

Столярчук Ярослава,  
Ільницький Денис,  
Войчак Дмитро<sup>1</sup>

## Глобальний інфраструктурний розрив в теорії та реаліях агробізнесу України

**АНОТАЦІЯ.** Робота присвячена узагальненню концептуальних засад теорії глобального інфраструктурного розриву як міжкраїнових і міжрегіональних асиметрій у кількісних і якісних параметрах розвитку інфраструктурного забезпечення економічної діяльності, що реалізовано на базі агропромислового комплексу. Розкрито форми прояву глобального інфраструктурного розриву та обґрунтовано його обумовленість браком інвестиційних капіталовкладень, що не враховують принципу інфраструктурної ескалації та логіки розбудови інфраструктурного базису вартісного ланцюга виробничих процесів. Доводиться, що відмінності у рівнях технологічного розвитку національних економік та їх диспозиція з точки зору інфраструктурних мають доповнюватись інституційним виміром в системі детермінант інфраструктурного забезпечення економічного розвитку. На основі систематизації функцій інфраструктури в економіці визначено ключові риси глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку: обслуговуючий характер; залежність місткості ринку від рівня розвиненості інфраструктури; нерівномірність та асиметричність розвитку; складність визначення кількісних параметрів; необхідність випереджаючого розвитку відносно ринку.

Актуальність роботи обумовлена браком наукових й аналітичних розробок у царині інституційної парадигми інфраструктури аграрного ринку України, економіка якої продовжує поглиблювати міжнародну спеціалізацію держави на виробництві продукції АПК в умовах дефіциту інвестицій у підвищення якості інфраструктурного забезпечення. Через призму теорії глобального інфраструктурного розриву у роботі комплексно проаналізовано сучасний стан аграрної інфраструктури України у розрізі діяльності агропромислових бірж, оптових ринків сільськогосподарської продукції, обслуговуючих кооперативів, аграрної логістики. Розкрито ключові проблеми розвитку вітчизняної агропродовольчої інфраструктури — значні труднощі зі зберіганням готової продукції; відсутність чіткого профілю спеціалізації; брак матеріально-технічної бази й інформаційно-консультативного забезпечення; повільні темпи впровадження форвардних, ф'ючерсних й опціонних контрактів; слабка зацікавленість трейдерів і некомпетентність виробників; орієнтація керівників аграрних компаній на операції у тіньовому секторі для мінімізації податкових платежів й економії фінансових ресурсів. Виявлено, що різна забезпеченість основних груп виробників сільськогосподарської продукції в Україні призводить до змін у структурі ринку.

Обґрунтовано стратегічні пріоритети розбудови у контексті забезпечення продовольчої безпеки в державі та її інтеграції у європейську аграрно-продовольчу мережу — реалізація комплексу інституційно-регуляторних заходів, розвиток інструментарію розбудови агрологістики, бюджетно-податкове стимулювання, якісне удосконалення та ресурсне наповнення інвестиційно-фінансової інфраструктури, заснування у структурі банківської системи вузькоспеціалізованого аграрного банку та фонду гарантування кредитів АПК, покращення інноваційно-технологічної інфраструктури та інформаційного забезпечення та ін.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** аграрна інфраструктура, глобальний інфраструктурний розрив, глобальна інфраструктура агропродовольчого ринку, агропродовольчі ланцюги, глобальна конкуренція, інфраструктурна ескалація, агропромислові біржі, оптові ринки сільськогосподарської продукції, обслуговуючі кооперативи, аграрна логістика.

<sup>1</sup> **Столярчук Ярослава Михайлівна** — доктор економічних наук, професор кафедри міжнародної економіки ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Сфера наукових інтересів: глобальний економічний розвиток і його асиметрії, світовий фінансовий ринок, міжнародна економічна інтеграція і транснаціоналізація національних економік, міжнародна інвестиційна й інноваційна діяльність, світовий ринок праці і міжнародна міграція робочої сили. Електронна адреса: stolyaroslava@ukr.net

**Ільницький Денис Олександрович** — доктор економічних наук, професор кафедри міжнародної економіки ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Сфера наукових інтересів: економіка знань, глобальний науково-освітній простір, інформаційні ресурси, інтелектуальна власність, інфраструктура економіки. Електронна адреса: ilnitskyd@gmail.com.

**Войчак Дмитро Анатолійович** — здобувач кафедри міжнародної економіки ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Сфера наукових інтересів: глобалізація ринків, інфраструктура аграрного ринку, глобальний економічний розвиток, міжнародна торгівля, глобальна продовольча проблема. Електронна адреса: voichak@ukr.net

## Вступ

Агропромисловий комплекс традиційно посідає чільне місце у національному господарстві України, яка у світі століттями асоціюється з аграрною спеціалізацією. Лише аграрна інфраструктура, на відміну від інших різновидів, виконує в АПК чітко виражену дуалістичну роль, виступаючи як його самостійним й автономним компонентом, так і інтегруючи усі його підсистеми. Саме це забезпечує їх інтегроване функціонування й інклюзивність, формування інституційної платформи реалізації усіх різновидів міжсуб'єктних економічних відносин щодо аграрної продукції. Розв'язання глобальної продовольчої проблеми найчастіше пов'язується з розвитком інфраструктури аграрного ринку на всіх його рівнях від локального до глобального.

Актуальність дослідження інфраструктури АПК обумовлена як його вагомим місцем у структурі вітчизняної економіки, так і тим, що глобальна економіка стоїть перед викликом необхідності інвестувати значні капітали у розвиток інфраструктури світової економіки, що оцінюється в 57 трлн дол. США до 2030 року<sup>2</sup>. Однак, за оцінками фахівців Всесвітнього економічного форуму, дефіцит інвестицій у розвиток інфраструктури у світовій економіці щороку сягатиме 1 трлн дол. США. Крім того, за даними експертів щорічні втрати прибутку глобального аграрного сектору від незадовільного стану логістики й інфраструктури сягають 50 %, а в Україні від 25 до 30 % вирощеного зерна не потрапляє на переробку взагалі<sup>3</sup>.

## Проблемна ситуація

Недостатня увага до формування ефективних моделей функціонування та розвитку інфраструктури, а також брак інвестиційних капіталовкладень у дану сферу призвели до того, що в Україні сучасний стан інфраструктури характеризується глибокими інституційними й організаційно-економічними провалами, нездатністю забезпечувати об'єктивне ціноутворення в аграрній сфері, стійку взаємодію усіх учасників сільськогосподарського виробництва та безперешкодний рух аграрної продукції за усіма ланками продовольчого ланцюга. Це погіршує стан продовольчої безпеки в країні та світовій економіці в цілому, адже за рядом продовольчих товарів Україна посідає провідні позиції на глобальному ринку.

Метою цієї роботи є визначення ключових проблем розвитку аграрної інфраструктури України та обґрунтування стратегічних

<sup>2</sup> McKinsey Global Institute, Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year, January 2013. 100p. URL: [https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Capital%20Projects%20and%20Infrastructure/Our%20Insights/Infrastructure%20productivity/MGI%20Infrastructure\\_Full%20report\\_Jan%202013.ashx](https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Capital%20Projects%20and%20Infrastructure/Our%20Insights/Infrastructure%20productivity/MGI%20Infrastructure_Full%20report_Jan%202013.ashx)

<sup>3</sup> Дзюбенко Т. Г. Розвиток інфраструктури та логістики зернового ринку України / Т. Г. Дзюбенко // *Економіка АПК*. 2014. № 9. С. 64.

пріоритетів її розбудови через призму концептуальних засад теорії глобального інфраструктурного розриву. *Теоретичні засади розвитку інфраструктури аграрного ринку*

Вихід глобальної економіки на траєкторію стійкого збалансованого зростання передбачає в числі пріоритетних завдань усунення глибоких міжкраїнових і міжрегіональних асиметрій у кількісних і якісних параметрах розвитку інфраструктурного забезпечення економічної діяльності. Для нашої країни дане питання набуває особливої актуальності з огляду на край низький рівень розвитку інфраструктурного забезпечення економічної діяльності у сфері АПК, що було вдало продемонстровано Р. Саметом<sup>4</sup>. У цілому за інфраструктурним етапом суспільного розвитку послідовно йдуть промисловий, розподільчий, інформаційний та екологічний етапи, що визначають логіку розвитку національних економічних систем у єдності їх матеріального базису і надбудови. Так, глобальне конкурентне лідерство Сполучених Штатів Америки останніх десятиліть спирається на диверсифікований теоретичний базис, імплементація якого відбувається в національній політиці економічного розвитку. Зокрема, відома американська школа економіки до трьох ключових постулатів відносила національний економічний протекціонізм, розвиток фізичної та фінансової інфраструктури.

Є всі підстави стверджувати, що місцева та глобальна інфраструктура виступають у системі чинників ендогенної та екзогенної інтернаціоналізації національних ринків агропромислової продукції. Їх ієрархія дозволила надалі говорити про інфраструктурну ескалацію. Міжнародна команда дослідників обґрунтувала ключові фактори, що стримують інтернаціоналізацію ринків агропромислової продукції (табл. 1).

Таблиця 1

**КЛЮЧОВІ БАР'ЕРИ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ  
ВНУТРІШНІХ АГРОПРОМИСЛОВИХ РИНКІВ**

Бар'єри експорту продукції		Бар'єри імпорту продукції	
1	Слабка дорожня інфраструктура	1	Слабка дорожня інфраструктура
2	Слабка інфраструктура зберігання	2	Слабка інфраструктура зберігання
3	Слабка обробка, переробка врожаю, його втрати і недостатня якість	3	Неготовність місцевих споживачів платити за рівнем цін світового ринку
4	Неспроможність дрібних фермерів конкурувати на великих ринках	4	Культурні преференції до специфічних продуктів та їх різноманіття
		5	Недостатній місцевий попит

*Джерело:* складено авторами за: Ickowitz A. Agricultural intensification, dietary diversity, and markets in the global food security narrative / A. Ickowitz, B. Powell, D. Rowland, A. Jones, T. Sunderland // Global Food Security. 20. 2019. Pp. 9–16.

