

УДК 334.012:656

## РОЛЬ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА У ФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ

Гришина Н.В.

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

У статті розглянуто сучасний рівень використання малого підприємництва в транспортній сфері Миколаївської області, як однієї із конкурентоспроможних галузей економіки регіону. Проаналізовано стан транспортної системи регіону у розрізі малого підприємництва. На основі проведеного дослідження автором запропоновано напрями підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва у забезпеченні розвитку транспортної системи регіону.

**Ключові слова:** мале підприємництво, транспортна система, потенціал, розвиток, регіон.

**Постановка проблеми.** Мале підприємництво виступає важливою формою господарювання у подоланні кризових явищ і забезпеченні функціонування будь-якої економічної системи. Сектор малого і середнього підприємництва являється достатньо мобільним і гнучким до змін ринкових умов господарювання, що уможливорює визнавати його підґрунтям формування умов економічного зростання. Розвиток сектора малого бізнесу у різних сферах господарського комплексу сприяє усуненню диспропорцій на окремих товарних ринках, впровадженню у виробництво новітніх досягнень науково-технічного прогресу, збільшенню чисельності зайнятих і запобіганню відтоку працездатного населення, подоланню бідності, забезпечує ринок потрібними товарами та послугами, тощо. Це стосується і функціонування такої інфраструктурної галузі, як транспорт, роль якого у забезпеченні базових умов розвитку регіону останнім часом значно зросла. Але реалії стану потенціалу малого підприємництва свідчать про низький рівень його використання як в Україні в цілому, так і в окремих її регіонах. Тому особливою актуальністю набуває дослідження проблем підвищення ефективності використання малого підприємництва з метою покращення його конкурентоспроможності і сприяння розвитку, зокрема, транспортної системи регіону.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З'ясуванню сутності малого підприємництва, як

одного з закономірних чинників соціально-економічного прогресу країн, світова економічна наука постійно приділяє значну увагу. Фундаментальний внесок в теорію підприємництва внесли А. Сміт, Р. Кантільйон, Й. Тюнен, Ф. Найт, Ж.-Б. Сей, А. Маршалл, М. Вебер, В. Зомбарт, П. Друкер, Б. Карлофф, Б. Санто. Серед вітчизняних дослідників різних аспектів розвитку малого підприємництва слід відзначити А. Альохіна, Ю. Бажала, Г. Білоуса, Б. Буркинського, А. Бутенка, З. Варналія, В. Жихарьову, С. Злупка, А. Даниленка, Г. Карпінську, І. Комарницького, М. Крупку, В. Кузнецова, Є. Лазарєву, І. Лемешевського, В. Лисюка, В. Ляшенка, В. Онищенко, В. Парсяка, С. Реверчука, Л. Ніколаєву, М. Сизоненка, Д. Стеценка, О. Тимченка, Н. Шлафман, Н. Хумарову.

Вирішенню теоретичних і практичних питань транспортної сфери присвячені роботи вітчизняних і зарубіжних вчених. Окремі питання відображені в таких наукових працях: Ю.Є. Пащенко, С.М. Димарчука, М.Є. Залманової, С.Б. Карнаухової, В.С. Колодійної, П.В. Куренкова, В.С. Лукинського, Л.Б. Миротина, Н.К. Масового, В.Є. Ніколайчука, Д.Т. Новикова, Б.К. Плоткіна, Т.А. Прокоф'єва, А.Н. Родникова, А.І. Семененка, І.І. Сидорова, А.А. Смахова, І.Є. Ташбаєва, С.А. Уварова, Л.С. Федорова, та багатьох інших. Проте, віддаючи належне досягнутим результатам, можна виділити низку недостатньо опрацьованих питань формування

і використання потенціалу малого бізнесу у розвитку транспортної системи регіону.

**Мета статті** полягає у дослідженні проблем підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва з метою сприяння розвитку транспортної системи регіону.

Викладення основного матеріалу. Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки Миколаївської області. Він обслуговує потреби народного господарства та населення і є важливим фактором реалізації значного і вигідного геостратегічного потенціалу області [4].

В Миколаївській області сконцентрувалися всі потенційно привабливі умови для розвитку транспортної інфраструктури: географічне положення регіону, могутня багатогалузева промисловість, розгалужена транспортна система та 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.

