

РОЗВИНЕНІСТЬ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ РЕГІОНУ

У статті розглянуто питання розвитку малого підприємництва в транспортній системі регіону. Проаналізовано стан та рівень розвитку малого підприємництва взагалі й регіонального транспорту зокрема. Визначено роль малих підприємств регіонального транспорту в умовах перехідної економіки. Виявлені особливості та специфіка розвитку малого підприємництва в транспортній галузі регіону. Досліджено проблеми на шляху розвитку малого підприємництва транспортної галузі регіону.

Ринкова трансформація економіки України об'єктивно піднесла значення регіональної політики, завдяки чому виникла можливість створити фундамент для економічного зростання всієї країни, а тим самим — для зростання добробуту українського народу. Водночас найбільш раціональне використання виробничо-економічного потенціалу територій України

великою мірою залежить від надійного функціонування транспортних регіональних систем, що забезпечують переміщення людей і будь-яких продуктів, зокрема інформації. Отже, зростає актуальність регіональних економічних досліджень транспортних систем, що зумовлено необхідністю вирішення нагрітих наукових і прикладних завдань територіального розвитку.

Сучасні загальносвітові тенденції засвідчують, що питома вага транспортних послуг з розвитком економіки, як правило, збільшується або стабілізується. Крім того, у структурі послуг у транспортній системі зменшується значення залізничного і водного транспорту з одночасним підвищенням ролі автомобільного і повітряного [1]. Дорегіональним умов найпристосованішим є автомобільний транспорт. Через невеликі відстані він став головним видом транспорту в межах регіону. У конкурентному суперництві автомобільного транспорту з іншими видами регіонального транспорту важливе значення мають такі його переваги, як висока частота виїздів за добу, надійність (дотримання графіка доставок), доступність (число географічних точок, що обслуговуються), маневреність та відносно висока швидкість доставки продукції споживачу [2].

Характерною рисою ринкової трансформації регіонів є зниження частки паливно-сировинних товарів та підвищення питомої ваги готової продукції, що передбачає відходження від практики продажу товарів крупними партіями та поглиблення позицій автотранспорту в вантажних перевезеннях. У цілому регіональні потреби в транспортних послугах зазнали принципових змін у перехідний період. Ці зміни обумовлені:

- невизначеністю та мінливістю економічного становища;
- посиленням самостійності регіонів та підприємств;
- збільшенням відкритості регіональної економіки;
- нарощуванням високотехнологічних галузей економіки, яким властива знижена матеріаломісткість;
- розвитком комерційних, інформаційних та обчислювальних технологій;
- застосуванням сучасних складних матеріалів, що вирізняються легкістю та більшою транспортабельністю;
- зростанням міграції населення;
- зайнятістю в особистому підсобному господарстві.

Отже, регіональними критеріями вибору на користь автомобільного транспорту є як територіальна специфіка, так і загальні тенденції розвитку перехідної економіки. Але для успішного використання регіональних особливостей транспорту необхідно реформування транспортного обслуговування регіону, яке б ураховувало стан економіки, сприяло б запровадженню ринкових факторів розвитку та відповідало б регіональним потребам.

У цьому випадку набуває актуальності становлення підприємництва і, зокрема, малого бізнесу, властивості якого (динамічність і мобільність) відповідають регіональним потребам та особливостям транспорту. Сучасні дослідження показують, що в розвинутих країнах успішна реалізація саме підприємницького потенціалу як четвертого фактора виробництва нарівні з землею, працею і капіталом сприяє економічному зростанню. Сектор малого підприємництва в економічно розвинених країнах охоплює близько 70 % підприємств, забезпечує 50–67 % ВВП. Сьогоднішній же стан вітчизняного малого бізнесу не можна сприймати як задовільний. Серед країн Європи та СНД в Україні найменша кількість малих підприємств на 10 тисяч населення — 53 одиниці. В Британії цей показник становить 460 одиниць, в Німеччині — 370, Італії — 680, Франції — 350, США — 742, Японії — 496, Росії — 61 одиниця [3].

