

тку подій та виявляти більшу пильність у визначенні потенційно небезпечних позицій.

1. Чухно А. Сучасна фінансова-економічна криза: природа, шляхи і методи її подолання // Економіка України, №1, 2010, с.4-18. 2. Базилевич В.Д. Розвиток фінансового ринку в сучасних умовах // Фінанси України. – №12. – 2009. – с.5-12. 3. Корнєєв В.В. Модифікація форм фінансового посередництва в Україні // Фінанси України. – №1. – 2008. – с.77-85. 4. Федосов В.М., Опарін В.М., Львовчкін С.В. Інституційна фінансова інфраструктура України: сучасний стан та проблеми розвитку // Фінанси України. – №12. – 2008. С.3-21. 5. Національний банк України, <http://www.bank.gov.ua> 6. Енді Поправа, Звіт про розвиток Стабілізаційного фонду та програми оздоровлення для кредитних спілок України. Програма Зміцнення Кредитних Спілок в Україні. Травень 2005-05-23.

7. Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг, www.dfr.gov.ua. 8. Закон України "Про інститути спільного інвестування (пайові та корпоративні інвестиційні фонди)" від 15 березня 2001 року №2299-III. www.rada.gov.ua. 9. Ковалева В., Блинов А. Мы стоим гораздо больше // Эксперт. – 2006. – №6(57). – с.42-43. 10. Українська асоціація інвестиційного бізнесу, www.uaib.com.ua 11. Джуччі Р., Хенке Ф.. Значення ринку страхування для економічного розвитку України: аналіз та рекомендації для економічної політики // Страхова справа. – 2004. – №1(13). – с.72. 12. Хенке Ф. Європейський досвід страхування життя та пенсійного страхування // Страхова справа. – 2004. – №4(16). – с.56. 13. Шевченко О. Недержавні пенсійні фонди та страхові компанії: взаємне поборювання чи взаємодія на ринку додаткового пенсійного забезпечення? // Страхова справа. – 2003. – №4(12). – с.78.

Надійшла до редколегії 16.02.11

УДК 368.029.5.

В.В. Нечипоренко, асп.

ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ І ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПЕРЕСТРАХУВАННЯ ЯК ВИДУ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИХ ДОГОВОРІВ

В статті аналізуються правові фактори, що сприяли утворенню та розвитку цивільно-правового інституту перестрахування у світі. Здійснено розгляд характерних правових ознак розвитку перестрахування та його актуального стану.

Ключові слова: перестрахування, страхування, страховий ризик, страхування морських вантажоперевезень.

В статье анализируются правовые факторы, которые способствовали образованию и развитию гражданского института перестрахования в мире. Рассмотрены характерные правовые черты развития перестрахования и его актуального состояния.

Ключевые слова: перестрахование, страхование, страховой риск, страхование морских грузоперевозок.

In this article legal factors of establishment and development of civil-law institute of reinsurance in the world are analyzed. Specific legal traits of reinsurance development and its current conditions are contemplated.

Keywords: reinsurance, insurance, insured risk, cargo insurance.

Особливістю правового інституту перестрахування є те, що він не має своїх безпосередніх витоків з Римського права (як значна частина інших цивільно-правових договорів) та є похідним від правового інституту страхування. Про це свідчить не лише відсутність аналогічних угод в стародавні часи, але й наявність багатьох інформаційних джерел, в яких вказується про перші прецеденти укладення договорів перестрахування ризиків, пов'язаних із морськими вантажоперевезеннями, в більш пізній час. Це були своєрідні прообрази сучасних договорів перестрахування.

Найбільш розповсюдженою думкою про укладення першої такої угоди є відомості про договір у 1370 р., коли перестраховувалося морське вантажоперевезення з Генуї до Брюгге [1]. В практичних літературних джерелах в сфері страхування зустрічається і більш конкретне формулювання щодо цього факту, а саме – що у вказаному випадку був укладений договір перестрахування не всього вантажоперевезення по маршруту з Генуї до Брюгге, а лише його найнебезпечнішої частини через Біскайську затоку від іспанського Кадіза до порту Слюз. В свою чергу, весь маршрут вантажоперевезення з Генуї до Брюгге лише був об'єктом страхування [2]. Акцентуємо увагу на цьому з тієї причини, що аналіз цих обставин дозволяє зробити висновки про те, що вже у XIV столітті на практиці було чітко розрізнення між страхуванням та перестрахуванням і всі суб'єкти, причетні до укладення таких договорів – страховики, страхувальники, перестраховики – вже мали змогу визначати доцільність укладення договорів перестрахування в кожному конкретному випадку. Це свідчить про те, що не можна визнавати доведеним і безспірним твердження, що першим фактом укладення договору перестрахування є звично згадувана угода щодо вантажоперевезення з Генуї до Брюгге в 1370 р.

