



УДК 338.439.02:631.57

Дейнеко Л.В., д-р екон. наук, професор
завідувач відділу Інституту економіки та прогнозування НАН України
Стройко Т.В., канд. екон. наук
доцент Миколаївського державного аграрного університету

ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОПРОДОВОЛЬЧОЇ СФЕРИ

Висвітлено роль виробничої інфраструктури у вирішенні продовольчої проблеми, її вплив на розвиток агропродовольчої сфери. Досліджено стан та тенденції інвестиційного забезпечення виробничої інфраструктури, запропоновано заходи з підвищення її інвестиційної привабливості.

К л ю ч о в і с л о в а: виробнича інфраструктура, агропродовольча сфера, інвестиційна привабливість, сталий розвиток, продовольча проблема.

Світова агропродовольча сфера перебуває на якісно новому етапі свого розвитку, що характеризується відчутними структурними зрушеннями в сировинних і переробних галузях, посиленням процесів глобалізації та транснаціоналізації процесів виробництва, розподілу та споживання, зміною взаємодії всіх складових ринкового механізму та посиленням регулятивних впливів на виробництво й обіг продовольчих товарів, а також радикальними зрушеннями кон'юнктури та стану ринку продовольства, – це піднесло продовольчу проблеми до глобальних проблем сьогодення.

Вирішення цієї проблеми вимагає всебічної активізації господарської діяльності всіх складових агропродовольчої сфери на засадах сталості. В цьому сенсі раціоналізація структури і підвищення ефективності функціонування переробної сфери і виробничої інфраструктури продовольчого сектора набувають пріоритетного значення. Зокрема, через відсутність сучасних засобів схову і збереження сільськогосподарської сировини та готової продукції, а також неналежних умов їхнього транспортування в нашій державі втрачається третина виробленого продовольства.

У світі ж, за даними ФАО (Продовольчої і сільськогосподарської організації ООН), у промислово розвинених країнах втрати і відходи продовольства становлять близько 680 млрд дол., а у країнах, що розвиваються, – 310 млрд дол. На їхнє скорочення спрямована глобальна програма цієї організації "Save Food", започаткована у 2011 р. У ній зазначено, що вирішальне значення для зниження втрат продовольства та зменшення продовольчих відходів мають не лише нові технології для покращення ведення сільського господарства, а й інвестиції в інфраструктуру, починаючи з виробництва харчових продуктів і завершуючи їхнім споживанням [1].

Значний внесок у розробку і формування теорії організації, функціонування та розвитку інфраструктури АПК як єдиного комплексу, взаємодії системи інститутів виробничої інфраструктури із суб'єктами основного виробництва внесли вітчизняні вчені Національної академії наук України та Національної академії аграрних наук України: П.Борщевський, О.Бородіна, І.Лукинов, Д.Прейгер, Б.Пасхавер, В.Точілін, П.Саблук, О.Шубравська, Л.Чернюк. У їхніх працях також розкрито функції інфраструктури, стратегії її розвитку, проблеми функціонування цільових ринків АПК, концептуального моделювання відтворювального процесу і планування розвитку регіональних АПК, забезпечення технічного сервісу та залучення інвестицій, а також сталого функціонування агросфери.

Однак гострота проблем інфраструктурного забезпечення агропродовольчого сектора, залучення інвестицій в об'єкти його виробничої інфраструктури та їхнє ефективне використання залишають питання підвищення інвестиційної привабливості виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери серед найбільш актуальних і вимага-

ють його подальшого всебічного вивчення за новітніх умов і в контексті сучасних парадигм економічного розвитку.

Для розуміння причин реального стану об'єктів інфраструктури агропродовольчої сфери та розроблення концепцій її подальшого сталого розвитку необхідно насамперед дослідити рівень інвестиційної забезпеченості та привабливості галузі. В цьому контексті утворюється нерозривний ланцюг: з одного боку, стан інфраструктури впливає на прийняття позитивного рішення щодо інвестування, а з іншого – хоча сучасна інфраструктура агропродовольчої сфери гостро потребує інвестиційних ресурсів, водночас її занедбаний стан відлякує інвесторів.

Прогресуючий розвиток виробничої інфраструктури зумовлює економічне зростання в національному та галузевому масштабі, забезпечуючи сталий розвиток економіки. Гіпотетично динаміка зростання реального обсягу валового внутрішнього продукту, національного доходу в розрахунку на душу населення можуть ілюструвати і рівень розвитку національної інфраструктури. Зокрема, інфраструктура агропродовольчої сфери є єдиною цілісною системою, що прямо впливає на ефективність діяльності системи вищого порядку "агропродовольчої сфери" та економіки загалом.

