

**ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Продовження таблиці 1

	Створення життєздатної системи управління на основі ефективного взаємодії органів влади та громадськості	<ol style="list-style-type: none"> 1. Формування стратегічного бачення регіональних перспектив 2. Реалізація нової гнучкої структури управління 3. Формування чіткої кадрової політики 4. Формування корпоративної культури 5. Адаптація системи управління
	Досягнення стратегічних орієнтирів регіонального розвитку на основі поставлених цілей і критеріїв управління	<ol style="list-style-type: none"> 1. Постійне зростання обсягів валового регіонального продукту 2. Зростання прибутку підприємств і організацій та зниження собівартості продукції 3. Зростання продуктивності праці 4. Зростання якості продукції. 5. Забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в регіоні 6. Забезпечення режиму найбільшого сприяння для розвитку малого бізнесу 7. Підвищення якості життя населення

* Складено автором

Результатом річного планування є комплексний річний план з розбивкою поквартально і за макрорегіональними регіонами: регіональне господарство, сфера матеріального виробництва, агропромисловий комплекс, соціальна сфера, фінансово-економічна сфера, управлінська сфера.

Контроль та аналіз за процесом реалізації планів стратегічного розвитку включає в себе постійне спостереження за якістю та ступенем впровадження передбачених заходів та визначенням причин не виконання таких [9, с. 107].

Оцінка ефективності стратегії є найважливішим заключним етапом управління. В даний час існує цілий ряд наукових підходів до оцінки реалізації стратегії з показниками рівня життя, індексу розвитку людського потенціалу та якості життя населення регіону. Існує ряд методик оцінки реалізації стратегії, що склалися в практиці регіонального управління. Так, відомі оцінки за допомогою різних рейтингів регіонів за інвестиційною привабливістю, обсягом ВВП на душу населення та ін.

Висновки та пропозиції. Таким чином, в ході дослідження запропоновано та експериментально перевірено методики декомпозиції цілей та критеріїв управління, вибору стратегічних варіантів регіонального розвитку та базових стратегій.

Запропоновано класифікацію прогнозів та запропоновано методи і основні етапи прогнозування показників регіону, сформульовано функції управління реалізацією стратегії, що включають 7 елементів: завдання, умови, етапи, ЦКП, річне планування, моніторинг реалізації та оцінку ефективності реалізації стратегічного плану регіонального розвитку.

Запропоновані механізми удосконалення процесу стратегічного планування в районах дозволять забезпечити узгодженість довгострокового планування на регіональному рівні та сприятимуть підвищенню ефективності державного управління та перспективному розвитку українського суспільства.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Берданова О. В., Вакулєнко В. М., Тертичка В. В. Стратегічне планування. Навчальний посібник/ О.Берданова, В.Вакулєнко, В.Тертичка. – Л.: ЗУКЦ, 2008. – 138 с.
2. Васейчук Л. Регіональні особливості стратегічного планування в Україні / Л. Васейчук // Ефективність державного управління. – 2012. – Вип. 31. – С. 296-302.
3. Соболева Г.Г. Основи стратегічного аналізу регіональної соціально-економічної системи / Г.Г. Соболева // Науково-технічний збірник «Комунальне господарство міст». – Вип. 102. – 2011. – с. 187–191.
4. Пепа Т.В. Стратегічний вектор організації інвестиційно-інноваційної діяльності в регіоні (методичний аспект) / Т.В. Пепа // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону : наук. зб. Вип. 7. – Івано-Франківськ, 2011. Вип. 7. – Т.1. – С. 258-264.
5. Ніколенко Г.О. Організація стратегічного планування розвитку регіонів / Г.О. Ніколенко // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/konfer27/827.pdf>
6. Тищенко О. П. Методологічні основи формування реалізації сучасної стратегії регіонального розвитку України [Текст] / О. П. Тищенко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – Вип. 12. – С. 122 – 127.
7. Біла С.О. Стратегії розвитку регіонів: шляхи забезпечення дієвості. Збірник матеріалів «круглого столу» / С. О. Біла. – К.: НІСД, 2011. – 88 с.
8. Стратегія-2020: новая модель роста - новая социальная политика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.2020strategy.ru.
9. Кутідзе Л.С. Роль стратегічного планування у формуванні економічного потенціалу регіону // Вісник НУ "Політехніка" : Логістика. – 2009. – № 472. – С. 103-108.

РИНОК ЗЕРНА: ЛОГІСТИЧНИЙ РОЗВИТОК

Захарченко О.В., к.е.н., доцент кафедри маркетингу Одеської державної академії будівництва та архітектури (Україна)

