

**Войчак Д. А.**

*здобувач кафедри міжнародної економіки  
Київського національного економічного університету  
імені Вадима Гетьмана*

**Voichak D. A.**

*candidate for a degree of the International Economics Department,  
Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman*

## МОДЕРНІЗАЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕКСПОРТУ АГРОПРОДОВОЛЬНОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ

### MODERNIZATION OF INFRASTRUCTURE OF THE AGROFOOD MARKET OF UKRAINE

**Анотація.** У роботі обґрунтовано напрями модернізації елементів інфраструктури агропродовольчого ринку як основного складника підвищення експортної конкурентоспроможності України. Систематизацію напрямів здійснено за основними елементами інфраструктури агропродовольчого ринку. Визначено вплив інфраструктурного забезпечення регіонів України на розвиток агропродовольчого ринку.

**Ключові слова:** інфраструктура, агропродовольчий ринок, модернізація, конкурентоспроможність, експорт аграрної продукції.

**Вступ та постановка проблеми.** В економічній політиці України проблеми розвитку інфраструктури набувають першочергового значення, оскільки зрозуміло, що для росту національної економіки потрібні масштабні внутрішні інвестиції, особливо такі, які дають змогу її диверсифікувати.

Особлива увага надалі приділятиметься реформам, здатним забезпечити продовольчу безпеку України. Відповідно, особливий науковий інтерес становить обґрунтування напрямів модернізації інфраструктури агропродовольчого ринку України, адже на сучасному етапі саме інфраструктура може стати як проривним, так і стримуючим фактором формування конкурентного агропродовольчого ринку в умовах посилення глобалізаційних процесів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню проблем формування та розвитку інфраструктури агропродовольчого ринку присвячено наукові розробки таких зарубіжних та українських економістів, як Л. Абсава, О. Васильєва, Н. Внукова, Л. Ібрагімов, А. Кузнєцова, М. Солодкий, О. Яценко, Р. Aghion, Т. Levitt, М. Schankerman. Але питання модернізації інфраструктури залишаються нагальними, адже низький рівень її розвитку є одним із базових факторів, що обмежують зростання національної економіки.

**Метою** даної роботи є обґрунтування напрямів модернізації елементів інфраструктури агропродовольчого ринку як складової частини підвищення конкурентоспроможності України.

#### **Результати дослідження.**

Одним з основних трендів сучасного етапу розвитку української економіки є зростання частки агропродовольчої сфери як у структурі валового внутрішнього продукту, так і в експортних операціях. За результатами 2016 р. сільськогосподарське виробництво становило 12% (9,4 млрд. дол.) від загального ВВП України [1]. При цьому частка експорту продукції агропродовольчої сфери за період 2011–2016 рр. зросла з 18,7% до 42% (із 12,7 млрд. дол. до 15,3 млрд. дол.) [2].

Саме тому агропродовольча сфера та відповідна інфраструктура формують не лише продовольчу безпеку кра-

їни, а й мають значний вплив на рівень її конкурентоспроможності.

Зважаючи на сучасну методику оцінки глобальної конкурентоспроможності, Україна належить до групи країн стадії 2: орієнтовані на ефективність. До 2013 р. в Україні фондом «Ефективне управління» формувалася «Звіт про конкурентоспроможність регіонів України». Безперечним є той факт, що рівень інфраструктурного забезпечення регіонів України напряму впливає на розвиток агропродовольчого ринку. Для дослідження впливу інфраструктури на рівень розвитку агропродовольчого ринку України ми скористалися методом аналітичних групувань що застосовується до груп регіонів України, сформованих за рівнем розвитку інфраструктури. На основі цього нами доведено, що у разі збереження попередніх умов розвитку варіація валової сільськогосподарської продукції регіонів України на 20% залежить від рівня їх інфраструктурного забезпечення, а на 80% зміни валової продукції сільського господарства регіону впливають інші фактори [3].

Економіко-математичні дослідження, проведені нами майже по всіх країнах світу, показали, що за інших рівнозначних умов величина валової сільськогосподарської продукції в розрахунку на одного зайнятого в сільському господарстві працівника на 38,15% залежить саме від величини індексу інфраструктури. Тобто саме розвиток інфраструктури агропродовольчого ринку України може стати каталізатором активізації її зовнішньоекономічної діяльності.