І оскільки інфраструктура є прямим фактором стимулювання економічного зростання в агропродовольчій сфері, відповідно показники, що характеризують економічне зростання в національній економіці загалом чи в її окремих галузях, можуть опосередковано характеризувати і ступінь розвитку інфраструктури.

Виробнича інфраструктура є важливим фактором реалізації внутрішніх резервів сталого економічного зростання агропродовольчої сфери. Загалом розвиток інфраструктури забезпечує підвищення мобільності ресурсів підприємства та є обов'язковою умовою поглиблення поділу праці з метою ефективного використання обмежених ресурсів і потенційних резервів.

Однією з основних умов розвитку агропродовольчої сфери України є формування ефективних механізмів залучення та використання інвестиційних ресурсів. У посткризовий період сільське господарство та харчова промисловість поступово втрачали привабливість для інвестицій. Зокрема, якщо за період 2001–2010 рр. обсяги інвестицій в основний капітал по галузі сільського господарства, мисливства, лісового господарства зросли в 7,6 раза, а в харчовій промисловості – в 3,8 раза, то, починаючи з 2008 р., в залученні інвестиційних ресурсів відмічається значний спад (рис. 1).

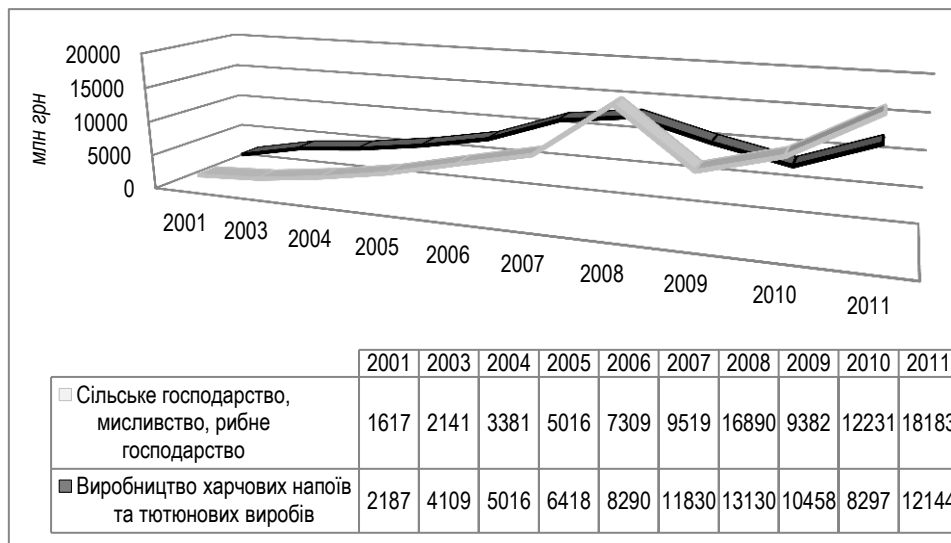


Рис. 1. Динаміка інвестицій в основний капітал підприємств агропродовольчої сфери, млн грн

Джерело: складено авторами за даними: Інвестиційний клімат в Україні (станом на 01.01.2012) [Електронний ресурс]. – С. 204. – Доступний з : <[www.me.gov.ua/file/.../invest_klimat% 2006_03_2012.doc](http://www.me.gov.ua/file/.../invest_klimat%2006_03_2012.doc)>.

Інвестиційна привабливість агропродовольчої сфери формується сукупністю інфраструктурних і макроекономічних умов, але водночас найбільше інвестування потребують саме інфраструктурні об'єкти. Зважаючи на соціальну значущість агропродовольчої сфери, інвестиційно-привабливі та ефективні агропродовольчі підприємства відповідно формуватимуть інвестиційно привабливі аграрні території. Але в загальному обсязі інвестиційних ресурсів, що залучаються в економіку країни, частка агропродовольчої сфери є незначною. Зокрема, в 2011 р. частка інвестицій в основний капітал сільськогосподарських підприємств становила 8,1% (рис. 2), по підприємствам харчової промисловості – 4,8%.

Академік І.Лукінов зазначав, що без надійних капіталовкладень, гарантованих насамперед самим відтворювальним процесом, неможливо забезпечити створення і впровадження новітніх технологій, систем сучасної організації і управління товаровиробництвом і збутом продукції, розвиток ринкової інфраструктури, сучасної інформатизації суспільства тощо. Це фундаментальні основи для забезпечення конкурентоспроможності національного товаровиробництва, без чого не може бути й успішної інтеграції нашої країни в європейське співтовариство [2].