Захарченко О.В. Ринок зерна: логістичний розвиток

Україна по праву вважається житницею Європи, але слабкий розвиток логістики в Україні не дає можливість використовувати величезний потенціал зернового ринку. В Україні функціонують різні суб'єкти зернового ринку, серед яких: суб'єкти виробництва зерна, суб'єкти зберігання зерна, суб'єкти державного регулювання ринку зерна, суб'єкти організації торгівлі, суб'єкти фінансово-розрахункового обслуговування, суб'єкти транспортно-логістичної системи, інші суб'єкти господарювання, які діють на ринку зерна. Проведені дослідження показують важливе значення використання правил Інкотермс-2010 при міжнародних логістичних процесах. Побудована авторська модель функціонування логістики зернового ринку, що включає основних операторів і їх взаємозв'язку. До операторів логістики зернового ринку відносяться сільськогосподарські підприємства (основа стабільного розвитку логістики); підприємства сфери зберігання зерна (надають послуги з доведення зерна до кондицій і його зберігання) – є або частиною інфраструктури підприємства, або самостійними суб'єктами господарювання; зернотрейдери та інші посередники (надають послуги навантаження, розвантаження, перевезення зерна, а також набувають і самостійно реалізують куплене зерно у первинних виробників переробним підприємствам або на експорт); переробні підприємства (набувають зерно у сільськогосподарських підприємств або співпрацюють з великими зернотрейдерами, можуть мати

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

власний парк вантажного автотранспорту); аграрні біржі (посередники на ринку зерна, надають послуги з укладання договорів купівлі-продажу зерна як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках з використанням біржових інструментів – товарних деривативів); аграрний фонд (спеціалізована державна організація, що проводить регулювання цінової політики на ринку зерна шляхом товарних і фінансових інтервенцій); фінансово-кредитні установи (обслуговують основних учасників логістичного процесу; надають кредити для розвитку інфраструктури ринку зерна); страхові компанії (надають послуги із забезпечення зниження фінансових ризиків через застосування різних страхових інструментів). Негативний вплив на розвиток логістики ринку зерна в багатьох регіонах України надають зернотрейдерські компанії, які монополізували реалізацію зерна аграрними підприємствами, що знижують прибутковість останніх і капітальні вкладення в довгострокове будівництво об'єктів інфраструктури зернової логістики.

Ключові слова: зерно, ринок зерна, інфраструктура ринку, логістика ринку зерна, суб'єкти (учасники) логістики

Захарченко О.В. Рынок зерна: логистическое развитие

Украина по праву считается житницей Европы, но слабое развитие логистики в Украине не дает возможность использовать огромный потенциал зернового рынка. В Украине функционируют различные субъекты зернового рынка, среди которых: субъекты производства зерна, субъекты хранения зерна, субъекты государственного регулирования рынка зерна, субъекты организации торговли, субъекты финансово-расчетного обслуживания, субъекты транспортно-логистической системы, другие субъекты хозяйствования, которые действуют на рынке зерна. Проведенные исследования показывают важное значение использования правил Инкотермс-2010 при международных логистических процессах. Построенная авторская модель функционирования логистики зернового рынка, включающая основных операторов и их взаимосвязи. К операторам логистики зернового рынка относятся сельскохозяйственные предприятия (основа стабильного развития логистики); предприятия сферы хранения зерна (предоставляют услуги по доведению зерна до кондиции и его хранению) – являются или частью инфраструктуры предприятия, или самостоятельными субъектами хозяйствования; зернотрейдеры и другие посредники (предоставляют услуги погрузки, разгрузки, перевозки зерна, а также приобретают и самостоятельно реализуют купленное зерно у первичных производителей перерабатывающим предприятиям или на экспорт); перерабатывающие предприятия (приобретают зерно у сельскохозяйственных предприятий или сотрудничают с крупными зернотрейдерами, могут иметь собственный парк грузового автотранспорта); аграрные биржи (посредники на рынке зерна, предоставляют услуги по заключению договоров купли-продажи зерна как на внутреннем, так и внешнем рынках с использованием биржевых инструментов – товарных деривативов); аграрный фонд (специализированная государственная организация, проводящая регулирование ценовой политики на рынке зерна путем товарных и финансовых интервенций); финансово-кредитные учреждения (обслуживают основных участников логистического процесса; предоставляют кредиты для развития инфраструктуры рынка зерна); страховые компании (предоставляют услуги по обеспечению снижения финансовых рисков через применения различных страховых инструментов). Негативное воздействие на развитие логистики рынка зерна во многих регионах Украины оказывают зернотрейдерские компании, монополизировавшие реализацию зерна аграрными предприятиями, снижающие доходность последних и капитальные вложения в долгосрочное строительство объектов инфраструктуры зерновой логистики.

Ключевые слова: зерно, рынок зерна, инфраструктура рынка, логистика рынка зерна, субъекты (участники) логистики

Zakharchenko O. Grain market: logistics development

Ukraine is considered to be the breadbasket of Europe, but weak development of logistics in Ukraine does not allow to use the enormous potential of the grain market. In Ukraine there are different subjects of the grain market, including: the subjects of grain production, grain storage subjects, subjects of state regulation of the grain market, the subjects of trade, financial and subjects of settlement services, the subjects of transport and logistics systems, and other business entities that operate in the grain market. Studies have shown the importance of the use of Incoterms 2010 for international logistics processes. Built author's model of the logistics of the grain market, including major operators and their relationships. By logistics operators of the grain market are agricultural enterprises (foundation of a stable development of logistics); Enterprises of grain storage (providing services to bring grain to the conditions and its storage) – or are part of the infrastructure of the enterprise or independent business entities; grain traders and other intermediaries (providing services of loading, unloading, transportation of grain, as well as acquire and implement their own bought grain from primary producers to processing enterprises or for export); processing plants (purchase grain from agricultural enterprises or cooperate with large grain traders may have its own fleet of trucks); Agricultural Exchange (intermediaries in the grain market, provide services on the conclusion of contracts of sale of grain on the domestic and foreign markets using exchange instruments – commodity derivatives); Agrarian Fund (specialized government agency conducting the regulation of pricing policy on the grain market by commodity and financial interventions); financial and credit institutions (serving the main participants of the logistics process, provide loans for the development of the infrastructure of the grain market); insurance companies (service providers in reducing financial risks through the use of various insurance instruments). Negative impact on the development of the logistics of the grain market in many regions of Ukraine have graintraders company monopolized the sale of grain agricultural enterprises, reducing the profitability of recent and long-term capital investments in infrastructure construction Grain logistics.

