

УДК 658:664

Седікова І.О.

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри менеджменту і логістики  
Одеської національної академії харчових технологій

Бондар В.А.

аспірант кафедри менеджменту і логістики  
Одеської національної академії харчових технологій

## ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КЛЮЧОВИХ ЛАНОК ІНФРАСТРУКТУРИ ЗЕРНОКРУП'ЯНОГО РИНКУ

### KEY FEATURES OF INFRASTRUCTURE LINKS CEREAL MARKET

#### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто питання поняття інфраструктури ринку, узагальнено та визначено елементи і недоліки сучасної інфраструктури регіонального ринку зерна та круп. Визначено, що одними з найголовніших функцій інфраструктурних формувань є більш швидке товаропросування та обіг оборотних коштів. Визначено сутність інфраструктури ринку та його структуру. Досліджено особливості зернокруп'яного ринку та визначено тенденції розвитку. Розглянуто основні складники інфраструктури зернового ринку, систему зерносховищ в Україні. Зроблено висновки науково-прикладного характеру.

**Ключові слова:** інфраструктура, зернокруп'яний ринок, агропромисловість, експорт зернових, агротехнології.

#### АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены вопросы определения понятия инфраструктуры рынка, определены основные элементы и недостатки современной инфраструктуры регионального рынка зерна. Доказано, что главными функциями инфраструктурных формирований являются быстрое товародвижение и оборот оборотных средств. Рассмотрены основные составляющие инфраструктуры и ее структуры. Проведен анализ зернокруп'яного рынка, указаны особенности его развития. Рассмотрены главные составляющие инфраструктуры зернового рынка и системы зернохранилищ в Украине. Сделаны выводы научно-прикладного характера.

**Ключевые слова:** инфраструктура, зернокруп'яной рынок, агропроизводство, экспорт зерновых, агротехнологии.

#### ANNOTATION

The questions the concept of market infrastructure, summarized and determined elements and lacks the modern infrastructure of the regional market of grain and cereals. Determined that one of the main functions of infrastructure units are faster tovaroprosuvannya and turnover of working capital. The essence of market infrastructure and its structure. The features zernokrup'yanoho market and identifies trends. Considered on grain market infrastructure components, system silos in Ukraine. The conclusions of scientific and applied nature.

**Keywords:** infrastructure, zernokrup'yanoy market, agricultural production, export of grain, agricultural technologies.

**Постановка проблеми.** У ринкових умовах важливим фактором ефективного функціонування підприємств є наявність розвиненої інфраструктури, яка є обов'язковим компонентом будь-якої цілісної економічної системи і підсистеми. Створення розгалуженої ринкової інфраструктури – найбільш актуальне питання проведення кардинальних змін у структурі національної економіки України, адже саме ринкова інфраструктура забезпечує взаємодію всіх підприємств, фірм, галузей, регіонів, окремих ринків.

Ураховуючи значний наявний потенціал аграрного сектора України з виробництва сільськогосподарської продукції, особливого значення набуває створення сучасної, за світовими стандартами інфраструктури аграрного ринку. Формування ринкової інфраструктури має завданням обслуговувати процес ринкового товарообміну, забезпечувати його надійність, прозорість і стабільність.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню актуальних питань щодо розвитку зернового ринку України та його інфраструктури присвятили свої праці В.І. Бойко, В.І. Власов, В.М. Жук, В.А. Зубець, С.М. Кваша, І.В. Кобута, М.Г. Лобас, П.Т. Саблук, І.І. Савенко, І.О. Седікова та ін. Їх зусиллями створений міцний теоретико-методологічний фундамент названого напрямку, вирішено багато його практичних аспектів.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак дослідження сучасного стану інфраструктури ринків аграрної продукції виявило недостатній розвиток її низового – сільського рівня і, відповідно, невирішеність проблеми збуту продукції сільських індивідуальних домогосподарств, унаслідок чого втрачаються кількість та якість продукції. **Мета статті** полягає у формуванні теоретико-практичних положень із розвитку інфраструктури ринку зернової продукції і розгляді ефективності її повноцінного функціонування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для забезпечення наукового підходу до вирішення досліджуваної проблеми важливо передусім визначити сутність інфраструктури та її структуру. Вивчення вітчизняних літературних джерел засвідчує, що вперше термін «інфраструктура» було запроваджено для позначення об'єктів і споруд, які забезпечували нормальне функціонування збройних сил, а із середини 50-х років ХХ ст. широко використовується в економічній і політичній літературі. В економічній літературі цей термін почав використовуватися в кінці 40-х років ХХ ст. для визначення комплексу галузей господарювання, що обслуговують промислове та сільськогосподарське виробництво.

