

ФОРМУВАННЯ ОБСЯГІВ ДЕРЖАВНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ ЗЕРНА ТА ПРОЦЕДУРИ ЇХ РОЗМІЩЕННЯ І ЗДІЙСНЕННЯ

Уточнено специфіку формування обсягів державних закупівель зерна та процедур їх розміщення і здійснення, враховуючи новітні концепції та засади логістичного управління. За результатами проведеного дослідження обґрунтовано, що стратегія ефективного логістичного управління системи державних закупівель зерна дає змогу якісно виконувати економічне регулювання ринку зерна та продуктів його переробки, а також успішно керувати всім процесом максимізації фінансового ефекту від здійснення діяльності із зерновою продукцією.

This article devoted to questions of specification of specificity of formation of volumes of the state purchases of grain and procedures of their accommodation and realization considering the newest concepts and principles of logistical management. By results of carried out research it is proved, that strategy of effective logistical management by financial streams of the grain market allows to execute qualitatively economic regulation of the market of grain and products of its processing, and also successfully to operate all process of maximization of financial effect from realization of activity with grain production.

Постановка проблеми

Процес переходу економіки України до ринкових відносин супроводжується такими негативними явищами для країни, як перебування в кризовому становищі основних галузей народного господарства, зокрема АПК. У зв'язку з цим, стратегічна діяльність зернопродуктового підкомплексу вимагає кардинальних змін у поглядах на процеси, що відбуваються всередині продуктової вертикалі.

Тому ураховуючи специфіку функціонування зернопродуктового підкомплексу з його характерними вертикальними інтеграційними зв'язками, визначився якісно новий напрямок формування відносин усередині продуктової вертикалі, тобто логістичний. [2, с. 140]

Сам факт існування такого об'єктивного суспільного утворення, як держава зумовлює і пояснює необхідність задоволення постійно існуючих суспільних потреб та підтримку пріоритетів розвитку суспільства через здійснення державних закупівель зерна. В умовах соціально-економічної трансформації України державні закупівлі стають не тільки засобом задоволення державних потреб у зерновій продукції, але й важелем управління структурними зрушеннями в економіці, створення ефективної структури виробництва та стимулювання науково-технічного прогресу.

Крім того, функціонування ефективного логістичного управління функціонування системи державних закупівель дасть змогу підвищити ефективність використання державних коштів і посприє їхній економії, забезпечить прозорість закупівельних процедур для запобігання економічних зловживань та корупційних явищ, створить передумови для міжнародної економічної інтеграції України, насамперед, вступу до Світової організації торгівлі та Європейського співтовариства. Отже, дослідження питань, пов'язаних з логістичним управлінням формування необхідних обсягів державних закупівель для задоволення державних потреб у зерновій продукції в умовах перехідної економіки, а також процедур їх розміщення і здійснення, є досить актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

В останні роки в наукових публікаціях, присвячених становленню й розвитку внутрішньодержавного й міждержавного ринку державних закупівель зерна, велику увагу приділено питанням ефективності логістичного управління. Загальним дослідженням стратегій щодо функціонування

системи державних закупівель присвячені публікації таких дослідників, як О.П. Шатковський [12], І.Ю. Бондар [3], С.О. Яременко [13], Є.В. Крикавський [7], В.В. Смиричинський [10], В.В. Морозов [9], В.П. Івлічев [6], В.Г. Гноєвий [5], Ю. Ганущак [4]. Автори аналізують ефективність регулювання фінансових ресурсів для забезпечення якісного функціонування системи державних закупівель, зокрема, зерна в Україні, простежують шляхи реалізації конкурсних механізмів, аналізують наявність матеріально-технічного забезпечення закуповувальних підприємств і фінансові напрями їх поліпшення. На наш погляд, потребують розширення та поглиблення дослідження ефективності впровадження логістичних стратегій щодо регулювання формування системи державних закупівель на зерновому ринку, а також процедур їх розміщення і здійснення як важливої складової економічної ефективності діяльності аграрного сектора країни.

Отже, важливим фактором ефективності формування та функціонування державних закупівель зерна виступає потреба якісного впровадження логістичних стратегій стосовно регулювання процесів їхнього розміщення і здійснення на ринку.

