

УДК 631.1:631.17

**Яценко О.М.**

доктор економічних наук,  
професор кафедри міжнародної торгівлі  
Київського національного економічного університету  
імені Вадима Гетьмана

**Завадська Ю.С.**

кандидат економічних наук,  
викладач кафедри міжнародної економіки  
та економічної дипломатії  
Дипломатичної академії України  
при Міністерстві закордонних справ України

## ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОПРОДОВОЛЬЧОГО СЕКТОРА УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОСИЛЕННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Ідентифіковано ключові проблеми та тенденції формування інфраструктури агропродовольчого сектора України у розрізі чотирьох її складників: виробничої, ринкової, соціальної та інституціональної. Визначено відповідність вітчизняної агроінфраструктури до стандартів Європейського Союзу. На основі проведеної діагностики розроблено комплекс пропозицій щодо формування сприятливих умов для розбудови інфраструктури агропродовольчого сектора України інтегрованої в міжнародний економічний простір.

**Ключові слова:** інфраструктура, агропродовольчий сектор, євроінтеграція, інституціональне середовище, міжнародний досвід, комплексний підхід.

### Яценко О.Н., Завадская Ю.С. ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО СЕКТОРА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ УСИЛЕНИЯ ЕВРОИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

Идентифицированы ключевые проблемы и тенденции формирования инфраструктуры агропродовольственного сектора Украины в разрезе четырех ее составляющих: производственной, рыночной, социальной и институциональной. Определены соответствия отечественной агроинфраструктуры к стандартам Европейского Союза. На основе проведенной диагностики разработан комплекс предложений по формированию благоприятных условий для развития инфраструктуры агропродовольственного сектора Украины интегрированного в международное экономическое пространство.

**Ключевые слова:** инфраструктура, агропродовольственный сектор, евроинтеграция, институциональная среда, международный опыт, комплексный подход.

### Yatsenko O.N., Zavadska Y.S. PROSPECTS DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AGRI-FOOD SECTOR INFRASTRUCTURE IN THE CONDITIONS OF THE EUROPEAN INTEGRATION PROCESS INTENSIFICATION

Key issues and development trends of Ukrainian agri-food sector infrastructure in terms of its four components (production, market, social and institutional) were identified. Accordance of domestic agricultural infrastructure to EU standards has been determined. On the basis of conducted diagnostics, it was developed a set of proposals for favorable conditions formation for Ukraine agri-food sector infrastructure integrated into the international economic space.

**Keywords:** infrastructure, agri-food sector, European integration, institutional environment, international experience, comprehensive approach.

**Постановка проблеми.** Аграрний сектор є важливою стратегічною галуззю для більшості країн світу оскільки відповідає за гарантування продовольчої безпеки населення, роблячи при цьому особливий внесок у загальний процес сталого економічного зростання. Розвиток зазначеної сфери неможливий без формування ефективного інфраструктурного базису. Питанню поліпшення аграрної інфраструктури приділяється значна увага. Сьогодні країнам із розвинутою економікою притаманний високий рівень розвитку інфраструктури аграрного сектора, що є результатом ефективної політики щодо сприяння її становлення підкріпленої значним інвестиційним забезпеченням. Збільшення обсягу інвестицій в інфраструктуру привело до налагодження механізму переміщення надлишків продовольства на ринок і стимулювало загальну «комерціалізацію» сільського господарства. Однак, незважаючи на важливість зазначеного питання, для більшості країн, що розвиваються, притаманна неналагоджена агроінфраструктура, що знаходить свій прояв у низькому рівні забезпеченні транспортної, енергетичної, телекомунікаційної мереж, а також пов'язаного з цим ускладнення налагодження бізнес зв'язків між регіонами в межах країни та стримування інтеграції національного ринку в міжнародний економічний простір.

Зважаючи на те, що інфраструктура (зокрема, агроінфраструктура) будь-якої країни функціонує у межах та під впливом глобальної економіки, її низький рівень розвитку серйозно обмежує можливості лібералізації торгівлі, доступу до міжнародних ринків капіталу, а також отримання інших потенційних вигод та конкурентних переваг для цих країн. Ці аспекти зумовлюють актуальність теми дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у розробку теоретико-методологічних та прикладних засад розвитку інфраструктури агропродовольчого сектора вітчизняної економіки зробили такі дослідники, як Х. Зінгер, О. Бородіна, А. Кузнецова, М. Малік, Т. Стройко, О. Шпикуляк та ін. Проте питання відповідності інфраструктури агропродовольчого сектора України європейським стандартам вивчені не повною мірою та потребують подальшого дослідження.