<sup>4</sup> Samet R.H. Complexity science and theory development for the futures field // Futures, #44. Elsevier. 2012. Pp. 504–513.

Економічна парадигма інфраструктури набуває активного розвитку з середини 1950-х років під впливом динамічної диверсифікації видів економічної діяльності, масштабної сервізації економічних процесів і переростання четвертим технологічним укладом вузьких інституційних рамок індустріального способу виробництва. Таким чином, якщо А. Хіршман у 1958 році виділяв чотири ознаки інфраструктури<sup>5</sup>, то в наступні десятиліття її компонентний склад стрімко розширюється. Змістовна ідентифікація інфраструктури як накладного капіталу (анг. — *overhead capital*) еволюціонувала у двох концептуальних напрямках — як економічної та соціальної інфраструктури. Ускладнення змісту інфраструктури призвело до того, що вже у 1995 році К. Фосу виокремлює до 11 компонентів аграрної інфраструктури: системи зрошення і доступу до води; засоби транспортування; місця зберігання; комерційна інфраструктура; обробна інфраструктура; комунальні послуги; сільськогосподарські дослідження і поширення знань; комунікаційні й інформаційні послуги; послуги із землезбереження; кредитні та фінансові установи; медичні та освітні послуги<sup>6</sup>.

Своєю чергою, системні процеси економічної глобалізації, що охопили всі структурні підсистеми світового господарства, формують усталені передумови для розвитку глобальної інфраструктури, каналами якої відбувається залучення у глобальні вартісні ланцюги тих факторів, галузей, економічних систем та національних економік, що становлять інтерес для суб'єктів міжнародного бізнесу. Не випадково, інституційному розвитку глобальних ринків властиве різноманіття інституцій, що виконують інфраструктурні функції, у тому числі з розподілу й обміну товарами. Оскільки глобальні ринки зростають набагато швидше, аніж внутрішні ринки багатьох країн, то вони справляють потужний екзогенний тиск на розвиток організаційно-технічної інфраструктури<sup>7</sup>.

Наголосимо, що різномасштабний і різноспрямований вплив окремих елементів інфраструктури на розвиток національних і регіональних економік заклав міцні методологічні підвалини концепції критичної інфраструктури. Вона доповнила ті теорії, що традиційно застосовувались при дослідженні ринкової інфраструктури, а саме: накладних витрат, інституційної, розподільчої, маркетингової, логістичної. Тепер виокремлюють такі інституційні аспекти поглядів на визначення поняття критична інфраструктура як академічний, галузевий та

<sup>5</sup> *Hirschman, Albert O. The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven, CT. 1958. 230 p.

<sup>6</sup> *Fosu, K.Y. Public Goods and Services and Food Security: Theory and Modelling Approaches with Special Reference to Ghana and Burkina Faso* / Fosu, K.Y., N. Heerink, K.E Jhodo, M. Kuiper and A. Kuyvenhoven Paper presented at SADACC Seminar, 13-15 March, 1995. Accra, Ghana. 46 p.

<sup>7</sup> *Каїра З.С. Розміщення продуктивних сил: теорія та практика: навч. посібник* / З. Каїра. Донецьк: Альфа-прес, 2006. 320 с.

урядовий<sup>8</sup>. О. Уільямсон поділив економічну теорію інфраструктури на дві дотичні парадигми — технологічну та інституційну<sup>9</sup>, що відкриває, на нашу думку, широкі можливості більш повного і системного аналізу національних інфраструктурних систем і рушійних сил їх розвитку.

Розвиток теорії інституціоналізму та поява концепції інфраструктури стали відповіддю науковців на причини періодичних криз у найбільш розвинених країнах. Циклічність економічного розвитку часто пояснювалась тим, що інфраструктура та виробництво, як інертні сектори ринку, не встигають вчасно реагувати на зміни в сфері споживання. Лідерство на світовому ринку здобувають ті суб'єкти господарювання, які зуміли використати технологічні та/або ринкові можливості. Однак, визнаємо, що інфраструктура найбільш часто відноситься до чинників, які створюють бар'єри просуванню на ринок. Ймовірно, саме тому шведські дослідники виявили, що активізація інноваційної діяльності в аграрному секторі економіки пояснюється переважно чинниками, що дозволяють розв'язувати чинні проблеми розвитку, а не технологічними чи ринковими можливостями<sup>10</sup>. На наш погляд, найважливішими чинниками проблемотворення для підприємств є вимоги суспільства, які особливо зростають у міру реалізації положень концепції сталого розвитку.

Мережевізація має розглядатись як ключовий тренд, який окреслює значимість інфраструктури для соціально-економічного розвитку та конкурентного лідерства суб'єктів глобального ринку. Тому теоретичні засади розвитку міжнародних мереж (особливо, еkleктична парадигма Дж. Данінга, теорії глобальних ланцюгів вартості та теоретична платформа «покращеної моделі Упсала») мають бути визначальними для дослідження інфраструктури глобальних товарних ринків. Багатьом ТНК вдається імплементувати їх переваги у розбудову ефективних бізнес-моделей<sup>11</sup>.

Теорії ринкової рівноваги та міжнародних економічних відносин визнають існування циклічності розвитку ключових суб'єктів, що об'єктивно впливає на розвиток інфраструктури. Зокрема, в Греції у 1980—2007 рр. це призвело до того, що у сільському господарстві сукупні інвестиції в основний капітал зменшились практично вдвічі. Тоді пріоритетами виступали не розвиток інфраструктури, але спо-

<sup>8</sup> Jaradat R. Fragility of oil as a critical infrastructure problem. / R.M. Jaradat, C.B. Keating // *International journal of critical infrastructure protection*. 2014. 7. Pp. 86–99.

<sup>9</sup> Williamson O. Transaction Cost Economics and Organization Theory / Oliver Williamson // *Journal of Industrial and Corporate Change*. 1993. Volume 2, Issue 2. p. 107–156.

<sup>10</sup> Taalbi J. What drives innovation? Evidence from economic history / Josef Taalbi // *Research Policy*. 46. 2017. С. 1437–1453.

<sup>11</sup> Русак Д. Міжнародні корпоративні мережі в сучасному геоeкономічному просторі : монографія / Денис Русак. Київ : АДЕФ-Україна, 2018. 408 с.

живання і міська нерухомість, що в результаті призвело до кризових явищ<sup>12</sup>.

Інвестиції у розвиток технологічної інфраструктури є невід'ємною складовою інструментів політики розвитку наукової, технологічної та інноваційної політик у багатьох теоріях. Зокрема, за теорією зростання Й. Шумпетера, неокласичною, неомаршаліанською, системною інституційною та еволюційною теоріями<sup>13</sup>.

Інноваційний розвиток часто пов'язують з послідовним розгортанням технологічних укладів, інфраструктурному виміру яких в науці не приділялась належна увага. Новітня концепція інфратраєкторій суттєвим чином розкриває роль інфраструктури у формуванні ринків продукції, що виробляється за певною технологією. Вона була запропонована японським дослідником М. Хіроока за результатом вивчення еволюції ключових макротехнологій<sup>14</sup>. Розвиток біотехнологій, як базових технологій новітнього технологічного укладу, набуває зростаючого значення потребуючи відповідної інфраструктури. Як продемонстрували послідовники М. Кондратьєва, Й. Шумпетера і М. Хіроока, нині розпочався етап формування глобального ринку продукції біотехнологій<sup>15</sup>. Тому на національному рівні мають здійснюватися інвестиції у розвиток інфраструктури ринків з огляду на їх технологічний вимір.

Теорія міжнародної конкурентоспроможності доводить, що добре спланована, ефективно працююча в умовах глобалізації, сучасна інфраструктура завжди репрезентує вагому конкурентну перевагу національної економіки. Країни з розвиненою економікою, які мають модернізовану ефективну інфраструктуру, на конкурентних умовах здатні залучати кращих фахівців і компанії, що динамічно розвиваються, практично в усіх галузях економіки. Національні моделі розширеного відтворення інфраструктури мають особливості, але всі походять з усвідомлення її ролі.

Отже, сучасна глобальна інфраструктура — це комплекс галузей покликаних забезпечувати ефективне функціонування всіх секторів світової економіки і попереджувати проблеми розвитку (глобальні, регіональні, ринкові, секторальні). Оскільки одним з чинників розв'язання глобальної продовольчої проблеми є готовність інфраструктури забезпечити ринкові відносини щодо продукції АПК, то інфраструктура глоба-

---

<sup>12</sup> *Papageorgiou A.* Agricultural equipment in Greece: Farm machinery management in the era of economic crisis // *Agriculture and Agricultural Science Procedia: Farm Machinery and Processes Management in Sustainable Agriculture*, 7th International Scientific Symposium. 7. 2015. Pp. 198–202.

<sup>13</sup> *Laranja M.* Policies for science, technology and innovation: Translating rationales into regional policies in a multi-level setting / M. Laranja, E. Uyarra, K. Flanagan // *Research Policy*. 2008. №37. Pp. 823–835.

<sup>14</sup> *Hirooka M.* Innovation dynamism and economic growth: A nonlinear perspective. Edward Elgar Publishing, 2006. 448 p.

<sup>15</sup> *Akaev A.* Economic potential of breakthrough technologies and its social consequences. / A. Akaev, A. Rudskoi. in «Industry 4.0: Entrepreneurship and Structural Change in the New Digital Landscape». ed. T. Devezas, J. Leita, A. Sarygulov. Springer. 2017. Pp. 13–41.

льного аграрного ринку є надважливим компонентом. Об'єктивність потреби у функціонуванні глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку (ГІАР) не оминати, адже виробництво продовольства не може бути призупинено з огляду на колосальні ризики масової загибелі населення від голоду або зниження до небезпечного рівня здоров'я нації через неповноцінне харчування є найстрашнішим з усіх ризиків. До ключових рис ГІАР відносимо:

- обслуговуючий характер;
- залежність місткості ринку від рівня розвиненості інфраструктури;
- нерівномірність та асиметричність розвитку;
- складність визначення кількісних параметрів;
- необхідність випереджаючого розвитку відносно ринку.