Ефективно працююча, добре спланована, сучасна інфраструктура є основною конкурентною перевагою для економіки будь-якої країни в умовах глобалізації. У країнах із розвинутою економікою, які мають модернізовану ефективну інфраструктуру практично в усіх галузях економіки і життєдіяльності країни, залучають в інфраструктурні галузі кращих фахівців, а також найбільш успішні компанії. Інфраструктура є базисом подальшого росту національних економік. Хоча несприятливі економічні та політичні умови можуть зробити інвестиції в інфраструктуру малоєфективними і значно понизити для інвесторів очікувані вигоди.

Країни, які є активними ринковими гравцями, передусім приділяють увагу розвитку транспортної інфраструктури, енерго- і водопостачанню. Водночас багато розвинених країн, особливо США і країн ЄС, шукають способи, як модернізувати об'єкти застарілої інфраструктури в умовах обмежених фінансових можливостей. На думку аналітиків агентства McKinsey, глобальна інфраструктура потребує до 2030 р. 57 трлн. дол. інвестиційних ресурсів, що, за прогнозами, дорівнює 3,5% світового ВВП [4].

На початку XXI ст. відбулося зміцнення ринкової влади найбільших компаній, що функціонують на продовольчих ринках. За даними компанії OXFAM, у наші дні на 7 млрд. споживачів продовольства припадає не більше 500 компаній, які контролюють 70% усього асортименту продовольчих продуктів. Сукупний прибуток «Великої десятки» – Associated British Foods (ABF), Coca-Cola, Danone, General Mills, Kellogg, Mars, Mondelez International (раніше – Kraft Foods), Nestlé, PepsiCo і Unilever – за один день становить більше 1,1 млрд. дол., а річний дохід – понад 450 млрд. дол., що еквівалентно ВВП усіх низькодоходних країн світу разом узятих [5]. На основі даних рейтингу Fortune Global 500 ключові показники найбільших компаній світу з виробництва продовольчих товарів представлено в табл. 1.

Глобальні продовольчі компанії стають ініціаторами формування глобальних ланцюгів доданої вартості на шляху «від поля до споживача», розділяючи процес створення товару на безліч стадій і фрагментуючи їх просторове розміщення, формуючи на основі цього глобальну інфраструктуру агропродовольчого ринку.

Досліджуючи теоретичні засади формування глобальної інфраструктури ринку, нами виокремлено вісім структурних компонент, які в сукупності формують інфраструктуру агропродовольчого ринку: торговельна, логістична, інформаційна, інституціональна, фінансова, інноваційна, екологічна та соціальна інфраструктури.

Торговельна інфраструктура складається з бірж, брокерських контор, торгових домів і палат, аукціонів і виставок-ярмарок, надаючи послуги із забезпечення населення продуктами харчування та підтримання рівня продовольчої безпеки національних економік. Логістична компонента включає транспортні компанії і шляхи, трубопроводи і лінії електропередач, забезпечує зберігання товарів на складах, створення резервів та запасів. Забезпеченням каналів зв'язку, накопиченням та доступом до баз даних, телекомунікаціями займається інформаційна інфраструктура.

Елементи інституціональної інфраструктури дають змогу регулювати взаємовідносини та взаємодії економічних агентів через законодавство та неформальні інститути

моральної поведінки та соціальної відповідальності. До неї можна віднести законодавчі, виконавчі та податкові державні органи, митницю, державні фонди, державні та громадські асоціації підприємств.

Фінансова підсистема включає в себе комерційні та інвестиційні банки, лізингові організації, страхові і факторингові компанії, тобто слугує прискоренню обороту товарів, грошей та капіталу. Інноваційна інфраструктура об'єднує науку, інноватику, венчурний бізнес. Екологічна компонента формується для забезпечення охорони навколишнього середовища та збереження природного середовища життєвості.

Враховуючи специфіку агропродовольчого ринку, соціальна інфраструктура забезпечує відтворення людського капіталу через доступ до якісних продуктів харчування, здатних покращити стан здоров'я споживачів, а також пропагування здорового харчування.