За умови розповсюдження малих підприємств у транспортній системі збільшиться її мобільність та гнучкість, а саме ці переваги підприємництва є вагомими для регіонального транспорту, де домінує автомобільний транспорт. Завдяки динамічності та більшій пристосованості до змін попиту, готовності швидше освоїти технологічні новації дрібні фірми зможуть урізноманітнити транспортні послуги та підвищити їх якість при незначних капіталовкладеннях. Це сприятиме зниженню вартості транспортних послуг та покращенню обслуговування споживачів. Зниження вартості стане можливим завдяки посиленню конкуренції між підприємцями-транспортниками, податковим пільгам, застосуванню передових технологій та використанню висококваліфікованого персоналу.

Показниками розвиненості малого підприємництва у транспортній галузі регіону є передусім кількісні параметри, зокрема, кількість малих підприємств, загальна кількість зайнятих та ВВП [4]. Місце та значення транспорту в структурі малого підприємництва регіону характеризують, в свою чергу, показники частки транспорту у загальній кількості зайнятих, вартості основного капіталу, обсягу інвестицій та валовій продукції.

Кількість малих підприємств транспорту Чернігівського регіону характеризується стійкою тенденцією до зростання. Так, з 1999 до 2003 р. кількість малих підприємств у цілому в регіоні зросла на 42 %, а в транспортній системі — на 95 %, водночас частка підприємств

транспорт у малому бізнесі збільшилась з 2,9 % до 4 %. Зайнятість в транспортному секторі зросла на 117 % (на 1,4 тис. осіб), тоді як загальна кількість зайнятих в малому бізнесі

зросла на 34 % (на 11,9 тис. осіб). Частка валової продукції малих підприємств транспорту у валовій продукції малого підприємництва регіону за цей період зросла майже вдвічі (табл. 1).

Таблиця 1. Основні показники розвитку малих підприємств транспорту Чернігівського регіону 1999—2003 рр.

| Показник | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Кількість малих підприємств усього, одиниць | 3407 | 3388 | 3567 | 4325 | 4826 |
| у т. ч. підприємств транспорту, одиниць | 99 | 110 | 122 | 161 | 193 |
| Частка малих підприємств транспорту у загальній кількості малих підприємств, % | 2,9 | 3,2 | 3,4 | 3,7 | 4,0 |
| Середньорічна кількість працівників малих підприємств усього, тис. осіб | 35,1 | 37,9 | 39,1 | 42,2 | 47,0 |
| у т. ч. на підприємствах транспорту, тис. осіб | 1,2 | 1,5 | 1,7 | 2,2 | 2,7 |
| Частка працівників малих підприємств транспорту у загальній кількості працівників малих підприємств, % | 3,4 | 4,0 | 4,3 | 5,2 | 5,7 |
| Обсяг валової продукції малих підприємств усього у діючих цінах, млн грн | 300,4 | 281,3 | 352,1 | 376,8 | 512,8 |
| у т. ч. підприємств транспорту, млн грн | 10,0 | 13,1 | 19,4 | 24,7 | 43,6 |
| Частка валової продукції малих підприємств транспорту у загальному обсязі валової продукції малих підприємств, % | 3,3 | 4,7 | 5,5 | 6,6 | 8,5 |

Основна частина фінансового результату малого підприємництва транспорту припадає на вантажний транспорт — 85 % (5473,1 тис. грн). На кожні 100 грн доходу вантажного транспорту припадає 17 грн доходу пасажирського транспорту. Взагалі доходи малого бізнесу у 2003 р. становили 9,1 % (6402,2 грн) від загальних доходів транспортної системи регіону.

Вартість майна малих транспортних підприємств у 2003 р. становила 48 млн грн або 3,3 % всього майна малого підприємництва регіону. При цьому, якщо частка основного капіталу регіонального транспорту зросла за 2003 р. з 3 % до 3,5 % і становила 35 млн грн, то частка оборотного капіталу практично не змінилась і дорівнювала 13,1 млн грн. Коefіцієнт мобільності активів, який характеризує потенційні можливості перетворення активів малих транспортних підприємств у гроші, незначно зменшився з 0,38 до 0,37.