Фахівці ФАО тяжіють до вивчення інфраструктури аграрного ринку через призму її ефективності. Зокрема, як сукупність складових (оптові, роздрібні та закупівельні ринки, сховища тощо), які уможливають мінімізацію втрат зібраного врожаю, економічно ефективний маркетинг і мінімізацію ризиків для здоров'я<sup>16</sup>. Особливої уваги потребують інституції інфраструктури, які виконують комплекс функцій (логістичні центри, складські комплекси, оптові ринки тощо). До мультифункціональних інституцій ГІАР відносять термінальні ринки, які мають бути поєднані з одного боку з постачальниками, центрами первинної переробки, а з іншого — національними та міжнародними центрами аграрного бізнесу. Зокрема, Наприклад, в Індії фахівці Національного інституту аграрного маркетингу нараховували до 50 інфраструктурних об'єктів лише на одному з термінальних ринків<sup>17</sup>.

У цілому в світі панують дві ключові моделі ідентифікації ІАР: 1) як джерела наповнення бюджетів різних рівнів (притаманно передусім для країн, що розвиваються); 2) як комплексної категорії, що виконує як фіскальну і безпекову функції, так і соціальну, культурну функції, функцію регіонального розвитку тощо. За другою моделлю інфраструктура є в рази більш глибоко інтегрованою в ключові соціально-економічні процеси. Разом з тим, різноманіття обумовлено не лише моделлю. Різні вчені, уряди та навіть міжнародні організації, наприклад, Всесвітня організація охорони здоров'я та ФАО, по різному ідентифікують агропродовольчий ринок і його складові<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> *Marocchino C.* A guide to upgrading rural agricultural retail markets / Cecilia Marocchino. UN Food and Agriculture Organization. 2009. 60 p. URL: [http://www.fao.org/fileadmin/user\\_upload/ags/publications/AGSF\\_WD\\_24.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/ags/publications/AGSF_WD_24.pdf)

<sup>17</sup> *Intodia V.* Investment in Agricultural Marketing and Market Infrastructure — A Case Study of Bihar. National Institute of Agricultural Marketing. Research Report. 2011–12. 77 p. URL: [https://www.ccsniam.gov.in/images/pdfs/Final\\_report\\_of\\_Bihar\\_research\\_study.pdf](https://www.ccsniam.gov.in/images/pdfs/Final_report_of_Bihar_research_study.pdf)

<sup>18</sup> A guide to Healthy food Markets. World Health Organization. 2006. URL: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43393/9241593938\\_eng.pdf;jsessionid=DFBA9747A8A503B9EABE2F4527CA5C75?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43393/9241593938_eng.pdf;jsessionid=DFBA9747A8A503B9EABE2F4527CA5C75?sequence=1); Food Outlook: Biannual report on global food markets. UN Food and Agriculture Organization. URL: <http://www.fao.org/3/ca4526en/ca4526en.pdf>; Rasmussen H. O. The Global Organic Food Market and Transformation. A Conceptual Theoretical Framework. 2008. 40 p. URL: <http://orgprints.org/14866/1/14866.pdf>.

Часто інфраструктуру розглядають виключно як частину виробничого процесу, що може стримувати інвестиції у її розвиток. Систематизація функцій, інфраструктури в економіці дозволила ідентифікувати такі функції як: територіального розвитку, регулююча, цільова, інтеграційна, забезпечувальна<sup>19</sup>. Так, інтеграційна функція дозволяє не лише формувати національний ринок, але і його інтеграцію зі світовим. На агропродовольчому ринку функції інфраструктури є специфічнішими. Зокрема йдеться про збалансування попиту і пропозиції; забезпечення доступу покупців до продовольчих товарів та можливості виробникам продовольства реалізувати товар; мінімізація витрат обігу та збереження товару і його споживчих якостей; традиційне інформаційне і фінансове забезпечення суб'єктів ринку та нормативно-правове забезпечення<sup>20</sup>.

У системі ІАР інституції часто виступають у формі комерційних підприємств. Тому процеси концентрації капіталу також притаманні інституціям, що виконують інфраструктурно-посередницькі функції. На регіональних ринках з різними рівнями зрілості, з різною інтенсивністю відбуваються процеси концентрації інфраструктури. Так Чиказька товарна біржа придбала Чиказьку торговельну палату в 2006 році та Нью-Йоркську товарну біржу в 2008 році. Влітку 2017 року об'єднались Індійська товарна біржа та Національна мультитоварна біржа. Еволюція лідерів міжнародної біржової торгівлі аграрною продукцією спирається на активне використання процесів мереживізації на базі ІКТ і контрактних зв'язків. Зокрема, доступ до торгів на ЧТБ можливий у 150 країнах, через мережу 11 глобальних хабів і 12 партнерських бірж.

### Глобальний інфраструктурний розрив

Світова агропродовольча система сформувалася в результаті розвитку міжнародної спеціалізації і кооперації у сфері виробництва, обігу та споживання продовольства. Її розвиток не тільки не усуває, але й сприяє посиленню нерівномірності розвитку національних продовольчих систем, адже триває інтернаціоналізація економічних відносин. Її провідною ланкою є розвинуті країни, для яких зовнішні ринки стають одним з основних чинників економічного зростання, що виражається у подальшому поглибленні спеціалізації й кооперуванні у виробництві продовольства, обігу ресурсів, взаємному посиленню руху капіталів і технологій.

<sup>19</sup> Жупаненко В. М. Сучасне трактування інфраструктури економіки / В. М. Жупаненко // *Облік і фінанси АПК*. 2010. № 3. С. 129–138.

<sup>20</sup> Рынок продовольственных ресурсов в системе обеспечения продовольственной безопасности Дальнего Востока: монография / А.В. Улезько, Л.Л. Пашина. Воронеж: ФГБОУ ВПО Воронежский ГАУ, 2014. 291 с.



Нерівномірність розвитку ГІАР і самого ринку створює простір можливостей, на якому підприємницькі структури виступають найактивнішими акторами. ТНК долучаються до ключових сегментів розвитку інфраструктури. Західні дослідники доводять, що саме ТНК створюють глобальні інфраструктурні системи, які безмежні за масштабами взаємодії<sup>21</sup>, мають особливе значення для розвитку інноваційних процесів<sup>22</sup> і маркетингової інфраструктури<sup>23</sup>.

Методологія світ-системної теорії дозволяє стратифікацію країн за станом розвитку інфраструктури на три групи — центру (їх інститути здатні забезпечувати інфраструктуру для сильної економіки), напівпериферії та периферії (їх слабкі інститути унеможливають підтримку розвитку інфраструктури)<sup>24</sup>. Зокрема, це можна спостерігати на прикладі позицій країн за індексом продуктивності логістики (табл. 2). Це дає підстави говорити, що на фоні глобальної інтеграції в світі відбувається глобальний інфраструктурний розрив, під яким розуміємо накопичення розбіжностей у рівнях розвитку інфраструктури країн світу, що обумовлює суттєвіші відмінності у рівнях соціально-економічного розвитку та якості життя населення й економічних агентів країн.

Знаходиться зростаюче число аргументів впливу ступеню розвитку інфраструктури на ключові аспекти економічного розвитку національних економік та регіонів. Так, має місце позитивний кореляційний зв'язок між індексом розвитком інфраструктури та ВВП на особу (рис. 1). Тому країни можна стратифікувати на 4 кластери: високий рівень розвитку інфраструктури мають 7 країн, вище середнього — 48 країн, нижче середнього — 70 країн, низький рівень — 23 країни. Подібний результат дають і дані інфраструктурного компоненту індексу глобальної конкурентоспроможності<sup>25</sup> (перша група — 9 країн, друга — 25, третя — 42, четверта — 61). Аналіз торговельних потоків дозволив виявити, що вузловими точками глобальної мережі торгівлі доданою вартістю сільськогосподарської продукції є Німеччина, США, Китай, Японія, Нідерланди, Іспанія, Італія, Франція, Великобританія. Бразилія, Саудівська Аравія, Росія, Сербія<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> Райс М. Границы безграничных предприятий / М. Райс // *Проблемы теории и практики управления*. 1997. № 1. С. 92–97.

<sup>22</sup> Works, alliances and partnerships in the innovation progress. S. de la Mothe, A.Link (eds). Boston, 2002. 312 p.

<sup>23</sup> Networks and markets. S.Rauch, A.Cassella (eds). N.Y., 2001. 346 p.

<sup>24</sup> Gunaratne S. A. Prospects and limitations of world system theory for media analysis: The Case of the Middle East and North Africa // *Gazette*. vol. 63(2–3). Pp. 121–148.

<sup>25</sup> The Global Competitiveness Index 2018. World Economic Forum. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

<sup>26</sup> Shepherd B. Infrastructure, trade facilitation, and network connectivity in Sub-Saharan Africa / B. Shepherd // *Journal of African Trade*. 2016. 3. Pp. 1–22.

