery_reanimiruyut_rechnoe_sudokhodstvo_489)
- [11] Глава «Гермес-Трејдинг»: сегодня КПД Днепра – 5 процентов. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://cfts.org.ua/articles/glava\\_germes\\_treyding\\_segodnya\\_kkd\\_dnepra\\_\\_5\\_protseotov\\_532](http://cfts.org.ua/articles/glava_germes_treyding_segodnya_kkd_dnepra__5_protseotov_532)
- [12] Більш детально див. Русан В.М. Щодо підвищення ефективності використання інструментів регулювання аграрного ринку / В. М. Русан.

Аналіт. зап. – НІСД. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1520/>

[13] Господарствами населення у 2013 р. вироблено 97 % картоплі, 91,9 % баштанних культур, 88,3 % овочів, в т. ч. овочів закритого ґрунту 76,8 %, 80,6 % плодів та ягід, молока – 77,7 % від загальних обсягів виробництва вказаних видів продукції

[14] Регулювання сільського господарства та АПК [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vuzlib.net/dre/14.htm>

[15] Організація зберігання, переробки та реалізації продукції. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agroua.net/economics/documents/category-122/doc-199/>

[16] Мінагрополітики має намір стабілізувати цінову ситуацію з продуктами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.info-kmu.com.ua/2014-02-05-000000pm/article/18102008.html>

[17] тут і далі – відповідно до Українського класифікатора нормативних документів, який призначено для впорядкування та класифікування стандартів та інших нормативних документів щодо стандартизації. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://normativ.ucoz.org/\\_ld/4/429\\_\\_004.pdf](http://normativ.ucoz.org/_ld/4/429__004.pdf)

[18] ISO – стандарти Міжнародної організації зі стандартизації (International Organization for Standardization, ISO), метою діяльності якої є ратифікація розроблених спільними зусиллями делегатів від різних країн стандартів

[19] EN – європейський стандарт, прийнятий Європейським комітетом із стандартизації (European Committee for Standardization (CEN)), Європейським комітетом електротехнічної стандартизації (Comité Européen de Normalisation Électrotechnique (CENELEC)) і Європейським інститутом стандартизації телекомунікацій (European Telecommunications Standards Institute (ETSI)) з правом застосування як ідентичного національного стандарту з відміною суперечливих національних стандартів.

[20] The World Bank (2014). Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.worldbank.org/lpi](http://www.worldbank.org/lpi); Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators. - The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. – 2012. – 68p.

[21] Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес. Жовтень 2011. Консультативна програма з покращення інвестиційного клімату в регіоні Європи та Центральної Азії Проект ІФС «Інвестиційний клімат в Україні» 124 с. (С. 79). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/fad199804b74511b924bb36eac26e1c2/IC\\_report\\_2011\\_ukr.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=fad199804b74511b924bb36eac26e1c2](http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/fad199804b74511b924bb36eac26e1c2/IC_report_2011_ukr.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=fad199804b74511b924bb36eac26e1c2)

[22] Ковалев А. Цепочка «холодной логистики» наиболее эффективна там, где умеют сочетать качество доставки, скорость и цену / А. Ковалев // Логистика: проблемы и решения. - 2013. - № 1. - С. 24–25.

[23] Днопоглиблювальним роботам на Дніпрі бути!!! Агропрофі. - 2014. - 31 січня. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agroprofi.com.ua/statti/1079-dnopoglibljuvalnim-robotam-na-dnipri-buti.html>; <http://www.nibulon.com/>; [http://cfts.org.ua/news/nibulon\\_predstavil\\_svoyu\\_programmu\\_uglubleniya\\_yuzhnogo\\_buga\\_14875/](http://cfts.org.ua/news/nibulon_predstavil_svoyu_programmu_uglubleniya_yuzhnogo_buga_14875/); <http://www.nibulon.com/data/pro-kompaniyu/zvernennya-generalnogo-direktora.html>