Постановка цілей

Відомо, що Україна завжди належала до групи держав світу, що мають високий потенціал для вирощування зерна. Для цього у нас є сприятливі природні й кліматичні умови, багатівіковий хліборобський досвід, наявність високоврожайних сортів, ємний внутрішній і зовнішній ринки, вигідне геополітичне розташування країни в центрі Європи, наявність морських портів. До того ж українське зерно є високорентабельним товаром на внутрішньому та конкурентоспроможний на світовому ринках.

На сьогодні на ринку зерна спостерігається нестабільна ситуація. Однією з причин такого стану речей є постійна нестача фінансових ресурсів сільськогосподарських підприємств в сучасних умовах ринкової економіки.

Важливим фактором забезпечення ефективності зернопродуктового підкомплексу виступають якісне логістичне управління щодо формування необхідних обсягів державних закупівель зерна та регулювання процесів їхнього розміщення і здійснення, а також пошук стратегічних шляхів оптимізації фінансових ресурсів під час здійснення діяльності із зерновою продукцією.

У зв'язку з цим, цілями статті є аналіз сучасного стану функціонування системи державних закупівель на зерновому ринку України, а також виявлення ефективних методів і напрямів стратегічного впровадження логістичного регулювання щодо формування, розміщення і здійснення закупівель зернової продукції.

Виклад основного матеріалу

У широкому розумінні державна закупівля зерна як засіб реалізації потреб громадського сектора в продукції, що задовольняється за рахунок бюджетних коштів, тобто за рахунок коштів платників податків, є поняттям, що фактично еволюційно з розвитком сучасної ринкової економіки та економічної науки вживається більше як важіль управління громадським (державним) сектором, спрямований для досконалого розподілу суспільного продукту для задоволення громадських потреб [12].

Обсяги державних закупівель формуються Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України разом з міністерствами, іншими органами державної влади, установами та організаціями.

Державні службовці, котрі мають за мету здійснити закупівлю необхідної кількості зерна для задоволення потреб держави на поточний рік, повинні прийняти рішення щодо таких питань: [7, с. 241]

- 1) у кого, коли і скільки потрібно закупити зерна;
- 2) звідки здійснити постачання, яким видом транспорту, транспортної технології, маршруту;
- 3) який має бути рівень запасів, розміщення складів, управління запасами тощо.

В останні роки склалася тенденція до того, що основна маса **зерна реалізується** сільськогосподарськими виробниками в липні – грудні звітного року, а в січні – березні наступного року ціни на нього зростають порівняно з початком маркетингового року у 1,5–2 рази. [1] Подібна ситуація призводить до того, що сільськогосподарські товаровиробники регулярно недоодержують суми виручки і водночас мають певною мірою хибні сигнали із зернового ринку про його сприят-

ливу кон'юнктуру. Це спонукає сільськогосподарських виробників збільшувати виробництво зерна. Виникає залежність між рівнем цін на зернову продукцію та обсягами її виробництва. Річ у тому, що за підвищення загального рівня цін фермери вважають, що ціни на їхню продукцію також зросли (або зростуть), а це спонукає їх збільшувати пропозицію зерна. Врешті-решт виникає диспаритет цін на зернову продукцію. Ми вважаємо, що головною причиною диспаритету цін зернової продукції є різне співвідношення попиту та пропозиції на продукцію.

Отже, держава мусить побудувати свою закупівельну політику так, щоб задовольнити свої потреби у зерні з найменшими затратами фінансових ресурсів бюджету, з одного боку, а з іншого, здійснити підтримку паритету цін на зернову продукцію, запровадивши ціни підтримки (заставні або інтервенційні). Тобто, враховуючи те, що у період масового збирання пшениці та в період її масового збуту, а саме в липні–грудні, ціни на зерно зазвичай знижуються, урядом, для стабілізації ситуації на внутрішньому ринку, планується за рахунок коштів основного фонду держбюджету здійснювати як інтервенційні, так і заставні державні закупівлі зерна.