Основним завданням соціального елементу глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку є конвергенція соціальних стандартів споживання харчової продукції.

Загальний поелементний склад глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку представлено в табл. 2.

Якість і розвиток інфраструктури чинять великий вплив на економічне зростання, у різний спосіб скорочують розбіжність у рівнях доходів населення та сприяють у боротьбі з бідністю. Базуючись на розробленій Міністерством економічного розвитку і торгівлі України Експортній стратегії [2], нами виокремлено напрями модернізації основних складників інфраструктури агропродовольчого ринку. Систематизація цих напрямів сформована за вищезазначеними в табл. 2 елементами інфраструктури агропродовольчого ринку.

Особливе значення для модернізації інфраструктури агропродовольчої сфери матимуть перетворення, що відбуватимуться в торговельній компоненті інфраструктури, адже на експорт товарів припадає близько 81% загального експорту України, значну частину якого становлять традиційні товари: продукція сільського господарства та металургії, мінеральні продукти та продукція машинобудування. Декомпозиція динаміки українського експорту вказує на зміну показників експорту в останні десять років виключно завдяки інтенсифікації торгівлі саме цими товарами.

Необхідними заходами активізації цього напрямку є спрощення процедур торгівлі, просування та брендинг агропродукції, більш активна участь у міжнародних ярмарках, виставках. Для збільшення обсягів торгівлі та залучення інвестицій Україна повинна ефективніше використовувати преференції в рамках уже укладених

Таблиця 1

Ключові показники найбільших компаній світу з виробництва продовольчих товарів, 2014 р.

Компанія	Обсяг продажу, млн. дол.	Прибуток, млн. дол.	Місце в рейтингу Fortune Global 500 - 2014
Nestle (Швейцарія)	99453	10807	72
Archer Daniels Mindland (США)	89804	1342	87
PepsiCo (США)	66415	6740	137
Unilever (Великобританія)	66108	6428	140
Bunge (США)	62564	306	153
Wilmar International (Сінгапур)	44085	1318	239
JBS (Бразилія)	43049	429,5	251
Mondelez International Inc. (США)	35299	3915	332
Tyson Foods Inc. (США)	34482	778	346
Danone (Франція)	28274	1887	429

Джерело: складено за [6]

угод про вільну торгівлю та ініціювати переговори про підписання нових. Поліпшення умов виходу на ринки та отримання доступу до нових ринків, проведення заходів, спрямованих на вивчення і створення нових економічних можливостей, а також гармонізація регуляторної бази

сприятимуть створенню нових робочих місць та подальшому зростанню економіки України (рис. 1).

Агропродовольчу продукцію в межах України перевозять залізницею, автомобільними та річковими шляхами. Близько 2/3 зерна доставляється в порти залізницею,



Рис. 1. Складники модернізації інфраструктури агропродовольчого ринку України

Таблиця 2

Структурні елементи глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку

Елементи	Внутрішній склад
Торговельний	Торговельні та торговельно-посередницькі підприємства, організації з торговельного забезпечення, аграрні біржі, агроторгові доми, оптові продовольчі ринки, виставки, ярмарки
Логістичний	Складське господарство та підприємства в галузі зберігання агропродукції, транспортні та транспортно-експедиторські компанії, підприємства з надання логістичних послуг
Інформаційний	Консалтингові агенції, інформаційні підприємства, дорадчі служби, центри цінового моніторингу, засоби масової інформації, рекламні агенції
Інституціональний	Міжнародні організації, контролюючі органи, юридичні організації
Фінансовий	Фінансові організації, кредитні організації, комерційні банки, кредитні спілки, агропромислові фінансові групи, страхові компанії
Інноваційний	Зони інтенсивного науково-технічного розвитку, агропарки, інноваційні центри, венчурні фірми
Екологічний	Екологічні інституції, інспекції, що контролюють дотримання екологічних норм
Соціальний	Інституції, що забезпечують конвергенцію соціальних стандартів споживання та подолання проблеми голоду, громадські організації

Джерело: розроблено автором

Оцінка інвестиційного попиту в логістичній інфраструктурі України  
(за даними Федерації роботодавців України)