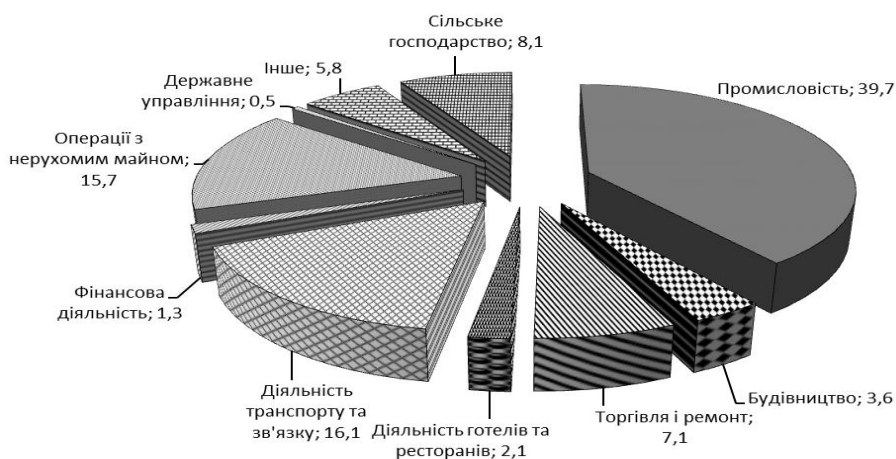


Рис. 2. Структура інвестицій в основний капітал за видами економічної діяльності, 2011 р., %

Джерело: Інвестиційний клімат в Україні (станом на 01.01.2012) [Електронний ресурс]. – Доступний з : <[www.me.gov.ua/file/.../invest_klimat% 2006_03_2012.doc](http://www.me.gov.ua/file/.../invest_klimat%2006_03_2012.doc)>.

Також не можна не погодитися з О.Бородіною, яка зазначає, що на державному рівні панує традиційне вузькогалузеве сприйняття сільського господарства як галузі економіки, що виробляє сільськогосподарську продукцію. Відсутнє усвідомлення того, що це – цілісна соціоекономічна система, що включає: виробництво безпечного продовольства; рекреаційну діяльність; збереження природи і розвиток ландшафтів; охорону традиційної української самобутності і сільського етносу. Лише концепція сільського розвитку, що розглядається в такому широкому контексті, у перспективі може забезпечити Україні геополітичне становище у світовій агропродовольчій системі [3].

Основою забезпечення сприятливого інвестиційного середовища для формування високоєфективної виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери є державна законотворча діяльність. На основі дослідження нормативно-правової бази агропродовольчої сфери можна зробити висновок про недостатність системних підходів і при вирішенні інфраструктурних проблем агропродовольчої сфери, адже більшість законодавчих актів стосуються окремих аспектів розбудови інфраструктури галузі. Практично єдиним документом, що закладає основи для комплексного вирішення проблем інфраструктурного забезпечення агропродовольчої сфери та сільських територій є Постанова Кабінетів Міністрів України від 19 вересня 2007 р. № 158



"Про затвердження Державної цільової програми розвитку українського села на період до 2015 року" [4]. В цьому документі ґрунтовно опрацьовані шляхи вирішення проблем інженерної інфраструктури, транспорту, зв'язку, ринкової та соціальної інфраструктури агропродовольчої сфери. Відповідно до програми в 2010 р. на розвиток сільського господарства планувалося залучити 13300 млн грн, фактично було залучено майже 92% від прогнозованого показника. Цей факт дає змогу сподіватися, що аграрний сектор в 2015 р. зможе залучити прогнозовані 20000 млн грн інвестицій. На нашу думку, основну частку інвестицій, що спрямовуються в галузь, необхідно освоювати саме в контексті модернізації об'єктів виробничої інфраструктури. Саме вони дозволять підвищити ефективність роботи аграрних формувань, що в свою чергу дозволить спрямувати додаткові кошти на розвиток суб'єктів ринкової інфраструктури та сільських територій.

Низька якість виробничої інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат в усіх сферах економіки, сповільнення зростання реального валового внутрішнього продукту. Стратегічними елементами виробничої інфраструктури, що мають прямий вплив на ефективність агропродовольчої сфери, є логістична інфраструктура, матеріально-технічне забезпечення галузі. Найбільш актуальним є питання якісного зберігання і первинної обробки зернових, круп'яних та олійних культур, адже найбільші втрати мають господарства, де відсутнє сушильно-зберігаюче обладнання. Водночас у країнах Європи та Америки з високим рівнем післязбиральної технології та розвинутою інфраструктурою зберігання зерна втрати врожаю доведено до технічного мінімуму – 1–2%.