Як правило після збирання врожаю ціни на зерно набагато нижчі, ніж всередині осені або взимку. Звичайно, падіння цін на зерно виявляється вигідним для держави, але аграрії від цього у вигаді не опиняються, оскільки, якщо у врожайний рік вони не поповнять свої обігові кошти, то наступного врожаю їм доведеться чекати ще мінімум рік–два. Наприклад, якщо у серпні ціна на продовольчу пшеницю визначилася в розмірі 550 грн./т, то передбачається, що в листопаді вона коштуватиме 600–650 грн./т. Однак селянам не вигідно чекати до осені, оскільки їм сьогодні потрібні гроші, щоб посіяти озими, заготовити корми, зібрати соняшник і кукурудзу тощо. За такої ситуації держава в особі Державної акціонерної компанії “Хліб України” пропонує сільгосппідприємствам продати своє зерно в заставу з правом подальшого викупу за ціною цих самих 700 грн. за тону пшениці. Укладається угода, згідно з якою виробник продає зерно державі, за умови, що він зможе викупити його за тією ж ціною і перепродати за вищою. Якщо ж з якихось причин він не зможе цього зробити, то зерно переходить у державну власність.

Тому з метою запобігання стрімкого обвалу цін, особливо на період перших трьох місяців після збирання врожаю, коли спостерігаються піки масової реалізації зерна, державою через державних операторів та, застосовуючи заставні операції Аграрним фондом, зазвичай, планується протягом серпня–листопада вилучати з ринку продовольче зерно на формування державного матеріального резерву, а також здійснювати інтервенції на створення тримісячного незнижувального регіонального запасу зерна.

Вирішення проблеми **вибору постачальника** полягає у виборі джерела постачання, яким може бути виробник або посередник, який працює в дистрибуційній мережі. Тут державний службовець повинен визначитись із тим, що йому вигідніше з фінансового погляду, наприклад, застосувати послуги посередницької організації, або ж скористатися послугами самого виробника зерна. Критеріями вибору варіанта дії можуть бути низька ціна, висока якість, терміновість та неперервність поставок, кращий сервіс.

З умов, коли держава буде вимушена вдатися до застосування імпорتنих закупівель зернової продукції, що, зазвичай, спричинено порожніми зерновими резервами держструктур, мотивацією вибору зарубіжних постачальників можуть виступати чинники міждержавного товарного обміну, розвиток закордонних філій, час реалізації замовлення, ризику в розрахунках тощо.

Приймаючи рішення щодо визначення **транспортування зерна**, державні службовці повинні приймати рішення щодо належності транспортних засобів (власний відділ постачання чи аутсорсинг), технологій міжскладських приміщень, технологій розподілу, консолідації і постачання кінцевому замовнику тощо [8, с. 119]. Великі замовлення зерна краще здійснювати морським транспортом. Крім того, доцільно застосовувати завантаження вагонів автопоїздів, однак це зменшує час транспортування, бо не вимагає процедури консолідації вантажів. Із іншого боку, малі поставки зернової продукції можна здійснювати швидким автотранспортом і це теж зменшує і час запасів у дорозі, і їх величину, але при цьому зростають транспортні витрати.

Важливим також під час вибору транспорту зерна є визначення територіального впливу торгових центрів, що має важливе значення для формування системи зернових запасів. Тому вибір

потрібного маршруту істотно впливає на рівень обслуговування державного замовника зернової продукції та на рівень використання його фінансових запасів.

Стосовно ж питання **кількості закупівлі** зернових, то тут величина закупівлі прямо залежить від витрат закупівлі. Причому, чим більша величина закупівлі зерна, тим менші витрати такої закупівлі, але більші витрати утримання зернових запасів, і навпаки.

Водночас державні службовці повинні вирішувати питання щодо того, скільки потрібно закупити оптимальної кількості зерна, щоб вистачило державі, причому забезпечити ефективне використання коштів державного бюджету. Тут важливим постає вирішення проблеми “бути чи не бути запасам”, що зводиться до **пошуку оптимального рівня запасів**. Із одного боку, обмеження запасів, або, навіть, їх ліквідація стає важливим елементом стратегії організації щодо зниження витрат. З іншого боку, концепція дистрибуції з нульовим запасом може призвести до зростання витрат в інших сферах діяльності. Однак ці додаткові витрати в інших сферах можуть супроводжуватися зниженням загальних витрат та підвищенням рівня обслуговування [7, с. 323].

