

УДК 656.615:338.439.5(477.7)

## РОЛЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРАРНОГО РИНКУ ПІВДЕННОГО РЕГІОНУ

*Л.О.Потравка, аспірант*

*Херсонський державний аграрний університет*

*Розкрито специфічний характер інфраструктурного забезпечення Південного регіону. Визначено можливі шляхи ефективного функціонування інфраструктурних елементів.*

*Раскрыт специфический характер инфраструктурного обеспечения Южного региона. Определены возможные пути эффективного функционирования инфраструктурных элементов.*

Останнім часом ринкова інфраструктура розглядається як головна і необхідна умова розвитку аграрного сектора економіки. Визначення інфраструктури аграрного ринку дещо проблематичне, насамперед через велику кількість специфічних рис її елементів. Взагалі досить рідко в науковій літературі зустрічається саме термін “інфраструктура аграрного ринку”. У словнику термінів ринкової економіки існує поняття “інфраструктура агросервісна”. Під нею розуміють сукупність галузей народного господарства, що обслуговують сільськогосподарське виробництво.

Велика частина дослідників пропонує використовувати загальне поняття “ринкова інфраструктура в АПК”. Але більш доцільним є використання поняття інфраструктури аграрного ринку, тому що воно конкретизує сферу діяльності складових елементів і підкреслює їх ринкову основу. Узагальнюючи визначення інфраструктури аграрного ринку науковців Ю.С.Коваленка, Л.Н.Климюк, І.С.Плюща, Л.М.Худолій, можна сказати, що інфраструктура аграрного ринку — це взаємоз’язана система підприємств і організацій, види діяльності яких забезпечують функціонування господарських взаємоз’язків, безперервний процес виробництва і постійну поставку товарів споживачам.

Інфраструктура аграрного ринку має чотири складових: маркетингову, кредитно-фінансову, інформаційно-консультаційну і агросе-

рвісну. Їх елементи, в свою чергу, характеризують внутрішній зміст інфраструктури і її зовнішнє вираження. Основними елементами маркетингової інфраструктури є біржі, агроторгові дома, сільськогосподарські обслуговуючі кооперативи, оптові продовольчі ринки, виставки, ярмарки та ін. Головна мета їх функціонування заключається у просуванні товару на ринок. До фінансово-кредитної інфраструктури належать: кредитні союзи, кооперативні банки, комерційні банки, страхові компанії, агропромислово-фінансові групи. Важливою складовою є інформаційно-консультаційна інфраструктура, що представлена інформаційно-консультаційними центрами, службами цінового моніторингу, аудиторськими компаніями та ін. Важливо відмітити, що невід'ємною частиною інфраструктури аграрного ринку є організації обслуговуючого характеру. Агросервісними складовими інфраструктури є ремонтно-технічні станції і центри агротехнічного обслуговування, ветеринарні служби, бази зберігання продукції, а також фірми транспортного обслуговування, дорожні і будівельні організації, організації енерго- і водопостачання.

Стан організаційного і технічного рівня розвитку складових агросервісної інфраструктури значно впливає на ефективність функціонування інфраструктури аграрного ринку. Неоднозначність трактовки агросервісної інфраструктури породжує труднощі при вивченні і аналізі її складових та ступеня їх впливу на функціонування інфраструктури аграрного ринку. Агросервісна інфраструктура представлена ремонтно-технічними станціями, центрами агротехнічного обслуговування, ветеринарними службами, складами та сховищами, таропакувальними підприємствами, підприємствами транспортного обслуговування

Важливими елементами інфраструктури аграрного ринку є підприємства транспортного обслуговування. Південний економічний регіон, до якого належить Одеська, Миколаївська, Херсонська області і АР Крим, має досить вигідне географічне положення, що обумовлюється проходженням через його територію важливих залізничних, річкових та повітряних шляхів, які сполучають інші

економічні регіони України із зарубіжними країнами. Важливе значення мають Чорне та Азовське моря. На їх узбережжі знаходяться великі промислові центри та порти.

За даними Державного комітету статистики, в Україні налічується 18 морських торгових портів, 3 потужних рибних порти, декілька десятків дрібних портів і портів-пунктів. Кількість причалів складає 235 одиниць. У 2002/2003 маркетинговому році загальний оборот вантажів морських портів України склав 110 млн. т сільськогосподарської продукції, у тому числі зернових та продуктів їхньої переробки було відвантажено 13,19 млн. т. Порти працювали з вітчизняними і транзитними (з Росії, Казахстану та інших сусідніх країн) вантажами. В основному це була фуражна та продовольча пшениця і ячмінь. Разом пшениці було відвантажено 8,39 млн. т, у тому числі: фуражної 4,5 млн. т (вітчизняної – 4,1 млн. т, російської – 0,4 млн. т); продовольчої пшениці – 3,88 млн. т (вітчизняної – 2,19 млн. т, казахстанської та російської – 1,7 млн. т). Обсяги відвантаження інших видів продукції склали: ячмень – 3,68 млн. т (вітчизняний – 2,96 млн. т, російський – 0,72), зерно кукурудзи – 0,72 млн. т (переважно вітчизняне), жито – 2,2 млн. т та горох – 0,11 млн.т (вітчизняні), висівки – 0,09 млн. т (вітчизняні).

За даними інформаційної компанії “ПроАгро”, у 2002/2003 маркетинговому році через морські порти п’ять основних підприємств-операторів (Glenscore, Toerfer, Louis Dreyfus Negoce, W.Y.Grain, Cargill) відвантажили близько 65% усього зерна, що експортувалося морським транспортом на зовнішній ринок. Основними ринками збуту зерна є країни Близького Сходу та Північної Африки, що зумовлено географічною близькістю та знанням умов торгівлі з країнами цих регіонів. У 2002-2003 рр. продовольчу пшеницю вперше було експортовано до Бразилії, Перу, Канади, Франції.

