

МАЛЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО ЯК ВАЖЛИВИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ

Гришина Н.В.

У статті розглянуто транспортну сферу Миколаївської області, як одну із конкурентоспроможних галузей економіки. Обґрунтовано значення потенціалу малого підприємництва у розвитку транспортної системи, запропоновано створення транспортного (інтермодального) вузла на основі розгалуженої потужної транспортної системи

Постановка проблеми. Сучасний період розвитку економіки характеризується активним пошуком заходів щодо відтворення транспортної сфери регіону. Конкурентоспроможною галуззю Миколаївської області є транспортний комплекс, який є важливим фактором реалізації її значного і вигідного геостратегічного потенціалу. Не зважаючи на таку досить велику морську і водну інфраструктуру, рівень використання потенціалу малого підприємництва у розвитку транспортної системи протягом останніх років залишається дуже низьким. Таким чином, важливого значення набуває дослідження напрямів та заходів, щодо розвитку однієї з конкурентоспроможних галузей економіки Миколаївської області – транспортної сфери.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню теоретичних і практичних питань транспортної сфери присвячені роботи вітчизняних і зарубіжних вчених. Окремі аспекти відображені в таких наукових працях: Ю. Є. Пашенка, С. М. Димарчука, М. Є. Залманової, К. В. Інютіна, С. Б. Карнаухової, В. С. Колодійної, І. С. Кородюка, П. В. Куренкова, В. С. Лукинського, Л. Б. Миротина, Н. К. Масового, Ю. М. Неруша, В. Є. Ніколайчука, Д. Т. Новикова, Б. К. Плоткіна, Т. А. Прокоф'єва, О. Д. Проценка, А. Н. Родникова, А. І. Семененка, В. І. Сергєєва, І. І. Сидорова, А. А. Смєхова, И. Е. Ташбаєва, С. А. Уварова, Л. С. Федорова, В. В. Щербакова, Д. Дж. Бауерсокса, Д. Дж. Клосса, М. Р. Ліндерса, Х. Е. Фіронова, Р. Шредера та багатьох інших.

Мета статті полягає у дослідженні сучасного стану транспортної сфери регіону та обґрунтуванні ролі потенціалу малого підприємництва у подальшому розвитку.

Викладення основного матеріалу. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року одною з найважливіших цілей визначено підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів, що може бути досягнуто в результаті створення оптимальних умов для розкриття регіонами власного потенціалу та ефективного використання конкурентних

переваг регіональної економіки [3]. Серед пріоритетних сфер, які насамперед вимагають дієвих заходів, в стратегії визначені такі:

- підприємництво і регуляторне середовище;
- транспорт та інфраструктура;
- економічний розвиток та інвестиції;
- конкурентна політика;
- ринок праці;
- освіта і наука;
- інноваційна діяльність.

Створення умов для динамічного, збалансованого розвитку регіонів України з метою забезпечення соціальної та економічної єдності держави, підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів, активізації економічної діяльності, підвищення рівня життя населення являються стратегічною метою реалізації державної регіональної політики [3]. Зокрема, розвиток підприємницького середовища та конкуренції на регіональних товарних ринках вимагає наступних заходів:

- удосконалення та спрощення процедури започаткування та виходу з бізнесу шляхом оптимізації ведення державних реєстрів, спрощення процедури добровільного припинення господарської діяльності фізичної особи - підприємця за заявницьким принципом;
- створення умов для розвитку ефективного конкурентного середовища на регіональних товарних ринках;
- удосконалення дозвільної системи та сфери ліцензування, спрощення процедури здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності;
- забезпечення фінансової підтримки суб'єктів малого підприємництва, що вимагає спрощення процедури та збільшення обсягів надання державної фінансової допомоги;
- сприяння розвитку лізингових операцій для технічного переоснащення основних фондів малих підприємств;
- підтримка діяльності підприємств на основі використання відновлюваних джерел та альтернативних видів палива, що сприятиме підвищенню рівня енергоефективності в регіонах, тощо.