Напрямок	Продукція	Кількість, од.	Сумарні інвестиційні потреби, млн. дол. США
Оновлення вагонного та локомотивного парку	Напіввагони	40000	2400
	Пасажирські вагони	750	250
	Фітингові платформи	5000	250
	Зерновози	5000	400
	Електровази	500	1000
	Швидкісні потяги	40	800
	Дизельні потяги	250	500
	Маневрові тепловози	500	500
	Всього	X	6100
Модернізація залізничного полотна	Капітальний ремонт залізничних колій	10000 км	2000
Будівництво і капітальний ремонт автомобільних доріг	Капітальний ремонт	50 000 км	10 000
	Будівництво нових	5000 км	12 500
	Всього	X	22 500

Джерело: складено за даними [9]

1/3 – автотранспортом, і лише 3% – річковим транспортом. В Україні функціонують близько 700 бункерів для зберігання зерна та олійних культур із загальною потужністю зберігання 36 млн. т та щоденною вантажопідйомністю 1,5 млн. т, і ці показники постійно зростають. Близько 15% бункерів для зберігання зерна та олійних культур країни знаходиться у державній власності, тоді як інша частина належить сільськогосподарським підприємствам, фермерам або іншим приватним власникам. Україна має 16 державних портів (із загальним обсягом зберігання близько 1 млн. т зерна і транзитною потужністю 17 млн. т на рік), а також сім приватних портів [7].

Одна з ключових позицій у модернізації інфраструктури агропродовольчого ринку та розширенні доступу до глобальних ринків продовольства належить портовій інфраструктурі. Близько 39% загальних обсягів зовнішньої торгівлі України проходить через порти, причому 42% від усього обсягу експорту припадає на зерно, 90% якого експортується саме через порти [8]. За даними Міністерства інфраструктури України, інвестиції в інфраструктуру портів прогноуються на рівні 3–4 млрд. дол., включаючи причали, днопоглиблювальні роботи, залізничні дороги, автошляхи та розвиток терміналів.

У даному разі основна мета полягає у підвищенні ефективності використання наявної інфраструктури зберігання і транспортування аграрної продукції, зростанні експортних операцій, створенні стабільного клімату для інвестицій в інфраструктуру та логістику включно з реформуванням залізниці, річкових і морських портів, зниженням витрат на логістику.

У табл. 3 приведено оцінку інвестиційного попиту в транспортній інфраструктурі виходячи з поточного стану основних фондів та оприлюднених проектів із модернізації.

Хронічне недоінвестування основних фондів в Україні протягом останніх 25 років призвело до збільшення їх зношеності до 83,5%. Найбільш критична ситуація в інфраструктурних об'єктах: у транспорті (зношеність 97,9% у 2014 р.) та енергетиці (61,4%) [9]. У рамках Угоди про асоціацію Україна повинна протягом 5–10 років прийняти законодавство і стандарти ЄС у сфері енергетики і транспорту. Це вимагає значних інвестицій, тому надзвичайно важливо розпочати процеси модернізації найбільш критичних видів інфраструктури, які мають значний вплив на ефективність експортних операцій, особливо це стосується транспортної та логістичної інфраструктур.

**Висновки.** У багатомірній економічній системі агропродовольчого ринку найважливіше місце посідає його інфраструктура, оскільки сам рівень її розвитку зумовлює якість та обсяги виробництва та реалізації агропродовольчої продукції, що, своєю чергою, забезпечує розвиток експорту в умовах інтеграційних зрушень європейського і світового ринків. Якісні та кількісні показники стану розвитку агропродовольчого ринку країни значною мірою визначають її стратегічне положення у глобальному економічному просторі, а рівень забезпечення продовольчої безпеки в умовах загострення глобальної продовольчої проблеми стає потужним інструментом досягнення геоекономічних та геополітичних переваг держави.