У 2005 р. Українська зернова асоціація, яка об’єднує 80% найбільших зернотрейдерів країни, рівень експорту становив 10,5-11 млн. т. На думку експертів, Україна могла б експортувати

цього року 15 млн. т зерна. Основною причиною тому є низька конкурентоспроможність українського зерна на світових ринках. Така проблема взагалі має історичний характер. Ще в ХІХ ст., незважаючи на те, що українське зерно за своїми показниками не поступалося конкурентам, але за чистотою воно було значно гіршим, що істотно позначалося на його ціні. Вже тоді зерно країн-конкурентів сортувалося за класами, за чистотою, вмістом клейковини, особливо те, що надходило з Американського континенту. Великою проблемою для портів того часу була відсутність ємкостей для його накопичення і зберігання та організації завантаження на судна, тим часом як у країнах-конкурентах уже були збудовані елеватори, які здійснювали всі операції, пов'язані з експортом зерна. В наш час ця проблема залишається актуальною: портові елеватори непристосовані до здійснення диференціювання зерна за якістю, сортами, вмістом клейковини, білка та іншими показниками.

Важливо відмітити, що виробничі потужності морських портів України використовуються лише на 35-65%. Морські порти мають можливість додатково перероблювати близько 43 млн.т зовнішньоторгівельних вантажів для країн СНД: по відправленню (для країн СНД — експорт) — 32 млн.т, в тому числі: чорні метали — 10 млн.т, добрива — 8 млн.т, рудні концентрати — 3 млн.т; зерно — 2 млн.т; вантажі в контейнерах — 0,6 млн.т; папір — 0,7 млн.т; вугілля — 4,7 млн.т. А також по прибуттю (для країн СНД — імпорт) — більше 10 млн.т, в тому числі: зерно — 2,3 млн.т; цукор-сирець — 1,6 млн.т; метали — 1млн.т; вантажі в контейнерах — 0,6 млн.т. Окрім цього, порти можуть додатково переробляти 15 млн.т нафти та нафтопродуктів. Потужності портів щодо відвантаження сільськогосподарської продукції складають 4,9 млн.т (табл.1).

У функціонуванні транспортної інфраструктури регіону важливе місце посідає Херсонський морський торговий порт. Херсонський морський торговий порт був заснований у 1778 р. Через нього експортували хліб, ліс, бавовну. У 1900 р. порт

посідав четверте місце в Росії за експортом. Зараз проектна потужність порта сягає — 5 млн.т на рік. Більш ніж 40% перероблених в порту вантажів — мінеральні добрива і хімічні вантажі навалом і пакетовані; близько 40% — зернових. В порту переробляються чорні метали, чавун, кокс, феросплави, ліс, торф. Порт має один вантажний район, де обробляються генеральні і навалочні вантажі. Існує зерновий комплекс, що включає склад місткістю 20 тис. т.

Таблиця 1

**Запас потужностей морських портів України**

Назва морського порту	Запас потужності (тис.т)	
	по всіх вантажах	по с.-г. продукції
Одеський	4,625	1,400
Південний	4,800	-
Іллічівський	6,725	1,000
Миколаївський	6,000	0,500
Херсонський	2,700	-
Керченський	1,530	-
Феодосійський	0,660	-
Ренійський	5,500	0,900
Б.-Дністровський	0,650	0,100
Ізмаїльський	1,810	0,500
Усть-Дунайський	1,880	0,500
Бердянський	0,500	-
Маріупольський	5,550	-
Всього:	42,930	4,900

*Джерело: розраховано за даними відділу координації роботи портів Укрморрічфлоту*

У 2004 р. Херсонський морський порт здійснив перевалку по експорту 560,2 тис.т зернових та продуктів їх переробки. В структурі переробки значну частку має фуражний ячмінь — 158,2 тис.т або 28,2% від усієї перевалки. При цьому більше всього цієї продукції було відправлено в Лівію — 57,5 тис.т і Сірію — 41,6 тис.т. Дещо менше було перевалено пшеничних висівок — 122,1 тис.т (21,8%, пшениці — 115,7 тис.т (20,7%), фуражного гороху

— 90,5 тис.т, фуражної кукурудзи — 50,5 тис.т. Також у 2004 р. портом було перевалено 41,2 тис.т транзитних зерновантажів: 39,8 тис.т казахстанської пшениці (34,8 тис.т відправлено в Туреччину і 5 тис.т в Нідерланди), а також 1,4 тис.т російських пшеничних висівок (всі обсяги відправлено в Туреччину).

Аналіз діяльності морського порту дозволяє зробити висновок, що морські порти, як елементи інфраструктури аграрного ринку, значно впливають на функціонування аграрного ринку регіону, мають винятково важливе значення для функціонування інших інфраструктурних елементів, зокрема маркетингових (бірж).

Значна частка фахівців вважає Південний регіон найбільш перспективним для розвитку біржового ринку саме через існування морських портів. Тобто, ефективне функціонування складових інфраструктури аграрного ринку можливе тільки за умови існування взаємодії між її складовими та елементами, що має специфічний характер, зумовлений характерними для аграрного сектора економіки рисами.

Для виявлення основних проблем функціонування інфраструктури аграрного ринку і визначення напрямів подальшого її розвитку, необхідно зосередити увагу на системному підході до вирішення цих питань.