**Метою статті** є визначення особливостей формування інфраструктури агропродовольчого сектора України в умовах євроінтеграційного вектора розвитку національної економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Відповідно до результатів дослідження Світовим економічним форумом під час оцінювання темпу економічного зростання й економічного добробуту було встановлено, що до числа країн із найвищим рівнем розвитку інфраструктури в 2014 р. ввійшли такі країни, як Швейцарія (значення індексу якості інфраструктурного забезпечення – 6,6; шкала індексу: 1 – вкрай нерозвинена; 7 – найкращий стан якості інфраструктури), Гонконг (6,5), Об'єднані Арабські Емірати (6,4), Фінляндія (6,4), Сінгапур (6,3) [24]. Україна за цим показником зайняла 69-те місце з-поміж більше ніж 140 країн світу (див. табл. 1).

Відповідно до методики визначення індексу глобальної конкурентоспроможності якості інфраструктурного забезпечення розглядається у контексті його здатності до функціонування інтегрованої транспортної системи та системи електрозабезпечення і телефонного зв'язку. До сильних сторін вітчизняної інфраструктури можна віднести якість залізничної інфраструктури (доступність, надійність, гнучкість та швидкість перевезення вантажів) та телефонного зв'язку (стан мережевої інфраструктури, кількість і покриття чинних операторів, технологічне оснащення). Інші індикатори, що характеризують

загальний рівень розвитку інфраструктури України, займають досить низькі позиції в рейтингу з-поміж інших країн світу, що вказує на незадовільний стан цих інфраструктурних складників та необхідність розробки політики його покращення.

Ще одним важливим інтегральним показником, який дає можливість оцінити стан інфраструктури певної країни, є індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI), розроблений і запропонований Світовим Банком. У 2014 р. його значення було визначено для понад 160 країн. Його розрахунки для України наведено у табл. 2. Індекс ефективності логістики дає змогу діагностувати логістичну систему країни на основі застосування двох підходів: визначення міжнародного LPI (здійснюється якісна оцінка країни у розрізі шести показників її торговими партнерами, резидентами іншої країни) та внутрішнього LPI (здійснюється якісна оцінка країни її резидентами; охоплює детальну інформацію про навколишнє середовище, матеріально-технічного забезпечення, основні логістичні процеси тощо).

У 2014 р. Україна зайняла 61-ше місце за показником LPI. Незважаючи на позитивний тренд, оцінка якості торгової та транспортної інфраструктури України (2,65) є найнижчою серед інших структурних еле-

Таблиця 1  
Оцінка основних інфраструктурних індикаторів індексу глобальної конкурентоспроможності України світовим економічним форумом за 2015–2016 рр.

Показник	Рейтинг з-поміж країн світу	Інтегральна оцінка*
Індекс глобальної конкурентоспроможності	79	4,0
Загальний рівень розвитку інфраструктури	69	4,1
А. Транспортна інфраструктура	91	3,2
Якість загальної інфраструктури	82	3,8
Якість доріг	132	2,4
Якість інфраструктури залізниць	28	4,2
Якість інфраструктури портів	108	3,2
Якість інфраструктури повітряного транспорту	97	3,7
Пасажиропотік авіаційного транспорту, млн місць на км/тиждень	61	253,9
Система електрозабезпечення і телефонного зв'язку	54	5
Якість електропостачання	75	4,6
Кількість користувачів мобільного зв'язку, на 100 осіб	32	144,1
Кількість користувачів стаціонарного телефонного зв'язку, на 100 осіб	44	24,6

\* Шкала індексу: 1 – найнижчий рівень оцінки показника; 7 – найвищий рівень оцінки показника  
Джерело: побудовано авторами на основі [23]

Таблиця 2  
Оцінка індексу ефективності логістики України, країн Європи та Центральної Азії, 2007–2014 рр.

Показник	Країни Європи та Центральної Азії	Україна				
	2014 р.	2007 р.	2010 р.	2012 р.	2014 р.	2014 р. до 2007 р., +\–
Рейтинг LPI	-	73	102	66	61	-12
Значення LPI*	2,51	2,55	2,57	2,85	2,98	0,43
Ефективність процедур митного оформлення та управління кордонами*	2,59	2,22	2,02	2,41	2,69	0,47
Якість торгової та транспортної інфраструктури*	2,83	2,35	2,44	2,69	2,65	0,3
Простота організації доступних за ціною міжнародних перевезень*	2,67	2,53	2,79	2,72	2,95	0,42
Компетентність та якість логістичних послуг*	2,77	2,41	2,59	2,85	2,84	0,43
Можливість відстеження та контролю за проходженням вантажів*	3,2	2,53	2,49	3,15	3,2	0,67
Своєчасність доставки вантажів до пункту призначення в межах запланованого або очікуваного терміна поставки*	2,76	3,31	3,06	3,31	3,51	0,2

\* Шкала: 1 – найнижчий рівень оцінки показника; 5 – найвищий рівень оцінки показника.  
Джерело: побудовано авторами на основі [21]

