



СЕКЦІЯ 3 ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 633.1:338.43

Заєць М.А.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної
та інноваційної діяльності
Одеського національного політехнічного університету*

Баєва В.В.

*асистент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної
та інноваційної діяльності
Одеського національного політехнічного університету*

Захарченко О.В.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної
та інноваційної діяльності
Одеського національного політехнічного університету*

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЗЕРНА

Визначено основних суб'єктів ринку зерна та їх місце в логістиці. Наведено схему Правил Інкотермс 2010 та їх зв'язок з логістикою. Побудовано модель функціонування логістики зернового ринку та охарактеризовано основних учасників логістичного процесу.
Ключові слова: зерно, ринок зерна, інфраструктура ринку, логістика ринку зерна, суб'єкти (учасники) логістики.

Zayets M.A., Baieva V.V., Zakharchenko O.V. LOGISTICAL SUPPORT OF GRAIN MARKET

Identified the main subjects of the grain market and their role in logistics. Shows a diagram of Incoterms 2010 and its relationship with the logistics. There are the model of functioning logistics grain market and described the main participants of the logistic process.
Ключевые слова: зерно, рынок зерна, инфраструктура рынка, логистика рынка зерна, субъекты (участники) логистики.

Zayets M.A., Baieva V.V., Zakharchenko O.V. LOGISTICS SUPPORT OF GRAIN MARKET

Identified the main subjects of the grain market and their role in logistics. Shows a diagram of Incoterms 2010 and their relationship with the logistics. There are the model of functioning logistics grain market and described the main participants of the logistic process.
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 із 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. У 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 кінцевих результатах діяльності.

Постановка завдання. Метою роботи є визначення напрямів 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.

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. Красноручський, О.В. Лавринчук, В.С. Ніценко та інші, приділяють значну увагу даним проблемам та напрямам 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 горизонтал зернових елеваторів як складової агрологістики [7], О.О. Красноручський – 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 у їхніх наукових працях.

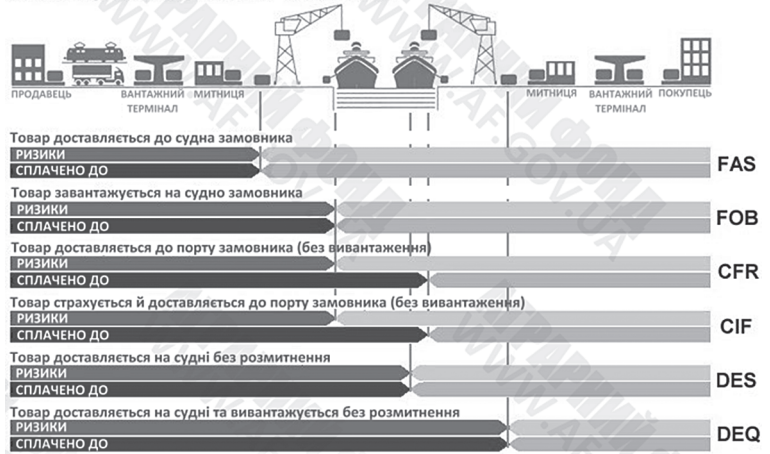
У контексті окреслених питань в умовах обмеженості фінансових ресурсів ця проблема потребує подальших досліджень та наукових опрацювань.

Виклад основного матеріалу дослідження. Згідно із Законом України № 37-IV, «ринок зерна – система товарно-грошових відносин, що виникають 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]. Такий 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.

