

Економічні науки

УДК 339.137

**Ралле Наталія Вікторівна**

*кандидат економічних наук,*

*доцент кафедри економічної кібернетики та маркетингу*

*Київський національний університет технологій та дизайну*

**Острожинська Вікторія Євгенівна**

*студентка*

*Київського національного університету технологій та дизайну*

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ АГРАРНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ**

**Анотація.** У статті описано сучасний стан аграрного сектору України, визначені основні проблеми аграрного сектору та сформовані шляхи вирішення цих проблем. Сформовані основні шляхи вирішення проблем аграрного сектору України на основі проведеного дослідження.

**Ключові слова:** актуальні проблеми, аграрний сектор, аграрна логістика, агротехніка.

**Вступ.** Протягом останніх десяти років сільськогосподарське виробництво в Україні має стійкі тенденції до зростання валової продукції, крім того, аграрний сектор України, безперечно, спроможний на вагомий внесок у вирішення світової проблеми – подолання голоду. В умовах мінливого зовнішнього середовища, інтеграції до світового економічного простору, посилення процесів глобалізації, розвиток аграрного сектора економіки є надзвичайно важливим і актуальним завданням економічної науки.

**Постановка завдання.** У вивчення проблем та розвитку аграрного сектора економіки, системи економічних відносин між його учасниками

вагомий внесок зробили багато учених-економістів, серед яких: В. Д. Лагутін, В. А. Романенко, Ю. М. Уманців, В. В. Апопій, В. М. Трегубочок, Б. Й. Пасхавер, А. В. Сучков, А.М. Хвесик, А.С. Лисецький, П.Т. Саблук, В.Я. Месель-Веселяк, М.М. Федоров та інші. Визнаючи вагомість отриманих наукових результатів, слід відзначити, що окремі аспекти розвитку аграрного сектора потребують подальших досліджень.

**Результати дослідження.** Україна сьогодні перебуває в досить складній економічній ситуації. Фінансова криза суттєво позначилась і на сільському господарстві нашої країни. Проте спеціалісти запевняють: сьогодні сільське господарство все ще може мати потужний поштовх економіці для виходу з кризової ситуації, і Україна могла б стати важливим постачальником на світовому ринку продовольства. Агропромисловий комплекс України являється одним з найбільших і найважливіших секторів економіки. Від рівня його розвитку залежить стан економіки і продовольча безпека держави, розвиток внутрішнього і зовнішнього ринків.

Сьогодні аграрний сектор України дає 95% продовольчих ресурсів, за рахунок його продукції формується понад 2/3 фонду споживання. На сільське господарство припадає біля 18% загального обсягу валового продукту держави. За 2000–2013 рр. обсяг виробництва валової продукції сільського господарства зріс із 151 млрд. грн. до 252,8 млрд. грн. [6]

Якщо в 2000 р. сільськогосподарські підприємства виробляли 38,4% валової продукції, а господарства населення 61,6%, то в 2013 р. ці показники складають відповідно 54% і 46%. Уже в найближчі 2–3 роки передбачено довести валові збори зернових культур до 70–80 млн. тонн за рахунок удосконалення структури посівних площ, раціонального використання земельних ресурсів, розширення посівів озимої і ярої пшениці, зернофуражних та високобілкових культур. Передбачено

прискорений розвиток скотарства, свинарства та птахівництва [5]. До ключових проблем аграрного сектору країни відноситься:

- нерівномірність розвитку різних форм господарювання (укладів) при послабленні позицій середньо-розмірного виробника внаслідок створення для різних за розмірами та соціальним навантаженням економічних суб'єктів формально однакових, але не рівних умов господарювання;
- недостатність нормативно-правових засад та відсутність мотивації до кооперації та укрупнення дрібних сільськогосподарських виробників в рамках сільських громад, низька товарність виробництва продукції, ослаблення економічного підґрунтя розвитку сільських громад;
- нестабільні конкурентні позиції вітчизняної сільськогосподарської продукції та продовольства на зовнішньому ринках через не завершення процесів адаптації до європейських вимог щодо якості та безпечності сільськогосподарської сировини та харчових продуктів;
- низькі темпи техніко-технологічного оновлення виробництва;
- ризики збільшення виробничих витрат через зростання зношеності техніки, переважання використання застарілих технологій, при зростанні вартості невідновлювальних природних ресурсів в структурі собівартості;
- значні втрати продукції через недосконалість інфраструктури аграрного ринку, логістики зберігання;
- відсутність мотивації виробників до дотримання агроекологічних вимог виробництва;
- обмежена ємність внутрішнього ринку сільськогосподарської продукції та продовольства, обумовлена низькою платоспроможністю населення;

- недостатня ефективність самоорганізації та саморегулювання ринку сільськогосподарської продукції та продовольства, складність у виробленні консолідованої позиції сільськогосподарських товаровиробників у захисті своїх інтересів;
- непоінформованість значної частини сільськогосподарських виробників про кон'юнктуру ринків та умови ведення бізнесу в галузі;
- незавершеність земельної реформи [1].