Keywords: grain, grain market, market infrastructure, logistics of grain market actors (participants) of logistics

Постановка проблеми. Україна маючи надзвичайно сприятливі природно-кліматичні умови та ґрунти (чорноземи) вважається однією з найбільших житниць континентальної Європи. Починаючи з 2008 р. виробництво зерна в Україні перевищило рівень 1991 р., що засвідчило про високий потенціал галузі. І це не край. В даний час однією з головних причин, що стримують розвиток зерновиробництва є недосконала система агрологістики, яка потребує значних фінансових ресурсів. Оскільки матеріально-технічна база багатьох сільськогосподарських товаровиробників зношена на 75-90%, то питання розвитку логістичної інфраструктури відходить на другий план.

Нехтуючи перевагами логістики порівняно з відособленими процесами вирощування, транспортування, зберігання, переробки й реалізації зернових культур підприємства аграрного сектору несуть додаткові витрати, які негативно відбиваються на кінецьвих результатах діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку логістики зернового ринку в умовах сьогодення є вкрай актуальними. Науковці, серед яких О.В. Бокій, С.Є. Китаєв, В.А. Колодійчук, О.О. Красноруцький, О.В. Лавринчук, В.С. Ніценко та інші, приділяють значну увагу даним проблемам та напрямкам їх розв'язання у своїх дослідженнях. Так, С.Є. Китаєв приділяє увагу особливостям розробки стратегічних карт розвитку логістичної інфраструктури зернового ринку [3], О.В. Бокій – тенденціям розвитку логістичної складової інфраструктури ринку сировини хлібопекарської та борошномельно-круп'яної галузі [1], В.С. Ніценко – стану та інвестиційним горизонтам зернових елеваторів як складової агрологістики [7], О.О. Красноруцький – логістичній компоненті ефективної системи розподілу продукції [5], В.А. Колодійчук – логістичній інфраструктурі експортного зернового потенціалу України [4], О.В. Лавринчук – окремим аспектам логістичної інфраструктури зернового ринку [6] та ін. Зазначені питання розкриваються в їхніх наукових працях.

В контексті окреслених питань в умовах обмеженості фінансових ресурсів дана проблема потребує подальших досліджень та наукових опрацювань.

Метою роботи є визначення напрямків підвищення ефективності функціонування розвитку ринку зерна шляхом розбудови логістичної інфраструктури.

Мета статті досягається вирішенням наступних завдань:

1. Визначити основних суб'єктів логістичного процесу ринку зерна.
2. Побудувати логістичну модель функціонування ринку зерна.
3. Охарактеризувати місце і роль основних учасників зернової логістики.

Результати дослідження. Згідно з Законом України №37-IV: "ринок зерна – система товарно-грошових відносин, що виникають

**ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТТЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

між його суб'єктами в процесі виробництва, зберігання, торгівлі та використання зерна на засадах вільної конкуренції, вільного вибору напрямів реалізації зерна та визначення цін, а також державного контролю за його якістю та зберіганням" [11]. Даний підхід заснований на системному розумінні ринку зерна й включає його інфраструктурне забезпечення. Учасниками зернового ринку виступають сільськогосподарські підприємства, підприємства зі зберігання, підприємства переробної та харчової галузей, зернотрейдери, аграрний фонд, товарно-сировинні (аграрні) біржі, транспортні компанії, банки та інші фінансово-кредитні установи, страхові компанії тощо.

Серед суб'єктів зернового ринку О.В. Лавринчук виокремлює такі групи: суб'єкти виробництва зерна, суб'єкти зберігання зерна, суб'єкти державного регулювання ринку зерна, суб'єкти організації торгівлі, суб'єкти фінансово-розрахункового обслуговування, суб'єкти транспортно-логістичної системи, інші суб'єкти господарювання, які діють на ринку зерна (рис. 1) [6, с. 145]. Кожній із зазначених груп притаманні специфічні функції, які виконуються такими операторами зернового ринку.

При експорті або імпорті зерна усі підприємства незалежно від форми власності та підпорядкованості повинні застосовувати правила Інкотермс 2010. Вони є важливим міжнародним документом, який визначає правила перевезення для будь-якого виду транспорту, внутрішньої і міжнародної торгівлі, електронні засоби зв'язку, страхове покриття, витрати на навантаження та розвантаження тощо.