Отже, розглянемо варіанти поведінки державного підприємства або організації, яке здійснює формування необхідних обсягів закупівлі зерна та прагне щонайефективніше організувати власну роботу.

Варіант 1. Здійснюючи закупівлю зерна збільшеними партіями, державне підприємство або організація може отримати економію на закупівлі, користуючись гуртовими знижками. Водночас при цьому зростуть витрати утримання запасів, тому мотивація нагромадження запасів існує до моменту, коли отримана економія на закупівлі повністю компенсує зростання витрат утримання запасів [7, с. 326].

Варіант 2. Здійснюючи закупівлю зерна збільшеними партіями, державне підприємство або організація може досягти економії транспортних витрат за рахунок використання нижчих транспортних ставок під час транспортування, наприклад, повністю завантаженим вагоном чи автопоїздом. Водночас при цьому зростатимуть витрати утримання запасів, тому мотивація збільшення партії закупівлі зерна існує, допоки економія транспортних витрат перевищує витрати утримання запасів, які зростають.

Загалом можна обґрунтувати аналогічно до попередньої поведінки формування загального позитивного ефекту від збільшення партії закупівлі. Це, водночас, зумовлено і тим, що транспортні витрати – одна з істотних складових кінцевої ціни на зерно. Тому економія під час транспортування може генеруватися в постачанні і дистрибуції зернової продукції.

Загалом рівень перевізних ставок одиниці зернових істотно знижується у разі збільшення його загальної величини. Так, питомі транспортні витрати будуть в два рази менші під час перевезення партією вагою 100 тис. тонн зерна порівняно з партією вагою 10 тис. тонн.

Більше того, економія транспортних витрат у дистрибуції під час постачання повністю завантаженими вагонами істотно збільшується скороченням часу поставки, а отже, і скороченням витрат утримання запасів “в дорозі”, зниженням витрат вичерпання запасів. Остання складова є актуальною при реалізації третьої поведінки [7, с. 328–329].

Варіант 3. У постачанні чи збуті зернової продукції завжди існує небезпека запізнення реальних часових параметрів зернового потоку від планових. У постачанні це небезпека пізньої поставки чи взагалі неможливості реалізації замовлення на зернову продукцію, що може спричинити істотні збитки в сфері дистрибуції як витрати вичерпання запасів зернових. Запізнення розрахованої зернової продукції ставить під загрозу виконання договірних зобов'язань, що трактується як витрати вичерпання запасів. Окрім того, сфера дистрибуції створенням додаткових запасів підвищує рівень обслуговування клієнта порівняно з конкурентами, досягаючи більшої просторово-часової доступності свого товару, а значить, зменшує витрати втраченого продажу (різновид витрат вичерпання запасів). Аналогічні залежності виникають під час формування додаткових (страхових) запасів в очікуванні зростання попиту на товар. В усіх вказаних випадках основною є залежність “trade off” між витратами утримання запасів та витратами вичерпання запасів.

Варіант 4. Очікуючи некорисні відхилення зовнішніх чинників від прийнятих у розрахунках, таких як нестабільна політична ситуація (страйки, зміна правових норм), неефективна економічна ситуація (коливання валютних курсів, процентних ставок, інфляція), державні підприємства або

організації здійснюють додаткові закупівлі, створюючи додатковий – спекулятивний – запас. У результаті зростають витрати утримання запасів при ймовірному зменшенні економічних збитків від зменшення пропозиції зернової продукції, зростання ціни на неї тощо (нестационарних витрат закупівлі), тобто при майбутньому зменшенні витрат закупівлі.

Варіант 5. Існування сезонності пропозиції та попиту вимагає відповідної сезонної реакції рівня запасів у постачанні та дистрибуції, що генерує в періоди активного зростання пропозиції / попиту зростання витрат утримання запасів, очікуючи в постачанні зниження витрат закупівлі. Отже, сезонність пропозиції мотивує збільшення закупівлі в сезон за низькими цінами та / або з низькими перевізними ставками. Натомість сезонність попиту мотивує рівномірне помірне виробництво протягом усього періоду, щоб нагромадити запаси до сезону попиту, що означає низькі витрати виробництва та збільшені витрати утримання запасів [7, с. 331–332].