Масштаби і темпи розвитку підприємництва в регіональній транспортній системі визначаються факторами, які можна поділити на транспортні та нетранспортні. Перші безпосередньо залежать від рівня розвитку транспорту — це забезпеченість регіону якісними транспортними послугами, склад транспортного парку, стан шляхів сполучення, рівень механізації та автоматизації процесів обробки вантажів і т. ін. До нетранспортних факторів належать складові розвитку, що не залежать від транспорту, які можна, в свою чергу, поділити на дві підгрупи. З одного боку, це загальноекономічні фактори — особливості економічного становища в країні, соціально-економічний розвиток регіону, територіальна спеціалізація регіону, ступінь розвитку транспортного машинобудування, формування і розвиток ринкового простору в регіоні, з другого, — це фактори сектора підприємництва: регуляторне середовище, податковий тиск, державна підтримка, престиж

підприємництва, розвиненість системи захисту прав приватної власності, фінансування підприємства тощо.

Щостосується впливу регіональної транспортної системи як зовнішнього середовища малих підприємств транспорту, то на цьому етапі вона не сприяє їхньому розвитку. Попри позитивні зрушення, що спостерігаються у сфері малого бізнесу на транспорті, в цілому в транспортній системі Чернігівського регіону останніми роками не існує стійкої тенденції до зростання. Порівняно з 1990 р. обсяг перевезень вантажів зменшився на 86 %, а порівняно з 1999 р.— на 20 %; відправлення пасажирів відповідно зменшилось на 39 % та на 13 %. Зокрема, у 2003 р. перевезено 13,2 млн т вантажів і виконано вантажооборот в обсязі 567,4 млн т/км. З 2002 по 2003 р. відбулося одночасне зменшення обсягу доставлених вантажів на 2 % та збільшення вантажообороту на 17 %, тобто збільшилась відстань перевезень. При цьому переважну частину (99 %) вантажних перевезень виконують підприємства автомобільного транспорту, що є особливістю транспортного обслуговування економіки на рівні регіону. Малими підприємствами транспорту впродовж 2003 р. перевезено лише 0,1 млн т вантажів, вантажооборот становив 19,7 млн т/км, що становить відповідно 0,76 % і 3 % від їхнього загального обсягу.

Послугами пасажирського транспорту регіону протягом 2003 р. скористалися 164 млн пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі і 240 млн пас./км, що відповідно на 9 % та на 1 % менше, ніж у 2002 р. Малими підприємствами при цьому доставлено у 2003 р. 0,8 млн пасажирів (0,5 % від загальної кількості) та виконано 21,2 млн пас. км (2 % від загального обсягу).

Інвестиційний попит малих підприємств регіонального транспорту протягом 2003 р. збільшився. А саме, обсяг валових інвестицій у 2003 р. порівняно з 2002 р. зріс на 43 % і дорівнював 4,8 млн грн, що становить 7 % від загальної суми валових інвестицій в підприємницькому секторі регіону (66,1 млн грн).

Проте темпи насичення підприємств транспорту новим руховим складом залишаються низькими. Наприклад, питома вага автомобільного парку, який перебуває в експлуатації більш 10 років, становить 64 %, до 3 років— лише 5 %. З урахуванням того, що автомобільний транспорт є основою транспортної системи Чернігівського регіону, можна зробити висновок про високий знос основних засобів регіонального транспорту та брак виробничих потужностей. А це, в свою чергу, індукує вкладання інвести-

ційних коштів здебільшого в ремонт та модифікацію застосовуваного рухомого складу, а не у розвиток.

Слід відмітити, що на сучасному етапі головним джерелом зовнішнього фінансування активів для малих підприємств транспорту є поточні зобов'язання. Ці підприємства не мають доступу до ринку довгострокових фінансових інструментів, якщо не враховувати позик під залог нерухомості, тому малі підприємства вимушені фінансувати частину своїх потреб в основному капіталі за рахунок короткострокової заборгованості [5].

Ключовою проблемою малих транспортних підприємств залишається також низький рівень трудових доходів, зумовлений низькими стандартами оплати праці в країні, які не стимулюють трудову активність, призводять до неповного використання трудового потенціалу, занепаду престижу підприємницької діяльності. У 2003 р. середньомісячна заробітна плата працівника малого підприємства транспорту становила 227,2 грн, що менше прожиткового мінімуму для працездатної особи (на той час 365 грн) на 38% (табл. 2).

Отже, подальший розвиток малого підприємства транспорту як інтегруючого елемента сучасної регіональної економіки потребує сконцентрування зусиль на вирішенні ключових проблем і на загальнодержавному, і на регіональному рівнях. Основними проблемами розвитку транспортної складової підприємства на загальнодержавному рівні є мінливість перехідного періоду економіки України та високий регуляторний тиск, до якого належать питання реєстрації підприємств, ліцензування, перевірки, оподаткування, втручання держави.