Таблиця 2

## ДИНАМІКА ПОЗИЦІЙ КРАЇН ЗА ІНДЕКСОМ ПРОДУКТИВНОСТІ ЛОГІСТИКИ

рівень розвитку інфраструктури	Країна	2018		2014		2010		2007	
		оцінка	ранг↓	оцінка	ранг	оцінка	ранг	оцінка	ранг
високий	Німеччина	<b>4,37</b>	<b>1</b>	4,32	1	4,34	1	4,19	3
	Японія	<b>4,25</b>	<b>2</b>	4,16	7	4,19	5	4,11	6
	Швеція	<b>4,24</b>	<b>3</b>	4,09	9	4,03	10	4,11	5
	Нідерланди	<b>4,21</b>	<b>4</b>	4,23	3	4,25	2	4,29	1
	Австрія	<b>4,18</b>	<b>5</b>	3,64	25	3,68	21	4,06	8
	Сінгапур	<b>4,06</b>	<b>6</b>	4,28	2	4,22	4	4,27	2
	США	<b>4,05</b>	<b>7</b>	4,18	5	4,15	7	4,07	7
	Великобританія	<b>4,03</b>	<b>8</b>	4,16	6	3,95	16	4,05	10
	Швейцарія	<b>4,02</b>	<b>9</b>	4,04	11	4,17	6	4,13	4
Об'єднані Арабські Емірати	<b>4,02</b>	<b>10</b>	3,70	21	3,81	17	3,80	18	
вище середнього	Італія	<b>3,85</b>	<b>18</b>	3,78	19	3,72	20	3,52	23
	Китай	<b>3,75</b>	<b>20</b>	3,67	23	3,54	27	3,20	30
	Канада	<b>3,75</b>	<b>21</b>	4,05	10	4,03	11	3,95	12
	Корея	<b>3,73</b>	<b>22</b>	3,79	18	3,62	23	3,44	25
	Чеська Республіка	<b>3,46</b>	<b>26</b>	3,29	36	3,25	34	3,00	36
	Ізраїль	<b>3,33</b>	<b>28</b>	3,11	45	3,60	24	3,00	37
	Угорщина	<b>3,27</b>	<b>30</b>	3,18	40	3,08	38	3,12	33
	Туреччина	<b>3,21</b>	<b>33</b>	3,53	27	3,08	39	2,94	39
	Польща	<b>3,21</b>	<b>35</b>	3,08	46	2,98	43	2,69	51
Словаччина	<b>3,00</b>	<b>48</b>	3,22	37	3,00	42	2,68	52	
нижче середнього	Латвія	<b>2,98</b>	<b>49</b>	3,03	51	2,88	49	2,56	58
	Румунія	<b>2,91</b>	<b>51</b>	2,77	64	2,25	99	2,73	50
	Російська Федерація	<b>2,78</b>	<b>61</b>	2,59	77	2,38	83	2,23	93
	Болгарія	<b>2,76</b>	<b>64</b>	2,94	53	2,30	94	2,47	64
	Казахстан	<b>2,55</b>	<b>81</b>	2,38	106	2,66	57	1,86	137
	Сирія	<b>2,51</b>	<b>82</b>	2,08	144	2,45	75	1,91	131
	Вірменія	<b>2,48</b>	<b>86</b>	2,38	107	2,32	92	1,78	143
	Туркменістан	<b>2,23</b>	<b>117</b>	2,06	146	2,24	101		
	Сенегал	<b>2,22</b>	<b>118</b>	2,30	116	2,64	59	2,09	108
<b>Україна</b>	<b>2,22</b>	<b>119</b>	<b>2,65</b>	<b>71</b>	<b>2,44</b>	<b>79</b>	<b>2,35</b>	<b>74</b>	

Джерело: складено за: Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. ed. Jean-Francois Arvis etc. The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank. 2018. 82 p. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>.

Хоча визнаної моделі взаємозв'язку між інвестиціями у розвиток інфраструктури та економічним зростанням ще не сформовано, однак у розвинених країнах саме інфраструктура розглядається в якості базису та каталізатора зростання. Так, наприкінці ХХ ст. у розвинених країнах утвердилась пропорція на рівні 1 % — приріст сукупної вартості інфраструктури призводить до відповідного приросту ВВП<sup>27</sup>.

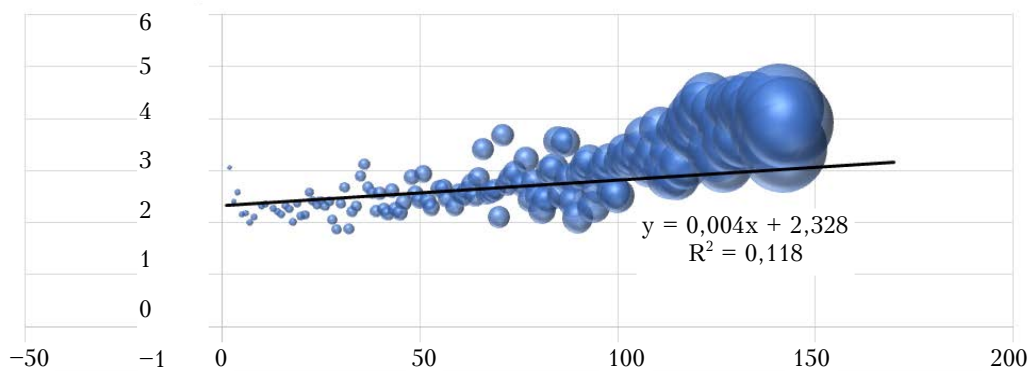


Рис. 1. Залежність між індексом розвитком інфраструктури та ВВП на особу

Джерело: складено за: Logistics Performance Index Dataset. World bank. 16-05-2019. URL: [https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International\\_LPI\\_from\\_2007\\_to\\_2018.xlsx](https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International_LPI_from_2007_to_2018.xlsx).

Інвестиції в інфраструктуру дають мультиплікаційний ефект. Саме тому інвестиції у розвиток сільської інфраструктури багатьма дослідниками називаються стратегією подвійного виграшу — одночасно відбувається зростання продуктивності АПК та падіння рівня бідності й усувається розрив між країнами. Однак різний доступ до капіталів світового ринку обмежує спроможність країн здійснювати такі інвестиції.

Систематизація різновидів інституцій інфраструктури дозволила окреслити певну послідовність їх розгортання. Йдеться про *інфраструктурну ескалацію*, як послідовність й ієрархію розвитку окремих складових ІАР — розвиток фізичної інфраструктури має передувати розвитку м'якої, доступ — доступності, дорожньої інфраструктури — підвищенню доступу до ринку, фінансів і розвитку сервісних інституцій; інформаційної інфраструктури — аналітичній. В сільськогосподарському ланцюжку вартості виробництво має випереджати торгівлю та обмін, а далі акцент має йти на місцеву додану вартість.

<sup>27</sup> Satish P. Rural Infrastructure and Growth: An Overview. / P. Satish // *Indian Journal of Agricultural Economy*. Jan.-March 2007. Vol. 62, No. 1. Pp. 32–51.

Зокрема для багатьох країн доступ і доступність ІАР називались експертами Світового банку одним з найважливіших чинників конкурентних переваг у сільськогосподарських ланцюгах вартості<sup>28</sup>.

Щільність дорожньої мережі виступає однією з детермінант добробуту громадян та однією з перших в ієрархії складових ІАР. Так, економіко-математичне моделювання дозволило виявити, що збільшення середньої довжини доріг на особу на 1 % у Китаї призводить до зростання споживчих витрат домогосподарств на 0,08 %<sup>29</sup>. Подібні закономірності властиві й іншим країнам (США, Бразилія, Ефіопія та Непал).

Цифровий розрив і діджиталізація, як один з провідних світових трендів, які мають інфраструктурний базис, знаходять прояв у розвитку АПК. Зокрема йдеться про те, що розумне фермерство передбачає широке використання не лише досягнень ДіР щодо новітніх сортів рослин і порід тварин, але й застосування сучасних ІКТ в поточній діяльності та управлінні. Вже нині поширені приклади вдалого розумного зондування і моніторингу, аналізу, планування та контролю, а також використання хмарних технологій<sup>30</sup>.

Наукова, технологічна та інноваційна політики, перебуваючи в постійному діалектичному взаємозв'язку, значним чином обумовлюють розвиток практично всіх типів інфраструктури. Неспроможність більшої кількості країн світу ефективно інвестувати достатні кошти у ДіР та інфраструктуру призводить до збільшення розриву між цивілізаціями. Подолання цього розриву можливе в разі повторення менш розвиненими країнами шляху, який подолали більш розвинені країни. Йдеться про, по-перше, інституціоналізацію державної підтримки науки та ДіР; по-друге, інтернаціоналізацію та акцентування на конкурентних моделях розширеного відтворення, та, по-третє, забезпечення ефективних взаємозв'язків економічних агентів.

### Стан аграрної інфраструктури України

Нині у вітчизняному АПК виробляється понад 10 % ВВП України, забезпечується близько 40 % притоку валютної виручки<sup>31</sup> та 95 % місцевого населення продуктами харчування<sup>32</sup>. Динаміка частки випуску

<sup>28</sup> Warner M. Market-oriented agricultural infrastructure: appraisal of public-private partnerships / M. Warner, D. Kahan, S. Lehel // *Agricultural Management, Marketing and Finance: Occasional Paper*. FAO. 2009. 23. 185 p.

<sup>29</sup> Jalan J. Ravallion M. Geographic poverty traps? A micro model of consumption growth in rural China / J. Jalan, M. Ravallion // *Journal of Applied Econometrics*. 2002. 17(4). Pp. 329–346.

<sup>30</sup> Wolfert S. Big Data in Smart Farming — A review / S. Wolfert, L. Ge, C. Verdouw, M.-J. Bogaardt // *Agricultural Systems*. 2017. 153. Pp. 69–80.

<sup>31</sup> Маслак О. Бюджетування агровиробництва — 2017 / О. Маслак // Пропозиція. 07.01.2017 р. URL: <http://propozitsiya.com/ua/byudzhetuvannya-agrovyrobnnytva-2017>

<sup>32</sup> Однорог М. А. Інвестиційне забезпечення у сільськогосподарському секторі економіки України / М. А. Однорог // *Науковий вісник Полісся*. 2016. №4 (8). Ч. 1. С. 144.

продукції сировинної і переробної галузей сільського господарства у ВВП України в останні десятиліття характеризувалась циклічністю. Зокрема, у період 2000–2007 рр. відбулось зменшення з 30,9 % ВВП (54,3 млрд грн) до 15,2 % (109,9 млрд), але далі зросла до 27,5 % (544,2 млрд) у 2015 р., однак з подальшим циклічним падінням до 23,7 % (707,8 млрд) у 2017 р. (рис. 2). Це засвідчує як низьку диверсифікованість економіки, так і активний пошук вітчизняними виробниками ніш на динамічному глобальному ринку. Це призвело до значного посилення в останні роки міжнародної аграрної спеціалізації України у системі міжнародного поділу праці і значної деіндустріалізації вітчизняної економіки. Українська недиверсифікована структура обумовлює втрату стійкості до кон'юнктурних коливань глобальних сировинних ринків і можливостей стійкого розвитку.