МОРСЬКИЙ ТА ВНУТРІШНЬОВОДНИЙ ТРАНСПОРТ



ВСІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

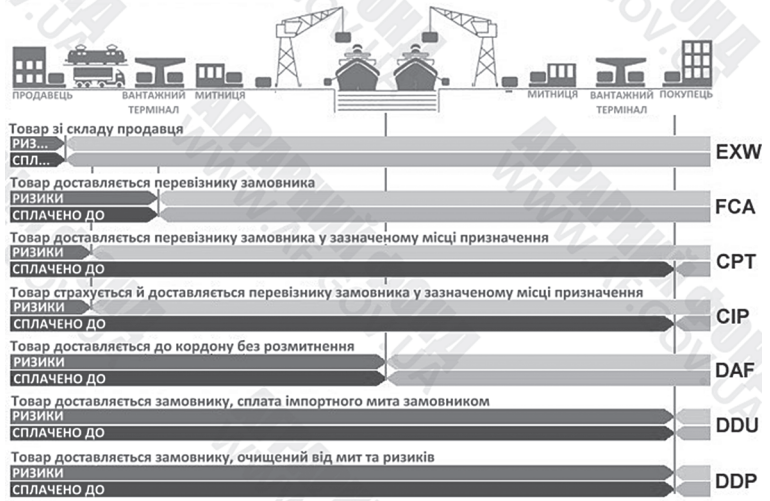


Рис. 2. Правила Інкотермс 2010 і логістика

Джерело: дані Аграрного фонду

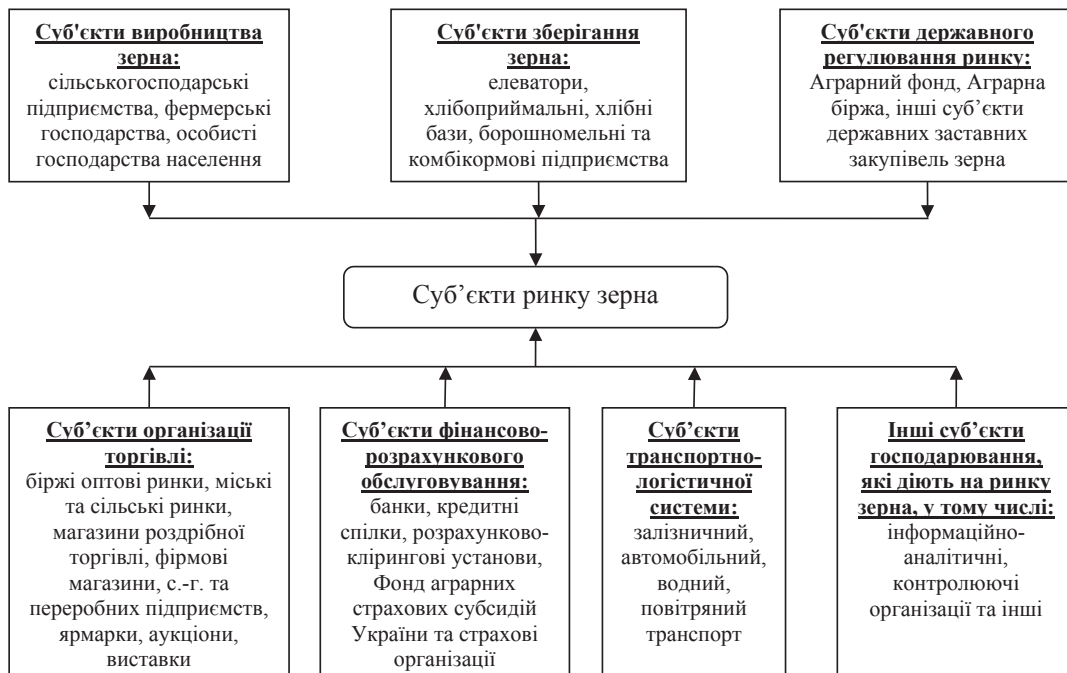


Рис. 1. Суб'єкти ринку зерна України

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

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 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 усі 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 стрілочками 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 у 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 зернотрейдерам. Причому 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.

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

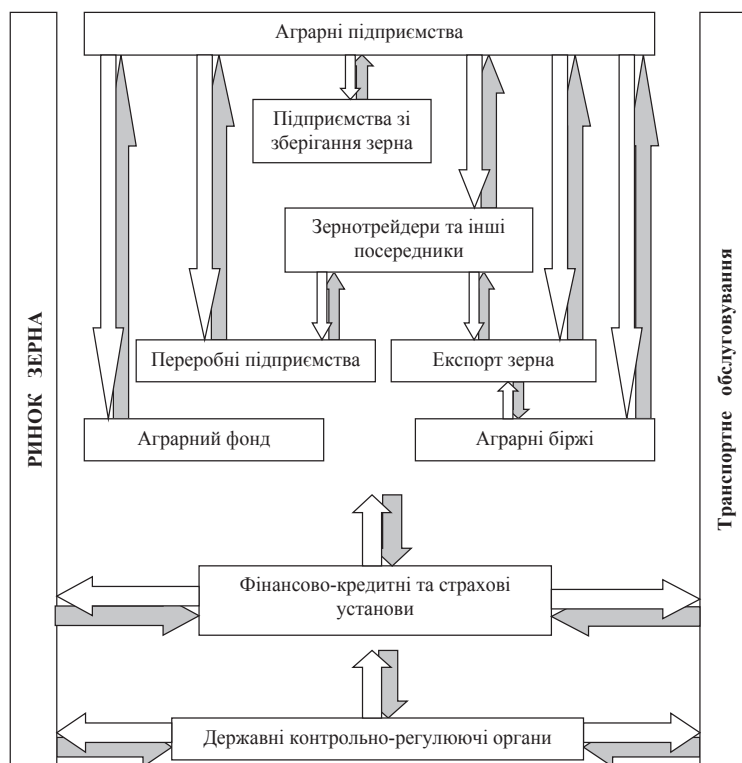


Рис. 3. Модель функціонування логістики зернового ринку

досить невигідних 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 поставальниками є перші посередники та досить часто крупні виробники; третій рівень складають підприємства-експортери, підприємства держрезерву зерна та крупні переробні підприємства, їх цільова споживацька 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 у 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, у четвертому кварталі 2012 р., у тому числі і через недостатність зерновозів, було експортовано менше зерна, ніж передбачалося. Однією з причин обмеження експорту були великі тарифи на поставання 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 з новими вимогами, перевозять по 20 т вантажу [14].