На рівні загальнодержавного підходу поняття «інфраструктура» визначається як складова частина загального устрою економічного та політичного життя, що має допоміжний характер та забезпечує нормальну діяльність економічної та політичної систем у цілому. Дослівно інфраструктура – це основа, фундамент, внутрішня будова економічної системи [1, с. 91].

Окремі автори характеризують інфраструктуру як комплекс галузей народного господарства, які обслуговують промисловість та сільське господарство. До цього комплексу входять виробнича і невиробнича (або соціальна) інфраструктури. До виробничої інфраструктури належать шосейні дороги, канали, мости, порти, аеродроми, залізничний транспорт, зв'язок, системи енергопостачання тощо [2, с. 154]. Виходячи із цього, інфраструктура не виробляє кінцевого продукту в матеріально-речовій формі, а лише створює необхідні умови для його виробництва.

Більшість наукових досліджень інфраструктури була здійснена вітчизняними економістами на базі теоретичних основ наукового комунізму. У праці «Капітал» К. Маркс розглядає капіталістичне виробництво як єдність двох процесів: процесу праці, що створює матеріальні блага, і процесу збільшення вартості – виробництво капіталу [1, с. 95]. Порівнюючи виробництво та інфраструктуру як функціональну підсистему процесу виробництва, В.П. Федько та Н.Г. Федько роблять висновок про подвійну природу інфраструктури, яка відображає певний процес праці і збільшує вартість шляхом вкладення капіталу в цю сферу [2, с. 151]. Для більшості країн колишнього соцтабору проблема полягала не в тому, що була відсутня елементарна інфраструктура, а в тому, що ця інфраструктура призначалася для централізованої планової економіки. Інфраструктура не може існувати сама по собі, без свого об'єкта обслуговування. Між інфраструктурою й об'єктом її обслуговування завжди повинен існувати причинно-наслідковий зв'язок, який давав би змогу визначати характер і вимірювати вплив інфраструктури на об'єкт. Як визначальні ознаки і критерії інфраструктури дослідники виділяють таке: виробнича діяльність інфраструктури не створює нової натурально-речовинної форми продукту, а лише збільшує вартість уже створеної; процес виробництва відділяється від споживання корисного ефекту; продукція інфраструктури, що виступає у формі процесів переміщення, зберігання, передачі інформації, не підлягає зберіганням або складуванню.

Характеризуючи інфраструктуру ринку зерна, на нашу думку, потрібно мати на увазі передусім комплекс видів діяльності, які створюють умови для ефективного функціонування ринку зерна. Закон України «Про зерно та ринок зерна» трактує інфраструктуру ринку як комплекс виробничих і невиробничих фор-

мувань, які забезпечують умови виробництва зерна, його заготівлі, зберігання, переробку, реалізацію, страхування, кредитно-фінансові та інші послуги. Інфраструктура ринку зерна повинна бути дуже динамічною системою, інакше може гальмувати розвиток торгових зв'язків [3]. Визначення елементів інфраструктури ринку зерна має важливе методологічне значення. Слід розрізняти поелементний склад інфраструктури товарного ринку від інфраструктури соціально-побутової, інституційної, екологічної. Вченими-економістами розглядаються елементи інфраструктури ринку зерна для України [2, с. 152].

Стрімкий розвиток агровиробництва в Україні в останнє десятиліття став можливим передусім завдяки колосальному запасу потенціалу природних ресурсів, а також упровадженню сучасних агротехнологій. У результаті середній валовий збір зернових культур за п'ятирічний період (із 2008 по 2012 р.) становив 48 300 тис. т, що на 48% більше, ніж у попередню п'ятирічку (із 2003 по 2007 р.), а в останні два роки (2014–2015 рр.) сягнув майже 60 млн. т [4].

Збільшуючи обсяги виробництва сільськогосподарських культур, Україна стала вагомим гравцем на світовому ринку зернових, із кожним роком нарощуючи свій експортний потенціал. Середній показник експорту зернових і зернобобових збільшився практично в півтора рази і у середньому за 2008–2012 рр. досяг 19 600 тис. т, а результатами календарного 2012 р. досяг рекордних 27 300 тис. т. Якщо розглядати всі насипні вантажі, до яких належать зернові та зернобобові, насіння олійних культур і продукти переробки (крупи, борошно, комбікорми, шроти, лузга і піллетти), то обсяг експорту даної групи вантажів у 2012 р. досяг рекордних 35,2 млн. т. Водночас аграрний ринок України став експортоорієнтованим [5, с. 58]. Подальшому нарощуванню темпів зовнішньої торгівлі перешкоджає низка інфраструктурних проблем, що не дають змоги в повному обсязі використовувати експортний потенціал.