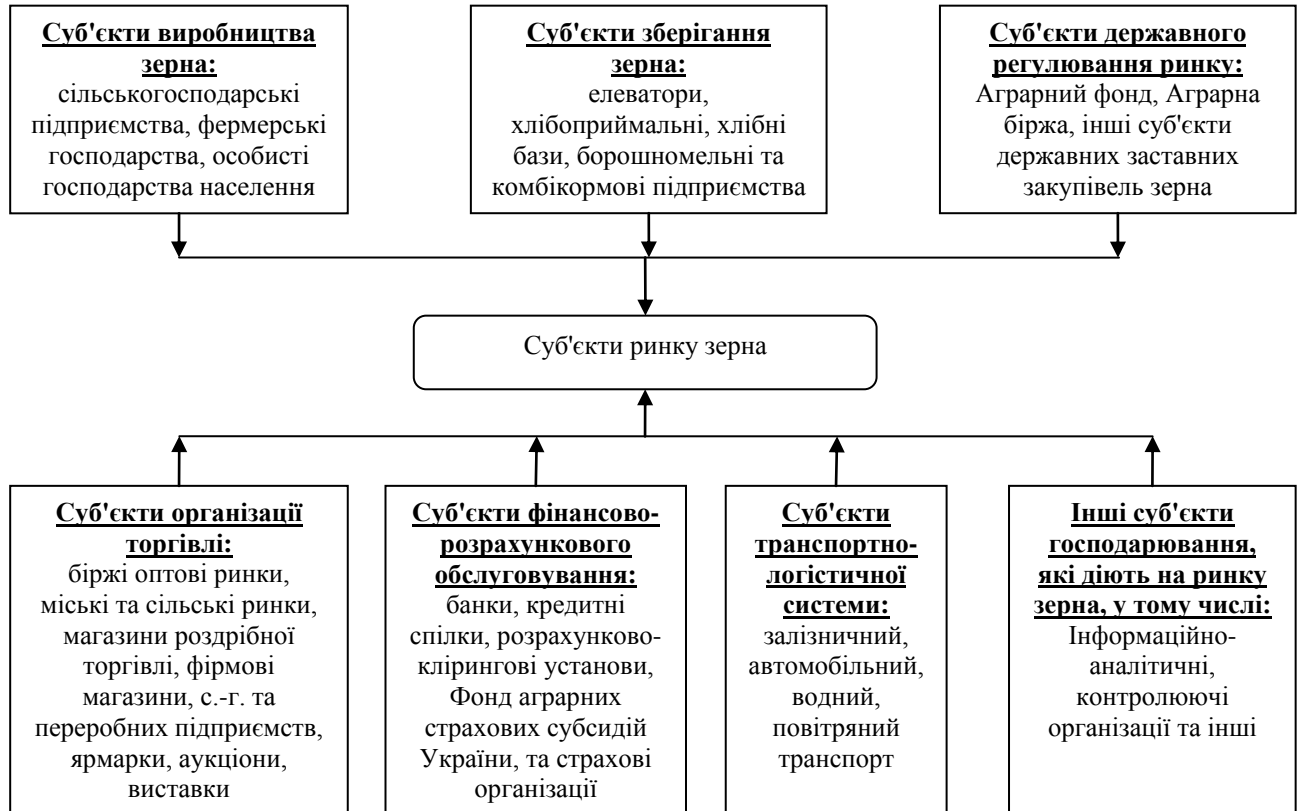


Рис. 1. Суб'єкти ринку зерна України

Правила Інкотермс 2010 безпосередньо пов'язані із провадженням процесів логістики, особливо при здійсненні міжнародної торгівлі, про що свідчить рисунок 2.



Рис. 2. Правила Інкотермс 2010 і логістика*

*Джерело: дані Аграрного фонду.

11 правил Інкотермс 2010 розділені на два окремих класи:

Перший клас «Правила для будь-якого виду або видів транспорту» включає сім правил Інкотермс 2010, які можуть застосовуватися незалежно від обраного виду транспорту і незалежно від того, використовується один або більше одного виду транспорту. Цей клас включає EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP і DDP. Вони можуть використовуватися навіть при відсутності морського виду транспорту, а

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

також у випадках, коли судно використовується для здійснення частини перевезення.

У другому класі Інкотермс 2010 «Правила для морського і внутрішнього водного транспорту» як пунктом поставки, так і місцем, до якого здійснюється перевезення товару покупцеві, є порти. До цього класу належать FAS, FOB, CFR і CIF. У правилах FOB, CFR і CIF, всі посилання на поручні судна як пункт поставки виключені для того, щоб товар вважався поставленим лише тоді, коли він перебуває «на борту» судна.

Нижче нами запропоновано модель функціонування логістики на ринку зерна (рис. 3).

На рисунку 3 світлими стрілками показано рух матеріальних, у т.ч. грошових, ресурсів, сірими – інформаційний зворотний супровід. Дві складові виділені на рисунку: зліва – ринок зерна, справа – транспортне забезпечення, які є основними в ланцюгу "виробник - транспортування - споживач".

Як бачимо центральною фігурою (серцевиною) усієї системи виступають сільськогосподарські підприємства різних форм власності. Необхідно відзначити, що до аграрних відносять різні за розмірами підприємства, зокрема: фермерські господарства, агрохолдинги тощо.