Одним з стратегічних факторів і основним внутрішнім джерелом виконання цих завдань виступає підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва (ПМП), 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. 1) [1].

Слід зазначити, що малі підприємства за кількістю займають найбільшу частку до загальної кількості суб'єктів господарювання, що складають в 2014 р. 90,8% або 415 одиниць. Спостерігається позитивна динаміка в 2015 р. порівняно з 2014 р. кількість малих підприємств зросла на 6 одиниць. Але, за статистичними даними, кількість зайнятих та найманих працівників суттєво зменшується починаючи з 2013 р. Причиною цього, вперш за все, є значне податкове навантаження на суб'єктів МП та адміністративний тиск з боку контролюючих, адміністративних органів. Як наслідок проходить трансформація МП в інший вид підприємницької діяльності – у фізичні особи – підприємців. Поряд з цим, позитивна динаміка за останні роки простежується за обсягом реалізованої продукції (надано послуг), в 2015 р. складає найбільшу частину 1178752,2 грн.

Таким чином, можна зробити висновок, що мале підприємництво у транспортній сфері Ми-

колаївської області задіяне не на повну потужність і являється важливим фактором її розвитку, створення мережі водних, залізничних, автомобільних і водних комунікацій.

Варто відзначити, що як для виконання цих завдань, так і для визначення стратегічних задач та тактичних цілей розвитку ПМП необхідно мати достатньо широку інформаційну базу щодо стану і можливостей малого підприємництва на регіональному рівні, яку можна отримати в результаті проведення SWOT-аналізу використання ПМП, що дозволить ідентифікувати слабкі та сильні сторони його використання та встановити сприятливі можливості і загрози регіону. Зокрема, проведення такого аналізу ПМП Миколаївської області дозволило визначити сильні сторони його використання (які створюють передумови для його розвитку), серед яких є:

- велика кількість суб'єктів малого підприємництва, питома вага яких становить більше 95% у загальній кількості суб'єктів господарювання регіону;

- чисельність наявного населення регіону забезпечує в достатній мірі потребу економіки у розвитку підприємницької діяльності;

- підвищення рівня середньої заробітної плати у сфері малого бізнесу;

- збереження окремих, традиційних для області, промислових виробництв, оновлених технологічно та структурованих виробництв;

- високоефективний розвиток зернового, молочного та тваринницького підкомплексів АПК області;

- наявність необхідної інфраструктури підтримки підприємництва та розвитку транспортної, туристичної, рекреаційної інфраструктури;

- активна позиція регіональної влади щодо активізації підприємницької діяльності та залучення інвестицій в сферу малого і середнього бізнесу.

У Миколаївській області функціонує потужна транспортна система, до складу якої входить залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний транспорт.

Важливу роль у міжміських та внутрішньо-обласних перевезеннях відіграє автомобільний транспорт. Загальна протяжність доріг державного значення Миколаївської області становить 4792,4 км. Для перевезення пасажирів використовується понад 2,2 тисяч автобусів різної місткості, які виконують рейси на 641 автобусних маршрутах загального користування, замовником на яких є облдержадміністрація, в тому числі на 283 приміського сполучення та 358 міжміського внутрішньообласного сполучення, а також на 178 міських автобусних маршрутах, замовником на яких є виконавчі комітети міських рад. Перевезенням пасажирів займаються 23 автотранспортних підприємства приватної форми власності, 33 фізичних

Таблиця 1

#### Мале підприємництво в розвитку транспортної сфери Миколаївської області

Показники	2011	2012	2013	2014	2015
1. Кількість підприємств в транспортній сфері, од.	350	389	430	415	421
2. Кількість зайнятих працівників, осіб	2703	3103	3352	2962	2708
3. Кількість найманих працівників, осіб	2655	2748	3257	2819	2592
4. Обсяг реалізованої продукції, тис. грн	527917,4	686722,4	707047,1	796398,9	1178752,2