Одною з важливих і конкурентоспроможних галузей Миколаївської області є транспортний комплекс, який забезпечує потреби народного господарства та населення і являється важливим фактором реалізації її значного і вигідного геостратегічного потенціалу. В цьому регіоні сконцентровані всі потенційно привабливі умови для розвитку транспортної інфраструктури: географічне положення регіону, багатогалузева промисловість, розгалужена транспортна система, наявність водних артерій, розвинене портове господарство, які обумовлюють її стратегічне значення для розвитку економіки області та України в цілому.

Унікальне географічне розташування області на півдні України на перехресті міжнародних транспортних коридорів, як одного із важливих центрів міжнародних економічних і транспортних зв'язків, через який

проходять залізничні, автомобільні і трубопровідні міжнародні коридори, обумовлює необхідність першочергового розвитку магістральних шляхів сполучення. У перспективі інтенсивність цих зв'язків значно зростатиме. Розвиток мережі сучасних шляхів сполучення дозволить отримати значний економічний ефект завдяки скороченню відстані транспортування вантажів, зменшенню витрат на перевезення, активізації зовнішньоекономічних зв'язків.

Область має розгалужену транспортну систему, в структурі якої функціонує 1 міжнародний аеропорт, 4 морських порти, 1 річковий порт, підрозділи залізниці, кілька тисяч автоперевізників різних форм власності, які працюють на ринку автотранспортних перевезень. Через територію області проходять п'ять автомобільних шляхів державного значення. Крім того, через область проходять такі міжнародні автомобільні транспортні коридори:

- Євразійський із проходженням по Україні: Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч;

- Чорноморське економічне співробітництво із проходженням по Україні: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ;

- Балтійське море – Чорне море з проходженням по Україні: Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря [3].

Як свідчать статистичні дані, більше 80% вантажів, які перевозилися в регіоні транспортом загального користування, припадає на автомобільний транспорт. В 2013 р. в структурі перевезень вантажів за видами транспорту питома вага перевезень автомобільним транспортом становила 86,35%, залізничним – 13,63%. Невеликі обсяги вантажоперевезень в регіоні здійснюються морським, річковим, авіаційним транспортом – менше 1 % (табл. 1) [1].

В Миколаївській області для перевезення пасажирів використовується понад 2,8 тисяч автобусів різної місткості, які виконують рейси на 638 автобусних маршрутах загального користування, замовником на яких є облдержадміністрація, в тому числі на 281 приміського сполучення та 357 міжміського внутрішньообласного сполучення, а також на 173 міських автобусних маршрутах, замовником на яких є виконавчі комітети міських рад. Перевезенням пасажирів займаються 23 автотранспортних підприємств приватної форми власності, 33 фізичних особи-підприємці з урахуванням міських перевізників). Як свідчать дані вищенаведеної таблиці, за останні роки спостерігається негативна динаміка перевезення пасажирів автомобільним транспортом. В 2013 р. порівняно з 2012 р., кількість пасажирів скоротилась на 1,7%, пасажирооборот – на 1,8%. Фізичними особами-підприємцями перевезено 112,3 млн. осіб (86,8% від перевезених автомобільним транспортом), що на 2,8% менше. Обсяг виконаної ними пасажирської роботи скоротився на 4,4% і становив 1346,5 млн.пас.км.