Одними з актуальних проблем з якими стикається аграрний сектор не один рік є:

- рівень аграрної логістики України;
- глобальна економічна нестабільність та обмеженість фінансових ресурсів держави;
- відсутність сучасної агротехніки.

Розглянемо вище наведені проблеми більш детально. Головна проблема аграрної логістики України полягає, передусім, в тому, що у нас агрологістика дорожча, ніж в країнах ЄС і США. Якщо говорити про зернову логістику, то вона у Франції і Німеччині на 30-40%% дешевше, ніж в Україні. Однією із складових агрологістики є портові збори, які необґрунтовано завищені в нашій країні: удвічі вище в порівнянні з країнами Євросоюзу та іншими державами, які мають вихід до Чорноморського басейну [6].

Дисбаланс у розмірі портових зборів існує також і усередині країни. Наприклад, вартість судозаходу в Миколаївський порт складає \$250 тис. для судна класу Panamax, в Одесу і Іллічівськ - \$125 тис., в порт "Південний" - \$170 тис. Таким чином, Миколаївський морський порт є найдорожчим у світі (завдяки усім відомому каналному збору). Такий диспаритет між морськими портами України говорить про те, що відсутній збалансованість в державному регулюванні портових зборів.

Відмічається також незадовільний стан автошляхів та під'їзних доріг, що призводить до погіршення якості продукції, що перевозиться, збільшує терміни доставки, підвищуючи її собівартість. Так, 51,1 % українських доріг не відповідають вимогам міжнародних стандартів щодо рівності, 39,2 % – міцності; середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Практично 90 % українських доріг спроектовані під навантаження на вісь автомобіля максимум у 6 тонн, що значно менше порівняно з європейськими дорогами [7].

Залізничний транспорт також не є досить розвиненим, а високі тарифи на залізничні перевезення призводять до скорочення обсягів використання цього виду транспорту. Слабко використовується річковий транспорт у перевезеннях вантажів. В Україні стоїть гостра потреба в розвитку аграрної інфраструктури. Лише 10% її сховищ нині відповідають нормам, тому країна втрачає 65% свіжих овочів і фруктів, тоді як, скажімо, Голландія – 35% [6].

Проблеми слабого розвитку логістичних зв'язків лежать у сфері митних процедур, дотримання договірних зобов'язань, які пов'язані з агрологістикою. Таким чином, стан розвитку системи аграрної логістики не відповідає сучасним вимогам і призводить до економічних втрат як сільгоспвиробників, так й інших економічних суб'єктів, задіяних у процесі просування сільгосппродукції на ринки. Ефективний розвиток системи аграрної логістики є невід'ємною складовою розвиненої національної економіки, продовольчої безпеки держави та стабільності в країні, можна запропонувати наступні напрями розвитку агрологістики в контексті реформування аграрного сектора економіки України:

- 1) використання річкового транспорту, адже у світі річковий транспорт - найдешевший. Тому не використовувати українські водні ресурси є великою помилкою. Міністерство екології та природних ресурсів України недостатньо впливає на розвиток і становлення річкової

інфраструктури. Водночас, вигодами використання річкового транспорту є його висока енергоефективність та дешевизна;

- 2) дороги, які придатні для великогабаритних перевезень (наприклад, зерна). Побудувати за 5 -10 років основні дорожні магістралі, які будуть здатні витримати завантаження. Проте все гальмується відсутністю державних інвестицій. Тому країна і стикнулася з проблемою – на сьогодні спостерігаються значні перевантаження транспорту, які тягнуть за собою і підвищення ціни за перевезення;
- 3) варто розвивати і залізничний транспорт – ставити на рейки зерновози-поїзди. При цьому залізниця може підвищити якість перевезення на 30%;
- 4) створення первинних заготівельних пунктів на селі, що дозволить максимально відмовитися від імпортової продукції сільськогосподарського виробництва інакше існує загроза того, що на наших оптових ринках буде розподілятися лише імпортна продукція. Тому на місцях потрібні ще й невеликі роздрібні ринки [3].

Сільське господарство України, як і інша її економіка, серйозно постраждали від внутрішньополітичної і економічної нестабільності, що загострювалася глобальною фінансовою кризою 2008 року. Важкого удару Україні завдав у 2008 році економічний спад, в результаті якого в 2009 році економіка втратила 14,8 відсотка свого об'єму в реальному вираженні. У 2008 році курс української гривни знизився на 38 відсотків по відношенню до долара США, в результаті вирости ціни на продукцію, що імпортувалася, включаючи такі продовольчі товари, як свинина і птах. У той же час девальвація покращила конкурентоспроможність українських експортерів [3].