Розглядаючи інфраструктуру ринку насипних зернових вантажів, слід відзначити кілька її сегментів і основні проблеми, що заважають їх ефективному функціонуванню. Однією з ключових ланок інфраструктури є система зерносковищ, яка повинна забезпечувати не тільки збереження запасів зерна, а й своєчасне та інтенсивне формування товарних партій зерна й їх відвантаження на транспорт. На сьогоднішній день система зерносковищ в Україні представлена ємностями близько 30 500 тис. т сертифікованих зерноскладів і близько 16 млн. т ємностей зерносковищ сільгоспвиробників. При цьому в структурі сертифікованих зерноскладів менше половини (46%) є елеваторами із силосними ємностями і високопродуктивним транспортним устаткуванням. Решта 54% – склади підлогового зберігання з менш розвинутою механізацією [6, с. 33]. Що стосується

зернохосвищ сільгоспвиробників, то це пристосовані до зберігання споруди з низьким рівнем механізації і можливістю проводити відвантаження лише на автомобільний транспорт. Таким чином, система зберігання потребує збільшення кількості сучасних зернохосвищ із високою продуктивністю транспортного устаткування, що дає змогу в короткі терміни відвантажувати великі експортні партії насипних вантажів (3 тис. т на добу і більше).

Другим не менш важливим сегментом інфраструктури є транспортна система, представлена автомобільним, залізничним і водним транспортом, яка забезпечує доставку насипних вантажів із зернохосвищ до місць реалізації (портів, країн ближнього зарубіжжя та переробних підприємств). Розглядаючи даний сегмент, важливо відзначити як його загальний стан, так і взаємодію з іншими сегментами інфраструктури, оскільки тривалість доставки вантажів у пункт призначення визначається не тільки часом транспорту в дорозі, але й часом його перебування під вантажно-розвантажувальними операціями, а також часом технічних зупинок у дорозі. У зв'язку із цим 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 експортоорієнтованими, а більша частина експорту (91,2%) здійснюється через порти, ефективність функціонування транспортної системи доцільно розглядати в розрізі доставки насипних вантажів із зернохосвищ у порти. Так, у 2012 р. близько 61% насипних зернових вантажів, переміщених у портах, були доставлені туди залізничним транспортом, близько 36% – автомобільним і лише близько 3% – річковими суховантажними судами [7, с. 241]. Кожен із зазначених видів транспорту має свої переваги і недоліки. Річкові суховантажі є найекономічнішим транспортом для доставки насипних вантажів у морські порти (найнижча вартість 1 т перевезеного вантажу). Але при цьому низка особливостей і проблем не дають змоги ефективно експлуатувати даний вид транспорту.

По-перше, для цього необхідна наявність розвиненої мережі річкових перевантажувальних терміналів, куди зерно 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 дає змоги повною мірою використовувати потенціал суховантажів. Багато ділянок мають глибину менше 3,5 м, що не дає змоги проходити через них повністю навантаженим баржам типу «річка – море».

По-третє, для перевантаження навалювальних вантажів на морські судна, у тому числі і на рейді, необхідні спеціальні плавучі крани, якими наявна інфраструктура поки не забезпечена в необхідній кількості. Що стосується перевезень насипних зернових вантажів автомобільним транспортом, то в даному сегменті також відзначається низка проблем. Автомобільний транспорт є найбільш універсальним і може бути швидко завантажений і розвантажений в умовах усіх типів зернохосвищ, проте він є ефективним лише за невеликого транспортного плеча – 200–250 км залежно від вантажопідйомності автомобілів [8, с. 121]. Вантажопідйомність наявного парку автотранспорту є ще однією проблемою даного сегмента, оскільки найбільш вигідним є транспортування у великовантажних зерновозах (30 т і більше), а дороги, по яких здійснюється рух вантажних автомобілів, не пристосовані до таких навантажень. Окрім того, деякі зернохосвища також не пристосовані до обробки великовантажних автомобілів, що звужує сферу їх використання. А основною проблемою в сегменті автомобільних перевезень є незадовільний стан доріг, у результаті чого не тільки збільшується час перебування автомобіля в дорозі, але й збільшуються витрати на ремонт автомобілів, що призводить до збільшення тарифів на перевезення.

