

ІНФРАСТРУКТУРНІ АСПЕКТИ ПОБУДОВИ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАНЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ НА МІЖНАРОДНИЙ РИНОК

Ларіна Т.Ф., д.е.н., доцент, Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

Класичний ланцюг постачань сільськогосподарської продукції на експорт (розподільчий відрізок) включає наступні складові: виробник – автомобільний транспорт - потужності для зберігання – залізничний транспорт/ річковий транспорт / автомобільний транспорт – потужності для зберігання в порту – морські судна. Враховуючи міжнародний рівень зв'язків, нами досліджується виключно оптовий аграрний ринок.

Зазначимо, що інфраструктура оптового ринку сільськогосподарської продукції представляє собою систему обслуговуючих структур (споруд, будівель, систем, мереж, ліній, служб, складських приміщень, сховищ, залів, площадок, павільйонів, обладнання, транспорту, під'їзних та внутрішніх шляхів, засобів зв'язку), що включені до організації діяльності юридичної особи у статусі оптового ринку сільськогосподарської продукції [1]. Інфраструктурні елементи ринку сільськогосподарської продукції можна поділити на дві великі групи:

1. Спрямовані на надання послуг матеріального характеру (складські та транспортні структури);
2. Спрямовані на надання послуг нематеріального характеру (інформаційні, рекламні, виставкові, біржові, митні структури).

Не применшуючи значення нематеріальної складової, зосередимо нашу увагу на розвитку складського і транспортного господарства.

На даний час наявність складських потужностей всіх лінійних елеваторів для зберігання зерна становить приблизно 50 млн т., а потреба для зернових і бобових культур близько 62-65 млн т, олійних - близько 20 млн т, продуктів помелу і переробки зернових і олійних культур - близько 6-8 млн т. Фактично, в Україні спостерігається нестача потужностей для зберігання у розмірі майже 40 млн т сільськогосподарської продукції.

Стосовно якості елементів структури складського господарства, слід відмітити, що більше 50% з них – це сховища підлогового зберігання, приблизно 25% – це сучасні елеватори з повним технологічним циклом, біля 25% - старі підприємства з бетонними силосами, які відпрацювали вже понад 30 років і термін експлуатації яких добігає кінця.

Спостерігається тісний взаємозв'язок між елементами інфраструктури надання послуг матеріального характеру. Домінування залізничного транспорту як елемента ланцюга поставок зернової продукції на експорт вносить значні корективи в конфігурацію індустрії сховищ. Так, вимогою Укрзалізниці є завантаження 54 вагонів-хоперів (повний склад) ємністю 70 т кожен в термін – 2 доби. Це призводить до масового продажу ХПП (хлібоприймальних підприємств), що є основою вітчизняної пострадянської системи зберігання зернових, олійних, технічних культур. Їх ємність складає 40 000 т зерна, а добова норма відвантаження до 10 т, тобто останні не здатні забезпечити в дводобовий термін завантаження 3 780 т зерна. Транспортна підсистема виштовхує з ринку неконкурентоздатні в сучасних умовах елементи індустрії сховищ. При цьому, ринок не пропонує адекватну заміну у вигляді сучасних елеваторів. Це має потенціал дефіциту на ринку сховищ та підвищення ціни на зберігання сільськогосподарської продукції.

На наш погляд, необхідно здійснити заходи щодо збільшення конкуренції на транспортному ринку шляхом включення механізмів внутрішньогалузевої (допущення приватної залізничної тяги) та міжгалузевої конкуренції (розвиток і вдосконалення автотранспортної та річкової інфраструктури, розширення мережі контейнерних перевезень).

Література:

1. Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/11615>