ментів LPI. При цьому спостерігається тенденція до покращення й загального стану вітчизняної логістичної системи. Це свідчить про зростання інвестиційної привабливості України з позицій залучення коштів інвесторів у розбудову логістичної інфраструктури. Прикладом таких позитивних зрушень є відкриття 1-ї черги зернового терміналу ТОВ «СП Рісоіл Термінал» в Іллічівському морському транспортному порту, який є найбільшим експортно-імпортним наливним терміналом в Чорноморському регіоні. Термінал займає ключову роль в експорті вітчизняної нерафінованої соняшникової олії та надає послуги проміжного зберігання таким великим міжнародним компаніям, як Cargill, Kernel, ADM та ін. [2].

У контексті обрання проєвропейського вектору розвитку вітчизняної економіки актуальним є дослідження процесів, спрямованих на забезпечення гармонізації вітчизняного моделі сільського господарства, зокрема, його інфраструктури, з європейською. Можна виокремити чотири складові частини агроінфраструктури: виробничу, ринкову, соціальну та інституціональну [18]. У межах вітчизняної виробничої інфраструктури агропродовольчого сектора проводився та продовжує здійснюватися низка заходів із техніко-технологічного переоснащення. Серед них можна виділити такі державні програми, як часткова компенсація вартості складної техніки, здешевлення коротко- і довгострокових кредитів, фінансовий лізинг, Державної цільової програми реалізації технічної політики в агропромисловому комплексі (2012–2015 рр.) із задекларованими обсягами державної підтримки в обсязі 134,23 млрд грн. Фактично починаючи з 2012 р. зазначені програми не фінансувалися [9] Однак темпи відновлення наявних та відбудови нових інженерно-технічних споруд й об'єктів сповільнюються (див. табл. 3). З метою наближення якісних показників інфраструктурних об'єктів та споруд галузі тваринництва України до стандартів ЄС окрема увага має бути приділена питанню забезпечення досягнення гідних умов утримання та поводження (зокрема, транспортування) з тваринами, встановлених директивами та регламентами ЄС (Директива Ради 98/58/ЄС від 20 липня 1998 р. щодо захисту тварин, що утримуються для сільськогосподарських потреб, Директива Ради 2008/119 /ЄС від 18 грудня 2008 встановлює мінімальні стандарти для захисту телят, Директива Ради 2008/120/ЄС від 18 грудня 2008 р., яка встановлює мінімальні стандарти для захисту свиней тощо) [1].

В Україні існує стабільний попит на сучасну сільськогосподарську техніку та обладнання (здебільшого вітчизняного виробництва). Проте його задоволення стримується обмеженим доступом підприємств до фінансових ресурсів. Імпорт сільськогосподарського устаткування обмежується високими затратами часу та коштів на проходження процедури сертифікації і тестування імпортованої сільськогосподарської техніки щодо її відповідності технічним нормам, розробленим Міністерством аграрної політики й продовольства.

Транспортна інфраструктура наразі характеризується низькою якістю автомобільного сполучення. Продукція сільського господарства в межах України перевозиться здебільшого залізницею (2/3 від загального обсягу). Крім того, майже не використовується один із найдешевших та екологічно безпечних видів транспорту – річковий, що зумовлено обмеженням доступу іноземного флоту до вітчизняних внутрішніх водних шляхів, значно вищого рівня портових зборів, бюрократичного навантаження, незадовільного стану водної транспортної інфраструктури тощо [6].

Отже, з метою стимулювання розвитку виробничої агроінфраструктури та гармонізації її стану до вимог і стандартів ЄС доцільним є: провадження системи заходів щодо техніко-технологічного переоснащення виробництва з урахуванням екологічного складника та відповідно до принципів сталого розвитку; стимулювання залучення інвестиційних ресурсів у зазначені процеси; розширення використання внутрішніх водних шляхів тощо. Крім того, враховуючи необхідність розвитку вітчизняного агропромислового сектору з урахуванням вимог заощадження природних ресурсів ставлення до навколишнього середовища та наявних і майбутніх потреб енергоефективності, доцільним є стимулювання впровадження альтернативних відновлюваних джерел енергії з використанням аграрної продукції в сільськогосподарську практику.