Найбільш ефективним видом транспорту для перевезення насипних вантажів у порти є залізничний транспорт, який за невеликих питомих витрат дає змогу забезпечити перевезення великих партій вантажу на значні відстані. Але в даному сегменті транспортної системи також є низка гострих проблем, що знижують ефективність перевезень, на яких слід зупинитися більш детально. Однією з ключових нині є проблема забезпеченості вагонами-зерновозами. Законом України «Про зерно та ринок зерна» визначено, що суб'єктами зберігання зерна є: зернові склади (елеватори, хлібні бази, хлібоприймальні, борошномельні і комбикормові підприємства) та інші суб'єкти підприємницької діяльності, які беруть участь у процесі зберігання зерна [9].

Елеватори України – потужний фундамент зернової промисловості, які забезпечують стабільне функціонування вітчизняної зернопереробної промисловості і відіграють одну з пріоритетних ролей в експорті нашої країни [10, с. 17]. Однією з ключових ланок інфраструктури зернокруп'яного ринку є система зернохосвищ, яка повинна забезпечувати не тільки збереження запасів зерна і насіння олійних культур, а й своєчасне та інтенсивне формування товарних партій зерна й їх відвантаження на транспорт. За даними 2014 р., лідерами за кількістю елеваторних обсягів традиційно стали Полтавська, Вінницька, Одеська, Дніпропетровська та Харківська області. Разом їх елеваторні потужності досягають майже 14 млн. т, що становить понад 40% усіх елеваторних

потужностей країни. Всього в Україні налічується елеваторних обсягів понад 34 млн. т. Крім того, в областях є додаткові склади та зерносховища для зберігання зерна загальною потужністю майже 7 млн. т. Значна частка елеваторних потужностей сконцентрована в руках державних структур (ПАТ «ДПЗКУ» – 3,7 млн. т, Держрезерв – 1,9 млн. т, ДАК «Хліб України» – 333 тис. т) і в руках великих агропромислових холдингів, таких як «Кернел» (2,7 млн. т), «Нібулон» (1,7 млн. т) або ПАТ «Укрлендфармінг» (1,6 млн. т) [11].

У 2014–2015 рр. введено в експлуатацію нові і розширені наявні потужності елеваторів майже на 1 млн. т. Більше всіх збільшили обсяги в Полтавській, Рівненській та Сумській областях. Проте понад 700 тис. т і близько 200 тис. т. елеваторних обсягів було втрачено Донецькою і Луганською областями відповідно. У рейтингу елеваторних потужностей за 2014 р. із 24 областей України Одеська, Миколаївська та Херсонська області посідають друге, сьоме та дванадцяте місця відповідно. Майже в усіх областях країни спостерігається перевищення попиту над пропозицією, тобто заповнення елеваторних можливостей є стовідсотковим та ще і з перевищенням. Так, в Одеській області цей показник становить 45%, у Миколаївській області – 78% та Херсонській області – 79%. В Україні, за різними оцінками, щорічно ведеться будівництво близько 1,5 млн. т нових елеваторних потужностей, але такі темпи будівництва не є достатніми, враховуючи, що дефіцит потужностей зберігання зернових становить близько 20 млн. т [4]. Отже, враховуючи націленість України на збільшення обсягів збору врожаю, державі принципово важливо нарощувати елеваторні потужності, оскільки вони повинні відповідати обсягам зібраного врожаю, щоб забезпечити збереження його якості.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Про забезпечення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки, запровадження складських документів на зерно» від 11 квітня 2003 р. № 510, було запроваджено проведення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки.

У березні 2014 р. в Україні функціонувало 773 сертифікованих зерносховища загальною ємністю 32,2 млн. т, чого недостатньо для забезпечення зростаючих обсягів виробництва зерна в країні. З урахуванням останніх подій, пов'язаних з АР Крим, кількість сертифікованих зерносховищ стає ще меншою. У зв'язку із цим забезпеченість елеваторами, здатними якісно переробити і зберегти зерно, а також у короткі терміни забезпечити формування експортних партій, є одним із найважливіших показників ефективності інфраструктури [4].