## Список використаних джерел:

- Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minagro.gov.ua/>.
- Експортна стратегія України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-ua>.
- Войчак Д.А. Сегментно – структурні зрушення в інфраструктурі агропродовольчого ринку України / Д.А. Войчак // Економіст. – 2015. – № 7. – С. 27–30.
- McKinsey Global Institute, Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year, January 2013.
- Обеспечение инклюзивности и эффективности агропродовольственных систем [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: [http://www.fao.org/about/ what-we-do/so4/ru/](http://www.fao.org/about/what-we-do/so4/ru/).
- Fortune Global 500. Food production. Food Consumer Products [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://fortune.com/global500>.
- Єдина комплексна стратегія розвитку сільського господарства і сільських територій в Україні на 2015–2020 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minagro.gov.ua/node/16025>.

8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. Україна від кризи до економічного зростання. План модернізації України. Федерація роботодавців України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://modernization.fru.org.ua/ua>.

**Анотація.** В роботі обґрунтовані напрямки модернізації елементів інфраструктури експорту агропродовольственного ринка як основної складової підвищення конкурентоспособності України. Систематизація цих напрямків сформована по восьми елементам інфраструктури агропродовольственного ринка. Определено влияние инфраструктуры обеспечения регионов Украины на развитие агропродовольственного рынка.

**Ключевые слова:** інфраструктура, агропродовольственный ринок, модернізація, конкурентоспособність, експорт аграрної продукції.

**Summary.** The paper substantiates the directions of modernization of the elements export of the infrastructure of the agro-food market as the main component of increasing the competitiveness of Ukraine. The systematization of these areas is formed by eight basic elements of the infrastructure of the agro-food market. The influence of infrastructure provision of regions of Ukraine on the development of the agro-food market is determined.

**Key words:** infrastructure, agro-food market, modernization, competitiveness, export of agrarian products.

УДК 330.1:656.078.8 (045)

**Галькевич М. В.**

*старший викладач*

*Київського транспортного коледжу  
Київської державної академії водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

**Galkevich M. V.**

*Senior Lecturer,*

*Kilia Transport College of Kyiv State Maritime Academy  
named after hetman Petro Konashevich- Sahaydachnyi*

## **ОБґРУНТУВАННЯ МЕТОДИКИ «ОЦІНКА ЗА ВАРТІСНИМИ КРИТЕРІЯМИ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ» ДЛЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

## **SUBSTANTIATION OF METHODOLOGY «ASSESSMENT BY COST CRITERIA FOR THE DEVELOPMENT OF COMPETITIVENESS POTENTIAL» FOR TRANSPORT ENTERPRISES**

**Анотація.** Статтю присвячено обґрунтуванню методики оцінювання виду розвитку та вибору подальших стратегій для забезпечення конкурентоздатності й ефективності діяльності транспортних підприємств в умовах ринкового середовища. У роботі методика оцінки за вартісними критеріями розвитку ґрунтується на оцінці вартості та визначенні виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності, що дає змогу виявити слабкі місця в управлінні внутрішніми й зовнішніми складниками потенціалу конкурентоспроможності та розробити систему стратегій подальшого розвитку транспортного підприємства.

**Ключові слова:** потенціал конкурентоспроможності, вартість, оцінка, види розвитку, стратегії, транспортне підприємство.

**Вступ та постановка проблеми.** Управління потенціалом конкурентоспроможності транспортного підприємства та його розвитком нерозривно пов'язане з управлінням вартістю і ринковим статусом підприємства, оскільки спрямовується на максимізацію ефективності використання внутрішніх резервів та зовнішніх конкурентних переваг, тому процеси управління реалізацією потенціалу конкурентоспроможності потребують безперервного дослідження тенденцій та перспектив розвитку, рівня потенціалу та ефективності використання ресурсів і можливостей.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На думку більшості сучасних науковців, під якісним розвитком

економічної системи слід розуміти зростання, що досягається шляхом інтенсифікації виробництва (Я.Б. Базилук, Л.Є. Балабанова, В.М. Геєць, В.Г. Шинкаренко, А.Е. Воронкова, В.Л. Дикань ) [1–6]. Інтенсифікація – це процес, метою і результатом якого є підвищення економічної ефективності надання транспортних послуг і збільшення на цій основі доходів від основної діяльності транспортного підприємства. На противагу цьому екстенсивний спосіб розвитку процесів надання транспортних послуг передбачає збільшення обсягів обслуговування без підвищення ступеня віддачі застосовуваних трудових і матеріальних ресурсів (тобто без підвищення рівня