Підприємства аграрної сфери можуть збувати зерно або самостійно підприємствам переробної галузі, або за укладеними договорами аграрному фонду, або через акредитовані товарно-сировинні (аграрні) біржі, або експортувати, або зернотрейдером. При чому кожен із каналів розподілу зерна має свої, не притаманні іншим учасникам, особливості. Так, самостійний збут зерна через перші чотири канали підвищує собівартість реалізованої продукції на 20-25%. Останній – через посередницьку структуру – знижує збутові витрати або вони взагалі відсутні (реалізація з поля). У той же самий час саме останні учасники ринку зерна, у більшості регіонів України, монополізували його і використовують фіксовані ціни не вигідні для сільськогосподарських товаровиробників.

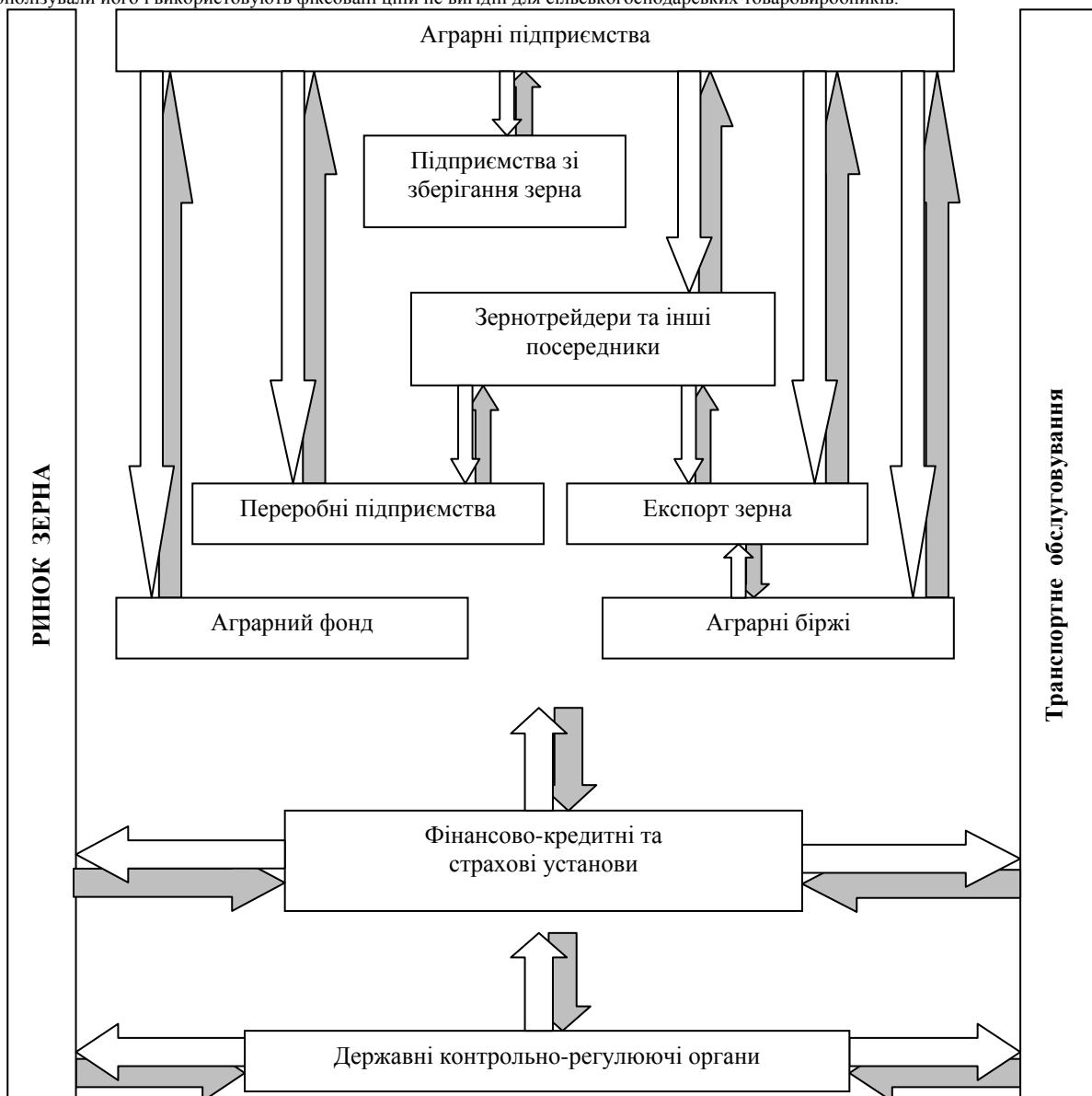


Рис. 3. Модель функціонування логістики зернового ринку

О.В. Бокій відзначає, що через низький рівень інфраструктури збільшуються витрати на транспортування та зберігання зернових і борошна, обмежено експорт зернових, погіршується якість сировини та готової продукції, обмежуються можливості просування продукції [1, с. 143]. З чим ми повністю й погоджуємося.

