

*Т. В. Стройко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри організації виробництва та агробізнесу,
Миколаївський державний аграрний університет*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ВИД ІНВЕСТИВАННЯ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОПРОДОВОЛЬЧОЇ СФЕРИ

У статті розглянуто основні проблеми розвитку сучасної виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери. Обґрунтовано напрями активізації державно-приватного партнерства як важливої форми залучення інвестицій у розвиток виробничої інфраструктури.

In the article the basic problems of modern industrial infrastructure agro-food sector. The ways of intensification of public-private partnership as an important form of investment in the development of industrial infrastructure.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, інвестування, агропродовольча сфера, державно-приватне партнерство.

Key words: industrial infrastructure, investment, agrofood sector, public-private partnership.

ВСТУП

У сучасну епоху глобалізації та інтеграції виникає необхідність у посиленій увазі до створення та розвитку інфраструктурних об'єктів. Рівень розвитку інфраструктури, покликаної обслуговувати основне виробництво, впливає на інвестиційну привабливість інших сфер народного господарства, конкурентоспроможність галузі, регіону, держави. Проблематику розвитку інфраструктури висвітлювали в своїх роботах: П. Беленький, Б. Данилишин, М. Долішній, С. Злупко, В. Красовський, Б. Краснопольський, А. Кузнецова, П. Мосіюк, С. Носова, Т. Осташко, М. Хорунжий, Л. Чернюк, І. Чернявський, Ю. Юдін.

Низька якість сучасної виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери призводить до додаткових непродуктивних витрат в усіх сферах економіки, сповільнення зростання реального валового внутрішнього продукту. В цій ситуації особливої ваги набувають питання співробітництва між державним та приватними секторами з метою залучення інвестиційних ресурсів для розвитку виробничої інфраструктури.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою дослідження є обґрунтування напрямів активізації державно-приватного партнерства як форми інвестування в розбудову об'єктів виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери.

РЕЗУЛЬТАТИ

Виробнича інфраструктура агропродовольчої сфери національної економіки є основним ланцюгом, що забезпечує взаємозв'язок між самостійними одиницями виробничих підприємств, тим самим підтримуючи безперервний процес виробництва продукції, збалансованість між основними галузями та досягнення високих економічних результатів. Незважаючи на позитивні тенденції в поліпшенні рівня забезпеченості та використання основних засобів, фінансовий стан більшості аграрних підприємств не дає можливості товаровиробникам купувати необхідні сучасні засоби механізації навіть після реалізації готової продукції. Як наслідок, парк тракторів, комбайнів та іншої сільськогосподарської техніки з кожним роком скорочується, тим самим зни-

жуючи конкурентоспроможність вітчизняної агропродовольчої сфери (табл. 1).

Фактична кількість всіх видів технічних засобів за період 2000—2010 років знизилась більше ніж в половину. Парк тракторів за досліджуваний період зменшився майже на 168 тис. шт., зернозбиральних комбайнів — на 32,5 тис. шт. У відсотковому відношенні кількість тракторів зменшилась на 52,3 %. Особливо гострою є ситуація з сільськогосподарськими машинами для збирання врожаю — кількість зернозбиральних та кукуруддозбиральних комбайнів зменшилась відповідно на 49,8 та 67,6 %. Понад 80% наявної техніки відпрацювали по одному і більше нормативних строків експлуатації. Її робота здатність підтримується за рахунок відновлювальних ремонтів, можливості яких з кожним роком зменшується, а вартість зростає. Рівень технічної готовності машино-тракторного парку у період виконання польових робіт знизився до 80—85 проти 91—92% на початку 90-х років [1, с. 50].

Відповідно зростає і рівень завантаженості на різні види технічних засобів. Зокрема, навантаження на 1 фізичний трактор зросло від 98,5 га в 2000 році до 204,5 га в 2010 році, тобто більше ніж вдвічі (рис. 1). Тоді як у Великобританії цей показник становить 11,6 га, Франції — 12,5 га, сусідній Польщі — 10 га.

Аналогічна ситуація складається із зернозбиральними комбайнами, за останнє десятиліття їх кількість в розрахунку на 1000 га посівів зернових зменшилась до 2 одиниць (рис. 2). Це спричиняє розтягання агротехнічних термінів проведення робіт. Замість оптимального строку збирання зернових 5—7 днів врожай на полях збирається протягом 15—20 днів, а в деяких господарствах цей строк є ще більшим.