[24] <http://www.ryaba.com.ua/company/index/view/breadproducts>

## Додаток А

**Порівняльна характеристика наукових підходів в дослідженні  
ринкової інфраструктури**

Концепції ринкової інфраструктури та їх прихильники	Сутність ринкової інфраструктури	Основні ідеї, що містяться в концепції
<b>Концепція накладних витрат</b> (О.Б.Муханова, С.С.Голубева, Л.Н.Добришина, В.Н.Стаханов, Т.Г.Зотова)	Ринкова інфраструктура – система загальних умов розвитку ринку з метою створення сприятливого економічного клімату для функціонування приватного капіталу.	Створення комплексу економічних умов для функціонування товарного обігу і розвитку комерційної діяльності.
Інституційна концепція (В.П.Федько, В.А.Покровський, Т.М.Томіна, А.А.Говорін)	Ринкова інфраструктура – система взаємодії агентів сфери обігу, що забезпечує торговельно-економічні зв'язки між виробництвом і споживанням.	Вибір інституційних форм організації ринкової інфраструктури і формування механізму взаємодії ринкових інститутів
<b>Концепція розподільна</b> (С.С.Носова, Г.Г.Муфтієв, Р.С.Каренов)	Ринкова інфраструктура – сукупність видів діяльності, що забезпечує рух потоків товарів від виробника до споживачів.	Вибір ефективних каналів руху товару та інфраструктури, що їх обслуговує для різних типів ринків
Маркетингова концепція (А.С.Савощенко, О.О.Шубін)	Ринкова інфраструктура – сукупність видів діяльності, що сприяють реалізації товарів на ринку і формуванню нового попиту на товари і послуги	Формування ринкової інфраструктури, що обслуговує всю систему ринків, виходячи з пріоритетності інтересів споживача
Логістична концепція (Б.Р.Савка, В.І.Даниленко)	Ринкова інфраструктура – система матеріально-технічних об'єктів та засобів, що обслуговують процеси фізичного переміщення товарів і опосередковуючі ці процеси інформаційні і фінансові потоки у сфері обігу	Рационалізація транспортно-складських процесів, матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у сфері обігу

Джерело : складено за даними [126]



### Основні показники виробництва с.г. продукції

	Посівні площі основних сільськогосподарських культур, тис. га					
	зернові та зернобобові культури	цукрові буряки (фабричні)	соняшник	картопля	овочі відкритого ґрунту	кормові культури
1990	14583	1607	1636	1429	456	11999
1991	14671	1558	1601	1533	477	11555
1992	13903	1498	1641	1702	500	11707
1993	14305	1530	1637	1552	474	11287
1994	13527	1485	1784	1532	457	11881
1995	14152	1475	2020	1532	503	10898
1996	13248	1359	2107	1547	476	11026
1997	15051	1104	2065	1579	480	9720
1998	13718	1017	2531	1513	459	9236
1999	13154	1022	2889	1552	497	8653
2000	13646	856	2943	1629	538	7063
2001	15586	970	2502	1604	490	6375
2002	15448	897	2834	1590	479	5858
2003	12495	773	4001	1585	480	5074
2004	15434	732	3521	1556	476	4243
2005	15005	652	3743	1514	465	3738
2006	14515	815	3964	1464	469	3277
2007	15115	610	3604	1453	451	3028
2008	15636	380	4306	1413	458	2752
2009	15837	322	4232	1409	451	2658
2010	15090	501	4572	1408	462	2599
2011	15724	532	4739	1439	498	2477
2012	15449	458	5194	1440	494	2475
2013	16210	280	5051	1388	483	2289

	Виробництво основних сільськогосподарських культур, тис. т					
	зернові та зернобобові культури <sup>1</sup>	цукрові буряки (фабричні)	насіння соняшнику <sup>1</sup>	картопля	овочі	плоди та ягоди
1990	51009	44264	2571	16732	6666	2902
1991	38674	36168	2311	14550	5932	1537
1992	38537	28783	2127	20277	5310	2122
1993	45623	33717	2075	21009	6055	2798
1994	35497	28138	1569	16102	5142	1153
1995	33930	29650	2860	14729	5880	1897
1996	24571	23009	2123	18410	5070	1924
1997	35472	17663	2308	16701	5168	2793
1998	26471	15523	2266	15405	5492	1178
1999	24581	14064	2794	12723	5324	766
2000	24459	13199	3457	19838	5821	1453

2001	39706	15575	2251	17344	5907	1106
2002	38804	14452	3271	16619	5827	1211
2003	20234	13392	4254	18453	6538	1697
2004	41809	16600	3050	20755	6964	1635
2005	38016	15468	4706	19462	7295	1690
2006	34258	22421	5324	19467	8058	1114
2007	29295	16978	4174	19102	6835	1470
2008	53290	13438	6526	19545	7965	1504
2009	46028	10068	6364	19666	8341	1618
2010	39271	13749	6772	18705	8122	1747
2011	56747	18740	8671	24248	9833	1896
2012	46216	18439	8387	23250	10017	2009
2013	63051	10789	11051	22259	9873	2295

<sup>1</sup> У вазі після доробки.

