DOI [https://doi.org/10.15589/znп2019.1\(475\).26](https://doi.org/10.15589/znп2019.1(475).26)
УДК 339.9: 656.02

FEATURES DEVELOPMENT OF SMALL AND OF MEDIUM BUSINESS IN UKRAINE'S MARINE TRANSPORT INDUSTRY

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ В ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Oleh D. Derihin
derigin@nau.edu.ua
ORCID 0000-0001-6104-5198

О. Д. Дерігін
аспірант

National Aviation University, Kyiv
Національний авіаційний університет, м. Київ

Abstract. The purpose of the article is to determine the peculiarities of development of small and medium business in the field of maritime transport of Ukraine. The research was conducted using methods: comparison, analysis, synthesis, abstraction, generalization, system approach. The author identifies features of development of small and medium business in the field of maritime transport of Ukraine. The maritime transport complex is a multifunctional structure that meets the needs of the national economy in transport security, facilitates the development of international trade and fulfills Ukraine's obligations as a maritime state. Water transport served at seaports is the cheapest and relatively environmentally friendly compared to other modes of transport, making it competitive domestically for domestic and international trade. Seaports are an integral part of the state's transport and production infrastructure, given their location on the routes of international transport corridors. The competitiveness of the domestic transport complex on the world market depends on the efficiency of functioning of the seaports, the level of their technological and technical equipment, compliance of the system of management and development of infrastructure with modern international requirements. It is noted that the maritime transport system of Ukraine does not have sufficient reserves of production capacities and is not ready to fully provide the prospective volumes of cargo and passenger transportation, including those passing through Ukraine. Based on the analysis, the author outlines the main directions and steps to improve and create a comfortable climate for investing in the Ukrainian port industry. Practical importance is that the main provisions and conclusions can be used in the preparation of training and methodological manuals in the course in the field of business, as well as in the improvement of legislation aimed at the development of the port industry in Ukraine.

Key words: economy; business; small and medium-sized business; freight; transportation; development; logistics; ports; terminals.

Анотація. Метою статті є визначення особливостей розвитку малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту України. Дослідження проведено з використанням методів: порівняння, аналізу, синтезу, абстрагування, узагальнення, системного підходу. Автором визначено особливості розвитку малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту України. Морський транспортний комплекс є багатofункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі й реалізує зобов'язання України як морської держави. Водний транспорт, що обслуговується в морських портах, є найдешевшим і відносно екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним усередині країни для цілей внутрішньої та міжнародної торгівлі. Морські порти є складником транспортної й виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного й технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Зазначено, що морська транспортна система України не має достатніх запасів виробничих потужностей і не готова повною мірою забезпечити перспективні обсяги вантажних і пасажирських перевезень, у тому числі тих, що проходять через Україну. На основі проведеного аналізу автором окреслено основні напрями та кроки з метою вдосконалення і створення комфортного клімату для інвестування в портову галузь України. Практична значимість полягає в тому, що основні положення й висновки можуть бути використані під час підготовки навчальних і методичних посібників з курсу в галузі бізнесу, а також удосконалення законодавства, спрямованого на розвиток портової галузі в Україні.

Ключові слова: економіка; бізнес; малий і середній бізнес; вантаж; перевезення; розвиток; логістика; порти; термінали.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Бізнес як вид діяльності посідає провідне місце в економічній галузі України. Вивчення проблем малого та середнього бізнесу, становлення й розвитку його інститутів, розроблення практичних рекомендацій є необхідною умовою подолання кризової ситуації української економіки і створення передумов для сталого розвитку суспільства та держави загалом.

Бізнес-діяльність здійснюється в різних масштабах, тому для ефективного й системного регулювання, отримання результативності від управлінського впливу відбувається розподіл на малий, середній і великий бізнес. Світовий досвід господарювання свідчить, що малий, середній і великий бізнес у деяких напрямках діяльності доповнюють одне одного. Малий бізнес відкриває необхідні шляхи для збільшення товарообороту й підвищення конкурентоздатності підприємства, унаслідок чого відкриваються шляхи для створення й ефективного функціонування середніх підприємств [17; 19].