Таблиця 1

**Динаміка показників діяльності транспортної сфери
Миколаївської області**

Вид транспорту	2009		2010		2011		2012		2013	
	Абсолютне значення	%	Абсолютне значення	%	Абсолютне значення	%	Абсолютне значення	%	Абсолютне значення	%
Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис. т										
Залізничний	4663,2	17,38	5472,5	20,02	6259,0	22,2	5602,7	21,4	3073,2	13,6
Морський	6,5	0,024	-	-	-	-	-	-	-	-
Річковий	133,7	0,50	-	-	-	-	1,5	0,01	3,9	0,02
Автомобільний	22023,2	82,09	21866,8	79,9	21835,8	77,7	20540,5	78,6	19469,2	86,4
Авіаційний	0,0	-	0,1	0,08	0,2	0,01	0,1	0,00	0,0	-
Всього	26826,6	100	27339,4	100	28095	100	26144,8	100	22546,3	100
Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис. пас.										
Залізничний	2430,1	1,30	2727,1	1,58	2737,5	1,60	2791,3	1,64	2710,6	1,57
Морський	3,4	0,0018	3,9	0,0023	3,7	0,00	3,9	0,002	4,2	0,00
Річковий	329,7	0,176	-	-	273,5	0,20	202,2	0,12	200,8	0,12
Автомобільний	139582,1	74,76	137991,1	80,27	131690,0	77,2	131589	77,16	129566	75,2
Авіаційний	7,5	0,0040	9,0	0,0052	9,0	0,01	10,9	0,006	1,8	0,00
Трамвайний	31784,8	17,02	22403,1	13,03	25597,1	14,9	24812,8	14,55	26140	15,2
Тролейбусний	12564,8	6,73	8765,3	5,09	10377,3	6,08	11121,9	6,52	13537	7,86
Всього	186702,4	100	171899,5	100	170688,1	100	170532	100	172160	100

Як свідчать статистичні дані, в 2013р. порівняно з попереднім роком обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом скоротився на 45% і становив 3073,2 тис.тон. За останні п'ять років спостерігається негативна динаміка і у кількості перевезення пасажирів цим видом транс-

порту, в 2013 р. їх обсяг був найменшим і досяг значення 2710,6 тис. пасажирів [1].

У концепції розвитку єдиної транспортної системи України й області значна увага приділяється активізації діяльності аеропорту «Миколаїв», який планується зробити провідним міжнародним вантажо-пасажирським аеропортом півдня України, що працює за схемою «море – повітря – земля» на країні Прибалтики, Західної Європи, Середньої і Південно-Східної Азії [3].

Наявність у м. Миколаєві великого навчального авіаційного центру і великого авіаремонтного заводу військово-повітряних сил дозволяє створити на їх базі комплексний міжнародний центр військово-повітряних сил і цивільної авіації та забезпечити ремонт цивільних літаків, що будуть прибувати через аеропорт «Миколаїв».

Географічне положення Миколаївської області, наявність судноплавних артерій сприяють розвитку водного транспорту. Місто Миколаїв є могутнім портовим містом всієї України, в якому функціонують три морські й один річковий порти, які входять до єдиного Бузько-Дніпровського морського транспортного вузла, зокрема:

- державне підприємство «Миколаївський морський порт»;
- спеціалізований морський порт «Октябрськ»;
- дочірнє підприємство «Миколаївський річковий порт» АСК «Укр-річфлот»;
- ТОВ «Порт Очаків»;

Також до підприємств морегосподарського комплексу входять ТОВ СП «НІБУЛОН» та ТОВ «Миколаївський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА». Крім того, порти Бузько-Дніпровського морського транспортного вузла та морські термінали зв'язані водними шляхами з Придунайськими країнами і портами Каспійського моря, що сприяє розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України, Росії і Казахстану.

Але, не зважаючи на таку досить велику морську і водну інфраструктуру, рівень використання потенціалу морегосподарського комплексу протягом останніх п'яти років залишається дуже низьким, про що свідчать вищенаведені статистичні дані. У 2013р. водним транспортом перевезено 205 тис. пасажирів, пасажирооборот склав 495,5 тис.пас.км (у січні-листопаді минулого року 180,5 тис. та 446,9 тис.пас.км, відповідно) [3].

При цьому на сьогоднішній день інфраструктура регіону розвинена недостатньо і нерівномірно, внаслідок чого область виконує виключно транзитну функцію. Для цього необхідно покращити розвиток автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також транспортних вузлів.

Для розвитку міжнародних перевезень і розширення вантажопотоку Миколаївська область може розвивати відповідний транспортно-логістичний потенціал. Однак на сьогоднішній день, практично всі об'єкти транспортної інфраструктури розрізнені, відсутня чітка координація в їх діяльності.