Функціонування ринкової інфраструктури агропродовольчої сфери наразі не відповідає потребам із забезпечення вільного руху сільськогосподарської продукції. Проте характерними є певні позитивні зрушення щодо налагодження збутової діяльності через нові для вітчизняної економіки канали реалізації: агроторгові будинки, обслуговувальні кооперативи, виставки та ярмарки, аграрні біржі тощо. Однак кількість окремих їх видів залишається незначною. Зокрема, в 2014 р. функціонувало лише 23 агропромислові біржі з тенденцією до скорочення їх числа (див. табл. 4). Обсяг підписаних біржових угод в Україні щодо сільськогоспо-

Таблиця 3

## Динаміка реалізованих потужностей та об'єктів виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери України

Показник	Рік			2014 до 2012 рр., %
	2012	2013	2014	
Тваринницькі приміщення (вкл. механізовані ферми та комплекси), тис. скотомісць	–	–	–	–
для великої рогатої худоби	14	8	11	78,57
для свиней	3	1	15	500,00
для птиці, тис. птахомісць	220647	2784	11195	5,07
Сховища для картоплі, овочів та фруктів, тис. т одночасного зберігання	78,7	42,4	77,3	98,22
Силосні та сінажні споруди, тис. м <sup>3</sup>	289	315	186	64,36
Водопроводи магістральні сільськогосподарського призначення, км	4	2	–	–
Автомобільні дороги з твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення, км	131	65	63	48,09
Комбікормові підприємства та цехи, т комбікормів за добу	397	676	538	135,52
Комбінати тепличні, га	5	10	–	–
Склади механізовані для зберігання мінеральних добрив, отрутохімікатів та вапняних матеріалів, тис. т одночасного зберігання	32,6	0,5	2,9	8,90

Джерело: побудовано авторами на основі [11–16]

дарської продукції в 2013 та 2014 рр. характеризується значним скороченням порівняно з 2012 р. При цьому більшість біржових угод є спотовими, хоча сільгоспвиробникам конче необхідно укладання контрактів з використанням форвардних та ф'ючерсних контрактів, які гарантують суб'єкту господарювання продаж продукції за затвердженими цінами у визначені строки і в означених обсягах, формують прозорі й прогнозовані індикатори обсягів попиту й пропозиції та цінових трендів на ринку сільськогосподарської продукції у майбутньому [10].

Таблиця 4  
Динаміка чисельності бірж, що функціонували в Україні в період 2011–2014 рр.

Тип бірж	Рік				2014 до 2011 рр., %
	2011	2012	2013	2014	
Усього зареєстровано	537	562	574	586	109
Універсальні	106	107	108	107	101
Товарні та товарно-сировинні	368	391	400	415	113
Агропромислові	25	25	24	23	92
Інші	38	39	42	41	108

Джерело: побудовано авторами на основі [11–16]

Розвиток біржової торгівлі сьогодні є одним із напрямів приведення до відповідності вітчизняної аграрної інфраструктури до міжнародних (зокрема, європейських) стандартів, оскільки зазначений канал реалізації є одним із найпоширеніших у здійсненні оптових торговельних операцій у світовій практиці (див. рис. 1).

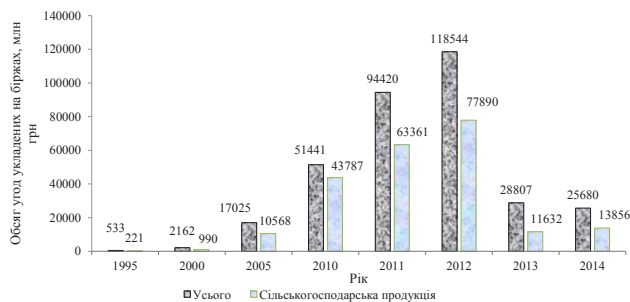


Рис. 1. Динаміка обсягу підписаних біржових угод в Україні а період 1995–2014 рр. (у тому числі з сільськогосподарською продукцією)

Джерело: побудовано авторами на основі [11–16]

Враховуючи зростання попиту на міжнародних ринках на вітчизняні зернові та олійні та відповідно збільшення експортного потенціалу цих культур значними темпами, інфраструктура у цьому секторі відновлюється досить інтенсивно. В Україні функціонує близько 700 елеваторів для зернових і олійних культур загальною місткістю 36 млн т із тенденцією на подальше збільшення потужностей та концентрацією їх у приватній власності (приблизно 15% бункерів для зберігання зазначених культур перебувають у державній власності) [20]. Зазначимо, що обмеженість наявних потужностей для обробки та зберігання зернових та олійних культур зумовлює гальмування нарощування їх експорту. Якщо б вітчизняні товаровиробники мали можливість використовувати весь наявний потенціал, то прогнозовані експортні обсяги зросли б приблизно на третину в найближчі 10 років, з нинішніх понад 30 до близько 65 млн т у 2022 р. [6].

Отже, з метою створення сприятливих умов для збільшення обсягів агропродовольчої продукції на ринку особливого значення набуває розбудова відповідної до міжнародних стандартів ринкової агроінфраструктури. Сьогодні найприйнятнішим напрямом її розвитку є розширення та якісне оновлення її складників. Для досягнення збалансування попиту й пропозиції у межах вітчизняного аграрного ринку необхідним є стимулювання поширення біржової торгівлі. Налагодження цієї діяльності сприятиме формуванню взаємовідносини між виробниками та споживачами аграрного ринку на рівні передової міжнародної практики. Крім того, важливого значення для розвитку ринкової інфраструктури є стимулювання практики утворення кредитних спілок у сільській місцевості.