На жаль, наукові джерела містять вкрай мало інформації для дослідження перших угод, що слугували витками для формування правового регулювання договорів перестрахування. Тому, можливо робити лише припущення про цивільно-правові ознаки таких право-

чинів: форму, особливості укладення, виконання і припинення договорів, істотні умови і т.д. Тим не менш, за час формування інституту перестрахування, він зазнавав різноманітних трансформацій, розвиваючись від найпростіших форм отримання перестраховальних комісій і, навіть, спекуляцій, до утворення чіткої правової конструкції договору перестрахування, врегульованої та вдосконаленої, здебільшого, правовими звичаями процедури його укладення і виконання.

В XIV – XIX столітті (час раннього формування правового інституту перестрахування) для морського транспорту існувало доволі багато загроз: недосконалість конструкцій плавзасобів, які не завжди могли витримати умови океанічного шторму, піратство (в тому числі на підставі отриманого патенту від урядів ворогуючих держав), недосконала морська навігація і т.д. Тому, у випадку значної затримки прибуття вантажу у його власника виникали небезпідставні побоювання.

Найперші згадані в науковій літературі перестраховальні угоди являли собою домовленості між морськими страховиками, які довгий час не отримували інформацію про долю застрахованого вантажу, та іншими страховиками, які за підвищений відсоток винагороди погоджувалися відшкодувати весь ймовірний збиток від втрати вказаного вантажу, або його певну частину. Тобто, в даному випадку мали місце прообрази договорів перестрахування, коли перед страховиками морського вантажу виникала велика вірогідність настання небажаного страхового випадку і вони задля зменшення свого ймовірного збитку здійснювали повторне страхування вантажу.

Окрім цього, із початком здійснення такої перестраховальної діяльності, невдовзі почалися численні випадки спекуляцій. Тобто, страховики пропонували перестрахування з розміром премії нижче, ніж спочатку пропонувалися ними за договорами страхування відповідного об'єкта. Тому необхідно зауважити, що доволі часто, розглядаючи угоди перестрахування на ранніх етапах розвитку даного правового інституту, дослідниками відбувається ненавмисна підміна змісту або утворюється помилкове уявлення про реальну суть таких право-

чинів. Подвійне страхування одного й того ж страхового ризику неможливо вважати перестрахованням, оскільки під час подвійного страхування, один і той же об'єкт страхується двічі (або більше разів). Але, договір перестраховання передбачає страхування всього або частини ризику виконання страховиком свого зобов'язання за договором страхування.

З моменту укладення перших угод, що містили ознаки перестраховання, доволі довгий час такий метод страхування був прерогативою лише для морських вантажоперевезень. Натомість, цедування (економічне позначення фінансової послуги перестраховання), для прикладу, так званих "вогняних ризиків" не мало можливості розвиватися через відсутність спеціалізованих організацій та окремих осіб, які могли б виступати посередниками між страховиками та перестраховиками. Тобто, були відсутні перестраховальні брокери (або спеціалізовані організації чи окремі особи – агенти), які могли б задовольнити попит на перестраховання інших, ніж морських, ризиків. До того ж, в той час віддавалася перевага саме розділенню ризиків з метою недопущення передачі частини власних премій іншим страховикам за договорами перестраховання, оскільки це могло укріпити позиції на ринку страховиків-конкурентів. Тому, здебільшого, ризик розподілявся серед кількох страховиків, які входили в одне об'єднання. Зважаючи на зазначене, перестраховання пожежних ризиків та інших об'єктів почало зароджуватися значно пізніше за перестраховання морських вантажоперевезень і лише в XIX столітті воно почало інтенсивно розвиватися.