Елементи транспортного комплексу та логістичної інфраструктури, що забезпечують рух потоків у сфері обігу регіону, у взаємодії повинні утворити регіональну транспортно-логістичну систему, метою якої є вирішення проблем руху товару на рівні регіону.

Створення системи спрямоване на формування взаємовідносин між суб'єктами транспортної логістики.

Дослідження діяльності транспортної галузі Миколаївської області дало змогу визначити основні актуальні проблеми, яким необхідно приділити значну увагу:

- на більшій частині автомобільних доріг, які побудовані у повоєнні роки не здійснювались заплановані регламентом експлуатації капітальні ремонти, внаслідок чого вони не відповідають умовам безпеки дорожнього руху;

- протягом останніх років щороку на 10% збільшується інтенсивність руху великовантажного і великогабаритного транспорту на автошляхах Миколаївської області, внаслідок не упорядкування руху великовагового транспорту відбувається інтенсивне руйнування дорожнього покриття автомобільних доріг;

- невідповідність норм державного фінансування служби автомобільних доріг в Миколаївській області із державного бюджету відповідно до існуючої потреби щодо виконання дорожніх робіт та відсутність передбачення фінансування виконання дорожніх робіт за рахунок позабюджетних трансферів;

- необхідність підвищення пропускної спроможності Бузького-Дніпровського каналу за рахунок днопоглиблювальних робіт та його розширення;

- низька пропускна спроможність залізничних комунікації до портів м. Миколаєва для збільшення обсягів вантажопереробки, яка стримує розвиток підприємств;

- неефективний механізм землевідведення та отримання дозволів на користування акваторіями морських портів для приватних інвесторів;

- інфраструктура Міжнародного аеропорту «Миколаїв» не оновлювалась з часу введення в дію в 1983 році, що обумовило його невідповідність сучасним стандартам безпеки та потребує негайної модернізації навігаційної інфраструктури, а саме необхідно здійснити ремонт ЗПС, перону, будівлі аеровокзалу та адміністративних будівель.

Отже, одним з напрямів підвищення конкурентоспроможності своїх галузей, Миколаївська область має обрати розвиток міжнародних перевезень і розширення вантажопотоків на основі удосконалення і покращення використання відповідного транспортно-логістичного потенціалу. Хоча на сьогоднішній день майже всі об'єкти транспортної інфраструктури регіону є розрізненими і некоординованими до спільної діяльності, але при цьому все ж таки, вигідне геостратегічне положення Миколаївської області залишається ще не затребуваним.

Тому пріоритетом має стати створення та розвиток Миколаївського транспортного (інтермодального) вузла на основі розгалуженої потужної

транспортної системи, до складу якої входять всі види транспорту (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та трубопровідний), що сприятиме більш ефективному обслуговуванню зростаючих транзитних потоків, стимулюванню розвитку інших галузей економіки. Інтенсивний розвиток транспортної галузі являється необхідним завданням підсилення транспортної ролі регіону, підвищення його конкурентоспроможності, активізації масштабного співробітництва з ЄС.

Одним з стратегічних факторів і основним внутрішнім джерелом виконання цих завдань виступає підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва, проникнення підприємницької ініціативи в інфраструктурний сектор економіки як регіону, так і держави в цілому. Цей висновок підтверджується результатами дослідження ролі малого підприємництва в розвитку транспортного господарства регіону (табл. 2).

Таблиця 2

Місце і роль малого підприємництва в розвитку транспортного господарства Миколаївської області

Показники*	2010	2011	2012	2013
1. Кількість підприємств в транспортній сфері, в т. ч. у %:	407	395	435	474
- великі	0,2	0,3	0,2	-
- середні	11,3	11,1	10,4	9,7
- малі	88,5	88,6	89,4	90,4
2. Кількість зайнятих працівників, у тому числі, в т.ч. у%:	13811	13093	13488	12310
- великі	10,7	11,3	-	-
- середні	69,1	68,0	14	73,0
- малі	20,2	20,7	23,0	27,0
3. Обсяг реалізованої продукції, млн. грн., у т.ч. %:	3088,6	3408,0	4004,9	3316,9
- великі	25,2	24,0	-	-
- середні	62,0	60,5	-	79,2
- малі	12,8	15,5	17,1	20,8
4. Кількість найманих працівників, осіб, у т.ч. у %:	13765	13044	13129	12225
- великі	10,7	11,4	-	-
- середні	69,3	68,3	-	73,5
- малі	20,0	20,3	20,9	26,5