Рис. 2. Номинальний ВВП, випуск продукції сільського господарства і його частка у ВВП України у 2000–2017 рр.

Джерело: складено за: Сільське господарство України за 2009 рік. Статистичний збірник. Державний комітет статистики України. К., 2010. С. 38. Сільське господарство України за 2017 рік. Статистичний збірник. Державна служба статистики. К., 2018. С. 37. Валовий внутрішній продукт. Мінфін. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>

Нарощення абсолютних обсягів експорту продукції АПК, як результату посилення аграрної спеціалізації України не супроводжується належною розбудовою його інфраструктури. Більше того, ліквіда-

ція з перших років незалежності України державної системи контрактації сільськогосподарської продукції виявила значні інституційні й організаційно-економічні провали вітчизняної аграрної інфраструктури. Вона демонструє практичну нездатність забезпечити не тільки прозору взаємодію учасників АПК та безперешкодний рух аграрної продукції за ланками продовольчого ланцюга, але й об'єктивне ціноутворення в аграрній сфері та, відповідно, нарощування доходів і прибутків вітчизняних аграріїв. Однак, саме аграрна інфраструктура покликана формувати усталені канали забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного АПК, з одного боку, як матеріально-технічна база функціонування аграрних ринків, а з другого — як організаційно-економічний механізм забезпечення прозорого та стабільного товарного і грошового обігу<sup>33</sup>. Вона охоплює увесь комплекс маркетингової, кредитно-фінансової, науково-технічної й інноваційної підтримки суспільного відтворення аграрної продукції як на національному, так і міжнародному рівнях.

Аграрні біржі, як відомо, є чи не найдосконалішою інституційною формою організації регулярної торгівлі стандартизованою аграрною продукцією, що локалізуються, як правило, у великих сільськогосподарських, індустріальних і торговельних центрах з розвиненими комунікаційними й інфраструктурними мережами. Абсолютне, майже дев'ятиразове збільшення кількості зареєстрованих в Україні бірж у 1996—2015 рр. (з 64 до 555) було забезпечено, переважно, зростанням кількості товарних і товарно-сировинних бірж — з 28 до 391 та універсальних бірж — з 22 до 104 відповідно. Однак частка агропромислових бірж у їх структурі залишається на низькому рівні і не перевищує 4,3%. Це свідчить про значне відставання темпів розвитку торгівлі на аграрних біржах від загальних темпів зростання біржового товарного обігу та вкрай низький рівень використання у вітчизняному аграрному секторі їх інфраструктурних можливостей, а також потребу в їх якісному розвитку.

Підтвердженням слабкої реалізації в Україні потенціалу інфраструктурних можливостей агропромислових бірж є динаміка і послідовність обсягів реалізованих угод (табл. 3). На жаль, різкий стрибок обсягів біржової торгівлі аграрною продукцією у 2011—2012 рр. був викликаний не об'єктивними чинниками, але впливом державних регуляторних заходів. Це обумовило різке падіння після зміни регуляторних умов. Останніми роками кардинальних змін не відбулось.

---

<sup>33</sup> Кравчук Н. І. Інфраструктурне забезпечення конкурентоспроможності сільськогосподарського виробництва / Н. І. Кравчук // *Сталий розвиток економіки. Міжнародний науково-виробничий журнал*. 2013. № 4 (21). С. 227.

Таблиця 3

**СТРУКТУРА УКЛАДЕНИХ УГОД НА БІРЖАХ УКРАЇНИ  
ЗА ВИДАМИ ТОВАРІВ, %**

рік	сільсько-господарська продукція		продовольчі товари		автотранс-портні засоби	паливо	нерухомість	інші товари	усього, млн грн
	млн грн	%	млн грн	%					
1995	220,8	41,4	5,1	1,0	7,5	0,5	48,2	1,4	<b>532,9</b>
1997	42,2	0,6	42,0	0,6	1,8	0,3	11,8	85,0	<b>7157,1</b>
2000	989,7	45,8	62,8	2,9	8,9	13,4	17,6	11,3	<b>2162,0</b>
2002	6526,1	70,4	39,6	0,4	3,4	20,9	2,4	2,5	<b>9270,5</b>
2004	9098,4	68,5	376,3	2,8	2,7	17,3	1,9	6,7	<b>13278,9</b>
2006	11905,2	51,1	754,3	3,2	1,7	36,4	2,0	5,7	<b>23313,3</b>
2008	40019,5	71,3	751,1	1,3	0,7	22,1	0,9	3,7	<b>56122,4</b>
2010	43787,4	85,1	2272,3	4,4	0,4	5,1	0,5	4,5	<b>51440,6</b>
2011	63361,4	67,1	20139,9	21,3	0,1	8,0	0,3	3,2	<b>94420,0</b>
2012	77889,6	65,7	28541,8	24,1	0,0	5,3	0,7	4,1	<b>118544,4</b>
2013	11631,6	40,4	245,2	0,9	0,2	38,6	1,9	18,0	<b>28807,0</b>
2014	13856,2	53,9	1707,2	6,6	0,3	4,0	9,0	13,2	<b>25680,4</b>

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України: Структура укладених угод на біржах за видами товарів (послуг). URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/sze/sze\\_ric/bir/bir\\_u/suu\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/sze/sze_ric/bir/bir_u/suu_u.htm)

Сучасні кількісні й якісні параметри функціонування агропромислових бірж значно поступаються міжнародній практиці, що засвідчує практичну відсутність в Україні повноцінного біржового обігу аграрної продукції, значний брак локальної концентрації попиту і пропонування та високоефективної організації торговельних операцій. Ключовими причинами гальмування розбудови масштабного за обсягами і диверсифікованого за структурою біржового сегменту сільськогосподарської торгівлі слід визначити:

- наявність значних труднощів зі зберіганням готової продукції;
- відсутність чіткого профілю спеціалізації;
- значний брак матеріально-технічної бази й інформаційно-консультативного забезпечення;

- повільні темпи впровадження форвардних, ф'ючерсних й опціонних контрактів;
- слабка зацікавленість трейдерів і некомпетентність виробників;
- орієнтація керівників аграрних компаній на операції у тіншовому секторі для мінімізації податкових платежів й економії фінансових ресурсів.

Відносно новою інституційною формою ІАР в Україні є оптові ринки сільськогосподарської продукції. У їх будівництво приватними інвесторами було вкладено близько 1 млрд грн<sup>34</sup>, з яких 365 млн грн компенсовано з державного бюджету. Статус даних інституцій отримали 12 суб'єктів господарювання у 10 регіонах України, однак реально працюють лише два — оптові ринки «Столичний» у Києві та «Шувар» у Львові. На жаль, ринок «Господар» (м. Донецьк) частково зруйнований і не функціонує, адже перебуває на тимчасово окупованій території, а «Азовський» (м. Маріуполь) розташований поблизу лінії розмежування, а тому має незначні обсяги товарообігу, низьку завантаженість торговельних площ і брак оптових покупців. Утім, ці об'єкти оптових ринків є перспективними, адже за структурними, функціональними, організаційними і технологічними характеристиками щодо приймання й обслуговування вантажопотоків найбільшою мірою відповідають потребам середніх і великих сільськогосподарських виробників.

Такий стан призводить до того, що малі та середні вітчизняні сільгоспвиробники відчувають значний брак інфраструктурних можливостей реалізації продукції. І хоча у період 2000-2017 рр. частка домашніх господарств у загальному випуску сільськогосподарської продукції в Україні скоротилась з 61,8 до 39,5 % на тлі зростання частки нефінансових корпорацій і сектору загального державного управління (рис. 3), однак селяни і фермери виробляють нині до 80 % молока, 43 % м'яса, 95 % картоплі, 84 % інших овочів, 85 % плодів та ягід<sup>35</sup>. Усі вони потребують розвинутих оптових ринків з метою збуту вироблених сільськогосподарських товарів, і з року в рік ці потреби зростають. У даному контексті варто відзначити, що з загальної кількості особистих селянських господарств країни лише близько 20 % є ринково орієнтованими, а 41 % є напівкомерційними дрібними господарствами<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> Грецька Н. А. Розбудова та функціонування оптових ринків сільськогосподарської продукції в Україні / Н. А. Грецька // *Економіка АПК*. 2013. № 11. С. 50.

<sup>35</sup> Кооперативи дадуть роботу 5 мільйонам селян. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/node/5335>

<sup>36</sup> Бородіна О.М. Інтеграція дрібних сільськогосподарських виробників до агропродовольчих ланцюгів доданої вартості: методологічні підходи та емпіричні дослідження / О. М. Бородіна // *Економіка і прогнозування*. 2014. № 2. С. 82.



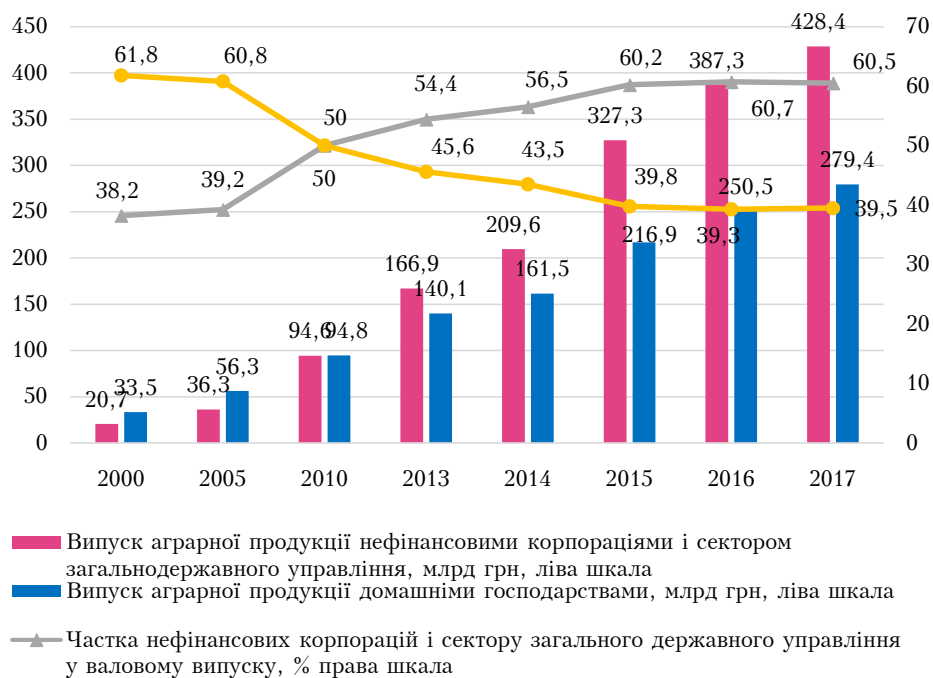


Рис. 3. Структура виробництва сільськогосподарської продукції за основними групами виробників в Україні

Джерело: складено за: Сільське господарство України за 2017 рік. Статистичний збірник. Державна служба статистики. К., 2018. С. 37.