	Урожайність основних сільськогосподарських культур, ц з 1 га площі збирання					
	зернові та зернобобові культури <sup>1</sup>	цукрові буряки (фабричні)	насіння соняшнику <sup>1</sup>	картопля	овочі	плоди та ягоди
1990	35,1	276	15,8	117	149	42,7
1991	26,5	234	14,6	95	128	23,0
1992	27,9	194	13,0	119	110	32,2
1993	32,1	222	12,7	137	130	43,2
1994	26,8	192	9,1	105	115	18,0
1995	24,3	205	14,2	96	120	29,8
1996	19,6	183	10,5	119	112	30,6
1997	24,5	176	11,5	106	114	44,5
1998	20,8	174	9,3	102	123	28,6
1999	19,7	156	10,0	82	111	19,2
2000	19,4	177	12,2	122	112	38,4
2001	27,1	183	9,4	108	123	30,5
2002	27,3	189	12,0	104	124	36,5
2003	18,2	201	11,2	116	139	56,0
2004	28,3	238	8,9	133	149	58,1
2005	26,0	248	12,8	128	157	63,7
2006	24,1	285	13,6	133	171	45,0
2007	21,8	294	12,2	131	152	61,7
2008	34,6	356	15,3	139	174	64,4
2009	29,8	315	15,2	139	183	70,7
2010	26,9	279	15,0	132	174	78,2
2011	37,0	363	18,4	168	195	84,9
2012	31,2	411	16,5	161	199	89,9
2013	39,9	399	21,7	160	200	103,5

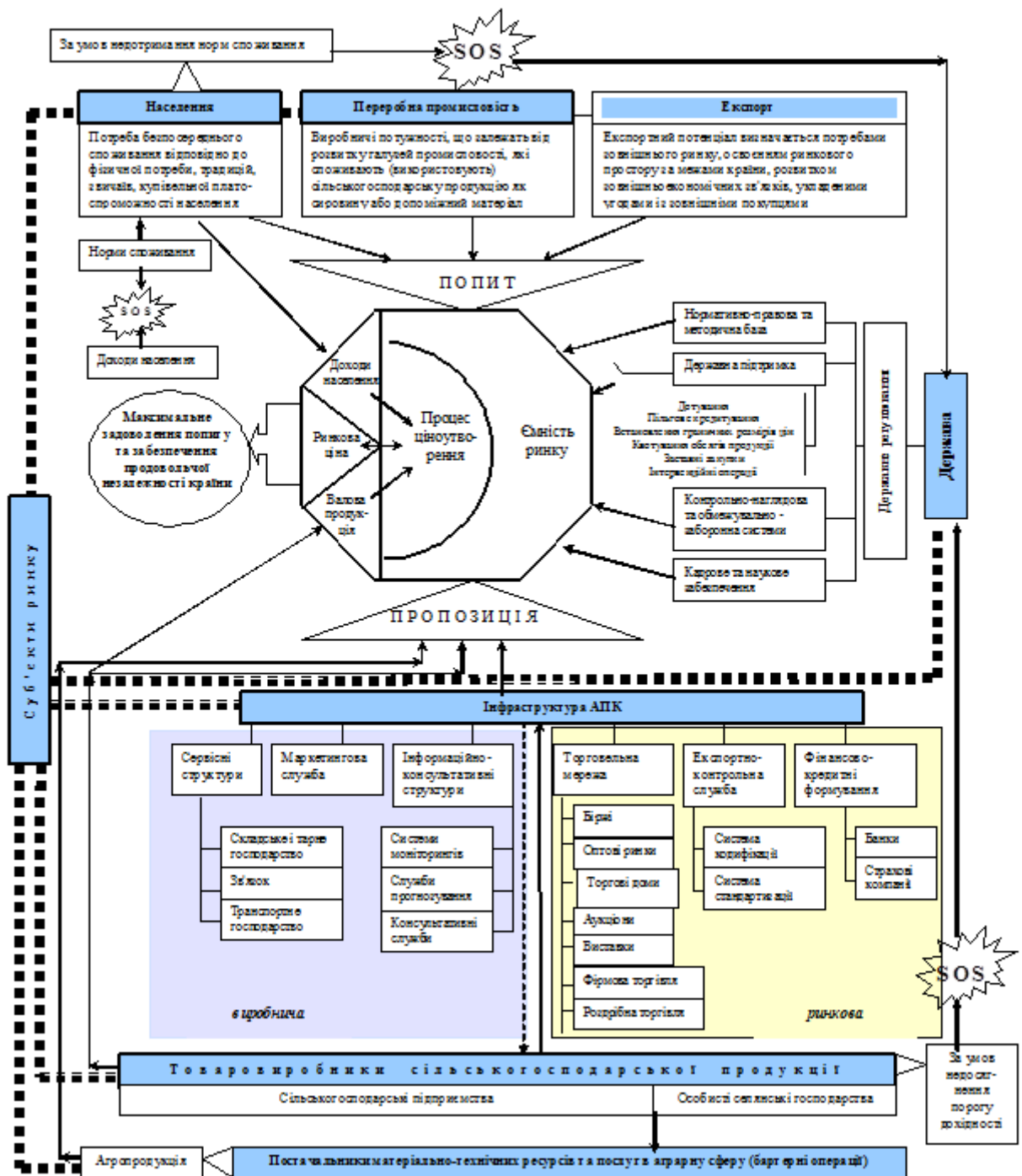
<sup>1</sup> У вазі після доробки.