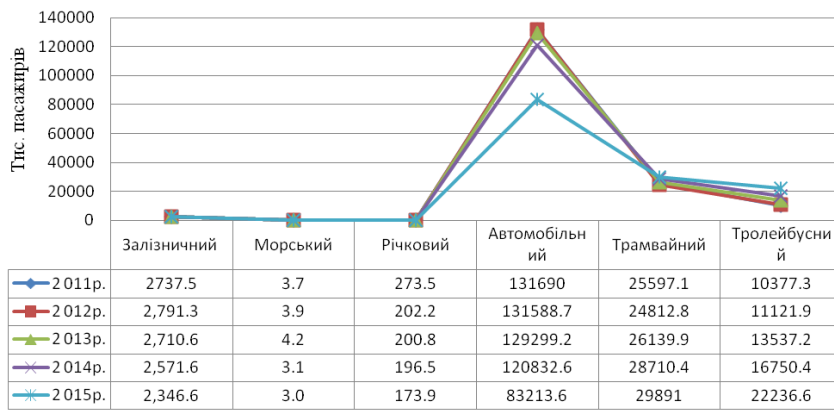


Рис. 1. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загальнокористування, тис. пас.

особи-підприємця, з урахуванням міських перевізників. Крім того, в обласному центрі перевезення пасажирів здійснюється міським електро-транспортом: довжина тролейбусних ліній 59 км, трамвайних – 73 км [2].

Перевезення пасажирів здійснюється залізничним, морським, річковим, автомобільним, трамвайним та тролейбусним транспортом (рис. 1) [1].

Як свідчать дані з наведеного рисунку, за останні роки спостерігається негативна динаміка перевезення пасажирів автомобільним транспортом. В 2014 р. порівняно з 2013 р., кількість пасажирів скоротилась на 8466,6, пасажирооборот – на 1,8%. Перевезення пасажирів залізничним транспортом в 2014 р. порівняно з 2013 р. зменшилось на 139 особи.

Одним з базових елементів транспортної системи Миколаївщини являється водний транспорт, який представлений 4 морськими портами і 1 річковим, а також рядом приватних терміналів, які входять до єдиного Бузько-Дніпровського морського транспортного вузла, зокрема [2]:

- державне підприємство «Миколаївський морський порт»;
- спеціалізований морський порт «Октябрськ»;
- дочірнє підприємство «Миколаївський річковий порт»;
- АСК «Укррічфлот»;
- ТОВ «Порт «Очаків»;
- ТОВ СП «НІБУЛОН»
- ТОВ «Евері» – побудовано комплекс з перевантаження рослинних олій, що дає можливість компанії перевалювати на морський транспорт через третій причал Миколаївського морського торгового порту понад 1 млн. тонн продукції агропромислового комплексу на рік;

– ТОВ «Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА» – побудовано зерновий елеватор силосного типу місткістю 170 тис. тонн. Також реалізуються проекти щодо розширення зернового комплексу, будівництва складських приміщень, емністю одночасного зберігання 210 тис. тонн;

– комплекс з перевантаження та зберігання зернових культур ТОВ «Ю-Порт Очаків». Наприкінці 2013 року введено в експлуатацію I чергу будівництва, обсяг інвестицій становив 65 млн. гривень;

– склад для зберігання вантажів «Термінал «Очаків», введено в експлуатацію I чергу будів-

ництва, обсяг інвестицій становив 3,3 млн. гривень;

– термінал зі зберігання та перевантаження рослинних олій «Ю-Порт Флойд», передбачає будівництво 3-х резервуарів на 15 тис. тонн;

– перевантажувальний комплекс світлих нафтопродуктів «Юг-Спец-Бункер».

Слід відзначити, що ТОВ СП «Нібулон» відроджує пасажирські перевезення річковим транспортом Миколаївської області. Компанія відремонтувала дві «ракети». Один з катерів курсуватиме до Очакова, а інший – до Вознесенська. Судна

на підводних крилах типу «Восход» (отримали назву «Нібулон-Експрес») вміщують 79 чоловік і розвивають швидкість 65 км/год, дальність плавання становить 500 кілометрів, час автономної роботи – 7 годин. Як повідомили в ТОВ СП «Нібулон», до літа 2017 року компанія має намір поповнити флот ще п'ятьма «ракетками», і забезпечити перевезення пасажирів між Києвом, Каневом, Черкасами і Чигирином, а також між Миколаєвом, Очаковом, Херсоном, залізним Портом, Кінбурнської косою, Вознесенському та Нової Одесою [5].