Нині чітко викристалізуються ключові недоліки функціонування вітчизняних оптових ринків сільськогосподарської продукції. Серед них особливо слід окреслити такі:

- недостатній рівень завантаженості торговельних площ оптових ринків;
- низький рівень попиту на їх послуги з боку покупців;
- відносно високий рівень тарифів для малих і середніх виробників;
- динамічне поширення роздрібного товарообігу на оптових ринках, функціонування як традиційних споживчих ринків;
- значний брак матеріально-технічної бази;
- відсутність аукціонної торгівлі;
- неспроможність впливати на амплітуду коливання цін і забезпечувати оперативне урівноваження волатильності цінової кон'юнктури;
- слабкі інтегрованість та залученість у процеси розбудови збутових ланцюгів у сфері купівлі-продажу сільськогосподарської продукції.

У результаті українські аграрії практично позбавлені можливостей витримувати жорстку конкурентну боротьбу з крупними посередниками, які практично монополізували більшість сегментів внутрішнього продовольчого ринку аграрної продукції, що особливо актуально в умовах його глобалізації. Тому первинні виробники продукції отримують не більше 30–40 % загального обсягу кінцевої ціни за вироблену продукцію (тоді як у розвинутих країнах вона становить від 50 до 70 %<sup>37</sup>); а лівова її частка збувається на вторинному ринку.

Він характеризується доволі непрозорими збутовими умовами й комерційними каналами купівлі-продажу сільськогосподарських товарів, а також нечіткими механізмами визначення їх ціни. Це підтверджується високою часткою неофіційного збуту селянськими господарствами продукції, яка перевищує 80 % по овочам, 60 % по м'ясу, 40 % по продукції молочної групи. Значне поширення цієї негативної тенденції обумовлене насамперед значним розривом у цінах продукції, що реалізується неофіційними і офіційними збутовими каналами. За приблизними оцінками цей розрив нерідко сягає 2,5 разу по молоку і яловичині та 4 рази — по овочевій продукції<sup>38</sup>.

Досить повільно розвивається сектор, який представляють *обслуговуючі кооперативи*, котрі давно підтвердили високу ефективність у розвинутих державах світу в якості інституційних майданчиків об'єднання одноосібних сільських господарств, масштабної заготівлі і зберігання аграрної продукції, її передпродажного оброблення і маркетингового обслуговування. Так, через збутові кооперативи реалізується нині близько 80 % усього виробленого зерна у Швеції, 40 % — у США, 54 % — у Канаді та 70 % — у Франції. У Канаді функціонують близько 500 аграрних кооперативів, котрі обслуговують майже 2/3 фермерів<sup>39</sup>.

На жаль, їх внесок у розвиток ІАР є доволі незначним. Хоча у 2009–2019, особливо останні 2 роки, загальна кількість обслуговуючих кооперативів в аграрній сфері зросла майже утричі — з 496 до 1286, однак господарську діяльність здійснювали 54 %, з яких переробну промисловість репрезентували 25 об'єднань, заготівельно-збутову — 149, постачальницьку — 16, сервісну сферу — 101, а 298 кооперативів мали багатofункціональну спеціалізацію. Вони об'єднують майже 25 тис. осіб; створили на селі понад 1,6 тис. постійних робочих місць; утримують 21,8 тис. голів великої рогатої худоби; ре-

<sup>37</sup> Присяжнюк Н. О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы / Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко // *Економіка України*. 2011. № 6. С. 10.

<sup>38</sup> Пояснювальна записка до доопрацьованого проекту Закону України 6490-д від 18.05.2018 «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання створення та діяльності сімейних фермерських господарств». URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GH50A7LA.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH50A7LA.html).

<sup>39</sup> Бабан Т. О. Обґрунтування ефективності кооперації сільськогосподарських підприємств для експорту зерна ячменю / Т. О. Бабан // *Scientific Journal «ScienceRise»*. 2017. № 7(36). С. 20.

алізували майже 50 тис. тонн молока, близько 3 тис. тонн зерна, 0,2 тис. тонн м'ясної і 3,2 тис. тонн плодово-овочевої продукції; а також сплатили до державного бюджету податків і зборів на загальну суму майже 14 млн грн<sup>40, 41</sup>.

Недорозвиненість і деградація кооперативного сегмента вітчизняного аграрного ринку та недостатнє використання його потенціалу стають причинами зменшення кількості зайнятих в особистих селянських господарствах, масового відтоку працездатного населення, руйнування об'єктів соціальної й інженерної інфраструктури. Наша держава, за експертними оцінками, потребує не менше 18 тис. обслуговуючих кооперативів у сфері молочарства, зернового виробництва, заготівлі і забою живої худоби, заготівлі і переробки плодів, овочів, кормів та трав, надання комунальних послуг. Вони дали б змогу не тільки інтегрувати у єдиний продовольчий ланцюг до 5 млн осіб сільських жителів<sup>42</sup>, але й забезпечити функціонування інституційного механізму отримання державної підтримки, включення до реалізації операцій з їх фінансового лізингу для технологізації виробничих процесів у тваринництві. Причинами, що дискредитують ідею кооперації та гальмують розбудову в Україні сільськогосподарської обслуговуючої кооперації, слід відзначити:

- недостатній рівень державної підтримки, зокрема фінансової (у 2012 р. — 5 млн грн, 2013 — відсутнє, лише у 2018 — було заплановано від 6,3 млрд грн<sup>43</sup> підтримки фермерства, але не більше 3 млн грн на один кооператив<sup>44</sup>);
- недосконалість нормативно-правової бази її регулювання, розпорошеність, колізії та неузгодженості регуляторних норм
- незадовільний стан об'єктів системи господарської кооперації<sup>45</sup>;
- масове поширення псевдокооперативних комерційних структур та тінізація аграрного сектору;
- деформування розуміння селянами ідеї аграрної кооперації.

На особливу увагу заслуговує *аграрна логістика*, яку репрезентують логістичні центри, складські приміщення, елеватори, транспортна

<sup>40</sup> Правове поле розвитку сільськогосподарської кооперації потребує змін / Олена Ковальова. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://www.minagro.gov.ua/node/23256>.

<sup>41</sup> Побудовано авторами за даними: Динаміка розвитку сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів за 2009-2019 рр. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/ministry?nid=15750>

<sup>42</sup> Кооперативи дадуть роботу 5 мільйонам селян. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/node/5335>

<sup>43</sup> Половину бюджетних коштів з допомоги для фермерів отримають кооперативи. Сільськогосподарська обслуговуюча кооперація України. ВГО «Союз учасників СОК України», 20 вересня 2017 р. URL: <http://www.coop-union.org.ua/?p=7826>

<sup>44</sup> Жураковська Л. А. Пріоритетні напрями розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні / Л. А. Жураковська. Національний інститут стратегічних досліджень, грудень 2018 р. С. 8.

<sup>45</sup> Організаційно-економічні інструменти державної аграрної політики в Україні: аналітична доповідь / В. М. Русан, О. В. Собкевич, А. Д. Юрченко. К.: НІСД, 2012. С. 54.

мережа, тощо. На жаль, експерти констатують низький рівень забезпечення вітчизняних аграріїв сховищами для зберігання плодів і овочевої продукції, холодильним устаткуванням, елеваторами і зернохранищами<sup>46</sup>. Майже 75 % сільгосп підприємств бракує технологічного обладнання з переробки овочів, що звужує можливості виробництва продукції з вищою доданою вартістю.

Висхідною точкою інфраструктурної ескалації в Україні має стати розвиток дорожньої і транспортної інфраструктури. Нині вітчизняні сільськогосподарські виробники відчувають значний брак якісного автомобільного і залізничного транспортного обслуговування, особливо у пікові періоди сільськогосподарських кампаній, відсутність транспарентного ринку агроперевезень, а також потерпають від українських неякісних транспортних послуг<sup>47</sup>. Хоча транспортні послуги формують близько 12 % ВВП України, тут сконцентровано майже 15 % сукупних виробничих фондів і близько 6 % сукупної робочої сили, однак має спостерігатися низький рівень використання транзитного потенціалу (70 %) та потенціалу транспорту загального користування (50 %)<sup>48</sup>. При цьому, не дивлячись на високу частку у валютних надходженнях частка сільськогосподарської продукції у загальному обсязі вантажоперевезень залізничного транспорту становить лише 11 %, а автомобільних перевезень — 14 %<sup>49</sup>. Крім морального та фізичного старіння головними причинами, що гальмують розбудову ефективного логістичного обслуговування сільськогосподарського виробництва, найчастіше називаються такі<sup>50</sup>:

- порушення графіків доставки аграрної продукції;
- значний брак тягової сили і рухомого складу;
- постійно зростаючі транспортні тарифи, у т.ч. «Укрзалізниці»;
- посилення непрогнозованих природньо-кліматичних ризиків;
- недостатня потужність вітчизняних елеваторів;
- втрати вітчизняного морського і річкового флоту та портової інфраструктури.

<sup>46</sup> Жураковська Л. А. Пріоритетні напрями розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні / Л. А. Жураковська. Національний інститут стратегічних досліджень, грудень 2018 р. С. 15–16. Русан В. М. Проблеми розвитку аграрного виробництва в Україні і перспективні напрями використання аграрного потенціалу держави для підвищення рівня продовольчої безпеки / В. М. Русан. Національний інститут стратегічних досліджень. С. 8.