Нормативно-правове забезпечення розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні не забезпечує вільний та прозорий рух сільськогосподарської продукції, а відсутність чіткої схеми реалізації «виробник – оптова торгівля – роздрібна торгівля – споживач» негативно впливає на цінову ситуацію на аграрному ринку та не дає виробнику можливості отримати достатній дохід з вирощеної продукції.

Світовий досвід розвитку аграрної інфраструктури ринку свідчить про високу ефективність оптових ринків сільськогосподарської продукції (ОРСП). Оптові ринки сільськогосподарської продукції (ОРСП) – важливий елемент маркетингової інфраструктури аграрного ринку. Основна мета їх створення – формування реальних цін на сільськогосподарську продукцію, а також оптимальних умов для її реалізації та купівлі. Систему оптової торгівлі сільськогосподарською продукцією широко розвинуто в багатьох країнах, у більшості з яких вона ґрунтується на дотриманні таких ключових принципів: переважання державної та муніципальної форм власності у структурі компаній, які управляють роботою цих ринків; суворе регламентування правил торгівлі як на ринках, так і навколо них у так званому захисному периметрі; управління діяльністю ринків і контроль за нею з боку державних органів [19].

Так, у Європі найвищою ефективністю вирізняються ОРСП Франції, Іспанії та Польщі. Україна прийняла за основу модель Польщі, де ОРСП активно почали розвиватися з другої половини 90-х рр. минулого століття. У межах відповідних державних програм у Польщі збудовано 30 оптових сільськогосподарських ринків. Сучасні міжрегіональні ринки розташовано в найбільших містах, таких як Варшава, Познань, Гданськ, Люблін, Вроцлав. Крім цього, функціонують місцеві ринки, що виникли в результаті адаптації існуючих інфраструктурних об'єктів до умов оптової торгівлі.

З метою визначення організаційно-правових та економічних засад формування в Україні мережі ОРСП 25.06.2009 р. Верховна Рада України ухвалила Закон України «Про оптові ринки сільськогосподарської продукції». А постановою від 3 червня 2009 р. № 562 Кабінет Міністрів України затвердив Державну цільову програму створення оптових ринків сільськогосподарської продукції. У межах реалізації цієї програми протягом 2009–2013 рр. було передбачено створення 25 оптових ринків сільгосппродукції в Україні, а на їх будівництво заплановано виділення 4 млрд грн, у тому числі 1,2 млрд грн – з державного бюджету [5]. Проте вже в наступному році у зв'язку з нестачею коштів було вирішено розгортати будівництво ОРСП не біля кожного обласного центру, як це очікувалося раніше, а лише поблизу міст-мільйонників (див. табл. 5).

Таблиця 5

## Обсяги та джерела фінансування створення системи ОРСП в Україні у 2009–2014 рр.

Джерело фінансування	Обсяг фінансування, млн грн	У тому числі за роками					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Державний бюджет	1400	–	250	283	316	351	200
Інші джерела	2800	50	350	600	800	1000	–
Всього	4200	50	600	883	1116	1351	–

Джерело: побудовано авторами на основі [7]

Таким чином, в Україні налічується 11 юридичних осіб, які отримали статус ОРСП (див. табл. 6). Також в Україні є й інші оптові ринки, які функціонують як ОРСП, але не отримали такого статусу офіційно, серед яких і «Чародій» у м. Жашкові Черкаської області, який є найпершим і поки що єдиним в Україні ринком оптової торгівлі худобою, вирощеною в основному у власних селянських та дрібно-товарних господарствах. Очікувалося, що ОРСП в Україні будуть функціонувати так само успішно, як і на закордонних ринках, і на самому початку тенденція й справді була позитивною.

Таблиця 6

## Оптові ринки сільськогосподарської продукції в Україні

Назва ОРСП	Область	Дата надання статусу ОРСП	Площа ОРСП, га	Усього інвестовано в будівництво ОРСП, млн грн
Шувар	Львівська	15.09.2010	50	115,7
Столичний	Київська	07.10.2010	157	108
Січковий	Запорізька	02.11.2010	36	4,98
Господар	Донецька	03.11.2010	35	45,9
Великі Копані	Херсонська	14.07.2011	112	–
Гектар	Одеська	12.08.2011	57	4,6
Азовський	Луганська	25.11.2011	10	85,6
Лелека	Харківська	18.01.2012	60	–
Шелен	Рівненська	18.01.2012	9	–
Агропол-Луганськ	Луганська	02.04.2012	–	–
Миколаївський	Миколаївська	02.04.2012	–	–