Проте, незважаючи на такий досить високий потенціал водного господарського комплексу, спостерігається негативна динаміка його використання. Як свідчать статистичні дані, за останні чотири роки обсяг перевезених вантажів водним транспортом скорочувався і тільки відправлення вантажів залізничним транспортом відзначилося найбільшим зростанням (в 2015 р. відповідний обсяг перевезень підвищився на 439 тис. тон. або на 7,6%) (рис. 2) [1].

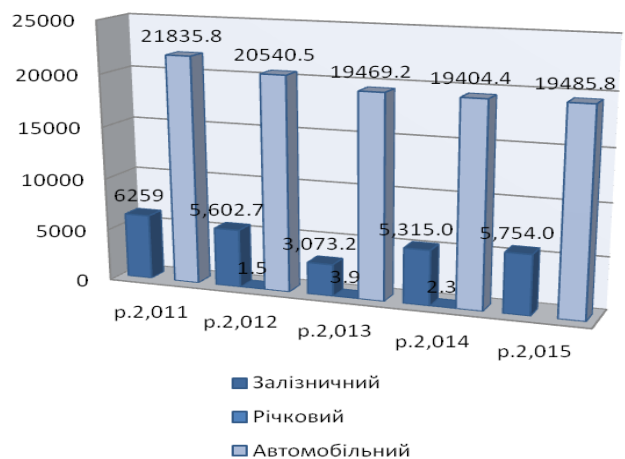


Рис. 2. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис. т.

На нашу думку, серед причин незадовільного стану використання потенціалу транспортної системи у забезпеченні економічного і соціального розвитку Миколаївського регіону крім зовнішніх факторів, слід відзначити і такі внутрішні проблеми:

– низька пропускну здатність залізничних комунікацій до портів м. Миколаєва для збільшення обсягів вантажопереробки;

- завищений рівень тарифів на перевезення вантажів за рахунок застосування дизельної локомотивної тяги, необхідність добудови другої колії залізниці Миколаїв – Долинська з одночасним переходом руху локомотивів на електричну тягу;

- недостатній рівень пропускної спроможності Бузько-Дніпровського каналу, що можливо покращити за рахунок днопоглиблювальних робіт та його розширення;

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

- низька якість торгово-транспортної інфраструктури (порти, дороги, залізничне сполучення, інформаційні технології);

- відсутність залізничної колії до м. Очаків, що стримує розвиток морегосподарського комплексу регіону в цілому.

Розвиток малого і середнього підприємництва в значній мірі стримується слабкою методичною базою, недостатньою доступністю необхідної інформації. Забезпечення доступу суб'єктів малого підприємництва до інформації – це реальна і досить істотна міра їх підтримки. З метою вдосконалення інформаційного забезпечення суб'єктів малого і середнього підприємництва необхідно:

- проведення моніторингу та аналіз результатів державного регулювання малого підприємництва в сфері транспорту;

- постійна модернізація, поповнення, розширення та технічне супроводження існуючих інформаційних баз;

- організація та проведення «круглих столів», зустрічей з підприємцями і громадськими організаціями, які сприяють виявленню недосконалості законодавчих і нормативних актів, надають можливість обговорення та формування пропозицій щодо їх зміни;

- участь представників громадських об'єднань підприємців в межах їх повноважень у підготовці проектів законодавчих та інших нормативних правових актів, що стосуються діяльності суб'єктів малого підприємництва, підприємств транспортної сфери.

Але, на сьогодні стримуючими факторами розвитку малого підприємництва в транспортному комплексі є:

- недосконалість нормативно-правової бази і недостатня захищеність інтересів малого підприємництва в транспортному комплексі;

- обмежені можливості малого бізнесу щодо використання фінансово-кредитних механізмів для поповнення оборотного капіталу і оновлення рухомого складу через його високу вартість і відсутність достатнього для банку заставного забезпечення;

- недостатній рівень інформаційної та методичної підтримки суб'єктів малого підприємництва, та ін.