М.В. Зубець та М.Д. Безуглий пропонують накласти на загальноприйняті норми втрат врожаю в залежності від тривалості збирання на фактичні показники тривалості збирання урожаю в різних областях України, таким чином розрахувавши біологічну урожайність і біологічний урожай, який був на полях, порівняти його з фактичною урожайністю та з фактичним валовим збором зернових культур, і оцінити, які втрати мали сільгосптоваровиробники (табл. 2).

Таблиця 1. Наявність основних видів сільськогосподарської техніки в Україні

Показники	2000 р.	2005 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2010 р. у % до 2000 р.
Трактори	318927	216875	177401	168532	151287	47,7
Тракторні причеми	207766	125989	91562	84968	70879	34,1
Сівалки	131972	96970	81810	77807	72366	54,8
Картоплезаджалки	7116	4037	2885	2664	2200	30,9
Дошувальні машини та установки	12991	5339	4295	4145	4480	34,4
Сінокосарки тракторні	18878	13714	10618	9983	8178	43,3
Жатки валкові	34768	23105	17571	16332	15225	43,8
Комбайни:						
- зернозбиральні	65240	47150	39091	36783	32750	50,2
- кукуруддозбиральні	7874	4750	3174	2875	2548	32,4
- кормозбиральні	24939	14627	9978	8967	7841	31,4
- льонозбиральні	1685	1032	716	631	458	27,2
- картоплезбиральні	3574	1947	1360	1257	1694	47,4
Доїльні установки та агрегати	33498	16783	11367	10547	10865	32,4
Роздавачі кормів:						
- для великої рогатої худоби	15755	7870	5542	5219	4597	29,2
- для свиней	2960	1315	1007	1043	1883	63,6
Транспортери для прибирання гною	84717	43159	28825	26387	23664	27,9

* Складено та розраховано за даними: Наявність сільськогосподарської техніки та енергетичних потужностей у сільському господарстві у 2010 році: статистичний бюлетень / відповідальний за випуск О.М. Прокопенко. — Державний комітет статистики, 2011. — С. 7—9.

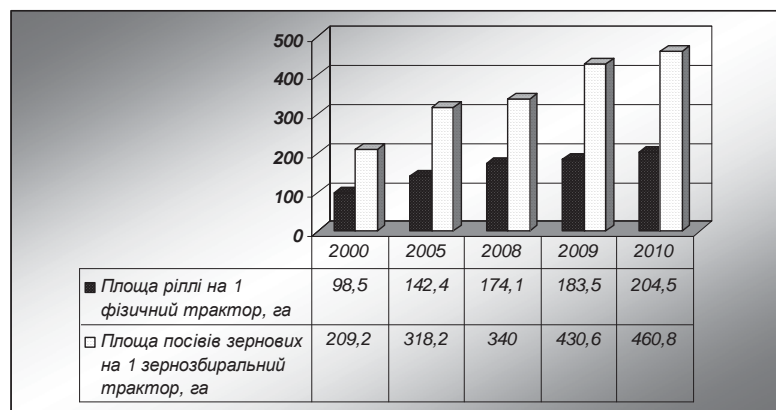


Рис. 1. Навантаження на основні види сільськогосподарської техніки, га

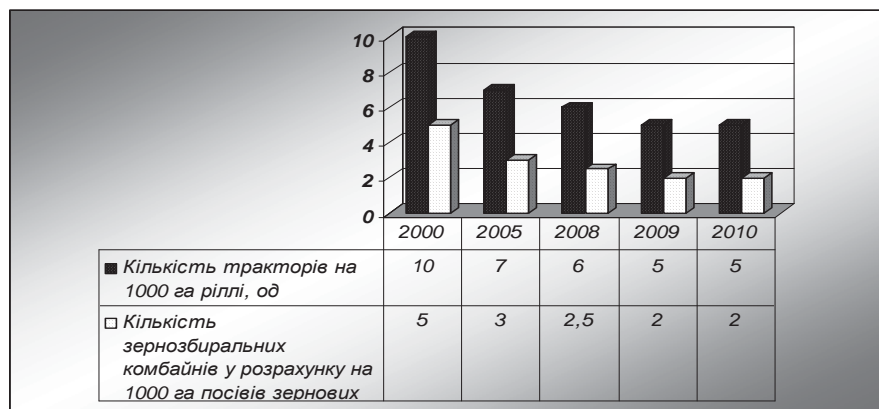


Рис. 2. Кількість тракторів та зернозбиральних комбайнів на одиницю площі, шт.