<sup>47</sup> Отечественная логистика: снижение объемов внутренних перевозок и транзитных грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. 2014. № 1. С. 16–23.

<sup>48</sup> Транспортно-логістичні мережі країн східноєвропейського економічного простору: тенденції, проблеми та перспективи / В. А. Вергун, О. І. Ступницький, М. А. Дашкуєв. Київ: «ВАДЕКС», 2016. С. 114–120.

<sup>49</sup> Транспорт і зв'язок України 2017. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. К., 2018. С. 44–45.

<sup>50</sup> Отечественная логистика: снижение объемов внутренних перевозок и транзитных грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. 2014. № 1. С. 16–23.

Сучасний стан аграрної логістики України відповідає кількісним і структурним параметрам вітчизняного ринку логістичних послуг, у якому 89 % складають послуги з вантажних перевезень, 8 % — зберігання (крім митного оформлення й автоматизації логістичних процесів), 2 % — експедиторські послуги, 1 % — послуги з управління початальницькими ланцюгами<sup>51</sup>. Недостатній рівень її розвитку знаходить системне відображення у рейтингу Індексу ефективності логістики, який розраховується фахівцями Світового банку (табл. 4).

Таблиця 4

**ІНДЕКС ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ  
ТА ЙОГО КОМПОНЕНТИ**<sup>52</sup>

Показник / місце у світовому рейтингу	2007	2010	2012	2016	2018
Індекс ефективності логістики	2,55 / 73	2,57 / 105	2,85 / 69	2,74 / 83	2,83 / 69
Митниця	2,22 / 97	2,02 / 135	2,41 / 88	2,30 / 116	2,49 / 89
Інфраструктура	2,35 / 74	2,44 / 79	2,69 / 70	2,49 / 84	2,22 / <b>119</b>
Міжнародні перевезення	2,53 / 83	2,79 / 84	2,72 / 83	2,59 / 95	2,83 / 68
Якість логістики та компетентність	2,41 / 90	2,59 / 77	2,85 / 61	2,55 / 95	2,84 / 61
Відстеження і трасування	2,53 / 80	2,49 / 112	3,15 / 50	2,96 / 61	3,11 / 52
Своєчасність	3,25 / 21	3,06 / 114	3,31 / 68	3,51 / 54	3,42 / 56

Незважаючи на деяке покращення конкурентних позицій України у 2007—2018 рр.<sup>53</sup>, він залишається на низькому рівні, майже удвічі поступаючись лідеру — Німеччині (4,20 у 2018 р.)<sup>54</sup>. Зокрема, вітчизняний зерновий сектор характеризується високими втратами продукції як на етапі виробництва зерна (2,5—5 % загального обсягу для агрохолдингів і 10—40 % для середніх компаній), так і під час зберігання (0,5—1,25 % і 5—10 % відповідно)<sup>55</sup>. Подібний стан речей спостерігається також за іншими видами сільськогосподарських товарів з найбільшими втратами у сегменті дрібних товаровиробників, які неспроможні самостійно забезпечити себе інфраструктурою. Участь України в системі пан'європейських транспортних коридорів може бути використана для формування таких ланцюгів.

<sup>51</sup> Транспортно-логістичні мережі країн східноєвропейського економічного простору: тенденції, проблеми та перспективи / В. А. Вергун, О. І. Ступницький, М. А. Дашкуєв. Київ: «ВАДЕКС», 2016. С. 114.

<sup>52</sup> LPI Global Ratings 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

<sup>53</sup> LPI Global Ratings 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

<sup>54</sup> Там само.

<sup>55</sup> *Themen D. Food Losses and Waste in Ukraine. Country Report*, 2013. P. 1.

Аграрна інфраструктура спроможна підвищити економічну ефективність сільськогосподарського виробництва. Втрати сільськогосподарської продукції на різних ланках продовольчого ланцюга досягають 20 дол. США на кожну тонну сільськогосподарської продукції, або 600 млн дол. на рік з урахуванням нинішніх обсягів експортних поставок вітчизняних аграріїв на світові ринки<sup>56</sup>. Як свідчить досвід держав Західної Європи і Північної Америки, розвиток транспортно-логістичного сектору дає змогу знизити витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи на 15–20 % за одночасного збереження матеріального потоку, прискорення швидкості обігу матеріальних ресурсів на 20–40 % і скорочення їх запасів на 50–200 %<sup>57</sup>.

### Висновки

Розвиток глобального, міжнародних і національних ринків відбувається нерівномірно, одним з чинників чого є стан забезпеченості відповідною інфраструктурою. Це призводить до того, що країни, які на національному рівні не розвивали інфраструктуру, мали неефективні стратегії та відмовлялись від інвестування у реалізацію інноваційних рішень втрачають конкурентні позиції на міжнародних ринках. Цим країнам часто доводиться користуватись зарубіжними можливостями, фінансуючи їх розвиток і відволікаючи ресурси з національної інфраструктури.

Підсумовуючи констатуємо, що нинішній стан інфраструктури АПК України за більшістю кількісних і якісних параметрів суттєво поступає світовим стандартам. Вітчизняна аграрна інфраструктура частково виконує свої основні функції щодо забезпечення ефективної інтеграції підсистем національного продовольчого ланцюга та його органічного вбудовування у глобальні виробничі мережі, сформовані в аграрній сфері. Результатами цього в Україні стають наслідки, що погіршують стан продовольчої безпеки:

- підвищення рівня тінізації аграрного ринку;
- посилення монополізації в АПК з боку посередницьких структур у постачальницько-збутовій сфері, які контролюють інфраструктурні об'єкти;
- гальмування процесів розбудови висококонкурентного ринку сільськогосподарської продукції;
- збереження високої амплітуди коливань цінової кон'юнктури на аграрну продукцію;

<sup>56</sup> *Вострякова В. І.* Актуальність упровадження концепції управління агропродовольчими ланцюгами постачання для мінімізації втрат підприємств АПК / В. І. Вострякова // *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Випуск 7. Частина 1. С. 70.

<sup>57</sup> *Яцюта О.* Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції / О. Яцюта // *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 3. С. 89.

- у край неефективне використання ресурсного потенціалу вітчизняної аграрної сфери;
- постійне зростання рівня трансакційних витрат виробників, переробників і споживачів сільськогосподарської продукції,
- колосальні втрати державного і місцевих бюджетів від недоотримання податкових платежів.

Запровадження у практику вітчизняної політики функціонування АПК та стратегій розвитку сільських територій потребують такі теоретичні концепції, як критична інфраструктура, інфратраєкторії, інфраструктурна ескалація, конкурентні моделі, стратегічне планування та управління якістю. Розбудова в Україні розвинутої і високодиверсифікованої аграрної інфраструктури є неможливою без реалізації комплексу інституційно-регуляторних заходів, розвитку інструментарію розбудови агрологістики, бюджетно-податкового стимулювання, якісного удосконалення та ресурсного наповнення інвестиційно-фінансової інфраструктури, особливо, банківського кредитування й управління процентними ставками для агропромислового сектору, заснування у структурі банківської системи вузькоспеціалізованого аграрного банку та фонду гарантування кредитів АПК, інструментарію аграрних розписок; покращення інноваційно-технологічної інфраструктури та інформаційного забезпечення. В них мають окреслюватись не лише загальні засади політики, ідентифіковуватись стратегічні пріоритети та затверджуватись цільові програми, але і передбачатись системне заохочення стейкхолдерів до розробки та реалізації спільних зусиль, проведення та підтримка просвітницької політики, розвиток конкурентних ринків і підприємництва.

До ключових пріоритетів відносимо прискорене становлення інституційної інфраструктури вітчизняного аграрного ринку, особливо, біржового сегменту, системи сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів та агрологістики. Особливої уваги потребує підтримка розвитку міжінституційного співробітництва відповідно до положень концепції потрійної спіралі (органи влади — виробники — заклади вищої освіти), що має призвести до формування ефективних економічних моделей розширеного відтворення інфраструктури. При цьому мають враховуватись як локальні, так і глобальні тренди до діджиталізації, мережевізації та кластеризації, формування глобальних ланцюгів, пріоритезації сталого розвитку та європейського вектору участі України в глобальних інтеграційних процесах.

### Список літератури

1. *Бабан Т. О.* Обґрунтування ефективності кооперації сільськогосподарських підприємств для експорту зерна ячменю / Т. О. Бабан // Scientific Journal «ScienceRise». 2017. № 7(36). С. 19–23.