В умовах розвитку ринкової економіки в Україні виникає потреба формування різноманітного набору адекватних політичних, економічних, морально-етичних відносин і їх відображення в законодавчій формі, створення інституцій, які нормально функціонують і відповідають умовам і потребам держави.

У цьому аспекті морський транспорт України виконує надзвичайно важливу функцію. Це сполучний елемент усієї соціально-економічної системи держави. Розвиток українських регіонів багато в чому залежить від стану транспортного комплексу. Морський порт – це завжди складний організм, який включає багато напрямів діяльності, і лише від їх узгодженої роботи залежить успіх порту загалом.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню сучасного стану ведення бізнесу в галузі морського транспорту, а також розвитку та перспектив у євроінтеграції приділяли увагу такі науковці, як С. Боняр, О. Котлубай, Н. Рощіна, О. Ющенко, С. Нікулін і багато інших.

ВІДОКРЕМЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Проте недостатньо дослідженими є особливості й перспективи розвитку бізнесу в галузі морського транспорту України на сучасному етапі розвитку суспільства.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є визначення особливостей розвитку малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту України.

Методи дослідження: порівняння, аналіз, синтез, абстрагування, узагальнення, системний підхід.

Об'єкт дослідження – розвиток малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту України.

Предмет дослідження – особливості розвитку малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту України.

ОСНОВНИЙ МАТЕРІАЛ

Розвиваючи національну зовнішньоекономічну політику, одним із принципів якої є розширення взаємовигідної співпраці з державами всіх континентів з її величезним ресурсно-виробничим потенціалом, Україна є одним з учасників світової товарної біржі.

Варто наголосити на тому, портова галузь відіграє ключову роль у зростанні української економіки. Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України у 2016 році, становив щонайменше 1,7 млрд. дол. США (близько 2% ВВП країни) [1].

На континентальній частині України в Чорноморському та Азовському басейнах, а також дельті р. Дунай розташовано 13 морських портів: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, сукупна потужність вантажопереробки яких становить 240 млн. тонн на рік. Протяжність причального фронту морських портів становить близько 43 км, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровський-лиманський канал (БДЛК) та Глибоководний судновий хід (ГСХ) р. Дунай – Чорне море через гирло Бистре) становить 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

Найбільшими серед морських портів України сьогодні є порти: Южний, Одеса, Миколаїв і Чорноморськ, на частку яких припадає близько 80% від загальної потужності морських портів України. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна в тому числі із залученням для надання послуг суб'єктів господарювання недержавної форми власності. Інші морські порти України натеper можуть приймати судна з меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків переважно забезпечується стивідорними компаніями державної форми власності.

В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складником міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», Пан'європейський № 9 тощо.

Обслуговування контейнерних ліній нині забезпечується контейнерними терміналами, що знаходяться в портах Одеса, Чорноморськ і Южний, з їх сукупною потужністю 3 130 тис. TEU на рік. Указаний обсяг найближчим часом буде збільшено на 600 тис. TEU завдяки новостворюваним потужностям контей-

нерного терміналу на Карантинному молу Одеського морського порту. Обслуговування пасажирських і круїзних суден на міжнародному та внутрішньому сполученні здійснюється морськими вокзалами в портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом у м. Вилково), а також пасажирського комплексу в морському порту Одеса [3].

Морські порти є також воротами для експорту продукції агропромислового, гірничо-металургійного комплексів країни та імпорту проміжних ресурсів, наприклад, вугілля, залізорудної сировини й контейнерних вантажів, забезпечуючи при цьому близько 40% (28 515,1 млн. дол. США у 2016 році) обсягів міжнародної торгівлі України з різними країнами світу [1]. Характеристики морського транспорту зазначені в таблиці 1.

Таблиця 1. Характеристики морського транспорту

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> – можливість міжконтинентальних перевезень; – низька собівартість перевезень на далекі відстані; – висока провізна і пропускна здатність; – низька капіталомісткість перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – обмеженість перевезень; – низька швидкість доставки; – залежність від географічних, навігаційних і погодних умов; – необхідність створення складної портової інфраструктури

Примітка: таблиця розроблена автором.