Підприємства зі зберігання зерна включають таких суб'єктів, як елеватори, хлібприймальні під-

приємства, борошномельні, крупорушки, комбікормові заводи, морські й річні термінали. Ця 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 у 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 портових 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 комбікормах [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 з даними 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 рази більше [9]. Промисловість і торгівля являються не тільки учасниками ринку зерна, а також виконують логістичні функції. Однак тривалість обороту оборотних активів, у т.ч. грошових коштів, у 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 з Постановою 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.

Впродовж 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

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. |

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 сприятливої ринкової кон'юнктури реалізацію об'єктів державного цінового регулювання з метою забезпечення надходження коштів до спеціального фонду державного бюджету; за рішенням Кабінету 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 напрямами розвитку логістичної складової ринку зерна О.В. Бокій визначив у розрізі її основних ланок – транспортування, зберігання та ІТ-технологій (табл. 1) [1, с. 143].

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

Висновки з проведеного дослідження. 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 таких завдань:

- створення умов для сільськогосподарських товаровиробників самостійного визначення каналів і напрямів 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 у 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.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бокій О.В. Тенденції розвитку логістичної складової інфраструктури ринку сировини хлібопекарської та борошномельно-круп'яної галузі / О.В. Бокій // Экономика Крыма. – 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-silke-hospodarstvo-tse-stratehichna-haluz-vid-yakoji-zalezhyt-bezpeka-derzhavy/>.
3. Китаев С.Е. Особенности разработки стратегических карт развития логистической инфраструктуры рынка зерна [Електронний ресурс] / С.Е. Китаев // 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 : Грін 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.

УДК 338.431:334.7

Мельник О.І.

аспірант, асистент кафедри економіки підприємства та управління персоналом

Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ТОВАРОВИРОБНИКІВ У КОНТЕКСТІ ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

У статті розглянуто теоретичні та прикладні аспекти фінансової безпеки виробників сільськогосподарської продукції у контексті їх конкурентоспроможності. Проаналізовано сучасну структуру іноземних інвестицій в аграрний сектор національної економіки України. Визначено, які заходи потрібно здійснити у напрямі формування ефективного механізму забезпечення фінансової безпеки сільськогосподарських товаровиробників.

Ключові слова: фінансова безпека, конкурентоспроможність, сільськогосподарські виробники, інвестиції, рентабельність.

Мельник О.И. ФИНАНСОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ТОВАРОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В КОНТЕКСТЕ ИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

В статье рассмотрены теоретические и прикладные аспекты финансовой безопасности производителей сельскохозяйственной продукции в контексте их конкурентоспособности. Проанализирована современная структура иностранных инвестиций в аграрный сектор национальной экономики Украины. Определено, какие меры нужно осуществить в направлении формирования эффективного механизма обеспечения финансовой безопасности сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Ключевые слова: финансовая безопасность, конкурентоспособность, сельскохозяйственные производители, инвестиции, рентабельность.

Melnyk O.I. FINANCIAL SECURITY OF AGRICULTURAL PRODUCERS IN THE CONTEXT OF THEIR COMPETITIVENESS

The article examines the theoretical and practical aspects of financial safety of agricultural producers in the context of their competitiveness. The modern structure of foreign investment in the agricultural sector of the economy of Ukraine. Measures which should be put into action toward the formation of the effective mechanism for ensuring the financial security of agricultural producers have been determined.

Keywords: financial security, competitiveness, agricultural producers, investment, profitability.

Постановка проблеми. У сучасному конкурентному середовищі важливе значення для сільськогосподарських товаровиробників має фінансове забезпечення діяльності, що є основною передумовою ефективного функціонування, забезпечення їх конкурентоспроможності та реалізації власних інтересів. У ринкових умовах фінансова складова підтримки, розвитку та забезпечення конкурентоспроможності сільськогосподарських виробників набуває особливої уваги, оскільки їх діяльність характеризується підвищеною ризикованістю, що пов'язана з сезонністю, тривалістю та характером виробничого процесу, умовами і термінами постачання сировини й матеріалів тощо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми фінансового забезпечення діяльності суб'єктів господарювання аграрного сектора економіки знайшли своє відображення у наукових працях відомих дослідників, зокрема В. Андрійчука, О. Ареф'євої, О. Бородіної, Т. Васильціва, І. Гришової, О. Гудзь, М. Дем'яненка, А. Козаченка, Т. Кузенка, М. Ма-

ліка, О. Непочатенка, О. Приказюка, П. Саблука, П. Стецюка, С. Тітової та інших. Однак фінансова складова забезпечення конкурентоспроможності виробників сільськогосподарської продукції потребує більш детального вивчення.

Метою статті є визначення особливостей та робота практичних рекомендацій щодо фінансового забезпечення конкурентоспроможності сільськогосподарських товаровиробників.

Виклад основного матеріалу. У контексті недосконалості ринку фінансових послуг для виробників сільськогосподарської продукції та обмеженості власних фінансових ресурсів найважливішою складовою забезпечення їх конкурентоспроможності та економічної безпеки, зокрема, є фінансова, оскільки є основою для усіх інших складових. Фінансова безпека сільськогосподарських підприємств є важливою складовою фінансової безпеки аграрного сектору економіки, а підтримання сталою її рівня набуває вагомому значення для подальшого економічного розвитку країни.