Варіант 6. Очікуючи зниження попиту на зернову продукцію, державні підприємства та організації мали б відмовитися від послуг малих постачальників та знизити обсяг закупівлі зерна. Однак при цьому такі малі постачальники, для яких досліджуване державне підприємство та організація є стратегічним споживачем, ймовірно збанкрутують, а під час відновлення попиту виникне необхідність створення аналогічного постачальника. В результаті існує залежність “trade off” між недоцільними на певний період часу витратами закупівлі і утримання запасів (запасів підтримки) і майбутніми витратами на “створення” нового постачальника.

Запаси підтримки є актуальними і для фази виробництва, коли необхідно зберегти кваліфіковані кадри. Внаслідок цього функціонування виробництва “на склад” витрати запасів субституують із витратами якості продукту.

Подана сутність обґрунтовує тезу про те, що спостерігається оптимальний рівень запасів, а не обов’язково мінімальний, а то і нульовий.

Загалом оптимальний рівень запасів зерна у взаємозв’язку із їх оптимальним розміщенням має забезпечити мінімальний рівень загальних витрат, реальних та очікуваних. Очевидно, що врахування динаміки всіх складових витрат є проблематичним, однак неврахування їх істотних складових може призвести до помилкових рішень [7, с. 332–333].

Причому під час вибору власної поведінки кожне підприємство, яке має здійснити формування обсягів закупівель зерна, враховує у своїй діяльності **проблему витрат**, що мають бути мінімальними. Адже чим більші запаси, тим вищий рівень обслуговування, але і більші витрати запасів, чим швидше реалізуються поставки, тим вищий рівень обслуговування, але і вищі транспортні витрати [7, с. 333]. Більше того, чим більший час перевезення зернової продукції, тим більші запаси у дорозі та запаси на складі, а, отже, і витрати утримання запасів. Витрати утримання запасів безпосередньо залежать від середнього рівня запасу, ціни одиниці запасу та питомого показника витрат утримання (витрат капіталу, складських витрат, витрат ризику тощо). Останнє ідентифікує вплив ціни товару на вартість перевезення, ґрунтуючись на субституції логістичних витрат транспортування витратами утримання зернових запасів. Цим також аргументовано вплив ризику надійності, оскільки це призводить до необхідності утримання страхових запасів зерна. Тобто закономірним виглядає принцип наближеної прямої залежності між ціною зерна та тарифом на його перевезення певним видом транспорту [8, с. 349].

Однією з помилок під час створення резерву зерна, на наш погляд, є спроба уряду мінімізувати витрати держави на цю справу. Зі світової практики створення державних резервів можна зробити висновок, що операції купівлі-продажу Держрезервом зерна не обов’язково повинні бути прибутковими, тому що мета й завдання Держрезерву відрізняються від цілей комерційних підприємств і не зводяться до одержання прибутку. Так, якщо Державний резерв має прогноз підвищення світової кон’юнктури на зерно, він повинен працювати на випередження ситуації й запропонувати вищу ціну, ніж яка склалася на ринку, а не керуватися розрахованою на основі собівартості зерна поточного врожаю. Для компенсації можливих збитків Держрезерву, пов’язаних з вищою закупівельною ціною й витратами на зберігання зерна, у бюджеті України повинні бути передбачені відповідні засоби. Аналізуючи дії держави, можна стверджувати, що сьогодні не має чіткої концепції розвитку зернового виробництва в Україні, що й приводить до численних помилок у рішеннях. Так, наприклад, помилкою було необґрунтоване з погляду макроекономічної стабіль-

ності підвищення цін на перевезення зерна залізничним транспортом, внаслідок чого постраждали всі оператори ринку: як виробники, так і трейдери. Ненормальним було явище, коли за 500 км зерно було дешевше транспортувати автомобільним транспортом, а не залізничним. Уряд виправив цю помилку, знизивши тарифи на перевезення зерна, але подібні прорахунки підвищують ризики ведення бізнесу, що зменшує ділову активність у цій галузі й знижує її ефективність [11].