В Україні основна маса зерна зберігається на державних великотоннажних залізобетонних елеваторах, обладнання яких морально і фізично застаріло, через що знижується якість зерна та пропускна здатність елеваторів. Елеватори переважно віддалені від зерновиробника, а вартість зберігання зерна в них дуже висока й становить майже 25% вартості самого зерна, закладеного на зберігання [5]. Нестача складських приміщень, що забезпечують зберігання продукції з дотриманням всіх умов, є найбільш серйозною проблемою сучасної агросфери. Зважаючи на активний розвиток оптових агропродовольчих ринків в країні, в 2012 р. держава виділить кошти для здешевлення кредитів на будівництво овочесховищ.

За експертними даними Україна володіє сукупними потужностями зі зберігання 45–50 млн т зернових, але є одна особливість. Для того щоб виконувати поставлені завдання з експорту власних зернових (10–15 млн т на рік), а також обслуговувати транзитну торгівлю/перевалку (близько 35–50 млн т/рік), необхідно мати достатню кількість елеваторних потужностей у портах (а також у логістичних вузлах) і достатню кількість вільних вагонів та залізничних гілок [6].

Невідповідний рівень розвитку інфраструктури підвищує витрати підприємств, що змушені враховувати відсутність інфраструктури при формуванні вартості продукції чи будувати необхідні інфраструктурні об'єкти власним коштом. Наприклад, за даними І.Левітіна, економічні втрати Росії лише від низької якості доріг становлять 6% ВВП [7]. В Україні ситуація не краща.

Це підтверджують і дослідження проекту ІФС "Інвестиційний клімат в Україні", що працює в нашій країні вже упродовж 14 років. Низька якість послуг із післязбирального транспортування й логістики обумовлюється поганим станом транспортних засобів і складських приміщень, низьким рівнем захисту прав власності фермерів на сільгосппродукцію, що зберігається на зовнішніх елеваторах, і незадовільним станом системи складських свідоцтв. Згідно з дослідженням ІФС понад половину опитаних сільгоспвиробників скаржаться на погану інфраструктуру (рис. 3). Чинна нормативна база, що регулює надання послуг із післязбирального транспортування й логістики сільськогосподарської продукції, є ще однією вагомою перешкодою для розвитку галузі. Це підтвердили майже 80% опитаних підприємств. Близько 45% сільськогосподарських підприємств вказали на відсутність складських приміщень як на ще одну перешкоду для проведення господарської діяльності [8, с. 77].

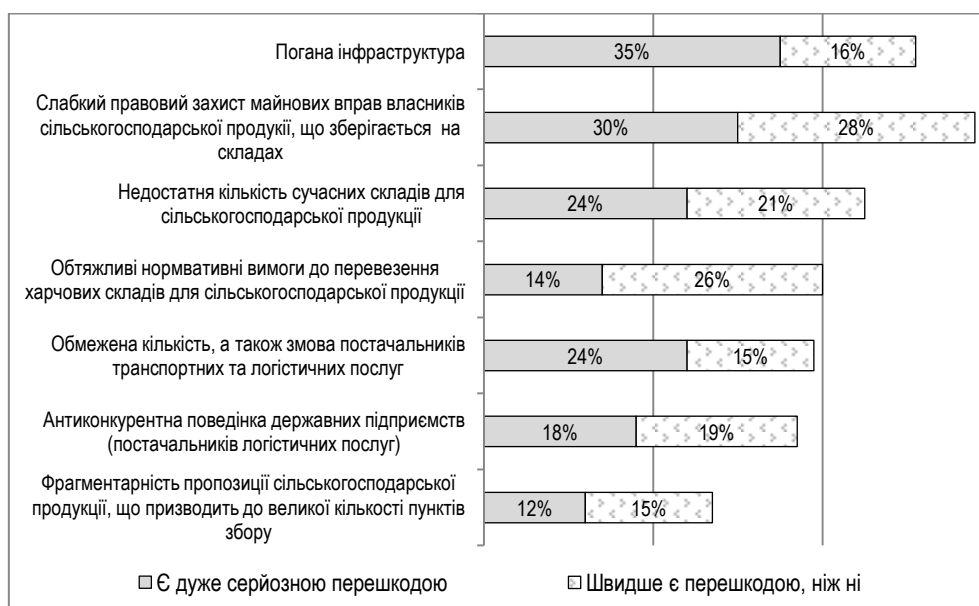


Рис. 3. Основні перешкоди для ефективного маркетингу та логістики в сільському господарстві, %

Джерело: Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес. Жовтень 2011. Консультативна програма з покращення інвестиційного клімату в регіоні Європи та Центральної Азії. Проект IFC "Інвестиційний клімат в Україні" [Електронний ресурс]. – С. 77. – Доступний з : <http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2/Ukraine-IC-Report_Nov2011_UKR.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2>.