Варто зазначити, що станом на сьогодні морська транспортна система України не має достатніх запасів виробничих потужностей і не готова повною мірою забезпечити перспективні обсяги вантажних і пасажирських перевезень, у тому числі тих, що проходять через Україну.

Це пов'язано передусім із наявними розбіжностями в розвитку потужностей різних видів транспорту для забезпечення перевезення окремих видів вантажів, значним зносом основних фондів транспортних підприємств, недорозвиненістю системи транспортних операторів у міжнародному сполученні, значним відставанням у якості транспортних послуг порівняно із сучасними міжнародними вимогами.

Якісне транспортне забезпечення зовнішньоекономічних угод є одним із ключових елементів їх ефектної реалізації. Через велику протяжність водного простору, що розділяє основні економічні регіони світу, основними видами транспорту з погляду глобального підходу є морський і повітряний. Морський транспорт забезпечує перевезення понад 60% обсягу міжнародної торгівлі [4].

Варто зазначити, що в умовах анексії Автономної Республіки Крим, відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від «Про закриття морських портів» [3], прийнято рішення закрити морські порти,

розташовані на території півострова: Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія – до відновлення конституційного ладу України на тимчасово окупованій території Криму. Проте 80% вантажопотоку після такого рішення переорієнтовано на морські порти континентальної території України. Водночас втрачено контроль за судноплавством на Керч-Єнікальському судноплавному каналі. Обмеження перетину каналу судами під прапором України, в т. ч. спеціалізованого флоту, створюють загрозу зниження конкурентоздатності портів Азовського басейну [5].

Разом із тим у результаті геополітичного конфлікту на сході України відбулися зміни в ситуації на ринку вантажопотоків і їх логістиці, а саме:

- відбулася зміна в моделі торгівлі вугіллям – переорієнтація імпорту енергетичного вугілля замість експорту вугілля для металургійного виробництва. Це призвело до зміни походження/призначення вугілля – від торгівлі з Російською Федерацією до трансатлантичного імпорту, що, у свою чергу, зажадало поліпшення наявної портової інфраструктури;

- збільшення кількості та якості причалів для вугілля з глибоководними підходами для прийому суден великої вантажопідйомності (включаючи тип Capesize), які є найбільш ефективними для такого вантажопотоку;

- перевантаження металопродукції в морських портах України зменшився в міру зростання світового ринку руди (проте, згідно з даними Всесвітньої металургійної асоціації, щорічне споживання сталі, як очікується, збільшиться на 30% до 2030 року);

- змінився ринок зерна, що зумовило необхідність пропускної спроможності порту для перевалки зернових та олійних культур;

- з огляду на глобальну тенденцію до збільшення великотоннажного флоту, що забезпечує відносно нижчу вартість перевезення вантажів, морські порти й підводні канали піддаються днопоглибленню акваторій у морських портах;

- низький рівень використання наявних потужностей для прийому й обслуговування контейнерних вантажів, які в довгостроковій перспективі здатні обробляти обсяги вантажопотоку, що зростають [5].

Варто зауважити, що особливістю сучасного розвитку малого та середнього бізнесу в галузі морського транспорту є те, що, з одного боку, нестабільна ситуація в країні стримує іноземних інвесторів від вкладень у транспортну інфраструктуру, а з іншого – обмеженість бюджетних ресурсів за таких умов ускладнює реалізацію інвестиційних проєктів за власний рахунок [5].

З метою покращення можливостей і розвитку ведення малого та середнього бізнесу в галузі морського транспортування Державною прикордонною службою України вжито заходів щодо уникнення бар'єрів

під час проходження вантажів через морські порти, необхідним є зниження витрат, що зумовлені затримками вантажу в процесі виконання контрольних процедур, зокрема, шляхом спрощення механізмів і скорочення часу оброблення вантажів і їх випуску органами державного контролю.