На нинішній стан ринку зернової продукції дуже вплинув фактор, згідно з яким повинні були ввести пільгові ціни на паливо й добрива. Насправді практично такого не здійснилося. З огляду на це, багато виробників зерна не закупили цих необхідних для виробництва зерна матеріалів, що змусило багатьох у розпал сезону закуповувати їх за спекулятивними цінами, а тих, у кого не вистачило грошей, просто порушити технологію вирощування зернових. Внаслідок цього країна одержала дороге за вартістю зерно й здебільшого поганої якості, що, знов-таки, з огляду на конкуренцію з боку сусідніх країн, призвело до банкрутства багатьох сільгоспідприємств.

З огляду на незадовільне фінансове становище багатьох сільгоспідприємств, посівна кампанія восени 2005 року була проведена в недостатніх обсягах [11], а з огляду на ще й надзвичайно несприятливі погодні умови вересня–жовтня, можна зробити висновок, що без серйозного фінансування аграрного сектора навесні з боку уряду валовий збір зернових у наступному році може бути значно менше звичайного. Такі прорахунки, на нашу думку, можуть призвести до того, що Україна улітку 2006 р. може мати дефіцит продовольчого зерна. Щодо того, якими будуть ціни на продукти харчування в наступному році, багато в чому залежить від тих цифр і механізмів фінансування, які закладені на підтримку аграріїв у бюджеті 2006 р., а також від зовнішньоторговельної політики держави.

Крім того, варто розглянути також такий суттєвий фактор, який характеризує зміну ситуації на зерновому ринку країни як, власне, *попит на зерно для промислової переробки*, тобто для переробки на *спирт*, пиво, крохмаль тощо. Витрати зерна для переробки на спирт можуть зменшитися з причини зростання цін на зернову сировину. Стримуючим фактором виступає також затоварення спиртових заводів готовою продукцією та втрати зарубіжних ринків збуту. Проте зниження акцизного збору на спирт і введення мінімальних цін на горілку є стимулятором попиту на продукцію спиртової промисловості. Загалом, якщо ціни на спирт зростатимуть, то ціна на алкогольну продукцію також зростатиме. Ще одним фактором, який може спричинити зростання ціни на спирт є можливе подорожчання газу. У зв'язку з цим, ми вважаємо, що якби в спиртову галузь передати необхідну кількість власного українського газу, тоді можна було б залишити ціну практично на тих самих параметрах – тоді подорожчання було б у межах 10–15% і стресів ніяких не було б. Натомість якщо виробники спиртової продукції змушені будуть купувати газ за ринковими цінами, то подорожчання може бути значно відчутніше, тоді хліб може подорожчати у два–три рази.

Ще одним із найпопулярніших серед населення продуктів, який, традиційно має найбільший попит, є *хліб*. На наш погляд, сформована на сьогодні у зерновій галузі ситуація найближчим часом призведе до подорожчання хліба на 15–20 %. Постійне зростання усіх складових собівартості продукції (вартості усіх видів сировини й енергоресурсів, витрат на виплату заробітної плати тощо) призводить до істотного збільшення собівартості готової продукції. Загалом ситуація на ринку зерна і борошна можна охарактеризувати так: 1) запаси зерна на елеваторах недостатні для нормальної роботи до наступного врожаю (пшениці вистачить приблизно на три місяці); 2) Мінагрополітики не надає учасникам ринку інформацію про реальну наявність продовольчої пшениці і борошна в Держкомрезерві, Аграрному фонді, ДАК “Хліб України”; 3) невідповідність попиту та пропозиції на продовольчу пшеницю, а ціна зерна щомісяця підвищується приблизно на 20 %; 4) з'явилася тенденція подорожчання вітчизняного борошна (на 20 % на місяць). Отже, є тенденція збільшення ціни на хліб пропорційно ціні ресурсів, тобто їхнє збільшення становитиме до 20%, тобто близько 10–15 коп за буханець.

Висновки

Український зерновий ринок являє собою поєднання гарантованого збуту зерна державі за встановленою ціною, що повністю виключає цінову конкуренцію, та вільний продаж зерна комерційними каналами збуту з використанням гнучкої системи цін.

Розвитку конкуренції на ринку зерна перешкоджає цінове регулювання послуг зі зберігання зерна для продовольчого фонду. Ці ціни за послуги з прийняття та зберігання зерна не покривають витрат за надані послуги. Фінансовий стан елеваторів більше залежить від діяльності державного замовника.