Одним з напрямків підтримки малого підприємництва є забезпечення доступу малих підприємств до отримання замовлень при розміщенні державного замовлення та закупівлі товарів (послуг) суб'єктів природних монополій та державних корпорацій. Щодо експлуатації (утримання, ремонту) об'єктів транспортної інфраструктури перспективною формою розвитку малого підприємництва є субконтракція. Це дозволить розширити номенклатуру робіт, які можуть ефективно виконуватися при експлуатації і будівництві інфраструктурних об'єктів суб'єктами малого підприємництва, особливо враховуючи сезонний характер ряду робіт і протяжність транспортних об'єктів. У сфері державних закупівель для зняття адміністративних бар'єрів необхідно продовжувати роботу по максимальному залученню суб'єктів малого та підприємництва до поставки товарів (робіт і послуг) для державних потреб, включаючи організацію конкурсного розміщення держзамовлень у суб'єктів малого підприємництва [3].

Актуальним завданням підвищення ефективності використання ПМП також виступає участь малого бізнесу у забезпеченні логістичної інфраструктури водогосподарського комплексу регіону, яка є зв'язуючим ланцюгом між галузями виробничої і ринкової інфраструктури та сприяє тиме зниженню витрат на транспортування, зберігання, обслуговування матеріальних потоків.

Механізмами залучення малого підприємництва до активізації інноваційного потенціалу транспортного комплексу можуть стати науково-технічне співробітництво, а також кооперація великого й малого бізнесу в сфері наукових досліджень.

**Висновки і пропозиції.** Підсумовуючи викладені міркування, дозволимо собі узагальнити пропозиції з поліпшення використання потенціалу малого підприємництва у розвитку транспортної системи регіону:

- в господарському комплексі Миколаївської області функціонує потужна транспортна система, до складу якої входить залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний транспорт;

- географічне положення портів Бузько-Дніпровського морського транспортного вузла, близькість основних експортерів виробленої в Україні продукції, апробовані транзитні коридори, розвинута мережа водних, залізничних, автомобільних та авіаційних комунікацій створює сприятливе середовище для транзитних вантажів, в активізації яких можливо задіяти потенціал малого і середнього підприємництва;

- активізувати можливості малого підприємництва доцільно у сфері промислового залізничного транспорту, внутрішнього водного транспорту, в дорожньому господарстві, організації перевезень і транспортної обробки вантажів.

## Список літератури:

1. Головне управління статистики у Миколаївській області. [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. Пивоваров М. Розвиток інфраструктури малого підприємництва: проблеми та шляхи його покращення / М. Пивоваров // Соціально-економічні проблеми і держава – 2013. – Вип. 1(8). – С. 6–18.
4. Програма транскордонного співробітництва «Басейн Чорного моря» 2014-2020 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.blacksea-cbc.net/>
5. Регіональна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Миколаївській області у 2015 році. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.menr.gov.ua/docs/activity-dopovidi/regionalni/rehionalni-dopovidi-u-2015-rotsi/Mikolaevska\\_2015.pdf](http://www.menr.gov.ua/docs/activity-dopovidi/regionalni/rehionalni-dopovidi-u-2015-rotsi/Mikolaevska_2015.pdf)

**Гришина Н.В.**

Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова

## **РОЛЬ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

### **Аннотация**

В статье рассмотрен современный уровень использования малого предпринимательства в транспортной сфере Николаевской области, как одной из конкурентоспособных отраслей экономики региона. Проанализировано состояние транспортной системы региона в разреза малого предпринимательства. На основе проведенного исследования автором предложены направления повышения эффективности использования потенциала малого предпринимательства в обеспечении развития транспортной системы региона.

**Ключевые слова:** малое предпринимательство, транспортная система, потенциал, развитие, регион.

**Grishina N.V.**

National University of Shipbuilding them Admiral Makarov

## **THE ROLE OF SMALL BUSINESS IN SHAPING THE REGION'S TRANSPORT SYSTEM**

### **Summary**

The article discusses the current level of use of small businesses in the transport sector of the Nikolaev area, as one of the most competitive sectors of the regional economy. Analyzes the state of the transport system of the region in the context of small businesses. On the basis of the conducted research the author offers directions of increase of efficiency of use of potential of small business in development of transport system of the region.

**Keywords:** small business, transportation, and potential, development, region.