Варто також зазначити основні проблеми галузі морського транспорту, які негативно впливають на розвиток бізнесу в цій галузі:

- відсутність ефективного механізму залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів інфраструктури портів;

- дисбаланс у розвитку перевалочних засобів та інфраструктури загального користування, включаючи пропускну здатність і якість дорожнього полотна;

- забезпечення розвитку портової інфраструктури, організації руху в Росії;

- напрямки морських портів;

- невідповідність технічного рівня сучасним вимогам щодо надання послуг для ведення належного рівня бізнесу;

- недостатній рівень і невідповідність глибин в окремих морських портах і каналах;

Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі з метою залучення інвестицій малого та середнього бізнесу

- розробка генерального плану розвитку морських портів із урахуванням перспективного розвитку акваторій, програм розвитку автомобільних доріг та залізниць з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації;

- модернізація та будівництво портових потужностей (особливо стратегічного значення) для ефективного здійснення робіт із обслуговування вантажів та суден в морських портах;

- впровадження SMART-інфраструктури та технологій, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах, та “зелених” технологій спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії від альтернативних джерел;

Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах

- впровадження сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кіберзагроз, які дозволяють замовникам портових послуг провести оформлення та здійснювати моніторинг вантажів, транспортних засобів з будь-якої точки світу;

- створення привабливих умов та запровадження практики використання внутрішнього водного транспорту, як альтернативного і економічно ефективного виду транспортування вантажів до/з морських портів;

- зменшення часу обробки вантажів та спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних перевезень;

Рис. 1. Напрями вдосконалення галузі морського транспортування в Україні
Модифіковано автором за джерелами [2; 4].

- недостатньо розвинена транспортна інфраструктура в морських портах і на акваторіях;
- низький рівень координації між видами транспорту й місцевими органами влади;
- повільне оновлення основних фондів на підприємствах державного сектору порту [10–13].

За оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури, Україна у 2016 році набрала лише 3,2 бали із 7 можливих, при тому що у 2012 році цей показник становив 4,0 бали. Іншими словами, українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як більше ніж середня. При цьому позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом є набагато вищими [5].

ОБГОВОРЕННЯ ОТРИМАНИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Сьогодні морський транспорт використовується у внутрішніх і зовнішніх комунікаціях. Останніми роками зростає частка перевезень, що здійснюються на судах, які мають достатню морську придатність і маневреність.

Розвиток малого та середнього бізнесу на морському транспорті – це підприємницька діяльність з надання послуг з перевезення, перевантаження вантажів, агентування й фрахтування морського торговельного флоту, транспортно-експедиторських, кріюінгових та інших послуг, що вимагає серйозної аналітичної та практичної підготовки.

Так, розвиток морського транспорту як найважливішого фактора прискореного розвитку економіки й інтеграції України у світову економічну систему передбачає наявність сучасного морського торговельного українського флоту, конкурентоспроможного на світовому фрахтовому ринку, здатного забезпечити потреби народу України, фрахтову незалежність національної зовнішньої торгівлі.

Ефективне використання транзитного потенціалу України й експорт транспортних послуг можливий шляхом:

- створення конкурентоспроможного рівня та механізму оподаткування судноплавної діяльності;

- розроблення й упровадження поряд із традиційним способом державного регулювання комплексу інших заходів сприяння національному судноплавству, які не суперечитимуть загальноновизначеним міжнародним нормам;

- уведення митних преференцій для судноплавних компаній, суднобудівних і судноремонтних підприємств, українських моряків [2].

Варто наголосити, що вимогою розвитку сучасного бізнесу є відповідність вимогам, нормам, стандартам світу. Будь-яка сучасна деталь може як посприяти успіху, так і, навпаки, мати негативні наслідки. Отже, сучасний бізнес повинен вбирати в себе останні досягнення своєї галузі.

Тому необхідно визначити основні напрями та кроки з метою вдосконалення і створення комфортного клімату для інвестування в портову галузь України (рис. 1).

Отже, морський транспортний комплекс – це багатофункціональна структура, яка задовольняє потреби національної економіки в транспорті, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави.

Водний транспорт, що обслуговується в морських портах, є найдешевшим і відносним екологічно чистим порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентоспроможним для цілей внутрішньої та міжнародної торгівлі. Але ця галузь в Україні потребує ґрунтовних трансформацій.