Зокрема, як свідчать проведені дослідження О.О. Красноруцького, на зерновому ринку структура каналів розподілу продукції включає посередників трьох рівнів: посередники першого рівня виконують певний перелік логістичних та збутових послуг на досить не вигідних для первинних товаровиробників умовах, як правило ці оператори ринку володіють капіталом сфери зберігання зерна; другий рівень учасників каналів розподілу складають крупні посередники, що обслуговують внутрішній ринок та виконують масштабні закупки для експортерів, їх постачальниками є перші посередники та досить часто крупні виробники; третій рівень складають підприємства-

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТТЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

експортери, підприємства держрезерву зерна та крупні переробні підприємства, їх цільова споживачка аудиторія знаходиться або вже поза межами українського зернового ринку, або на ринках продуктів більш глибокої переробки зерна. Прямий збут продукції не є широко розповсюдженим каналом розподілу продукції на цьому ринку, в першу чергу, через те, що аграрні підприємства не в змозі утворювати великі партії стандартної зернової продукції, а отже виробники не можуть конкурувати з посередниками навіть першого рівня тобто ефективно змінювати свою позицію в структурі каналу розподілу продукції [5, с. 76]. Ми повністю погоджуємося з висновками автора.

Зокрема, потужності Укрзалізниці не готові до перевезення зерна і мають низьку пропускну спроможність. Так, в четвертому кварталі 2012 р., в тому числі і через недостатність зерновозів, було експортовано менше зерна, ніж передбачалося. Однією з причин обмеження експорту були великі тарифи на постачання продукції від елеватору до порту (300 грн. за 1 т з урахуванням перевалки на елеваторі). Фахівці також відмічають, що весь інфраструктурний ланцюжок логістичної інфраструктури потребує вдосконалення. Ускладнює проблематику нещодавнє введення обмежень на вагове навантаження автопоїздів. При можливості одночасного перевезення 40 т вантажу, автопоїзди, згідно до нових вимог, перевозять по 20 т вантажу [14].

Підприємства зі зберігання зерна включають таких суб'єктів як елеватори, хлібоприймальні підприємства, борошномельні, крупорушки, комбикормові заводи, морські й річні термінали. Дана група учасників може бути інтегрованою в аграрному підприємстві або виступати самостійною ланкою на ринку зерна.

Провідне місце на ринку зерна та логістики належить ПАТ "Державна продовольчо-зернова корпорація України" (ДПЗКУ) – національному оператору зернового ринку України, лідеру у сфері зберігання, переробки, перевалки та експорту зернових. Створена в 2010 році ПАТ "ДПЗКУ" є найпотужнішою державною вертикально-інтегрованою компанією в аграрному секторі економіки України. Корпорації належить 10% сертифікованих елеваторних потужностей України. ПАТ "ДПЗКУ" є лідером серед операторів ринку зберігання зернових та олійних культур в Україні, володіючи елеваторними потужностями в обсязі 3,75 млн. тонн. Можливості порткових терміналів ПАТ "ДПЗКУ" дозволяють забезпечити до 12% середньорічних обсягів експортної перевалки українського зерна. Переробні підприємства корпорації здатні задовольнити до 15% потреб внутрішнього ринку України у борошні, крупах та комбикормах [12].

Проведені дослідження В.С. Ніценка показали, що в Україні у 2012 р. зареєстровано 759 сертифікованих зернових складів (СЗС) загальною місткістю 31,6 млн. тонн. Нестача потужностей для зберігання збіжжя становить 14,8 млн. тонн. Інвестиції у будівництво однієї тонни зернового елеватора складають близько 200 дол. Оскільки в Україні нараховується 31,6 млн. т СЗС, то потрібно інвестувати ще 13,6 млрд. дол. Для виконання програми «Зерно України – 2015» необхідно мати 100 млн. т елеваторних потужностей, так як 15% складають перехідні запаси. Також необхідно врахувати СЗС для зберігання олійних культур (15-20 млн. т) – 4 млрд. дол. Таким чином, інвестиції у розбудову елеваторної інфраструктури складуть 17,6 млрд. дол. [7].

Важливою складовою розбудови логістики зернового ринку, як видно з рисунку 3, повинні бути фінансово-кредитні установи. За їх участю відбувається окрім розрахункового обслуговування суб'єктів зернового ринку, кредитування останніх. Більша частина сільськогосподарських, агропромислових та інших формувань не мають у достатньому обсязі потрібних для розбудови логістичної інфраструктури капітальних інвестицій.

Згідно даних Національного банку України протягом 01.07.2013-01.07.2014 рр. обсяг кредитів наданих сільському господарству становив 70,3 млрд. грн., у той же самий час у промисловість інвестовано майже у 6 разів більше, торгівлю – у 9,8 раза більше [9]. Промисловість й торгівля являються не тільки учасниками ринку зерна, а також виконують логістичні функції. Однак тривалість обороту оборотних активів, у т.ч. грошових коштів, в даних сферах діяльності є набагато швидшою, ніж у сільському господарстві, що й стримує розвиток останньої.

За даними Міжнародної фінансової корпорації 77% сільськогосподарських товаровиробників використовують кредити для закупівлі паливно-мастильних матеріалів, 48% – на закупівлю засобів захисту рослин і 36% – на придбання посівного матеріалу. Тільки 13% підприємств використовують кредити на технологічне оновлення виробництва, а 6% – на його розширення [2]. Короткострокове кредитування розв'язує проблему отримання відповідних ресурсів для проведення польових робіт, а довгострокове кредитування є передумовою розширення та оновлення виробничих фондів. Характерною ознакою сучасного стану кредитування сільськогосподарських підприємств України є домінування короткострокових кредитів. Незначна частка довгострокових кредитів строком понад 5 років (9,35%) від загального їх обсягу свідчить не тільки про неможливість повного оновлення матеріально-технічної бази господарств аграрного сектору, але й про ефективне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури ринку зерна.