## Додаток Б

**ЗАКОНОДАВСТВО З РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗЕРНА**

1. Закон України "Про зерно та ринок зерна в Україні"
2. Постанова Кабінету Міністрів №65 "Про затвердження Положення про Державну інспекцію з контролю якості сільськогосподарської продукції та моніторингу її ринку"
3. Постанова Кабінету Міністрів № 510 від 11 квітня 2003 р. "Про забезпечення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки, запровадження складських документів на зерно"
4. Постанова Кабінету Міністрів №1569 "Про забезпечення реалізації деяких положень Закону України "Про зерно та ринок зерна в Україні"
5. Наказ Міністерства аграрної політики України від 15 червня 2004 р. №228 "Про затвердження Технічного регламенту зернового складу"
6. Наказ Міністерства Аграрної Політики України №198 27 червня 2003 р. "Про затвердження Положення про обіг складських документів на зерно"
7. Наказ Міністерства аграрної політики України "Про затвердження Порядку ведення основного реєстру складських документів на зерно та зерна, прийнятого на зберігання, і реєстру зернового складу"
8. Наказ Міністерства Аграрної Політики №258 "Про організацію проведення сертифікації послуг зернових складів із зберігання зерна та продуктів його переробки"
9. Наказ №99 від 12.08.1999 Про затвердження інструкції про порядок перевірки точності результатів вимірювань у вимірювальних лабораторіях
10. Порядок сертифікації послуг зернових складів на відповідність існуючим правилам і технічним вимогам зберігання зерна та продуктів його переробки, затверджений наказом Державної інспекції з контролю якості сільгосп продукції та моніторингу її ринку №2 від 15 липня 2004 року.
11. ІНСТРУКЦІЯ про ведення обліку й оформлення операцій із зерном і продуктами його переробки на хлібоприймальних та зернопереробних підприємствах (Наказ Мінагрополітики 13.10.2008 № 661)

Додаток В



Описова модель формування й функціонування зернового ринку

## Додаток А

## ЗАКОНОДАВСТВО З РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗЕРНА

12. Закон України "Про зерно та ринок зерна в Україні"
13. Постанова Кабінету Міністрів №65 "Про затвердження Положення про Державну інспекцію з контролю якості сільськогосподарської продукції та моніторингу її ринку"
14. Постанова Кабінету Міністрів № 510 від 11 квітня 2003 р. "Про забезпечення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки, запровадження складських документів на зерно"
15. Постанова Кабінету Міністрів №1569 "Про забезпечення реалізації деяких положень Закону України "Про зерно та ринок зерна в Україні"
16. Наказ Міністерства аграрної політики України від 15 червня 2004 р. №228 "Про затвердження Технічного регламенту зернового складу"
17. Наказ Міністерства Аграрної Політики України №198 27 червня 2003 р. "Про затвердження Положення про обіг складських документів на зерно"
18. Наказ Міністерства аграрної політики України "Про затвердження Порядку ведення основного реєстру складських документів на зерно та зерна, прийнятого на зберігання, і реєстру зернового складу"
19. Наказ Міністерства Аграрної Політики №258 "Про організацію проведення сертифікації послуг зернових складів із зберігання зерна та продуктів його переробки"
20. Наказ №99 від 12.08.1999 Про затвердження інструкції про порядок перевірки точності результатів вимірювань у вимірювальних лабораторіях
21. Порядок сертифікації послуг зернових складів на відповідність існуючим правилам і технічним вимогам зберігання зерна та продуктів його переробки, затверджений наказом Державної інспекції з контролю якості сільгосп продукції та моніторингу її ринку №2 від 15 липня 2004 року.

22. ІНСТРУКЦІЯ про ведення обліку й оформлення операцій із зерном і продуктами його переробки на хлібоприймальних та зернопереробних підприємствах (Наказ Мінагрополітики 13.10.2008 № 661)