Отже, аналізуючи з'ясовані витoki та першу практику укладення договорів перестраховання, можливим стає спроба окреслення історичних передумов виникнення правового інституту перестраховання. Зважаючи на те, що загально визнаним є факт, що перестраховання зародилося у сфері морських вантажоперевезень в XIV – XIX ст.ст. (за різними джерелами), першою і головною передумовою виникнення перестраховання як правового явища є:

1. Низька надійність морських вантажоперевезень, великий ризик втрати вантажу, оскільки кожне морське перевезення вантажу піддавалось значному ризику через фактори навколишнього середовища (шторм і т.д.), недосконалу навігацію, розповсюджені морський розбій, інші фактори;

2. Другою передумовою виникнення перестраховання є неможливість уникнути ризиків іншими, ніж фінансовими і правовими засобами (тобто, іншим шляхом, аніж укладення нової, додаткової угоди, яка могла б ліквідувати чи значно зменшити можливий ризик збитків через втрату частини або всього вантажу). Мова йде про те, що для морських перевезень в XIV – XIX ст.ст. було вкрай проблематично забезпечити високу надійність через низьку здатність морських суден (у порівнянні із сучасними плавзасобами) витримувати агресивні природні фактори, а також неможливість постійної протидії злочинним посяганням на вантаж третіх осіб шляхом посиленої безпосередньої охорони торговельних суден (оскільки в даному випадку собівартість товару значно підвищується і перевезення вантажу втрачає рентабельність). Окрім цього, науково-технічний прогрес в той час не дозволяв використовувати достовірні та надійні навігаційні засоби, які б забезпечили б вірний напрямок руху морського транспорту в будь-яких умовах. Тому, морські вантажоперевезення відбувались в обставинах, які були обумовлені вказаними несприятливими факторами, які в будь-якому випадку ліквідувати було неможливо;

Необхідно зазначити, що обидві вказані вище підстави виникнення правового інституту перестраховання також є факторами утворення цивільно-правової угоди страхування.

3. Третьою передумовою виникнення перестраховання є випадки неспроможності окремих страховиків (в даному значенні, осіб, які на час XIV – XIX ст.ст. здійснювали страхування морських вантажоперевезень та в подальшому інших ризиків) відшкодувати в повному обсязі шкоду, завдану застрахованому майну за конкретними договорами страхування. Ця підстава, ймовірно, є результатом практики укладення та виконання договорів страхування морських вантажів. Мова йде про випадки, коли страховики внаслідок фактичного або очевидного (оскільки специфіка морських вантажоперевезень в той час передбачала і такий варіант через практичну відсутність зв'язку із портами під час виконання перевезення) настання страхового випадку, опинялися в обставинах неможливості відшкодування застрахованого майна у повному обсязі. Саме на даному етапі зароджується одна з основних загальних підстав виникнення перестраховання: недостатність засобів фінансової послуги страхування для повного уникнення ризику неможливості виконання зобов'язання з виплати страхового відшкодування.

4. Четвертою передумовою є обставина, яка породжується попередньою передумовою і звучить як необхідність додаткового забезпечення зменшення збитків страховика у випадку настання страхової події за договором страхування. Саме тому й перші прецеденти укладення договорів перестраховання були наслідком того, що страховики, які мали підстави побоюватись за долю застрахованого ними вантажу, пропонували іншим страховикам частину або весь свій ризик страхового відшкодування. Відповідно, вказані інші страховики, погодившись прийняти зобов'язання відшкодування ризику настання страхової події, ставали перестраховиками, тобто сторонами нового виду цивільно-правового правочину – договору перестраховання. Відповідно, страховики, які безпосередньо страхували вантаж ставали в цьому випадку перестраховальниками.

Вказані передумови виникнення цивільно-правового інституту перестраховання є тісно взаємопов'язаними та сформульованими у вигляді причинно-наслідкового зв'язку, де ланками виступають вказані передумови. Необхідно зазначити, що таке з'ясування механізму утворення нового правового явища є наслідком аналізу перших прецедентів укладення угод, моделюючи та порівнюючи які, їх можна умовно назвати договорами перестраховання. В той час не мало місце чітке визначення правового механізму нової угоди, була відсутня широка та тривала практика його укладення, але саме зважаючи на вказані передумови та перші факти укладення договорів цесії (як визначається перестраховання в економічних джерелах), можна без сумніву стверджувати, що це було витокami сучасного цивільно-правового інституту перестраховання.