Верховною Радою України в 2014 р. було скасовано обов'язкову сертифікацію зерна та про-

дуктів його переробки, а також послуг із його зберігання. Сертифікат відповідності послуг зі зберігання зерна та продуктів його переробки – документ, який підтверджує відповідність послуг зі зберігання зерна та продуктів його переробки правилам, державним стандартам та іншими нормативним документам щодо зберігання зерна та продуктів його переробки на зерновому складі [12]. Сертифікат якості зерна, у т. ч. круп'яних культур та продуктів його переробки, – документ, виданий на партію зерна та/або продуктів його переробки, що завантажені у транспортний засіб, який засвідчує відповідність їх показників якості і безпеки вимогам нормативних документів або контракту, містить інформацію про наявність або відсутність генетично модифікованих організмів.

Для забезпечення ефективного функціонування зернокруп'яного ринку, результативного отримання належної кількості та якості зерна слід дотримуватися таких основних напрямів [8]:

- формування ринку зернових та круп'яних на основі регіональних особливостей (надавати перевагу тим регіонам, де умови для виробництва зернових кращі, для зниження собівартості продукції, забезпечення її конкурентоспроможності);

- упровадження заходів, що сприяють підвищенню якості зерна круп'яних, є одним з основних напрямів, завдяки якому можна реально підвищити стан господарської діяльності зернозаготівельних господарств. Це можливо за умови дотримання новітніх технологій вирощування зернових культур. Для заготівлі високоякісного насіння та сертифікації насінневого матеріалу зернових культур залучатимуться провідні науково-дослідні установи НААН (Національна академія аграрних наук України);

- забезпечення проведення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна – організація та проведення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки покладені на Державну інспекцію з контролю якості сільськогосподарської продукції та моніторингу її ринку, яка створена за рішенням уряду як урядовий орган державного управління, що діє у складі Міністерства аграрної політики та продовольства України;

- будова нових зерносховищ для покриття дефіциту елеваторних потужностей у зв'язку зі збільшенням виробництва зернових культур;

- матеріально-технічне забезпечення – виконання механізованих польових робіт в агротехнічні строки буде забезпечуватися за рахунок відновлення наявної техніки, закупівлі нової та ефективного її використання;

- формування цін на зерно круп'яних культур повинно здійснюватися завдяки посиленню ролі державних агентів (Аграрного фонду, ДП «Державна продовольчо-зернова корпорація України»). Гарантовані ними ціни (ціни під-

тримки або мінімальні ціни) на зерно застосовуються, якщо середні ринкові ціни нижче мінімальних, а також під час реалізації зерна безпосередньо у державні фонди, під час здійснення доплат товаровиробникам із виробництва зерна у випадках, передбачених законодавством.

Відповідно до Закону України «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового розвитку», придбання сільськогосподарської техніки в наступних роках передбачається за рахунок часткової компенсації вартості складної сільськогосподарської техніки вітчизняного виробництва, державного лізингового фонду, довгострокових кредитів, кредитів комерційних банків; власних коштів.

Одним із рішень проблеми оновлення парку вагонів розглядається формування приватного рухомого складу. Але тут основними стримуючими факторами є тарифи на перевезення і термін окупності вагонів. Так, згідно з розрахунками трейдерських компаній, за вартості вагона-зерновоза близько 80 000 дол. США і діючих тарифів термін їх окупності становить 10–11 років, що робить їх придбання економічно невигідним. Таким чином, ще одним напрямом оптимізації залізничних перевезень насипних с/г вантажів є вдосконалення тарифної політики з можливим введенням пільг для компаній, що перевозять вантажі своїм рухомим складом. Отже, основними шляхами розвитку залізничної інфраструктури, що забезпечують зерновий ринок України, можна назвати такі: оновлення парку вагонів-зерновозів, у тому числі за рахунок великих торгових компаній; оптимізація управління переміщенням вагонів усередині країни; збільшення пропускної спроможності й оптимізація роботи припортових станцій; прозорість у тарифікації залізничних перевезень; оптимізація вантажно-розвантажувальних робіт на елеваторах, а також формування складів для відправки в порти.

Останньою ланкою інфраструктури зернового ринку України є портові термінали. Частка експортних обсягів насипних сільгоспвантажів, що відправляються через експортні термінали, за результатами 2013 р. становила більше 91%, що говорить про значущість даного сегмента і необхідність його розвитку. Слід зазначити, що портова інфраструктура України досить інтенсивно розвивалася в останні роки. Так, ще в 2010 р. перевалочна потужність портових терміналів оцінювалася в 32 900 тис. т на рік, а ємності одноразового зберігання становили трохи більше 2 млн. т [4].