Таблиця 2. Валовий збір і біологічний урожай зернових в 2008—2010 роках

Показники	Роки			
	2008* р.	Фактична	Біологічна	Втрати
Урожайність, ц з 1 га	2008* р.	34,7	41,5	6,8
	2009* р.	29,7	37,1	7,4
	2010** р.	26,9	35,2	8,3
Валовий збір, млн т	2008* р.	53,3	63,7	10,4
	2009* р.	46,0	57,5	11,5
	2010** р.	39,3	51,6	12,3

* розраховано: Зубець М.В. Економічні аспекти реформування аграрно-промислового комплексу України [Електронний ресурс] / М.В.Зубець, М.Д.Безуглий. — Режим доступу: www.nbu.gov.ua/.../Agroin/.../AKADEMI.

** розраховано автором.

Так, за розрахунками М.В.Зубець та М.Д.Безуглого, у найкращий для сільгосптоваровиробників України 2008 рік, коли був зібраний рекордний урожай у 53,3 млн тонн, при урожайності 34,7 ц/г, спостерігались втрати на кожному гектарі 6,8 ц/га, бо біологічна складала 41,5 ц/га. Біологічний урожай у 2008 році був 63,7 млн тонн. Таким чином, загальні втрати зернових у 2008 році на етапі збирання склали 10,4 млн тонн. Аналогічна ситуація спостерігалася і в 2009 році.

За нашими розрахунками, втрати урожаю в 2010 році через несприятливі погодно-кліматичні умови та велику зношеність комбайнового парку будуть на рівні втрат урожайності 8,3 ц/га, загальний валовий збір зернових в заліковій вазі в 2010 році становив 39,3 млн тонн, тоді як біологічний урожай на полях був на рівні 51,6 млн тонн. Втрати урожаю в 2010 році за нашими оцінками склали 12,3 млн тонн.

Таким чином, тільки на етапі збирання урожаю сільгосптоваровиробники України за 2008—2010 роки втратили більше 34 млн тонн зерна, що за сьогоднішніми цінами дорівнює вартості приблизно 40 тисяч комбайнів класу ДОН-1500Б або 16 тисяч комбайнів класу "Lexion" фірми "Claas" або "John Deere". До речі, така кількість комбайнів повністю задовольнила б потребу зернового господарства України в зернозбиральній техніці. Дефіцит коштів на оновлення матеріально-технічної бази основних засобів виробництва, зокрема сільськогосподарської техніки, приводить до значних втрат урожаю навіть на тому недостатньому рівні операційних витрат, що вкладають в землю українські сільгосптоваровиробники [2].

Таблиця 3. Індикатори структурних реформ в АПК та інфраструктурних галузях, 2011р*.

Країна	АПК	Інфраструктура			
		Водовідведення та водопостачання	Міський транспорт	Автошляхи	Залізні дороги
Україна	3-	2+	3-	3-	2
Росія	3-	3-	3	3-	3+
Молдова	3-	2	3-	3-	2
Грузія	3-	2	2+	2+	3
Беларусь	3-	2-	2	2	1
Угорщина	4	4	3+	4-	3+
Польща	3+	4-	4-	4-	3
Словачка	3+	3+	3+	3-	3+
Румунія	3-	3+	3+	3	4
Литва	3+	3+	4-	3	4

* складено автора на основі: Доклад о переходе процессе за 2011 год [Електронний ресурс] / Европейский банк реконструкции и развития. — Режим доступу: <http://www.ebrd.com/pages/research/publications/flagships/transition.shtml>

Для забезпечення ефективного розвитку агропродовольчої сфери необхідна виробнича інфраструктура, здатна забезпечувати конкурентоздатне, екологічнобезпечне ведення основного виробництва. Виробнича інфраструктура виступає інтегральним елементом аграрного виробництва і спричиняє прямий вплив на розвиток основного виробництва та ефективність діяльності підприємств. Дослідження показують, що інфраструктурні проблеми в Україні є значно глибшими, ніж в інших країнах з перехідною економікою. В сучасній економіці широко використовується методологія моніторингу інфраструктури, розрахована відповідно до індикаторів інфраструктури, розроблених Європейським банком реконструкції та розвитку (табл. 3).

Як показують розрахунки фахівців Європейського банку реконструкції та розвитку, найменш реформованими в Україні залишаються залізничний транспорт та водовідведення та водопостачання. Стан агропродовольчої сфери оцінений на 3, що відповідає рівню сусідніх Росії, Білорусі, Молдови. В Україні розроблено адаптований до вітчизняних умов моніторинг інфраструктури, який готується Інститутом Економічних Досліджень та Політичних Консультацій (ІЕДПК), що оцінює стан та динаміку процесу реформ [3].

При оцінці інфраструктурної політики України вченими Інститутом Економічних Досліджень та Політичних Консультацій до уваги бралися такі фактори:

- комерціалізація та приватизація (власність, управління природною монополією, організаційна структура галузі);

- тарифна реформа (структура тарифів, взаємна заборгованість обсяги бюджетного фінансування);

- регулятивна та інституційна реформи (ефективний регулюючий орган, регулювання доступу до мережі).

Необхідно зазначити, що вчені Інституту економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕДПК) застосовували до всіх галузей універсальні критерії, тоді як критерії Європейського банку реконструкції та розвитку є індивідуальними. Оцінка проводилась відповідно до шкали, що змінювалася від 1 (реформи повністю відсутні) до 4 (ринково-орієнтовані реформи майже завершено); шкала розроблена згідно з практикою ЄБРР, хоча і є більш наближеною до американської системи оцінювання середнього балу (GPA). Але слід зазначити, що індикатори мають деякі відхилення, зокрема в 2010 році залізничний транспорт в Україні був оцінений фахівцями ІЕДПК- 1,75, а за шкалою ЄБРР отримав 3 бали.

В останні роки в усьому світі спостерігається стійка тенденція до більш активного залучення приватного капіталу до реалізації та фінансування інфраструктурних проектів. При цьому методи співробітництва між державним та приватними секторами постійно вдосконалюються з погляду розподілу ризиків і винагороди від такого виду співробітництва.

Ці методи зазвичай поєднуються під назвою "партнерство державного та приватного секторів" (надалі ДПП) і можуть варіюватися від простих контрактів щодо надання послуг до залучення приватного сектора до фінансування, проектування, будівництва, управління і в деяких випадках володіння основними об'єктами інфраструктури [4, с. 12]. На думку В.Г. Варнавського, цей елемент змішаної економіки існував завжди [5]. Інша справа, що сфера застосування спільних інтересів бізнесу і держави в період лібералізації у всіх країнах світу в 1990-і роки зазнала суттєвих змін. Приватному сектору стали передаватися об'єкти та функції, які до цього періоду перебували у державній власності. Це — автомобільні і залізничні дороги, порти, аеропорти, енергетичні системи, трубопровідний транспорт, комунальне господарство: газо-, водо-, електро-, тепло-постачання міст, підприємств, населення. Ці сегменти економіки наприкінці 1980-х — початку 1990-х років спочатку в розвинених, потім в країнах, що розвиваються, і на пострадянському просторі стали поступово переходити в управління приватних компаній. Держава передавала не всі функції — право власності на ці об'єкти в більшості країн світу залишається у держави. Але бізнесу передаються права володіння, користування, управління. Держава повинна створити цілком визначене та прозоре законодавче середовище, в рамках якого буде функціонувати приватний сектор, систему законодавчих відносин держави та цих приватних компаній, механізм регулювання їх діяльності.

Державно-приватне партнерство — це інституціональний та організаційний альянс між державою та бізнесом для реалізації суспільно важливих проектів та програм в широкому спектрі галузей промисловості та сфери послуг [6, с. 79]. В сучасних умовах функціонування національної економіки розвиток державно-приватного партнерства (зокрема, з залученням іноземного капіталу) дозволить агропродовольчій сфері інтегруватися до світової агропродовольчої сфери. Багато розвинених країн використовують для реалізації інфраструктурних проектів механізми державно-приватного партнерства.

Зокрема, Британський уряд активно застосовує на практиці концепцію співробітництва і партнерства між державними та приватними секторами — для залучення приватних інвестицій у забезпечення розвитку інфраструктури і надання послуг, а також фінансового навантаження на бюджет країни. У Великобританії концепція ДПП реалізується на практиці переважно у формі Приватної Фінансової Ініціативи (ПФІ). Механізм ПФІ діє на підставі внутрішніх директив уряду. Органом, відповідальним за реалізацію ПФІ, залишається Міністерство фінансів Великобританії. У рамках ПФІ з постачальниками з приватного сектора полягають довгострокові контракти на надання послуг, які зазвичай включають забезпечення основних фондів і, отже, зобов'язання інвестиційного характеру. Держава залишається відповідальною за надання послуг. У рамках типового контракту ПФІ підрядники фінансують всі витрати по будівництву зі своїх коштів. Державні органи проводять розрахунки з підрядниками тільки після завершення будівництва об'єктів інфраструктури і повного їх оснащення. Дохід підрядників становить 10—14% від витраче-

ної суми. В обов'язки входить також підтримання побудованих споруд у робочому стані протягом усього часу їх експлуатації (зазвичай 25 років). В останні роки від 10 до 15% соціальних витрат припадає на контракти, укладені через систему ДПП. У 2009—2010 роки значна частка таких проектів у Великобританії була зосереджена у сфері державних медичних послуг.

Сферою застосування ДПП в Німеччині є регіональне залізничне співтовариство, автомобільні дороги, водопостачання, обробка твердих побутових відходів, утилізація стічних вод, пенітенціарна система, соціальна сфера [7]. Широке застосування ДПП набуло в Італії, Франції, Японії, ПАР.

ВИСНОВКИ

Створення сучасної інфраструктури в агропродовольчій сфері вимагає значних капіталовкладень, ефективним інструментом при цьому може стати саме державно-приватне партнерство. Зважаючи на економічні проблеми, що стоять сьогодні перед українською економікою, уряду просто не вистачить ресурсів для вирішення всіх інфраструктурних питань в агропродовольчій сфері як соціального, так і виробничого плану. А як зазначалося нами вище, саме інфраструктура зможе забезпечити формування конкурентоспроможної агропродовольчій сфери національної економіки. І розв'язати цей вузол можна завдяки партнерству між приватним та державним сектором з метою розбудови агропродовольчого виробництва та відродження сільських територій.

Література:

1. Грицишин М.І. Концептуальні питання відтворення матеріально-технічної бази аграрного сектору економіки України / М.І. Грицишин, В.В. Адамчук // Вісник аграрної науки. — 2007. — №4. — С.49—53.
 2. Зубець М.В. Економічні аспекти реформування аграрно-промислового комплексу України [Електронний ресурс] / М.В. Зубець, М.Д. Безуглий. — Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/.../Agroin/.../AKADEMI..
 3. Моніторинг інфраструктури України / [Б. Додонов, П. Опітц, П. Суголов, К. фон Хіршхаузен]. — Наукові матеріали. — 2001. — №8. — червень. — ІЕДПК — Режим доступу: http://www.ier.com.ua/ua/publications/regular_products/infrastructure_monitoring/, 33 с.
 4. Проекти в галузі інфраструктури: партнерство державного та приватного секторів: [підручник] / П.В. Захарченко, А.О. Сосновський, О.М. Гавриш, С.А. Ушацький. — К.: СПД Павленко, 2009. — 256 с.
 5. Варнавський В.Г. Процессы институциональной адаптации частно-государственного партнерства к реальной экономике очень сложны [Електронний ресурс] / В.Г. Варнавський. — Режим доступу: <http://www.concession.ru>
 6. Клинова М. Глобализация и инфраструктура: новые тенденции во взаимоотношениях государства и бизнеса / М.Клинова // Вопросы экономики. — 2008. — №8. — С.78—90.
 7. Казахстанський центр государственно-частного партнерства / Официальный сайт. — Режим доступу: <http://www.ppp-center.kz/rus/GCHP/>
- Стаття надійшла до редакції 03.05.2012 р.*