З плином часу, виникали більш сприятливі умови для систематичного укладення договорів перестраховання не лише в сфері морських вантажоперевезень. Наступною за утворенням найбільш значущою в практичному змісті галузю було перестраховання вогняних ризиків. Одночасно поступово розвивалось перестраховання і інших об'єктів. В цьому зв'язку додатковою передумовою для розвитку перестраховання стає збільшення матеріальної вартості застрахованого майна за кожним конкретним договором страхування. Тобто, стає розповсюдженою практика обов'язкового укладення договору перестраховання у випадку страхування

ризик, для відшкодування якого страховиком необхідно було б застосовувати значну частину своїх грошових резервів. Мова йде про те, що із розвитком страхування, збільшувалася кількість можливих об'єктів страхування у зв'язку із зростанням довіри суспільства до такого методу уникнення великих матеріальних втрат, продовженням науково-технічного прогресу і т.д.

В подальшому, практика укладення та виконання договорів перестрахування по всьому світу довела свою дієвість та необхідність. Це обумовлювалося стрімким розвитком промисловості, значним поширенням міжнародних вантажоперевезень, утворенням нових видів транспорту (в першу чергу необхідно відзначити авіаційний, газогонний транспорт), стрибком в розвитку урбанізації, винайденням нових методів видобутку енергії, зокрема, гідроелектростанцій, атомних електростанцій. Окрім цього, як показує світовий досвід, перестрахування відіграє одну з ключових ролей під час відшкодування наслідків, завданих природними катаклізмами.

Значний поштовх у розвитку перестрахування відбувся у XIX столітті, коли воно набуло широкої популярності серед страховиків багатьох країн світу. На початок цього періоду перестрахування набуло більш професійних рис, оскільки цедування страхових ризиків стало вже не сферою несистематичної діяльності окремих купців, а повноцінним видом діяльності спеціалізованих організацій або осіб, професійною діяльністю яких було укладення договорів перестрахування. Саме на цей час припадає створення багатьох організацій, що спеціалізувалися лише на перестрахованні.

Окрім розповсюджених об'єктів перестрахування, як-то ризики вантажоперевезень, ризики особистого страхування, страхування майна і т.і., започатковувалося перестрахування нових та нетрадиційних договорів страхування: страхування тварин, страхування честності службовців [3].

Також, характерною рисою розвитку перестрахування в той період було започаткування застосування страховиками різноманітних правових механізмів, пов'язаних із цим видом цивільно-правових угод для певних комерційних цілей. Зокрема, мова йде про заснування "внутрішніх" перестрахових товариств, капітал яких перебував повністю чи більшою частиною у розпорядженні основного страхового товариства, яке передавало свою перестрахову діяльність цілком або частково заснованому внутрішньому перестраховику [4]. Тобто, ймовірно, мова йде про заснування страховиками окремих акціонерних товариств-перестрахових компаній з метою укладення договорів перестрахування без необхідності залучати стороннього перестраховика та здійснювати йому грошові виплати, передбачені договором. Моделюючи це на сучасні умови правового регулювання, можна визначити такі перестрахові товариства як дочірні підприємства основних страхових товариств, які в свою чергу виступають у ролі холдингових компаній.

Окрім цього, перестраховики разом із галузевим розширенням своєї діяльності (поруч із перестрахуванням морських вантажів, перестрахування ризиків пожеж, транспортних ризиків), створювали територіальні мережі своїх підрозділів. Це є підставою стверджувати, що окрема професійна діяльність з укладення договорів перестрахування ставала вигідною та перспективною для її здійснення окремо від підприємницької діяльності з укладення договорів страхування. Знову ж таки, моделюючи вказане явище на сучасні умови, можливо зробити припущення, що такі територіальні підрозділи виступали у ролі філій а не представництв, оскільки вони здійснювали не стільки представництво і захист інтересів юридичної особи, як саме її функції.

Поступовий розвиток і вдосконалення правової процедури укладення договорів перестрахування породжували утворення нових видів та обов'язкових елементів цієї угоди, складення термінологічної бази, що позначала окремі явища та процеси, пов'язані із здійсненням кожної сторони договору перестрахування свого зобов'язання.