Серйозні проблеми щодо функціонування виробничої інфраструктури має і харчова промисловість. Необхідно удосконалити механізми управління товарними запасами сировини та готової продукції. Слабка матеріально-технічна база багатьох організацій харчової та переробної промисловості і нерозвинена інфраструктура зберігання, транспортування та холодильної обробки сировини: що швидко псується, і продовольства не дозволяють комплексно переробляти вихідну сировину і створювати оптимальні умови для зберігання, що призводить до додаткових втрат, зниження безпеки і якості харчових продуктів. Також рівень впровадження у виробництво сучасних видів упаковки не сприяє вирішенню питань щодо підвищення якості й безпеки продукції, оптимізації процесу руху товарів.

Інфраструктурні інвестиції розглядаються як найважливіший інструмент створення умов для економічного розвитку і нових робочих місць. Інвестиції в інфраструктуру – це ідеальний шлях перерозподілу ресурсів і робочої сили із секторів економіки, що перебувають у стані стагнації, в галузі, здатні забезпечити довгострокове економічне зростання. В загальнонаціональному аспекті можна навести розрахунки М.Занді – головного економіста компанії Moody'sEconomy, який стверджує, що державні капіталовкладення в інфраструктуру стимулюють приватні інвестиції: кожен долар, витрачений на інфраструктурні проекти, викликає мультиплікаційний ефект у розмірі 1,59 дол. США. Крім того, бізнес загалом виграє внаслідок скорочення витрат – транспортних, комунікаційних, енерго- і водопостачання [9].

Інфраструктурні складові агропродовольчої сфери вимагають значних інвестиційних ресурсів, насамперед на техніко-технологічне переоснащення виробничих процесів. Дослідження, проведені фахівцями IFC, свідчать, що в аграрній сфері майже половина підприємств-респондентів (49%) інвестували свої ресурси в сільгоспугіддя (рис. 4). Така ситуація може означати, що підприємства збільшують обсяги виробництва сільгосппродукції, насамперед шляхом розширення своєї виробничої бази (орендованих площ), а не підвищення врожайності за рахунок інвестицій в інноваційні технології. Частка агропідприємств, що спрямовують свої інвестиції у розвиток потужностей зі

зберігання продукції, становить 14%. Ця цифра досить низька, зважаючи на те, що гостра нестача зерносховищ та елеваторів у межах господарств багатьма операторами ринку вважається однією з основних причин, через які сільгоспвиробники вимушені продавати свій урожай одразу після збору. У цьому разі продукція надходить на ринок за нижчою ціною, аніж вона могла би бути продана на пізніших стадіях маркетингового року, коли цінова кон'юнктура є більш привабливою [8, с. 75].

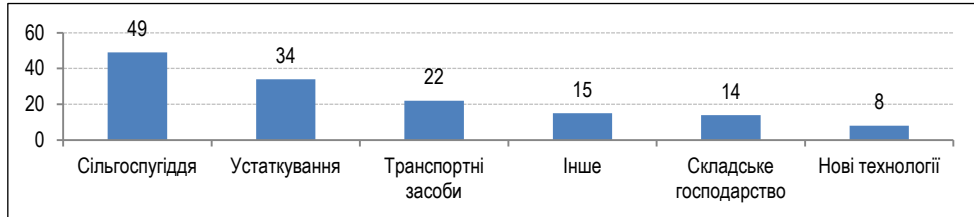


Рис. 4. Спрямування інвестицій аграрних підприємств у 2010 р., %

Джерело: Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес. Жовтень 2011. Консультативна програма з покращення інвестиційного клімату в регіоні Європи та Центральної Азії. Проект IFC "Інвестиційний клімат в Україні" [Електронний ресурс]. – С.75. – Доступний з : <http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2/Ukraine-IC-Report_Nov2011_UKR.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2>.