Як свідчать дані, у загальній кількості суб'єктів господарювання транспортної галузі мають перевагу малі підприємства, частка яких в 2013 р. досягла майже 90%. На перший погляд, їх внесок в загальногалузевому обсягу реалізованої продукції теж мав би бути відповідно високим. Але, за статистичними даними, суб'єктами малого підприємництва в 2013

реалізовано продукції (надано послуг) на 690 млн. грн., що становило всього-на-всього 20,8% [1]. Поряд з цим, позитивна динаміка за останні роки простежується у кількості найманих і зайнятих працівників малого підприємництва в транспортній галузі області. Так, зокрема, за три роки їх частка у загальногалузевій чисельності працівників зросла з 20% в 2010 р. до 27%. Таким чином, можна зробити висновок, що наявний потенціал малого підприємництва у транспортній сфері Миколаївщини задіяний не на повну потужність і являється важливим фактором її розвитку, створення мережі водних, залізничних, автомобільних і авіаційних комунікацій, тобто створення інтермодального вузла у регіоні.

Як відомо, сутність поняття «інтермодалізм» розкривається у забезпеченні ефективної взаємодії різних видів транспорту, облаштуванні транспортних вузлів, узгодженні правил і тарифів, тощо [4]. Тобто, всі види транспорту мають взаємодіяти між собою, доповнювати і взаємозамінювати один одного для досягнення завдань розвитку транспортної системи, надаючи при цьому можливість гнучкого вибору сервісів без обмежень, обумовлених особливостями функціонування кожного виду транспорту.

Необхідність активізації використання потенціалу малого підприємництва у розвитку транспортної галузі при створенні інтермодального вузла обумовлюється багатьма чинниками, серед яких:

- мале підприємництво є більш гнучким і продуктивним, оскільки має більші можливості щодо впровадження нововведень, мобілізації фінансових ресурсів;
- можливість залучення більш спеціалізованого персоналу порівняно з державними органами, послуги яких є більш різноманітними;
- вартість транспортних послуг суб'єктів малого підприємництва в більшості випадків є нижчою порівняно з послугами державних органів.

Таким чином, можна зробити висновок, що розвиток транспортної системи, як однієї з конкурентоспроможних галузей Миколаївської області, потребує дієвих заходів щодо залучення і підвищення ефективності використання всіх наявних можливостей регіону, в тому числі і можливостей потенціалу середнього і малого підприємництва. Реалізація цих завдань з врахуванням унікального географічного розташування регіону, як одного із важливих центрів міжнародних економічних і транспортних зв'язків, через який проходять залізничні, автомобільні і трубопровідний міжнародні коридори, сприятиме підвищенню інтенсивності цих зв'язків, розвитку мережі сучасних шляхів сполучення, активізації зовнішньоекономічних зв'язків, а отже становленню Миколаївської області як конкурентоспроможного партнера у транспортній системі країни.

Література:

1. Головне управління статистики у Миколаївській області, 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua>.

2. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року (постановою Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2014 р. № 385 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oblstat.cv.ukrtel.net/statinf/transp.html>.

3. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія / За ред. С. І. Дорогунцова. – К.: Наук. світ. – 2003. – 467 с.

4. А. Колик. К выбору модели интермодального логистического сервиса для национальной экономики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.logistika-prim.ru.

5. Intermodality and intermodal freight transport in the European union [Electron resource]. – Mode of access: http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Research_journals/Tr_Tel/2001/V1/art03_intermodality_and_intermodal.pdf.

Abstract

Grishina N.V.

Small business as an important factor development transport sector

In the article the transport sector Mykolayiv region as one of the competitive industries. Grounded potential importance of small business in the development of the transport system, proposed the creation of transport (intermodal) node on an extensive powerful transport system.