Джерело: побудовано авторами на основі [3; 8]

Протягом 2011–2014 рр. близько 5,7 млн українців відвідали оптові ринки сільгосппродукції, які працювали у чотирьох містах – Львові (ринку Шувар), Києві (Столичний), Донецьку (Господар) і Маріуполі (Азовський), де було придбано 1,8 млн т вітчизняної сільгосппродукції [8]. Проте функціонування інших ОРСП не принесло очікуваних результатів. Основною причиною стало недофінансування проектів, що привело до замороження будівництва та до частково відкриття та/або недостатньо ефективного функціонування деяких з них. Іншою причиною неефективності функціонування ОРСП в Україні стала хаотичність у розбудові таких ринків, а саме: неналежне обґрунтування їх типів, масштабів і спеціалізації, черговості створення кожного з них. Також державою не розроблено механізмів державного регулювання діяльності ОРСП. Так, усі ОРСП створено у формі ТОВ, що позбавляє державу можливості ефективно впливати на роботу таких ринків і створює умови для перетворення їх на звичайні

комерційні структури. Проблема є тим гострішою, що ОРСП не можна розглядати як суто комерційні інститути, єдиним і головним завданням яких є отримання прибутку. Вони повинні ідентифікуватись як неприбуткові організації, основна мета діяльності яких полягає у поліпшенні умов торгівлі на вітчизняному аграрному ринку [19].

Отже, ОРСП в Україні ще не виконують основної функції їх створення. Європейська модель кооперативного руху в Україні знаходиться на стадії становлення. Дрібні й середні товаровиробники не мають реальної можливості та економічної доцільності здійснювати стабільних поставок своєї продукції на ОРСП через нестачу власного автотранспорту, значні витрати на доставку продукції та її продаж, поширення посередництва на таких ринках, нестачу оптових покупців. Відсутність достатньої чисельності оптових покупців та їх постійного представництва на оптових ринках привела до виникнення й поширення роздрібною торгівлі на торгових площадках цих майданчиків, що суперечить європейській концепції ОРСП. Однією з головних ідей ОРСП є зниження цін на оптову закупівлю продукції, що в Україні теж не відбулося, оскільки у зв'язку з поширенням роздрібною торгівлі ціни формуються як роздрібні, так і дрібнооптові.

Важливого значення з підвищення рівня ефективності сільськогосподарської діяльності набуває стан соціальної інфраструктури. Проте збільшення агропромисловості за останні роки не стало каталізатором розвитку соціальної складової частини вітчизняної агроінфраструктури. Наразі більшість об'єктів соціальної інфраструктури взагалі зруйнована або не відповідає вимогам визначених соціальних стандартів та нормативів. Внаслідок реформування агропродовольчої сфери через посилення процесів приватизації соціальна інфраструктура зазнала різних змін, що привело до ускладнення доступу сільського населення до соціальних та економічних послуг. Найбільшою актуальністю мають питання перебування житлової політики та стимулювання житлового будівництва, підвищення якості первинної медичної допомоги, розвитку системи кредитування у сільській місцевості тощо.

Для розробки ефективної вітчизняної політики розвитку села важливо враховувати досвід реформ Спільної аграрної політики (САП) Європейського Союзу. У межах останньої програми САП на період з 2014 до 2020 рр. основними цілями є:

- життєздатне виробництво продовольства;
- стале використання природних ресурсів і пом'якшення наслідків зміни клімату;
- збалансований розвиток сільських територій.

Відповідно до зазначеної стратегічної програми дій, з метою розвитку сільських територій (зокрема, соціальної інфраструктури) заплановано профінансувати 84,94 млрд євро [22]. З метою забезпечення гідних умов життя населення, що проживає на сільських територіях, у межах програми САП передбачено досягнення багатofункціональності сільської економіки, розвиток сільських громад та заходів з

активізації інститутів сільського соціуму, охорону природних ландшафтів, стимулювання несільсько-господарської зайнятості тощо.

Отже, під час формування комплексного підходу до вирішення наявних соціальних проблем у межах сільських територій за основу мають бути обрані принципи сталого розвитку, стимулювання утворення дрібних і середніх агровиробників та їх об'єднань з урахуванням досвіду держав – членів ЄС, диверсифікація сільської економіки, поширення державно-приватного партнерства тощо. Забезпечення поліпшити якість життя в сільській місцевості можливо досягнути також внаслідок поширення практики альтернативних видів господарювання (органічне виробництво, зелений туризм тощо).