Нині загальна перевалочна потужність портових терміналів оцінюється в 47 500 тис. т на рік. При цьому ємність одноразового зберігання зернохосвищ терміналів становить близько 2,5 млн. т. За даних показників середньомісячний експорт зерна через порти України може сягати 4 млн. т. Але водночас 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 у транспортному сегменті.

**Висновки.** Таким чином, для задоволення зростаючих потреб круп'яної галузі України, передусім їх експортного складника, інфраструктурні об'єкти потребують інтенсивного розвитку. Для приведення таких об'єктів у відповідність з прогнозованими обсягами виробництва та експорту необхідний обсяг інвестицій обчислюється у 8 млрд. дол. США. При цьому слід зазначити, що понад 80% інвестицій можуть бути забезпечені приватним бізнесом і спрямовані на реконструкцію та будівництво власних зернохосвищ і терміналів, а також придбання вантажного автотранспорту. Водночас без державної підтримки неможливий розвиток залізничної та річкової інфраструктур.

Таким чином, проведений аналіз фактичного стану головних ланок інфраструктури зернохосвищного ринку показав, що невід'ємною умовою його повноцінного функціонування є наявність розвиненої елеваторної перевалочної системи, що забезпечує стабільність і прозорість ринкового товарообміну в процесі руху продукції від виробника до споживача. Саме відсутність останньої та потреба товаровиробників у вільних коштах для подальшого відтворення виробництва створюють умови для реалізації значної частини продукції одразу після збирання врожаю за зниженими ринковими цінами. Більшу половину зерна виробники нині реалізують комерційним структурам-посередникам – 50–70%, а на переробні підприємства та елеватори йде лише 2–6%.

Одним із шляхів розв'язання проблеми сезонного збуту зерна є створення мережі сучасних сертифікованих зернових елеваторів з урахуванням раціонального розташування, що дасть змогу зберігати достатню кількість зерна належної якості. Це дасть можливість підвищити ефективність роботи товаровиробників за рахунок продажу ними зерна за сприятливої кон'юнктури ринку. Мають діяти також незалежні оператори, які забезпечуватимуть об'єктивне визначення якості зерна. Аналіз роботи зернових складів свідчить, що проблемним питанням залишається висока вартість послуг елеваторів. За державної заставної закупівлі за зберігання зерна зерновий склад може брати за місяць не більше 1% мінімальної ціни. Доведено, що за визначення розміру оплати вартості послуг елеватора за зберігання зерна у державній заставі слід ураховувати не фактичні ціни зерна, а в основі їх формування мають бути нормативні витрати, що сприятиме оптимізації їх розміру.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Словник термінів ринкової економіки / За заг. ред. проф. В.І. Науменка. – К. : Глобус, 1996. – 288 с.
2. Новоселов А.С. Рыночная инфраструктура региона: проблема формирования и развития / А.С. Новоселов. – Новосибирск : ЭКОР, 2006. – 288 с.
3. Про зерно та ринок зерна в Україні // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 35. – Ст. 258.
4. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Орленко О.В. Значення круп'яних культур в формуванні фонду органічної продукції та забезпеченні економічної безпеки України / О.В. Орленко // Бізнес-Навігатор. – 2013. – № 1(30). – С. 56–59.
6. Жовтоног О.І. Алгоритм планування зрошення з використанням геоінформаційних технологій для системи точного землеробства / О.І. Жовтоног, О.І. Кириєнко, І.К. Шостак // Меліорація і водне господарство. – 2004. – Вип. 91. – С. 33–41.
7. Сільське господарство України : стат. щоріч. за 2011 рік / За заг. кер. Ю.М. Остапчука ; Держкомстат України. – К., 2012. – 384 с.
8. Орленко О.В. Методичні положення в процесі підвищення конкурентоспроможності сировинних зон круп'яної галузі / О.В. Орленко // Формування конкурентоспроможної економіки : мат. Міжнар. наук.-практ. конф. – Тернопіль : ТНЕУ, 2012. – С. 121–123.
9. Елеватори України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://elevatorukraine.ucoz.ua>.
10. Гладченко М. Універсальний комплекс технологічного обладнання для виробництва і переробки різних видів круп з високими еколого-економічними показниками / М. Гладченко, Г. Трохименко // Економіст. – 2012. – № 6. – С. 16–19.
11. AgroCharts [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://delo.ua/business/markets/agrocharts>.
12. Особливості функціонування світового ринку зерна та роль України на ньому [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.viem.edu.ua>.