XX століття в розвитку перестрахування відзначилось не лише практичним напрацюванням нових засобів та методів укладення цього виду договорів, але й посиленням і широким розповсюдженням державного економіко-правового регулювання перестрахування. Так, починаючи з 1912 року, в окремих державах започатковувалися державні перестрахові компанії. Метою цього було державне гарантування перестрахування значних та небезпечних ризиків а також запобігання розрахунків валютою із нерезидентами за надання перестраховальної послуги.

Окрім цього, в Європі – континенті, на якому зародилося страхування і перестрахування, після Жовтневої Революції 1917 року та обранням соціалістичного курсу розвитку, новостворений Союз Радянських Соціалістичних Республік та в подальшому більшість східноєвропейських держав, поряд із державною монополізацією страхування, поставили у жорсткі рамки перестрахування. Стосовно СРСР – після визначення основ побудови державного страхового ринку шляхом створення відповідних правових джерел, перестрахування визнавалось, перш за все, надбанням буржуазної побудови економіки і, відповідно, на внутрішньому ринку не функціонувало через централізовану і закриту систему державного страхування, де цедуванню ризиків не було місця. Замінником перестрахування виступала процедура, передбачена на випадок нестачі грошових коштів в республіканському Головному управлінні державного страхування для відшкодування окремих значних страхових випадків. В такому випадку залучалися кошти централізованого фонду Головного управління державного страхування СРСР.

Натомість, у капіталістичному середовищі держав перестрахування набувало масового та систематичного характеру, воно отримувало все більш чітко виражений та сформований в правовому контексті прояв.

Широкого розповсюдження набуло укладення облігаторних договорів перестрахування, розрахованих на багаторазове автоматичне та обов'язкове цедування великої кількості визначених ризиків контрагентів даного договору перестрахування. Також, активно започатковувалися об'єднання перестраховиків (за прикладом об'єднань страховиків – пулів) для ведення спільної діяльності з укладення договорів перестрахування без створення нової юридичної особи. По суті – це об'єднання перестрахових компаній з метою спільного (у передбачених домовленостями частинах) перестрахування ризиків певного застрахованого об'єкта. Як правило, доцільним створення страхових та перестрахових пулів було у випадках перестрахування так званих "глобальних" або "надвеликих" ризиків (як зазначалося вище, зазвичай це атомні електростанції та інші промислові споруди, в тому числі унікальні). Суть перестрахового пулу в тому, що премія та суми збитків за відповідними ризиками передаються в пул, який розподіляє результати проходження операцій між членами пулу відповідно розміру премії, переданої в пул [3].

Одним з суттєвих, але не основних, стимулів для розвитку перестрахування є запобігання укладення договорів страхування та перестрахування з іноземними страховиками і здійснення розрахунків із ними. Метою цього є зменшення витоків національної та іноземної валюти за межі держави. Це призводило до посилення

державного регулювання перестраховання шляхом утворення державних перестрахових монополій, стимулювання розвитку внутрішнього ринку перестраховання через вдосконалення правового регулювання цієї сфери і т.д.

Характерною особливістю розвитку цедування страхових ризиків є започаткування практики укладення договорів перестраховання на базі взаємності (договір перестраховання, відповідно до якого перестраховальник після укладення договору перестраховання з перестраховиком, в свою чергу, передає йому частину ризиків на перестраховування в обмін на ризики, отримані від нього в перестраховування).

Отже, Актуальний стан перестраховання у світі характеризується кількома суттєвими в цивільно-правовому аспекті моментами:

1) вдосконаленням правового регулювання правового інституту перестраховання через кодифікацію ха-

рактерних у цій сфері правових джерел: звичаїв, судових прецедентів, усталеної практики;

2) розширенням переліку можливих страхових ризиків, щодо яких укладаються договори перестраховання;

3) зростанням кількості перестраховиків із державною реєстрацією у країнах офшорної зони.

1. Страхування: Навчальний посібник / Ротова Т.А. – К.: Київський національний торговельно-економічний університет, 2006. – 334 с.
2. Гришин Г. "Без перестраховання нельзя" // Страховая компания. – 2008. – спецвыпуск. – 33 с. 3. Страховой рынок Украины 1993 – 2001 / Специальный выпуск журнала "Финансовые услуги". – К., 2001. – 111-112 с. 3. Страхование: учебник/ под ред. Т.А. Федоровой. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Экономика, 2006. – 268 с.

Надійшла до редколегії 16.02.11

УДК 631.1.016.

А. Ю. Пікус, асп.

СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ: ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

У статті проаналізовано тенденції та перспективи сільського господарства України в контексті світових тенденцій в галузі. Серед факторів, що стримують розвиток сільського господарства в Україні можна виділити недостатній масштаб виробництва, низький рівень механізації та використання добрив. За умов досягнення потенційно можливої продуктивності в галузі можна очікувати подвоєння обсягів виробництва.

Ключові слова: потенціал сільського господарства в Україні, економічне зростання, конкурентоспроможність.

В статье проанализированы тенденции и перспективы сельского хозяйства Украины в контексте мировых тенденций в отрасли. Среди факторов, сдерживающих развитие сельского хозяйства можно выделить недостаточный масштаб производства, низкий уровень механизации и использования удобрений. При достижении потенциально возможной продуктивности в отрасли можно ожидать удвоения объема производства.

Ключевые слова: потенциал сельского хозяйства в Украине, экономический рост, конкурентоспособность.

Tendencies and perspectives of Ukrainian agriculture in the context of industry tendencies in the world are analyzed. Scopes of potential productivity is achieved industry output will double.

Keywords: potential of Ukrainian agriculture, economic growth, competitiveness.

Ціни на сільськогосподарську продукцію на світовому ринку за останні роки суттєво зросли. Передусім цьому сприяли два фактори: зростання попиту на продукти харчування внаслідок підвищення рівня життя у країнах, що розвиваються та погіршення врожайності у провідних країнах-експортерах сільськогосподарської продукції внаслідок природних катаклізмів. Кон'юнктура на світовому ринку аграрної продукції є надзвичайно сприятливою – зростання обсягу пропозиції не встигає за попитом. В цих умовах у надзвичайно вираженому стані з точки зору прискорення економічного зростання знаходяться країни, що мають конкурентні переваги у вигляді сприятливих умов для ведення сільського господарства.

Водночас поточний рівень виробництва у сільському господарстві України знаходиться далеко від потенційного рівня. Внаслідок соціально-економічних перетворень після розпаду СРСР галузь зазнала суттєвих втрат як у якісних так і у кількісних показниках. Зокрема скоротилися посівні площі основних сільськогосподарських культур, впала врожайність та зменшилося поголів'я у тваринництві.

Особливої актуальності в цих умовах набуває проблема модернізації сільськогосподарської галузі в Україні. Для вирішення останньої необхідно визначити фактори, що стримують зростання обсягу виробництва до потенційно можливого рівня.

Теоретичні та прикладні аспекти підвищення ефективності сільського господарства в Україні детально розглянуті в працях вітчизняних вчених економістів В.Г. Андрійчука, П.І. Гайдуцького, В.В. Зіновчука,

І.І. Лукінова, М.Й. Маліка, В.Я. Месель-Веселяка, П.Т. Саблука, О.М. Шпичака, В.В. Юрчишина та інших.

Незважаючи на різноплановість та глибину проведених досліджень, перспективи сільського господарства в Україні з урахування тенденцій галузі у світовому вимірі залишаються недостатньо розкритими. В цьому контексті метою даної статті стало визначення факторів, що стримують зростання обсягу виробництва у сільському господарстві України до потенційно можливого рівня.

Україна є другою за площею країною у Європі. Загальна площа території становить 603,7 тис. км², при цьому 71% є придатними для сільськогосподарського використання. На територію України припадає близько 22% всієї землі, що придатна для сільськогосподарського обробітку в Європі. Дві третини площі земель придатних для сільськогосподарського обробітку вкриті чорноземом [14, 15]. Завдяки унікальним природно-кліматичним умовам галузі Україна відіграє важливу роль на світовому ринку продуктів харчування. У 2009 році в Україні було вироблено близько 2,2% зернових у світі, 20% соняшнику та соняшникової олії та 3% рапсу [9]. Водночас поточний рівень виробництва у сільському господарстві України знаходиться далеко від потенційного рівня. Внаслідок соціально-економічних перетворень після розпаду СРСР галузь зазнала суттєвих втрат як у якісних так і у кількісних показниках. Зокрема скоротилися посівні площі основних сільськогосподарських культур, впала врожайність та зменшилося поголів'я [6].

Поточний рівень продуктивності сільського господарства заходиться далеко від потенційно можливого рівня. Зокрема, середня врожайність пшениці у