Для вирішення проблем підвищення інвестиційної привабливості об'єктів виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери доцільно звернутися і до зарубіжного досвіду. Зокрема, голландські аграрії, логістичні та консалтингові компанії, а також науково-дослідні центри (університети і науково-дослідні інститути) об'єднали зусилля для вирішення цієї проблеми – щоб за допомогою і за участі урядових структур створити "Платформу агрологістики". Мета створення платформи – залучити усіх учасників аграрного ринку – фермерів, переробні підприємства, посередників, роздрібну торгівлю, а також логістичних операторів до пошуку інноваційних рішень, здатних підвищити ефективність логістичного забезпечення аграрного бізнесу в Нідерландах. При цьому увага акцентується на нових ідеях та їхньому застосуванні в аграрній сфері. Призначення платформи – підтримка таких ідей не тільки шляхом їхнього фінансування, але й забезпечення відповідної консалтингової допомоги. Компактне розміщення постачальників сировини і виробництва дозволяє оптимізувати і підвищувати надійність виробничих процесів, формувати короткі ланцюги постачань сировини, скорочувати транспортні витрати і час доставки. У рамках ініціативи реалізуються декілька проектів: "Молочний парк", "Ланцюги постачань свіжої логістики (Fresh-Logistics)", "Оптимізації доставки рапсової олії", "Застосування RFID-технології при транспортуванні і зберіганні продукції і сировини", "Формування оптимальних ланцюгів постачань в птахівництві" та інші [10].

У всіх розвинених країнах важлива роль в інфраструктурній підтримці виробництва і торгівлі продовольчими товарами надається системі гуртових ринків і мережевим розподільчим центрам. Система гуртових ринків обслуговує мережеві і немережеві форми торгівлі, сприяє широкому збуту товарів, що швидко псуються; забезпечує додатковий контроль якості продуктів на "вході" та "виході"; надає додаткові послуги (з упаковки та маркування, маркетингові, банківські); здійснює електронний облік товарів і цін, які в подальшому слугують базою для моніторингу. Завдяки системі гуртових ринків всі виробники, незалежно від розміру підприємства і обсягів продукції, отримують можливість максимально короткого шляху для збуту своєї продукції. Водночас торговельні організації та приватні підприємці, що здійснюють реалізацію продовольчих товарів, мають доступ до однаково якісної продукції, яка пройшла реальний фітосанітарний контроль, у максимально широкому асортименті. Мережеві розподільчі центри орієнтовані на роботу з великими мережевими операторами. Вони використовують зручне для таких операторів обладнання та прийоми обслуговування



вантажу (відповідним чином упаковані великі партії вантажу тощо) та здійснюють електронне оброблення даних, максимально наближених до потреб автоматизації мережевих структур. В результаті мережевий роздріб отримує зручну логістику, безперебійне постачання just-in-time та інші логістичні переваги.

Виробнича інфраструктура виступає інтегральним елементом агропродовольчого виробництва і прямо впливає на розвиток основного виробництва та ефективність діяльності підприємств. Тому необхідною умовою є обґрунтування оптимізації наявних і введення нових форм організації роботи виробничих підрозділів із метою підвищення рівня та ефективності інфраструктурного забезпечення. В Україні деякі кроки в цьому напрямі робляться. Хоча здійснювати проекти щодо створення та модернізації об'єктів виробничої інфраструктури під силу лише великим агропродовольчим компаніям. Зокрема, за даними Державної продовольчо-зернової корпорації України, вона має можливості одночасно зберігати зерно в портах України на рівні 154 тис. т. Планується збільшити цей показник до 400 тис. т шляхом розвитку інфраструктури портів, будівництва нових зберігаючих потужностей та модернізації обладнання вже існуючих портових елеваторів. Фахівці корпорації, враховуючи нюанси інфраструктури ринку (можливості залізниці, навантаження, тривалість оформлення необхідних документів, відсоток доставки товару автотранспортом тощо) і беручи до уваги наявні дані (кількість причалів, швидкість завантаження і кількість днів, упродовж яких порти можуть працювати) розраховали, що перевалка зернових вантажів збільшиться в 2,6 раза – з 2,38 млн т до 6,33 млн т.

Для забезпечення повного логістичного та транспортно-експедиторського обслуговування зернових вантажів Державної продовольчо-зернової корпорації України, за принципом "з лану до споживача", до 2014 р. планується заповнити дефіцит універсальної та спеціалізованої агротехніки, вивести в поля понад 7 тис. одиниць новітніх зернозбиральних машин. Це дозволить утричі скоротити строки проведення жнив, забезпечити збирання врожаю на 10,8 млн га, зберегти 6 млн т українського зерна та дозволить державі досягти економічного ефекту, еквівалентного 12 млрд грн [11].