Страхові компанії на ринку зерна повинні забезпечувати зниження фінансових ризиків через застосування різних страхових інструментів. Середньостроковою метою України має стати розвиток ф'ючерсного ринку, який дозволить сільгоспвиробникам та трейдерам страхувати цінові ризики. Управління ціновими ризиками на зерно прискорить розвиток системи товарних бірж і підготує сільгоспвиробників і трейдерів до переходу у найближчій перспективі (2-4 роки) до ф'ючерсного ринку [8, с. 8].

Виняткове значення у розвитку логістики належить аграрним біржам. В Україні згідно Постанови КМУ № 1285 від 26.12.2005 р. створено Аграрну біржу – єдину державну товарну біржу в Україні [13]. Вона забезпечує рівні умови для всіх учасників біржової торгівлі та сприяє розвитку ринку товарних деривативів, базовим активом яких є сільськогосподарська продукція.

Продовж останніх років, Аграрна біржа займає провідні позиції з організації торгівлі сільськогосподарськими товарами в Україні.

На торговому майданчику Аграрної біржі можна укласти контракти на умовах спот і форвард.

Аграрна біржа забезпечує: максимальне спрощення пошуку ринку збуту та постачальників; прозорість ринкового ціноутворення; свободу здійснення брокерської діяльності; безкоштовні та якісні консультації спеціалістів відділу торгів та юридичного відділу щодо ринкової кон'юнктури, процедури укладення договорів, вирішення спорів та інших питань, які стосуються біржової торгівлі; організацію державних закупівель сільськогосподарської продукції.

Аграрний фонд – державна спеціалізована бюджетна установа, уповноважена Кабінетом Міністрів України провадити цінову політику в агропромисловій галузі економіки України. Утворений відповідно до норм Закону України «Про державну підтримку сільського господарства».

Фонд відповідно до покладених на нього завдань: виступає в установленому законодавством порядку замовником під час закупівлі товарів (робіт, послуг) за рахунок коштів державного бюджету; продає або купує на Аграрній біржі об'єкти державного цінового регулювання з або до державного інтервенційного фонду і має право на придбання та продаж об'єктів державного цінового регулювання для потреб державного інтервенційного фонду, а також на продаж об'єктів державного цінового регулювання, які були конфісковані або підлягають продажу відповідно до закону; здійснює на організованому аграрному ринку товарні інтервенції шляхом продажу (поставки) окремих об'єктів державного цінового регулювання на умовах споту або форварду з метою встановлення ціни рівноваги (фіксингу) у розмірі не більше максимальної інтервенційної ціни; здійснює на організованому аграрному ринку фінансові інтервенції шляхом купівлі окремих об'єктів державного цінового регулювання на умовах споту або форварду з метою встановлення ціни рівноваги (фіксингу) у розмірі не менше мінімальної інтервенційної ціни; здійснює закупівлю послуг, пов'язаних з комплексом заходів із зберігання, перевезення, переробки та страхування об'єктів державного цінового регулювання, в установленому Кабінетом Міністрів України порядку; за рішенням Кабінету Міністрів України здійснює закупівлю або продаж визначених об'єктами державного цінового регулювання товарів, не пов'язаних з державним ціновим регулюванням. При цьому ціни закупівлі або продажу не повинні бути вищими/нижчими більш як на 20 відсотків максимальної/мінімальної інтервенційної ціни, встановленої на поточний маркетинговий період для об'єкта державного цінового регулювання; за рішенням Кабінету Міністрів України здійснює закупівлю та продаж матеріально-технічних ресурсів для потреб сільськогосподарських товаровиробників; здійснює з використанням сприяє ринкової кон'юнктури реалізацію об'єктів державного цінового регулювання з метою забезпечення надходження коштів до спеціального фонду державного бюджету; за рішенням Кабінету

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Міністрів України здійснює експорт об'єктів державного цінового регулювання; утворює державні підприємства, установи та організації; готує пропозиції щодо удосконалення законодавства з питань, що належать до його компетенції, і подає їх на розгляд Мінагрополітики; організовує професійну підготовку та підвищення кваліфікації працівників Фонду; забезпечує поширення інформації про кон'юнктуру аграрного ринку; подає Кабінету Міністрів України пропозиції щодо запровадження та скасування тимчасового режиму адміністративного регулювання цін для окремих об'єктів державного цінового регулювання на організованому аграрному ринку; подає пропозиції щодо переліку об'єктів та періодів державного цінового регулювання; виконує інші функції відповідно до покладених на нього завдань[10].

Пріоритетними напрямками розвитку логістичної складової ринку зерна О.В. Бокій визначив в розрізі її основних ланок – транспортування, зберігання та ІТ-технологій (табл. 1) [1, с. 143].