Видом інфраструктури, що спрямована на забезпечення нормативно-правового, фінансово-кредитного, інформаційно-консультаційного базису, є інституційна інфраструктура. Спотворення її функціонування спричинює створення гальмівних факторів економічного зростання агропродовольчого сектора. Розвиток інституціональної агроінфраструктури є одним із пріоритетних напрямів виходу агропродовольчого сектора на новий якісний рівень та приведення його у відповідність до європейських стандартів. Для цього нагальну потребу становлять налагодження інформаційного обміну з уповнова-

женими інституціями ЄС щодо гармонізації нормативно-правового підґрунтя, запровадження процесів дерегуляції та зниження бюрократичного навантаження на суб'єкти агропродовольчого сектора (зокрема, зменшення кількості дозвільних документів), спрощення доступу до ринкової інформації для дрібних і середніх агровиробників, утворення консультаційних служб для сільських громад тощо.

З метою узагальнення сильних та слабких сторін, можливостей і загроз та визначення стратегічних напрямів становлення інфраструктури агропродовольчого сектора України проведемо SWOT-аналіз (див. табл. 7).

Таким чином, найбільш бажаною є стратегія зростання для подальшого становлення вітчизняної агроінфраструктури. На основі здійсненої діагностики стану інфраструктури агропродовольчого сектора України можна зробити висновок, що збільшення інвестиційних потоків в оновлення наявних та створення нових виробничих потужностей та об'єктів ринкової інфраструктури; інтеграція в європейський інфраструктурний простір можливе за умови мінімізації прояву її деструктивних факторів внаслідок реалізації комплексу інструментів та приведення її у відповідність до міжнародних стандартів.

**Висновки.** Наразі відбувається запровадження політики з гармонізації вітчизняної агроінфраструк-

Таблиця 7

Матриця SWOT-аналізу інфраструктури агропродовольчого сектора України

<p>Характеристика внутрішнього середовища</p> <p>Характеристика зовнішнього середовища</p>	<p><i>Сильні сторони S:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– розвиток агропереробних виробництв;</li> <li>– відносно розвинена інфраструктура залізничного та автомобільного сполучення;</li> <li>– нарощування обсягів виробництва сільськогосподарської продукції;</li> <li>– зростання складських та портових потужностей розвиток дрібних і середніх агровиробників;</li> <li>– досить високий освітній рівень та інтелектуальний потенціал населення тощо</li> </ul>	<p><i>Слабкі сторони W:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– девальвація національної валюти;</li> <li>– потреба у матеріально-технічному та технологічному переоснащенні;</li> <li>– зарегульованість економіки;</li> <li>– високий рівень корупції;</li> <li>– критичний рівень зносу основних виробничих фондів;</li> <li>– недостатнє державне фінансування;</li> <li>– недосконалість законодавчої та нормативно-правової бази;</li> <li>– радіоактивна забрудненість окремих територій;</li> <li>– необхідність поширення енергоощадних технологій тощо</li> </ul>
<p><i>Можливості O:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– вигідне гео економічне розташування;</li> <li>– значний потенціал природних ресурсів;</li> <li>– можливість впровадження альтернативних, екологоощадних технологій виробництва;</li> <li>– залучення міжнародних інструментів фінансової допомоги;</li> <li>– розширення ринків збуту продукції;</li> <li>– перспектива підвищення конкурентоспроможності економіки через посилення інтеграційних процесів тощо;</li> <li>– низька вартість трудових ресурсів</li> </ul>	<p><i>Очікування S+O:</i></p> <p>Стимулювання інвестиційних потоків в оновлення наявних та створення нових виробничих потужностей та об'єктів ринкової інфраструктури; інтеграція у європейський інфраструктурний простір; підвищення рівня якості життя сільського населення тощо.</p> <p><i>Стратегія:</i> зростання</p>	<p><i>Очікування W+O:</i></p> <p>Залучення іноземних інвестицій у розбудову вітчизняної агроінфраструктури; стимулювання поширення біржової торговельної діяльності; нарощування потужностей по виробництву вітчизняної техніки тощо.</p> <p><i>Стратегія:</i> інновації</p>
<p><i>Загрози T:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– низька інвестиційна привабливість агроінфраструктури;</li> <li>– погіршення загальної політичної та економічної ситуації в наслідок зовнішньої воєнної експансії;</li> <li>– високі банківські кредитні ставки;</li> <li>– низька якість послуг телефонного зв'язку та обмеженість якісного доступу до мережі Інтернет в сільській місцевості;</li> <li>– підвищення вартості енергоносіїв;</li> <li>– зростання рівня тінізації економіки;</li> <li>– зростання конкуренції на світових товарних ринках;</li> <li>– фінансова і цінова нестабільність, інфляційні процеси тощо.</li> </ul>	<p><i>Очікування S+T:</i></p> <p>Створення національної інфраструктурної системи підтримки збуту агропродовольчої продукції з урахуванням регіональних особливостей; впровадження сучасних технологій для дрібних та середніх агровиробників; стимулювання відкриття технопарків тощо.</p> <p><i>Стратегія:</i> диверсифікації</p>	<p><i>Очікування W+T:</i></p> <p>Розвиток системи сервісного обслуговування наявного обладнання, техніки, інших об'єктів інфраструктури; розбудова системи дорадництва та консалтингу;</p> <p><i>Стратегія:</i> санації</p>