Одним із великих підприємств, що комплексно підходить до вирішення проблем виробничої інфраструктури в агропродовольчій сфері, є ТОВ СП "Нібулон" (м. Миколаїв). Внаслідок реалізації інвестиційного проекту був побудований високотехнологічний сучасний перевантажувальний термінал для зернових і олійних культур, потужності та технічна оснащеність якого створюють можливість відвантаження до 20 тис. т зерна на добу при оголошеній продуктивності 10 тис. т, забезпечуючи роздільне зберігання продукції і доведення її до необхідних кондицій якості [12]. Інвестиційна програма підприємства, розроблена на період 2000–2013 рр., передбачає інвестування в аграрну сферу 500 млн дол. США, за рахунок яких обсяги мережі елеваторних місткостей буде доведено до 2,5 млн т; створено повноцінний флот дедвейтом 250 тис. т; налагоджено перевезення по Дніпру 3 млн т зернових, а по Південному Бугу – 1 млн т.

Але це поодинокі позитивні приклади, що підтверджують відсутність комплексної державної програми щодо підвищення інвестиційної привабливості інфраструктурних галузей. Для розвитку виробничої інфраструктури принципове значення мають обсяги нарощення будівництва нових об'єктів інфраструктури та ремонт існуючих потужностей.

На жаль, Україні до рівня інвестування інфраструктурних проектів провідними економіками світу не дотягнутися. Заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру на 2010–2020 рр. (рис. 5) свідчать, що частка всіх інвестиційних ресурсів, які припадають на країни пострадянського простору, майже вшестеро менше від вкладень у розвиток інфраструктури країн Євросоюзу.

В умовах сучасного фінансового стану агропродовольчої сфери темпи введення в дію окремих виробничих об'єктів і потужностей виробничої інфраструктури не відповідають умовам навіть простого відтворення виробництва (табл. 1). В агропродовольчій сфері оновлення матеріально-технічної бази та введення в дію нових технологічних об'єктів значно відстають від рівнів 1990 та 1995 рр., не кажучи вже про загальносвіто-



ві стандарти. Зокрема, упродовж останніх чотирьох років (2008–2011 рр.) силосних та сінажних споруд введено в дію вдсятеро менше, ніж за один 1990 р., а складів механізованих для зберігання мінеральних добрив, отрутохімікатів та вапняних матеріалів – в сто разів менше. Не надто оптимістична ситуація й з іншими видами виробничої інфраструктури, хоча 2011 р., безумовно, продемонстрував певні позитивні зрушення.

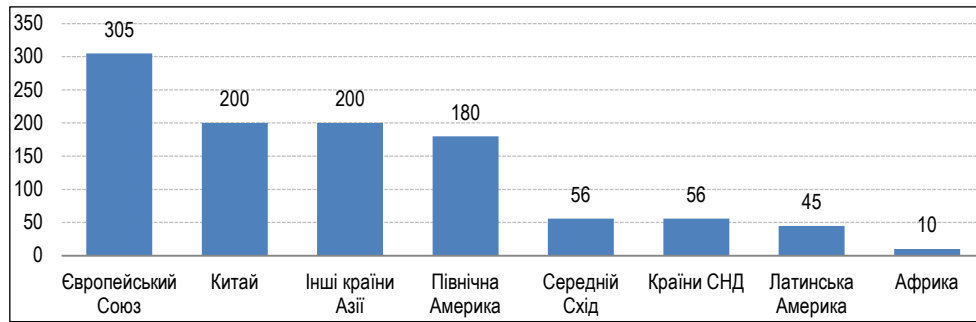


Рис. 5. Заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру в 2010–2020 рр., млрд дол. США

Джерело: CG/LAInfrastructure 2009 [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.cg-la.com>>.

Таблиця 1

Уведення в дію потужностей та об'єктів виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери

Вид об'єкта	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Сховища для картоплі, овочів та фруктів, тис. т одночасного зберігання	221	19	10	12,7	8,2	10,7	25,5	192,7
Силосні та сінажні споруди, тис. м	1450	78	17	-	10	48	3	129
Водопроводи магістральні сільськогосподарського призначення, км	214	331	2	13	32	1	-	4
Автомобільні дороги з твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення, км	7023	1823	294	35	77	10	67	48
Склади механізовані для зберігання мінеральних добрив, отрутохімікатів та вапняних матеріалів, тис. т одночасного зберігання	286	13	0,6	0,3	0,0	-	-	2,5

Джерело: складено за даними: Сільське господарство України за 2011 рік : стат. зб. / за ред. О.М. Прокопенко. – К. : Держ. служба статистики України, 2012. – С. 199.