Для розвитку аграрного сектору України держава повинна направити всі свої доходи на збільшення виробництва сільськогосподарської

продукції за рахунок механізації, хімізації, автоматизації виробництва, за рахунок освоєння нових технологій, виведення високоврожайних, хворобостійких сортів рослин і порід тварин.

Зростання сільськогосподарського виробництва впродовж останніх років зумовило розширення попиту на сільськогосподарську техніку з боку аграріїв, що дало поштовх як розвитку ринку техніки, так і вітчизняного машинобудування та імпорту продукції від провідних світових компаній її виробників. В останній час можна спостерігати, що Україна закуповує аграрну техніку для ферм та підприємств імпортного виробника. Це пов'язано з тим що Україна випускає сільськогосподарських машин украї мало. До виробництва агротехніки в нашій країні так чи інакше причетні 128 підприємств, але конкурентоздатними є лише десять з них. Комбайни випускає єдине підприємство - ВАТ "Херсонські комбайни". Завод "Южмаш" збирає трактори і 50% комплектуючих є імпортними. І річ не в тому, що наших немає, а в тому, що вони дуже невисокої якості [2].

Важливим чинником на користь імпорту є якраз відсутність техніки високої потужності. За останній рік було зроблено не більше 100 зернозбиральних одиниць. А якщо говорити про трактори класу від 200 кінських сил, то однозначно їх було в рази менше [1].

Експерти вважають, що віддати перевагу імпортній техніці вітчизняною аграріїв змушують невисокі характеристики. Зарубіжні машини дорожчі, ніж українські, але в роботі показують себе краще. Наша техніка рідко буває таких розмірів, тому з нею треба робити три проходи по полю там, де імпортна пройде один раз [7]. Вітчизняна дискова борона в годину може обробити 1,5 га ґрунту, а імпортна - 8-10 га. Усе це говорить на користь імпорту. Адже сільське господарство - це терміни. Серйозний момент - сервісне обслуговування. Наші виробники ні якістю, ні швидкістю сервісу похвалитися не можуть: комплектуючі можна чекати від двох днів до декількох тижнів. Таке зволікання під час польових робіт

відгукнеться втратою урожаю. Сервісні центри у імпортованій техніці працюють на порядок краще і оперативніше [5].

Підвищення якості вітчизняного виробника необхідно шляхом впровадження у виробництво інноваційних технологій. Дістати інноваційні технології і різного роду ноу-хау, яких в Україні немає, можна було б шляхом створення спільних підприємств : комплектуючі поставляються зарубіжними заводами-партнерами, а складання відбувається в Україні. Також, необхідно розглянути можливість виробництва більш великих та потужних машин ніж ми маємо зараз.

**Висновки.** Дослідження сучасного стану аграрного сектора економіки України вказують на існування проблем, які потребують негайного вирішення, а саме забезпечення фінансової допомоги розвитку аграрного комплексу з боку держави, скорочення витрат та збільшення прибутку, підвищення конкурентоспроможності аграрної продукції, підвищення якості виробництва аграрної техніки та розвиток аграрної логістики за допомогою створення нових доріг, залізниць, портів для перевезення сільськогосподарської продукції.

### **Література**

1. Лагутін В. Д. Конкурентоспроможність національної економіки : [навч. посіб.] / [В. Д. Лагутін, В. А. Романенко, Ю. М. Уманців] ; за ред. д-ра екон. наук, проф. В. Д. Лагутіна. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2011. – 296 с.
2. Апопій В. В. Внутрішня торгівля в АПК України: ефективність взаємодії: монографія / В. В. Апопій. – Львів: Видавництво Львівської комерційної академії, 2007. – 386 с.
3. Забезпечення конкурентоспроможності аграрного сектора економіки України на внутрішньому і зовнішньому ринках : наукова доповідь /



- За ред. акад. УААН В. М. Трегубочка, чл.-кор. УААН Б. Й. Пасхавера. – К.: Інст-т екон. та прогнозув., 2007. – 206 с.
4. Сучков А. В. Проблемы развития агропромышленного комплекса [Електронний ресурс] / А. В. Сучков. – 2014. – Режим доступу: <http://journal.tsatu.edu.ua/index.php/econ/article/viewFile/108/106>.
  5. Хвесик М.А. Сільськогосподарський комплекс України: соціально-економічні пріоритети розвитку / А.М. Хвесик, А.С. Лисецький. — К. : РВПС України НАН України, 2009. — 216 с.
  6. Україна зменшує імпорт та збільшує експорт сільськогосподарської продукції / Аграрний бюлетень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ab.org.ua/ukrayina-zmenshuye-import-ta-zbilshuye-eksport-silskogospodarskoyi-produktsiyi/>
  7. Зубець М.В. Аграрний сектор економіки України (стан і перспективи розвитку) / За ред. П.Т. Саблука, В.Я. Месель-Веселяка, М.М. Федорова. — К. : ННЦ ІАЕ, 2011. — 1000 с.