Джерело: власні дослідження

тури до європейських стандартів. Однак, зважаючи на низку стримувальних факторів, її реалізація відбувається досить повільними темпами, частково є декларативною та охоплює не всі стратегічно важливі напрями. Подальший розвиток кількісних та якісних характеристик інфраструктури агропродовольчого сектора України має відбуватись відповідно до концепції сталого розвитку й потребує оновлення об'єктів виробничої інфраструктури та провадження політики стимулювання інноваційного переоснащення матеріально-технічної бази; узгодження економічних інтересів суб'єктів господарювання ринкової інфраструктури; підвищення якості життя сільського населення, гармонізації законодавчого підґрунтя до вимог і стандартів ЄС тощо.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Безпечність харчових продуктів, питання санітарних та фітосанітарних заходів: аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/themes/garland/pdf/1.1.%20Basic%20material%20UKR.pdf>.
2. В Іллічівському порту відкрито першу чергу зернового терміналу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/node/20958>.
3. Грецька Н. Розбудова та функціонування оптових ринків сільськогосподарської продукції в Україні / Н. Грецька // Економіка АПК. – 2013. – № 11. – С. 50–56.
4. Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/themes/garland/pdf/3.4.%20Basic%20material%20UKR.pdf>.
5. Жураковська Л. Першочергові заходи щодо розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://niss.gov.ua/articles/1086/#\\_ftn2](http://niss.gov.ua/articles/1086/#_ftn2).
6. Інфраструктура і логістика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/themes/garland/pdf/3.4.%20Basic%20material%20UKR.pdf>.
7. Лопашук І. Стратегічні напрями розвитку системи оптових ринків сільськогосподарської продукції [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bsfa.edu.ua/PDF5/lopashchuk.pdf>.
8. Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua>.
9. Оновлення і модернізація виробничих і переробних потужностей [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/themes/garland/pdf/3.3.%20BasicmaterialUKR.pdf>.
10. Першочергові заходи щодо розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні: аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://niss.gov.ua/articles/1086>.
11. Сільське господарство України за 2014 рік: [статистичний збірник] / відп. за вип. О. Прокопенко. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 379 с.
12. Сільське господарство України в 2012 році: [статистичний збірник] / за ред. Н. Власенко. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 378 с.
13. Сільське господарство України в 2013 році: [статистичний збірник] / за ред. Н. Власенко. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 400 с.
14. Основні економічні показники виробництва продукції сільського господарства в сільськогосподарських підприємствах: статистичний бюлетень за 2012–2014 рр.
15. Регіони України: [статистичний збірник]: у 2 ч. / за ред. І. Жука; Державна служба статистики України. – К.: Консультант, 200–. – Ч. 1. – 2015. – 307 с.
16. Сільське господарство України за 2014 рік: [статистичний щорічник] / за ред. Ю. Остапчука. – К.: Держкомстат України, 2015. – 379 с.
17. Статистичний щорічник України за 2014 рік / за ред. І. Жука; Державна служба статистики України. – К.: Август Трейд, 2015. – 588 с.
18. Стройко Т. Формування інфраструктури агропродовольчої сфери в комплексі сталого розвитку України: автореф. дис. ... докт. екон. наук: спец. 08.00.03 / Т. Стройко; ДУ «Ін-т економіки природокористування та сталого розвитку НАН України». – К., 2013. – 40 с.
19. Шубравська О. Оптові ринки сільськогосподарської продукції: європейський досвід та українські перспективи / О. Шубравська, Н. Ринденко // Економіка України: політико-економічний журнал. – 2012. – № 8. – С. 77–85.
20. Country report: Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://agricistrade.eu/wp-content/uploads/2015/06/Agricistrade\\_Ukraine.pdf](http://agricistrade.eu/wp-content/uploads/2015/06/Agricistrade_Ukraine.pdf).
21. Logistics Performance Index. Country Score Card: Ukraine. – 2014. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/2014/C/UKR/2012/C/UKR/2010/C/UKR/2007#chartarea>.
22. Overview of CAP Reform 2014–2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/agriculture/policy-perspectives/policy-briefs/05\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/agriculture/policy-perspectives/policy-briefs/05_en.pdf).
23. Performance Overview. Global Competitiveness Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/economies/#economy=UKR>.
24. The Global Competitiveness Report 2014–2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2014-15.pdf](http://weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf).