

УДК 911.3

ПАШИНСЬКА Н.М.

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА – ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК РОЗВИТКУ АПК УКРАЇНИ В УМОВАХ РИНКОВИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ

У процесі переходу української економіки на ринкові засади господарювання одним із першочергових завдань є розвиток високоефективного агропромислового виробництва, здатного забезпечувати продовольчу безпеку країни, конкурентоспроможність сільськогосподарської продукції, підвищити її експортний потенціал. Реформування АПК має сприяти найбільш повному і комплексному використанню агроресурсних можливостей регіонів, раціоналізації виробничих потужностей переробної промисловості, забезпечити зростанню продуктивності праці у сфері АПК. Важливим є питання найбільш раціонального поєднання різних форм господарювання, залучення інвестицій у цю галузь, запровадження передових технологій виробництва сільськогосподарської продукції. Особливе значення в умовах ринку має оновлення та модернізація підприємств харчової промисловості, створення сучасного агросервісу, розвиток маркетингової діяльності.

Важливе місце у підвищенні ефективності функціонування АПК займає транспортна інфраструктура, що обслуговує виробництво, забезпечує продовження технологічного циклу на стадіях отримання сільськогосподарської сировини, її промислової переробки і реалізації продукції. Особливо велика роль транспортної інфраструктури у забезпеченні переробних і сільськогосподарських підприємств сировиною, допоміжними матеріалами й енергією, доведенні готової продукції до споживача. Недоліки в її організації та функціонуванні призводять до втрат сировини, погіршення якості продукції, збільшення транспортних витрат, значного зниження ефективності АПК.

В умовах ринку зростають вимоги до транспортного обслуговування у зв'язку з поглибленням спеціалізації, підвищенням рівня концентрації виробництва окремих видів сільськогосподарської продукції, формуванням продовольчих ринків, реалізацією експортного потенціалу регіонів України. Разом з тим, в окремих місцях є чимало підприємств-виробників сільськогосподарської продукції, зокрема, фермерів, особистих підсобних підприємств з невеликою концентрацією виробництва, що зумовлює необхідність більш оперативної роботи транспорту. У цьому зв'язку важливими є дослідження транспортної інфраструктури у руслі трансформаційних процесів, що відбуваються в АПК. Такі дослідження спрямовані на розроблення науково-обґрунтованих напрямів удосконалення транспортного обслуговування АПК, підвищення ефективності сільськогосподарського виробництва.

Наукові розробки, присвячені суспільно-географічним аспектам дослідження транспорту, його ролі в розвитку окремих міжгалузевих комплексів, у тому числі АПК, викладені в роботах І.В. Нікольського, М.М. Казанського, В.М. Бугроменка, М.В. Григоровича, К.Ф. Коценко, Л.Л. Тарангул, О.Д. Краєвого. Ці праці були виконані понад 10 років тому в інших суспільно-економічних і господарсько-організаційних умовах. Сучасні дослідження транспортного обслуговування висвітлені здебільшого в роботах вчених-економістів (В.І. Котелянець, О.І. Пилипченко, Л.Ф. Кормаков, М.І. Пугачов) і присвячені економічним питанням функціонування транспорту в АПК, його трансформації в ринкових умовах. Вони здебільшого не враховують специфіки соціально-економічного розвитку регіонів, рівня територіального зосередження

виробництва в сфері АПК, його зв'язок з територіальним поділом праці.

Ця проблема із суспільно-географічних позицій розроблена нині недостатньо. Її розв'язання включає аналіз сучасного стану транспортного обслуговування АПК, виявлення новітніх тенденцій в його розвитку, розроблення напрямів удосконалення транспортної інфраструктури АПК. Виходячи з цього, основними завданнями сучасного дослідження є: з'ясування ролі транспорту у функціонуванні АПК у ринкових умовах; дослідження рівня розвитку транспортної інфраструктури із врахуванням регіональних відмінностей з метою підвищення ефективності АПК; обґрунтування напрямів удосконалення діяльності транспорту, що обслуговує АПК.

В умовах ринкових перетворень у зв'язку з трансформацією АПК посилюється роль транспортного обслуговування. Ринкові елементи створюються і в цій галузі. Підвищуються вимоги до функціонування транспорту, зокрема, щодо швидкості, комфортності, надійності перевезень. виникають нові форми транспортного обслуговування, змінюється питома вага різних видів транспорту у перевезеннях. Розвивається конкуренція між перевізниками різних форм власності, що сприяє підвищенню якості послуг, їх надійності, забезпечує ефективну модернізацію рухомого складу. Завдяки територіальному поділу праці на основі поглиблення спеціалізації сільського господарства в районах, що мають особливо сприятливі передумови для виробництва сільськогосподарських культур, зокрема, таких як цукрові буряки, соняшник, овочі, баштанні культури, в умовах активізації ринкових відносин посилюється процес формування агропродовольчих ринків. Це сприяє підвищенню ефективності виробництва сільськогосподарської продукції і її конкурентоспроможності, посиленню регіональних зв'язків у сфері АПК. У таких умовах зростає роль транспорту, що поряд із інтегруючою роллю, як складової частини АПК, одночасно виконує соціальну функцію, тобто швидкого та своєчасного забезпечення продовольством населення.

Зміни, що відбуваються у структурі та територіальній спеціалізації сільського господарства України у зв'язку з переходом до ринкових відносин значною мірою стосуються й транспортного обслуговування. Значно змінилося співвідношення між рослинництвом та тваринництвом (51 % до 49 % у 1990 р.; 59,9 до 40,1 % у 2001 р.). Характерним для АПК перехідного періоду є стрімкий спад виробництва у суспільному секторі та значне підвищення ролі особистих господарств населення. Зокрема, у 2001 р. в особистих підсобних господарствах було вироблено 98,4 % картоплі, 86,9 % - овочів, 85,7 % - плодів і ягід, 76,8 % - м'яса 73,0 % - молока [1]. Зростання питомої ваги продукції, виробленої приватним сектором, створює проблему її вивезення та збуту. Тут важливого значення набуває особистий автотранспорт та розвиток заготівельних підприємств різної форми власності.

Під впливом кон'юктури ринку, трансформації відносин власності відбулися зміни у територіальній організації АПК. Наприклад, у Черкаській, Вінницькій, Хмельницькій областях, які мають сприятливі агрокліматичні умови для товарного виробництва цукрових буряків, їх посіви скоротилися майже у 2 рази. У найбільш продуктивних областях з вирощування картоплі (Житомирська, Чернігівська) її посіви зменшилися, в той час як вони збільшилися у південних областях України. Льонопромисловий комплекс, який був галуззю спеціалізації для поліських регіонів, нині занепав. У тваринницькому комплексі спостерігається значне скорочення поголів'я і зниження його продуктивності у всіх підгалузях. В умовах значного спаду виробництва багатьох видів сільськогосподарської продукції, зниження концентрації виробництв, його дрібно товарність спонукають до необхідності збільшення транспортних засобів,

підвищення їх мобільності для забезпечення необхідних обсягів постачання сировиною переробних підприємств та задоволення споживчого попиту населення.

Важливе значення відіграє транспорт у функціонуванні приміських АПК, що сформувалися у свій час навколо великих міст та міських агломерацій з метою забезпечення їх жителів малотранспортабельною продукцією (свіжими овочами, картоплею, молоком, м'ясом). Потужна приміська сільськогосподарська зона сформувалась навколо Києва. Вона характеризується поглибленою спеціалізацією, вищим рівнем концентрації та ефективності виробництва, тіснішою інтеграцією сільськогосподарських підприємств з переробною промисловістю і торгівлею в місті. В цих умовах формуються інтенсивні вантажопотоки малотранспортабельної сільськогосподарської продукції, спрямовані з приміських господарств у місто. Це створює підвищені вимоги до транспортного забезпечення регіону і більш високої щільності і якості шляхів сполучення, наявності відповідних транспортних засобів.

З переходом до ринку значні зміни відбуваються у приміському АПК. Його роль на ринку продовольства знизилася за рахунок зональної спеціалізації сільського господарства, збільшення міжрайонних перевезень та імпорту. Особливо знизилась конкурентоспроможність картоплепродуктового, плодоовочевого, плодовоягідного підкомплексів. Ненабагато знизилась роль молочно- та птахопромислових підкомплексів, вони відіграють важливу роль у задоволенні продовольчих потреб міських жителів. Слід зазначити, що у приміській зоні відбувається менший спад виробництва, що зумовлено наявністю великої міської агломерації та відповідно потужного ринку збуту агропромислової продукції. Тут інтенсивніше відбуваються ринкові перетворення, зокрема, спостерігається створення нових форм господарювання, активізується інвестиційна діяльність. У формуванні продуктивних ринків і вдосконаленні системи збуту продукції важлива роль відводиться транспортному обслуговуванню [3].

На ефективність функціонування АПК суттєво впливає наявність шляхів сполучення та транспортних засобів відповідно до потреб агропромислового виробництва у перевезеннях, особливостей його розвитку і спеціалізації. Важливими індикаторами транспортної забезпеченості є довжина і щільність транспортної мережі, насиченість засобами транспорту на одиницю площі.

В обслуговуванні АПК беруть участь всі види транспорту, однак кожен із них має свою сферу раціонального використання. Вона залежить від ряду чинників: експлуатаційних витрат, швидкості та якості доставки вантажів, їх питомої ваги (класу), провізних можливостей рухомого складу, наявності та стану шляхової мережі, розміру вантажної відправки, обсягів і відстані транспортування [6].

Основним видом транспорту в АПК України є автомобільний, частка якого у структурі перевезень вантажів становить понад 60 % всіх перевезених вантажів. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані. В останні роки помітна тенденція до збільшення середньої відстані перевезень вантажів АПК цим видом транспорту від 20 – 30 км в 1990 р., до 40 – 50 км в 2001 році.

Аналіз забезпеченості мережею автомобільних доріг України свідчить про недостатній розвиток шляхів з твердим покриттям. На 1000 км² території України припадає понад 270 км доріг з твердим покриттям. Для прикладу, в Болгарії цей показник становить 316 км, у США – 379, в Італії – близько 1000, в Японії – майже 2000 км. З розрахунку на 1000 жителів в Україні доріг вдвічі менше, ніж в Англії, і втричі менше, ніж у Фінляндії. На початок 2001 р. майже 6 тис. доріг загального користування в Україні не мали твердого покриття, а дороги протяжністю 35 тис. км (22 %) мають низькоякісне

покриття. Обсяги введення в дію автомобільних доріг загального користування за останні роки постійно зменшуються. Крім того, спостерігаються регіональні відмінності у щільності автомобільних доріг з твердим покриттям на 1000 км² території. Найбільш високі показники (більше 300 км тис. км²) мають західні області – Чернівецька, Івано-Франківська, Львівська; традиційно аграрні області Поділля - Вінницька, Хмельницька, Тернопільська та індустріальні регіони – Донецька, Харківська області. Слід зазначити, що низька щільність автомобільних доріг спостерігається у Херсонській (170 км/тис. км²), Миколаївській (195 км/тис. км²) та Луганській (213 км/тис. км²) областях, що негативно позначається на розвитку АПК цих регіонів (табл. 1).

Найбільш проблемним є розвиток мережі автомобільних доріг у сільській місцевості. Тут виділяється 3 групи доріг: сільські дороги місцевого значення, внутрішньогосподарські технологічні дороги і дороги сільських населених пунктів. Протяжність доріг у селах України становить 162, 14 тис. км, у т.ч. з твердим покриттям – 103,9 тис. км. Протяжність головних внутрішньогосподарських доріг – 132 тис. км., з яких 54,9 % - з твердим покриттям. Регіональний аналіз стану внутрішньогосподарських технологічних доріг, які мають важливе значення для ефективної злагодженої виробничої діяльності сільськогосподарських підприємств, показав, що більшість областей недостатньо забезпечені дорогами з твердим покриттям. Найбільша питома вага внутрішньогосподарських доріг з твердим покриттям у Одеській (95,2 %), Сумській (94,4 %), Вінницькій (89,8 %), Тернопільській (88,3 %), Кіровоградській (87,6 %), Київській (83,1 %) та Донецькій (80,6 %) областях. Дуже низька частка шляхів з твердим покриттям у загальній довжині внутрішньогосподарських доріг у західному регіоні (Чернівецька - 42,6 %, Львівська - 32 %, Івано-Франківська - 41,9 %) та Донецько-Придніпровському (Дніпропетровська область - 29,6 %, Луганська - 31,2 %) (табл. 1).

Темпи введення в дію внутрішньогосподарських автомобільних шляхів з твердим покриттям підприємствами і організаціями всіх форм власності у 2001 році порівняно з 1990 скоротилися майже у 24 рази. При цьому у АР Крим, Донецькій, Запорізькій, Луганській, Закарпатській і Чернівецькій областях внутрішньогосподарські дороги у 2000 - 2001 роках взагалі не прокладалися.

Потреба у прокладанні твердого покриття становить для доріг місцевого значення 2,6 тис. км, для внутрішньогосподарських технологічних шляхів – 55,6 тис. км. Загальна відстань від населених пунктів до доріг з твердим покриттям – 33,7 тис. км, не мають твердого покриття 124 тис. сільських вулиць. Загальна потреба у новозбудованих шляхах у сільській місцевості становить 215,9 тис. км. Враховуючи протяжність внутрішньогосподарських шляхів, введених у дію в 2001 році, і за умови збереження тенденції до зниження темпів будівництва, забезпечення шляхів твердим покриттям у сільській місцевості є дуже далекою перспективою [2].

Шляхова мережа більшості сільськогосподарських підприємств Київської, Житомирської, Черкаської та Чернігівської областей доволі розвинена. Щоправда, це в основному ґрунтові дороги, які виникли в результаті інтуїтивного вибору найбільш надійних і зручних місць для проїзду. Для них характерна велика кривизна і довжина. У більшості випадків поняття “дорога” в інженерному розумінні відсутнє, оскільки реально – це смуга землі, де по стихійно утворених коліях рухаються транспортні засоби [8]. На ґрунтових дорогах істотно знижується ефективність роботи автомобільного транспорту, зростає собівартість перевезень, знижується якість продукції, а значна її кількість взагалі втрачається. Так, при транспортуванні цукрових буряків і зерна по невпорядкованих дорогах за 1 рейс губиться до 50 - 60 кг вантажу.

Щорічні втрати при транспортуванні становлять 1 – 2 % валового збору зерна, 3 – 4 % збору картоплі, 7 – 9 % цукрових буряків [6].

Таблиця 1.
Забезпеченість автомобільними шляхами сполучення
регіонів України (станом на 2001 р)*

Області	Довжина автомобільних доріг загального користування (тис. км.)		Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям (км на 1000 км ²)	Довжина сільських автомобільних доріг		Довжина внутрішньогосподарських технологічних доріг	
	Всього	В т.ч. з твердим покриттям		Всього, км	Питома вага з твердим покриттям, %	Всього, км	Питома вага з твердим покриттям, %
1	2	3	4	5	6	7	8
АР Крим	6,6	6,6	243	5747	74,5	4041,7	63,7
Вінницька	9,5	8,9	337	6497	88,7	4759,0	89,8
Волинська	6,3	5,6	279	2999	73,2	1786,8	67,9
Дніпропетровська	9,2	9,2	287	14124	47,0	10620,3	29,6
Донецька	8,0	8,0	301	3408	93,1	951,3	80,6
Житомирська	8,5	8,2	276	6733	80,6	4406,6	75,0
Закарпатська	3,3	3,3	259	2246	48,1	2134,3	45,6
Запорізька	7,0	6,8	250	7020	64,4	5354,6	55,0
Івано-Франківська	4,2	4,2	300	1420	67,0	804,9	41,9
Київська	8,4	8,3	289	5361	88,5	3415,3	83,6
Кіровоградська	7,1	6,2	251	8389	85,3	6861,6	87,6
Луганська	5,8	5,7	213	3181	66,0	1481,9	31,2
Львівська	8,3	8,1	272	3191	66,7	1201,4	32,0
Миколаївська	4,8	4,8	195	7356	75,4	6719,3	73,4
Одеська	8,2	7,9	239	5747	95,2	4786,6	95,2
Полтавська	8,8	8,8	306	10412	70,5	7513,3	59,1
Рівненська	5,0	5,0	247	2454	69,4	1640,6	55,0
Сумська	7,3	6,5	272	4231	84,1	1953,7	94,4
Тернопільська	5,1	5,0	365	3105	90,5	2351,7	88,3
Харківська	9,5	9,2	294	6645	68,7	3823,6	51,3
Херсонська	4,9	4,8	170	8497	67,5	7251,7	62,1
Хмельницька	7,1	7,1	343	6936	71,3	5585,1	64,8
Черкаська	6,0	5,8	277	8355	69,9	7762,6	68,0
Чернівецька	2,9	2,8	352	1669	60,1	1148,0	42,6
Чернігівська	7,7	7,0	219	6416	81,4	4853,4	80,9
Україна	169,5	163,8	271	162139	64,1	123209,3	54,9

* Розраховано за матеріалами публікацій [4, 7].

Досвід країн світу, а також розробки вітчизняних вчених підтверджують ефективність забезпечення польових доріг твердим покриттям. Збільшення кількості доріг з твердим покриттям у 1,5 рази дає змогу за всіх інших умов збільшити урожай сільськогосподарських культур на 40-50 % [7]. Мережа добротних внутрішньогосподарських доріг сприяє підвищенню ефективності аграрного виробництва, дає змогу вирішувати екологічні й соціальні проблеми, налагоджувати регулярне транспортне сполучення сільських населених пунктів із районними та іншими центрами.

Сільськогосподарські вантажі, як правило, потребують особливих умов перевезення або спеціалізованих транспортних засобів, більших витрат на транспортування, мають інші специфічні риси, пов'язані з виробництвом і

споживанням. У сільськогосподарських підприємствах у 2001 році налічувалось 224 тис. вантажних автомобілів, із них тільки 65 % справні. Починаючи з 1993 року кількість транспортних засобів у сільськогосподарських підприємствах скорочується щорічно на 15-20 тис. одиниць. Аналіз парку вантажних автомобілів у розрахунку на одиницю площі в розрізі областей свідчить, що в усіх регіонах України відбувається поступове скорочення чисельності транспортних засобів. Якщо у середньому в Україні кількість вантажівок у розрахунку на 1000 га ріллі скоротилась на 0,32, то в аграрних підприємствах Полісся – на 0,39. Незадовільним є стан транспортних засобів щодо терміну експлуатації, оскільки у господарствах працює більше, ніж третина вантажних автомобілів до 1985 року випуску. Найбільш застарілий парк вантажних автомобілів (випущені до 1990 року) у Закарпатській (91,9 % до наявного парку), Одеській (89,2 %), Чернівецькій (87,9), Запорізькій (86,5 %) областях.

Чисельний та якісний склад автопарку не забезпечує вимог виробництва і не відповідає характеристичі вантажів. У структурі транспортних засобів господарств тільки 7 % становить рухомий склад малої вантажопідйомності (до 2 т). Частка автомобілів тоннажністю до 5 т складає 66,6 %, від 5 до 7 т вантажопідйомності - 16,3 %. Привертає увагу велика частка універсальних автомобілів (27 %). Натомість є недостатньою кількість спеціалізованих транспортних засобів, невелика частка фургонів і цистерн.

У 2001 році найбільші показники забезпеченості сільськогосподарських підприємств вантажними автомобілями в розрахунку на 1000 га сільськогосподарських угідь мали області Західного регіону: Івано-Франківська (21,8 штук), Львівська (18,4), Чернівецька (17,0), Закарпатська (16,9). Це пояснюється певною мірою меншими площами сільськогосподарських земельних угідь у цьому регіоні, що відповідно вплинуло на розрахунковий показник. Середній рівень забезпеченості вантажними автомобілями спостерігається у Вінницькій (11,4 штук), Київській (12,1) і Хмельницькій (11,6) областях. Нижче середнього цей показник характерний для південних областей, що традиційно спеціалізуються на аграрному виробництві – Херсонської (6,2), Миколаївської (5,4) і Запорізької (5,2) (табл. 2).

Недостатня кількість транспортних засобів у сільськогосподарських підприємствах спричиняє відповідно зменшення обсягів перевезень. Для забезпечення необхідних перевезень виробники агропромислової продукції поєднують використання власних транспортних підрозділів із залученням також транспортних засобів із сфери агропослуг. Однак, у результаті зміни форм власності агросервісні формування часто надають транспортні послуги в інших сферах, які приносять більший прибуток. Від цього найбільше страждають малі та фермерські підприємства, які найгірше забезпечені рухомим складом і мають проблеми зі збутом продукції. Тому в сучасних умовах перевезення переважної більшості сільськогосподарської сировини здійснюється транспортними засобами переробних підприємств. Ці підприємства у зв'язку зі зміною форм господарювання, зменшенням обсягів виробництва сировини нарощують обсяги її заготівлі за рахунок особистих підсобних господарств населення. З цією метою створюються пересувні приймальні пункти у селах, здійснюється центровивіз сировини, що забезпечує більший економічний ефект порівняно із її самовивозом одиничними господарствами.

У ринкових умовах збільшується кількість сільськогосподарських товаровиробників, які здійснюють власну переробку сільськогосподарської сировини на місцях, створюючи власні переробні цехи. Це дає можливість знизити транспортні витрати і певною мірою забезпечити зайнятість сільського населення. З'явилася велика кількість малих і середніх переробних підприємств,

що посилює процес територіальної розосередженості виробництва. Сільськогосподарські підприємства перетворюються з виробників сировини у виробників напівфабрикатів, готової кінцевої продукції, що характерно для АПК розвинених країн.

Таблиця 2

*Показники забезпеченості вантажними автомобілями сільськогосподарських підприємств регіонів України (станом на 2001 р)**

Області	Кількість вантажних автомобілів в с/г підприємствах, шт.		Забезпеченість вантажними автомобілями в розрахунку на 1000 га, шт.	
	Всього	В т.ч. справних	С/г угідь	Ріллі
АР Крим	8919	6051	6,8	9,1
Вінницька	15696	10458	11,4	12,1
Волинська	5910	3709	11,3	16,5
Дніпропетровська	10121	6971	6,6	7,0
Донецька	9142	6303	6,4	7,4
Житомирська	9322	5671	8,2	12,1
Закарпатська	2559	1543	16,9	34,9
Запорізька	8340	5884	5,2	6,0
Івано-Франківська	3772	2222	21,8	24,5
Київська	13286	9236	12,1	13,6
Кіровоградська	8716	5651	6,5	7,0
Луганська	6091	4117	4,6	6,2
Львівська	8207	4901	18,4	24,0
Миколаївська	7645	5374	5,4	6,0
Одеська	11977	8413	6,5	7,5
Полтавська	12368	7996	8,0	9,1
Рівненська	6289	3994	10,9	15,6
Сумська	9010	5648	7,7	9,7
Тернопільська	9129	5936	13,0	15,1
Харківська	11445	7726	6,2	7,4
Херсонська	7781	5120	6,2	6,6
Хмельницька	12670	8381	11,6	13,6
Черкаська	11546	7669	10,3	11,0
Чернівецька	3945	2531	17,0	20,0
Чернігівська	10540	6400	8,5	12,6
Україна	224426	147905	8,2	9,7

* Розраховано за матеріалами публікації [1].

Нині автомобільний транспорт є домінуючим у задоволенні потреб АПК в транспортних послугах. Однак, залізничний транспорт також має важливе значення у функціонуванні агропромислових підприємств. У структурі вантажних перевезень залізницями України значне місце займає продукція харчової промисловості (цукор, борошно) і сільського господарства (цукровий буряк, зерно). Серед вантажів Південно-Західної залізниці, що обслуговує досить розвинений аграрний регіон, провідні місця займає продукція АПК – зерно (7 % від загального обсягу), продовольчі товари (2,3 %), цукровий буряк (1,5 %), борошно (1,4 %), цукор (близько 1 %). В

останні роки їх частка зростає. Залізничним транспортом перевозяться також м'ясо і м'ясні продукти, хімічні добрива, комбікорми.

Залізничний транспорт забезпечує економічні зв'язки у сфері АПК переважно міжрегіонального характеру, а також виробничі зв'язки з матеріально-технічного постачання (перевезення технологічного устаткування для харчової промисловості, зерно- і бурякозбиральних комбайнів, тракторів, обладнання для тваринницьких ферм тощо).

Завдяки використанню переваг суспільно-географічного розташування України, на її території має бути створена мережа міжнародних транспортних коридорів (МТК), що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності агропродовольчої продукції. МТК – це сучасні полімагістралі, що поєднують різні види транспорту. По території нашої держави пройдуть ділянки Критських коридорів (№ 3, 5, 9), “Балтійське море – Чорне море”, “Євро-Азіатського” (ЄАТК), “Європа - Азія”. Розвинута мережа МТК дасть змогу зміцнити економічні зв'язки з іншими країнами та регіонами, сприятиме підвищенню експортного потенціалу АПК, виходу продукції українських товаровиробників на зовнішні агропродовольчі ринки.

Таким чином, транспорт пов'язуючи в одне ціле всі ланки агропромислового виробництва, безпосередньо впливає на діяльність кожної з них, а також агровиробничий процес у цілому. Важливими напрямками удосконалення транспортної інфраструктури АПК у руслі підвищення ефективності АПК у ринкових умовах та зростання конкурентоспроможності агропродовольчої продукції є:

- удосконалення територіальної організації підприємств з виробництва і переробки сільськогосподарської сировини з урахуванням суспільно-географічних чинників і, зокрема, розвитку транспортної системи регіону;
- будівництво та реконструкція шляхів сполучення, особливо в сільській місцевості;
- запровадження сучасних технологій виробництва і перевезень;
- застосування транспортних засобів відповідно до особливостей розвитку і спеціалізації АПК;
- оновлення і розширення виробничо-технічної бази, регулярне та якісне технічне обслуговування і поточний ремонт транспортних засобів;
- оптимізація вантажних маршрутів, раціональний розподіл перевезень між видами транспорту;
- покращення організації і управління перевезеннями агропромислової продукції;
- формування ринків транспортних послуг, розвиток підприємництва і конкуренції у сфері транспортного обслуговування.

1. Агропромисловий комплекс України: стан, тенденції та перспективи розвитку. Ін форм.-аналіт. збірник (випуск 5) / За ред. П.Т. Саблука. – К.: УААН ІАЕ, 2002. – 642 с. 2. Косарева Т.В. Автомобільні дороги АПК: Методологічний підхід до плати за суспільне благо // Економіка АПК. – К., 2002. - № 12. – С. 37 – 42. 3. Нагірна В.П. Типологія дослідження сільських регіонів України в контексті вдосконалення спеціалізації агропромислового виробництва // Регіональні проблеми розвитку продуктивних сил АПК. – К., 1999. – С. 140 – 144. 4. Пащенко Ю.Є., Потапенко Л.Ю., Шостак О.І. Транспортна забезпеченість економічних регіонів України. – К.: РВПС України. – 2001. - 150 с. 5. Пістун М.Д., Гуцал В.О., Проватар Н.І. Географія агропромислових комплексів. – К.: Либідь, 1997. – 200 с. 6. Пугачов М.І. Транспортне обслуговування сільськогосподарських підприємств. – К.: Знання, 2001. – 164 с. 7. Транспортна інфраструктура аграрного сектора // Формування ринків матеріальних ресурсів АПК / За ред. Т.М. Підлісецького. – К.: УААН ІАЕ, 2001. – С. 316 – 350. 8. Транспортная система региона / Волошин В.В., Григорович М.В., Коценко Е.Ф. – К.: Наук. думка, 1989. – 208 с.

The peculiarities of development of transport of infrastructure of agro-industrial complex of Ukraine in the conditions of market transformation are regarded.