Низький рівень оновлення об'єктів виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери пояснюється відсутністю чітких організаційно-технічних, правових та економічних гарантій держави. Адже інвестиції в матеріальну інфраструктуру (враховуючи особливості таких благ, зокрема, тривалий строк служби відповідних об'єктів, наявність істотних неповоротних витрат, вплив факторів ризику і невизначеності) найчастіше здійснюється державою. Навіть, у США, де держава відіграє набагато меншу роль, ніж у країнах ЄС, у 2007 р. за рахунок бюджетних коштів було профінансовано значну частину інвестицій у транспорт (90%), освіту (77%), охорону навколишнього природного середовища (70%), а також у сектор комунальних послуг (35%) [13, с. 46]. Крім того, все це повинно відбуватися у тісному взаємозв'язку вже функціонуючих державних, підприємницьких структур та науково-дослідних установ в єдиному процесі надання послуг та забезпечення ефективного ведення основного виробництва.

Для кардинальних зрушень щодо створення ефективної виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери в контексті сталого розвитку галузі необхідні: по-перше, комплексні заходи державної підтримки щодо техніко-технологічного переоснащення виробництва з урахуванням екологічної компоненти; по-друге, формування спри-



ятливого середовища для залучення приватного капіталу в розвиток виробничої інфраструктури галузі; по-третє, впровадження новітніх організаційно-правових форм інфраструктурного забезпечення агропродовольчих підприємств як одного з елементів забезпечення інноваційного типу сталого розвитку всієї агросфери; по-четверте, організація гуртових розподільчих центрів задля створення умов для розвитку інфраструктури і логістичного забезпечення ринків зерна, цукру, плодоовочевої продукції та картоплі, м'яса, риби, молока та інших продовольчих товарів. Реалізація завдань розвитку виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери здатна збільшити зростання рівня товарності сільськогосподарської продукції щонайменше на 1% у рік.

Список використаних джерел

1. ФАО за снижение продовольственных потерь [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.newsland.ru/news/detail/id/980514>>.
2. *Лукинов І.І.* Інвестиційна політика в стабільному економічному розвитку [Електронний ресурс] / І.І.Лукинов. – Доступний з : <http://www.niurr.gov.ua/ukr/econom/krugly_stil%2799/lukinov.htm>.
3. *Бородіна О.* Чи зможе Україна стати світовим аграрним лідером? [Електронний ресурс] / О.Бородіна // Дзеркало тижня. – 2011. – № 33. – Доступний з : <http://dt.ua/ECONOMICS/chi_zmozhe_ukrayina_stati_svitovim_agrarnim_liderom-87975.html>.
4. Державна цільова програма розвитку українського села на період до 2015 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України 19 вересня 2007 р. № 1158 [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.minagro.gov.ua/page/?3800>>.
5. *Позняк В.* Зберігання врожаю [Електронний ресурс] / В.Позняк // Агробізнес сьогодні. – Доступний з : <<http://www.agro-business.com.ua/agrobusiness/technology/158-2010-12-17-09-51-23.html>>.
6. *Васильев П.* Фінансування агросектору: прогнози та реалії [Електронний ресурс] / П.Васильев // Агробізнес сьогодні. – 2011. – № 24 (223). – Доступний з : <<http://www.agro-business.com.ua/component/content/article/17-2010-06-11-12-52-32/809-2012-01-03-11-00-58.html>>.
7. *Левитин И.* Потери от плохих дорог составляют 6% ВВП [Електронний ресурс] / И.Левитин. – Доступний з : <http://www.autonews.ru/automarket_news/index.shtml?/2006/10/20/1223849>.
8. Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес. Жовтень 2011. Консультативна програма з покращення інвестиційного клімату в регіоні Європи та Центральної Азії Проект ІФС "Інвестиційний клімат в Україні" [Електронний ресурс]. – Доступний з : <http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2/Ukraine-IC-Report_Nov2011_UKR.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=67fe1e004b5f79ce9b66bb6eac26e1c2>.
9. *Кондратьев В.Б.* Инфраструктура как фактор экономического роста [Електронний ресурс] / В.Б.Кондратьев. – Доступний з : <http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm>.
10. *Смирнов І.Г.* Європейський досвід аграрної логістики (на прикладі Нідерландів) [Електронний ресурс] / І.Г.Смирнов, Т.В.Косарева, М.О.Мацера. – Доступний з : <<http://www.nbu.gov.ua/portal>>.
11. Офіційний сайт Державної продовольчо-зернової корпорації України [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://pzcu.gov.ua/uk/pages/items/strategy>>.
12. Офіційний сайт ТОВ СП "Нібулон" [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.nibulon.com/tr/production.php?id=8>>.
13. Луніна І. Державні фінанси та інфраструктурні проблеми розвитку економіки / І.Луніна // Економіка України. – 2011. – № 8. – С. 46–56.

*Надійшла до редакції
06.12.2012 р.*