Таблиця 1

Пріоритетні напрями розвитку логістичної інфраструктури

Транспортування	Зберігання	ІТ-технології
<ul style="list-style-type: none"> – інноваційний розвиток транспорту; – будівництво трубопроводів; – збільшення потужного складу транспорту; – мережевий графік; – раціоналізація маршрутів перевезень; – збільшення швидкості постачання; – економія паливно-мастильних матеріалів; – прискорення навантажувально-розвантажувальних робіт; – скорочення часу обробки рухомого складу залізниці. 	<ul style="list-style-type: none"> – впровадження нових технологій будівництва складських приміщень; – створення єдиної інформаційної системи складських приміщень; – мінімізація витрат на зберігання будівництво сучасних складів для окремого зберігання різних видів продукції; – будівництво спеціалізованих приміщень для зберігання експортно-орієнтованої продукції; – наближення переробних потужностей до сировинної бази. 	<ul style="list-style-type: none"> – створення єдиної інформаційної мережі; – вдосконалення документообігу скорочення часу оброблення замовлень; – раціональна структуризація наявної інформації.

Але на нашу думку автор мало уваги приділив транспортним питанням, не виділивши автомобільний, морський й річний транспорт в окремі групи, а також розвитку терміналів в акваторії морських портів.

Висновки та пропозиції. З метою подолання кризового стану та підвищення інвестиційної привабливості логістики зернового ринку доцільним та своєчасним заходом на рівні уряду є розробка на рівні Міністерства аграрної політики та продовольства України програми розвитку логістики. Програма розвитку логістики зернового ринку повинна передбачати набір та вирішення наступних завдань:

- створення умов для сільськогосподарських товаровиробників самостійного визначення каналів й напрямків реалізації зерна;
- кооперація аграрників та створення координуючих логістичних центрів;
- модернізація і сертифікація функціонуючих та нарощування елеваторних потужностей в місцях дислокації виробників зерна;
- оновлення та покращення транспортно-логістичного складу вантажних автомобілів;
- збільшення сумарних потужностей з перевалки збіжжя в портовських терміналах;
- розвиток зерно-експортного потенціалу країни;
- впровадження страхових механізмів захисту товаровиробників від кон'юнктури цін на ринку зерна;
- регулювання монопольних цін на послуги залізничного транспорту, що знижує доступ сільськогосподарських підприємств та експортний потенціал країни;
- зменшення впливу посередницьких структур на формування цінової політики;
- збільшення обсягів реалізації зерна на аграрних біржах України шляхом застосування біржових інструментів – деривативів (ф'ючерсних контрактів);
- реалізація кредитних та інвестиційних проектів з метою розбудови логістичної інфраструктури;
- створення інформаційної мережі логістичного ринку зерна.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Бокій О.В. Тенденції розвитку логістичної складової інфраструктури ринку сировини хлібопекарської та борошномельно-круп'яної галузі / О.В. Бокій // *Економіка Крима*. – 2013. – № 2 (43). – С. 139-143.
2. Володимир Болещук: "Сільське господарство – це стратегічна галузь, від якої залежить безпека держави" // Новинний портал "За Збручем" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zz.te.ua/volodymyr-boljeschuk-silске-hospodarstvo-tse-stratehichna-haluz-vid-yakoji-zalezhyt-bezpeka-derzhavy/>.
3. Китаєв С.Е. Особенности разработки стратегических карт развития логистической инфраструктуры рынка зерна [Електронний ресурс] / С.Е. Китаєв // *Управление экономическими системами: Электронный научный журнал*. – 2013. – № 10. – Режим доступу: <http://www.uecs.ru/logistika/item/2400-2013-10-05-06-40-01>.
4. Колодійчук В.А. Логістична інфраструктура експортного зернового потенціалу України / В.А. Колодійчук // *Агросвіт*. – 2013. – № 15. – С. 11-16.
5. Красноруцький О.О. Системи управління збутовою діяльністю аграрних підприємств: стратегія, механізми, інструментарій: Монографія / О.О. Красноруцький. – Херсон: Гріль Д.С., 2012. – 348 с.
6. Лавринчук О.В. Перспективи розвитку ринку зерна України / О.В. Лавринчук // *Облік і фінанси АПК*. – 2011. – № 3. – С. 144-152.
7. Ніценко В.С. Зернові елеватори: стан та інвестиційні горизонти / В.С. Ніценко // *Вісник ХНАУ [Серія «Економічні науки»]*. – Харків: ХНАУ. – 2012. – № 10. – С. 122-133.
8. Нова середньострокова політика розвитку зернового ринку в Україні / Розвадовскі Р., Дебатіс М., Рембіш В., Орехівський В., Кравченко І. – К., 2006. – 35 с.
9. Нові кредити, надані домашнім господарствам та нефінансовим корпораціям: Статистичний випуск // *Національний банк України*. – Липень 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=66239>.
10. Про Аграрний фонд: Постанова Кабінету міністрів України від 06.07.2005 № 543 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/543-2005-%D0%BF>.
11. Про зерно та ринок зерна в Україні: Закон України від 04.07.2002 № 37-IV // *Відомості Верховної Ради України*. – 2002. – № 35. – Ст. 258.
12. Про корпорацію // Офіційний сайт ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pzcu.gov.ua/ua/about/>.
13. Про створення Аграрної біржі: Постанова Кабінету міністрів України від 26.12.2005 № 1285 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1285-2005-%D0%BF>.
14. Татаренко Г. Шпаклінка в світ / Г. Татаренко, Д. Владимиров // *Бизнес*. – 2013. – №29. – С.58-60.