2. *Бородіна О.М.* Інтеграція дрібних сільськогосподарських виробників до агропродовольчих ланцюгів доданої вартості: методологічні підходи та емпіричні дослідження / О. М. Бородіна // Економіка і прогнозування. 2014. №2. С. 73–84.
3. Валовий внутрішній продукт. Мінфін. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>.
4. *Вострякова В. І.* Актуальність упровадження концепції управління агропродовольчими ланцюгами постачання для мінімізації втрат підприємств АПК / В. І. Вострякова // Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. Випуск 7. Частина 1. С. 68–71.
5. *Грецька Н. А.* Розбудова та функціонування оптових ринків сільськогосподарської продукції в Україні / Н. А. Грецька // Економіка АПК. 2013. № 11. С. 50–56.
6. *Дзюбенко Т. Г.* Розвиток інфраструктури та логістики зернового ринку України / Т. Г. Дзюбенко // Економіка АПК. 2014. №9. С. 64–68.
7. *Жупаненко В. М.* Сучасне трактування інфраструктури економіки / В. М. Жупаненко // Облік і фінанси АПК. 2010. № 3. С. 129–138.
8. *Жураковська Л. А.* Пріоритетні напрями розвитку інфраструктури аграрного ринку в Україні / Л. А. Жураковська. Національний інститут стратегічних досліджень, грудень 2018 р. С. 8–16.
9. *Каїра З.С.* Розміщення продуктивних сил: теорія та практика. Навч. посібник / З. Каїра. Донецьк: Альфа-прес, 2006. 320 с.
10. Кооперативи дадуть роботу 5 мільйонам селян. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/node/5335>.
11. *Кравчук Н. І.* Інфраструктурне забезпечення конкурентоспроможності сільськогосподарського виробництва / Н. І. Кравчук // Сталій розвиток економіки. Міжнародний науково-виробничий журнал. 2013. №4 (21). С. 226–229.
12. *Маслак О.* Бюджетування агровиробництва – 2017 / О. Маслак // Пропозиція. 07.01.2017. URL: <http://propozitsiya.com/ua/byudzhetuвання-agrovirobnictva-2017>.
13. *Однорог М. А.* Інвестиційне забезпечення у сільськогосподарському секторі економіки України / М. А. Однорог // Науковий вісник Полісся. 2016. №4 (8). Ч. 1. С. 142–148.
14. Організаційно-економічні інструменти державної аграрної політики в Україні: аналітична доповідь / В. М. Русан, О. В. Собкевич, А. Д. Юрченко. К. : НІСД, 2012.
15. Отечественная логистика: снижение объемов внутренних перевозок и транзитных грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. 2014. №1. С. 16–23.
16. Показники розвитку сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів за 2009-2019 рр. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/ministry?nid=15750>.
17. Показники укладених угод на біржах за видами товарів (послуг). Державна служба статистики України. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/sze/sze\\_ric/bir/bir\\_u/suu\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/sze/sze_ric/bir/bir_u/suu_u.htm).
18. Половину бюджетних коштів з допомоги для фермерів отримують кооперативи. Сільськогосподарська обслуговуюча кооперація України. ВГО «Союз



учасників СОК України». 20 вересня 2017 р. URL: <http://www.coop-union.org.ua/?p=7826>.

19. Пояснювальна записка до доопрацьованого проекту Закону України 6490-д від 18.05.2018 «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання створення та діяльності сімейних фермерських господарств». URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GH50A7LA.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH50A7LA.html).

20. Правове поле розвитку сільськогосподарської кооперації потребує змін / Олена Ковальова. *Міністерство аграрної політики та продовольства України*. URL: <http://www.minagro.gov.ua/node/23256>.

21. *Присяжнюк Н.* О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы / Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко // *Економика України*. 2011. № 6. С. 4–16.

22. *Райс М.* Границы безграничных предприятий / М. Райс // *Проблемы теории и практики управления*. 1997. № 1. С. 92–97.

23. *Русак Д.* Міжнародні корпоративні мережі в сучасному геоелекономічному просторі : монографія / Денис Русак. Київ : АДЕФ-Україна, 2018. 408 с.

24. *Русан В. М.* Проблеми розвитку аграрного виробництва в Україні і перспективні напрями використання аграрного потенціалу держави для підвищення рівня продовольчої безпеки / В. М. Русан. Національний інститут стратегічних досліджень.

25. Рынок продовольственных ресурсов в системе обеспечения продовольственной безопасности Дальнего Востока: монография / А.В. Улезько, Л.Л. Пашина. Воронеж: ФГБОУ ВПО Воронежский ГАУ, 2014. 291 с.

26. Сільське господарство України за 2009 рік. Статистичний збірник. Державний комітет статистики України. К., 2010.

27. Сільське господарство України за 2017 рік. Статистичний збірник. Державна служба статистики. К., 2018.

28. Транспорт і зв'язок України 2017. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. К., 2018. С. 44-45.

29. Транспортно-логістичні мережі країн східноєвропейського економічного простору: тенденції, проблеми та перспективи / В. А. Вергун, О. І. Ступницький, М. А. Дашкуєв. Київ: «ВАДЕКС», 2016. С. 114-120.

30. *Яцюта О.* Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції / О. Яцюта // *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. №3. С. 89-99.

31. A guide to Healthy food Markets. *World Health Organization*. 2006. URL: [https://aPps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43393/9241593938\\_eng.pdf;jsessionid=DFBA9747A8A503B9EABE2F4527CA5C75?sequence=1](https://aPps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43393/9241593938_eng.pdf;jsessionid=DFBA9747A8A503B9EABE2F4527CA5C75?sequence=1)

32. *Akaev A.* Economic potential of breakthrough technologies and its social consequences. / A. Akaev, A. Rudskoi. in «Industry 4.0: Entrepreneurship and Structural Change in the New Digital Landscape». ed. T. Devezas, J. Leitao, A. Sarygulov. Springer. 2017. P.13–41.

33. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. ed. Jean-Francois Arvis etc. The International Bank for Reconstruction and Development, *The World Bank*. 2018. 82 p. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>.

34. Food Outlook: Biannual report on global food markets. UN Food and Agriculture Organization. URL: <http://www.fao.org/3/ca4526en/ca4526en.pdf>.
35. Fosu, K.Y. Public Goods and Services and Food Security: Theory and Modelling Approaches with Special Reference to Ghana and Burkina Faso / Fosu, K.Y., N. Heerink, K.E Jhoudo, M. Kuiper and A. Kuyvenhoven Paper presented at SADACC Seminar, 13-15 March, 1995. Accra, Ghana. 46p.
36. Gunaratne S. A. Prospects and limitations of world system theory for media analysis: The Case of the Middle East and North Africa // Gazette. 2001. vol. 63(2-3). P. 121-148.
37. Hirooka M. Innovation dynamism and economic growth: A nonlinear perspective. Edward Elgar Publishing, 2006. 448 p.
38. Hirschman, Albert O. The Strategy of Economic Development, Yale University Press, New Haven, CT. 1958. 230 p.
39. Ickowitz A. Agricultural intensification, dietary diversity, and markets in the global food security narrative / A. Ickowitz, B. Powell, D. Rowland, A. Jones, T. Sunderland // Global Food Security. 20. 2019. P. 9-16.
40. Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year. McKinsey Global Institute. January 2013. 100 p. URL: [https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Capital%20Projects%20and%20Infrastructure/Our%20Insights/Infrastructure%20productivity/MGI%20Infrastructure\\_Full%20report\\_Jan%202013.ashx](https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Capital%20Projects%20and%20Infrastructure/Our%20Insights/Infrastructure%20productivity/MGI%20Infrastructure_Full%20report_Jan%202013.ashx)
41. Intodia V. Investment in Agricultural Marketing and Market Infrastructure – A Case Study of Bihar. National Institute of Agricultural Marketing. Research Report. 2011-12. 77 p. URL: [https://www.ccsniam.gov.in/images/pdfs/Final\\_report\\_of\\_Bihar\\_research\\_study.pdf](https://www.ccsniam.gov.in/images/pdfs/Final_report_of_Bihar_research_study.pdf)
42. Jalan J., Ravallion M. Geographic poverty traps? A micro model of consumption growth in rural China / J. Jalan, M. Ravallion // *Journal of Applied Econometrics*. 2002. 17(4). P. 329-346.
43. Jaradat R. Fragility of oil as a critical infrastructure problem. / R.M. Jaradat, C.B. Keating // *International journal of critical infrastructure protection*. 2014. 7. P. 86-99.
44. Laranja M. Policies for science, technology and innovation: Translating rationales into regional policies in a multi-level setting / M. Laranja, E. Uyarra, K. Flanagan // *Research Policy*. 2008. №37. P.823-835.
45. Logistics Performance Index Dataset. World bank. 16-05-2019. URL: [https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International\\_LPI\\_from\\_2007\\_to\\_2018.xlsx](https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/International_LPI_from_2007_to_2018.xlsx)
46. LPI Global Ratings 2018. World bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>
47. Marocchino C. A guide to upgrading rural agricultural retail markets / Cecilia Marocchino. UN Food and Agriculture Organization. 2009. 60 p. URL: [http://www.fao.org/fileadmin/user\\_upload/ags/publications/AGSF\\_WD\\_24.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/ags/publications/AGSF_WD_24.pdf)
48. Networks and markets. S.Rauch, A.Cassella (eds). N.Y., 2001. 346 p.
49. Papageorgiou A. Agricultural equipment in Greece: Farm machinery management in the era of economic crisis / A. Papageorgiou // *Agriculture and Agricultural Science Procedia: Farm Machinery and Processes Management in Sustainable Agriculture, 7th International Scientific Symposium*. 7. 2015. P. 198-202.

50. *Rasmussen H. O.* The Global Organic Food Market and Transformation. A Conceptual Theoretical Framework. 2008. 40 p. URL: <http://orgprints.org/14866/1/14866.pdf>.
51. *Samet R.* Complexity science and theory development for the futures field / R.H. Samet // *Futures*. 2012. №44. Pp.504–513.
52. *Satish P.* Rural Infrastructure and Growth: An Overview. / P. Satish // *Indian Journal of Agricultural Economy*. Jan.-March 2007. Vol. 62, No.1. P. 32–51.
53. *Shepherd B.* Infrastructure, trade facilitation, and network connectivity in Sub-Saharan Africa / B. Shepherd // *Journal of African Trade*. 2016. 3. P. 1–22.
54. *Taalbi J.* What drives innovation? Evidence from economic history / Josef Taalbi // *Research Policy*. 2017. 46. P.1437–1453.
55. The Global Competitiveness Index 2018. *World Economic Forum*. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
56. *Themen D.* Food Losses and Waste in Ukraine. Country Report. UN Food and Agriculture Organization. 2013.
57. *Warner M.* Market-oriented agricultural infrastructure: appraisal of public-private partnerships / M. Warner, D. Kahan, S. Lehel // *Agricultural Management, Marketing and Finance: Occasional Paper*. FAO. 2009. 185 p.
58. *Williamson O.* Transaction Cost Economics and Organization Theory / Oliver Williamson // *Journal of Industrial and Corporate Change*. 1993. Volume 2, Issue 2. P. 107–156.
59. *Wolfert S.* Big Data in Smart Farming – A review / S. Wolfert, L. Ge, C. Verdouw, M.-J. Bogaardt // *Agricultural Systems*. 2017. 153. P. 69–80.
60. Works, alliances and partnerships in the innovation progress. / S. de la Mothe, A. Link (eds). Boston. 2002. 312 p.

Стаття надійшла до редакції: 01.08.2019