На регіональному рівні перетворення транспорту на активного суб'єкта економічних відносин вимагає передусім урахування територіальних особливостей та специфіки різних видів транспорту, максимального використання їх конкурентних переваг, переорієнтацію від залежності від держави до залежності від регіонального ринку. Зміцнення ефективності підприємства в регіональній транспортній системі потребує також стимулювання підприємницької діяльності; підвищення інвестиційної активності; накопичення та оновлення капіталу; підвищення оплати праці хоча б до середнього рівня по країні; розширення джерел зовнішнього фінансування; запровадження інноваційних технологій; розвитку регіональних центрів підтримки малого бізнесу.

Таблиця 2. Рівень оплати праці на малих підприємствах транспорту Чернігівського регіону 1999-2003 рр.

| Показник | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Фонд оплати праці сектору малого підприємництва регіону, млн грн | 46,0 | 58,6 | 75,8 | 92,7 | 123,2 |
| у т. ч. підприємств транспорту, млн грн | 1,5 | 2,3 | 3,5 | 4,9 | 7,2 |
| Частка фонду оплати праці малих підприємств транспорту у загальному фонді оплати праці сектору малого підприємництва регіону, % | 3,3 | 3,9 | 4,6 | 5,3 | 5,9 |
| Середньомісячна заробітна плата одного працівника сектору малого підприємництва регіону, грн | 109,0 | 129,0 | 161,5 | 183,1 | 218,4 |
| Середньомісячна заробітна плата одного працівника малого підприємства транспорту, грн | 99,4 | 132,7 | 168,3 | 190,9 | 227,2 |
| Перевищення середньомісячної заробітної плати одного працівника малого підприємства транспорту над середнім рівнем в цілому по сектору малого підприємництва регіону, % | -9,0 | 2,9 | 4,2 | 4,3 | 4,0 |

Отже, подальший розвиток малого підприємництва транспорту як інтегруючого елемента сучасної регіональної економіки потребує сконцентрування зусиль на вирішенні ключових проблем і на загальнодержавному, і на регіональному рівнях. Основними проблемами розвитку транспортної складової підприємництва на загальнодержавному рівні є мінливість перехідного періоду економіки України та високий регуляторний тиск, до якого належать питання реєстрації підприємств, ліцензування, перевірки, оподаткування, втручання держави.

На регіональному рівні перетворення транспорту на активного суб'єкта економічних відно-

син вимагає передусім врахування територіальних особливостей та специфіки різних видів транспорту, максимального використання їх конкурентних переваг, переорієнтацію від залежності від держави до залежності від регіонального ринку. Зміцнення ефективності підприємництва в регіональній транспортній системі потребує також стимулювання підприємницької діяльності; підвищення інвестиційної активності; накопичення та оновлення капіталу; підвищення оплати праці хоча б до середнього рівня по країні; розширення джерел зовнішнього фінансування; запровадження інноваційних технологій; розвитку регіональних центрів підтримки малого бізнесу.

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Жуков С. В. Развивающиеся страны: сфера услуг и экономический рост, — М: Наука, 1997.— 200с.
2. Котлер Р. Основы маркетинга; Пер. с англ. / Общ. ред. и вступ. ст. Е. М. Пеньковой. — Новосибирск: Наука, 1992.— 736 с.
3. Мале підприємництво в Україні: процес розвитку — К.: Ін-тконкурентного суспільства, 2001.- 253с.
4. Перехідна економіка/ В. М. Гесць, Є. Г. Панченко, Е. М. - Лібановатаін.; Заред. В. М. Гейця. - К.: Вицашк., 2003.-591 с.
5. Viscione J. A. How Long Should You Borrow Short Term? // Harvard Business Review-1986.-P. 20-24.

O. Bazylinska

DEVELOPMENT OF SMALL ENTERPRISES IN TRANSPORT SYSTEM OF THE REGION

The questions of the development of small-scale business in the regional transport system are considered. The analysis of the state and level of development of small-scale business generally and regional transport particularly is given. The role of small-scale business of regional transport in conditions of transformational economy is defined. The peculiarities and specific of the development of small-scale business in the regional transport branch are examined. The problems on the way of development of small-scale business in the regional transport branch of are investigated.