Зерновиробники в умовах неплатоспроможності переробних підприємств, впливу держави на ціну, обсяги постачань, вимушені будувати власні потужності з переробки. Такі стосунки призводять до підвищення собівартості переробки, що спричиняє до підвищення ціни продукції.

Отже, для того, щоб ефективно виконувати економічне регулювання ринку зерна та продуктів його переробки, а також успішно управляти всім процесом логістики формування, розміщення та здійснення державних закупівель зерна та своєчасно відвертати небажані події, всі учасники зернового ринку повинні сформувати єдину систему взаємозв'язків.

Перспективи подальших досліджень

Більше того, для того, щоб в Україні відбулося впровадження логістичної стратегії щодо формування, розміщення та здійснення державних закупівель зерна необхідно:

- ліквідувати великі втрати зерна на стадії закупівель і зберігання за допомогою розвитку елеваторно-складського господарства;
- внести зміни в механізм здешевлення кредитів для підприємств агропромислового комплексу та в сам механізм заставних закупівель;
- сприяти розвитку лізингових операцій;
- сприяти розширенню страхування сільськогосподарського виробництва;
- удосконалити державну підтримку страхування сільськогосподарських ризиків;
- створити дієздатну систему випуску та обігу складських документів із метою збільшення обсягів короткострокового кредитування та покращання його умов;
- знизити тарифи на перевезення зерна від хлібоприймальних пунктів й елеваторів для потреб виробництва;
- сприяти мінімізації транспортних витрат;
- розширити функції держресурсів зерна в якості інтервенційного фонду для регулювання ринкових цін і доходів сільськогосподарських виробників;
- прискорити процес заміщення застарілого технологічного обладнання для зернового підкомплексу.

1. *Агропромисловий комплекс України: стан, тенденції та перспективи розвитку. Інформаційно-аналітичний збірник (випуск 5) / За ред. П.Т.Саблука та ін. – К.: ІАЕ УААН, 2002. – 312 с.*
2. *Гриненко С.П. Логістика як інструмент розвитку підприємництва у цукробуряковому підкомплексі // Економіка АПК. – 2004. – №7. – С. 140 – 143.*
3. *Бондар І.Ю. Здійснення закупівель організацією Об'єднаних Націй // Державні закупівлі України. – жовтень 2003.*
4. *Гануцак Ю. Надто прозоре для корупції – таке фінансове середовище виникає в Україні в разі широкомасштабного втілення ідеї тендерних закупівель // Дзеркало тижня. – 31 Серпня – 6 Вересня 2002 року. – № 33 (408).*
5. *Гноєвий В.Г. Заставні закупки як інструмент регулювання сільськогосподарського виробництва // Економіка АПК. – 2003. – №3. – С. 130 – 134.*
6. *Івлічев В.П. Про деякі питання електронних державних закупівель // Державні закупівлі України. – жовтень 2003.*
7. *Крикавський Є. Логістика. Для економістів: Підручник. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2004. – 448 с.*
8. *Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії: Підручник – Львів: Нац. ун-т “Львівська політехніка” (Інформаційно-видавничий центр “ІНТЕЛЕКТ+” Інститут післядипломної освіти), “Інтелект-Захід”, 2004. – 416 с.*
9. *Морозов В.В. Основи закупівель товарів, робіт та послуг в проектах. (Тендерні процедури та контракти). – К.: Таксон, 2003. – 744 с.*
10. *Смирчинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теоретично-правовий та методологічний аспект: Наукове видання. – Тернопіль: Карт-бланш, 2004. – 390 с.*
11. *Степанюк В. Україну жде продовольствений кризис? // <http://www.anti-orange.com.ua/article/noelections/65/32174>, 6. 11.2005.*
12. *Шатковський О.П. Функціонування національної системи державних закупівель у контексті прийняття Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти” // Вісник державних закупівель. – 12.05.2003. – №113.*
13. *Шатковський О.П., Яременко С.О., Карасьова В.В., Пила В.І., Колотий В.М., Дацюк Т.Л. Державні закупівлі в Україні. – К.: НДЕІ Мінекономіки України, 2004. – 234 с.*