ВИСНОВКИ

Отже, морські порти мають стратегічне значення для розвитку економіки країни й повинні задовольняти її торговельні та транспортні потреби. Спільна робота представників законодавчої, виконавчої влади й галузі дасть змогу розробити та впровадити найефективніші рішення для виконання державних завдань. Українські порти мають низку переваг для ведення малого та середнього бізнесу: вони можуть бути інтегровані в нові маршрути для доставки вантажів у ЄС і назад як виключно морським шляхом, так і з використанням автомобільного, залізничного й морського транспорту. Інвестори отримають можливість більш ефективно обробляти наявний вантажопотік і залучати нових вантажовідправників

REFERENCES

- [1] Informatsiia pro vodnyj transport Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
- [2] Kotlubaj O.M. Ukraina v svitovij mors'kij torhivli. Holovnyj redaktor. 2009. URL: <http://nbuv.gov.ua>.
- [3] Morskye hruzoperevozky kak byznes. URL: <https://intercredit.com.ua/92/article6972>.
- [4] Pro zakryttia mors'kykh portiv : Nakaz Mininfrastruktury vid 16.06.2014 № 255. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14>.
- [5] Stratehiia rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku. URL: <https://mtu.gov.ua/files.pdf>.
- [6] Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku. K. : NISD, 2011. URL: <http://niss.gov.ua/content/articles/files/transport-5alle.pdf>.
- [7] Sarana L.A. Rehional'ni problemy rozvytku maloho ta seredn'oho biznesu v Ukraini. *Strategic estimations and vectors of ukraine's social and economic development in the conditions of European integration and the world partnership* : monograph / edited by V. Yatsenko. Agenda Publishing House, 251 Coventry, United Kingdom, 2017. 357 p. R. 151–159.
- [8] Svitovij biznes : navch. pos. / za red. prof. F.F. Butyntsia. Zhytomyr : Ruta, 2004. 498 s. Finansova stratehiia v upravlinni pidpriemstvamy : monohrafiia / A.H. Semenov, O.O. Yeroputova, T.V. Perekrst, A.V. Lynenko ; nauk. red. V.L. Koriniev. Zaporizhzhia : KPU, 2008. 188 s.

- [9] Syzonenko V.O. Formuvannia i rozvytok natsional'noi systemy pidpriemnytstva: teoretyko-metodolohichni aspekty i mekhanizmy realizatsii : monohrafiia. Kyiv : Vydav.-polihraf. tsentr "Kyiv. un-t", 2004. 229 s.
- [10] Shpak V.I. Rozvytok maloho pidpriemnytstva v Ukraini (na prykladi ukrains'koi vydavnycho-polihrafichnoi kompanii "Ekspres-Ob'iva"). Kyiv : MAUP, 2002. 112 s. S. 107–110.
- [11] Yavors'ka L.M., Selezen' S.V. Ekonomiko-pravovi tendentsii rozvytku maloho pidpriemnytstva v Ukraini. *Ekonomichna teoriia prava. Visnyk Natsional'noho universytetu «Yurydychna akademiia Ukrainy imeni Yaroslava Mudroho»*. 2013. № 2 (13). S. 135.
- [12] Yasyn'ska N.A. Finansovyy mekhanizm derzhavnoho upravlinnia rozvytkom maloho pidpriemnytstva : avtoref. dys. ... kand. derzh. upr. : 08.00.03. Donetsk, 2008. 24 s.
- [13] Annual report on European SMEs 2015\2016. SMEs start hiring again. European commission. 2015. R. 20–24.
- [14] Conclusions on the review of the "Small Business Act" for Europe. URL: <http://www.en.bmwfw.gv.at/Enterprise/Documents/SBA%20Review%20Council%20Conclusions.pdf>.
- [15] Delgado M., Porter M., Stern S. Convergence, clusters, and economic performance. *Working paper*. 2008. URL: http://astro.temple.edu/~mdelgado/index_files/DPS_Cluster.pdf.
- [16] Enke S. Consumer cooperatives and economic efficiency. *American Economic Review*. 1945. Vol. 35. № 1. P. 148–155.
- [17] EU SMEs in 2012: at the crossroads: annual report on small and medium-sized enterprises in the EU, 2011/12. Rotterdam : European Commission, 2012. 89 p.
- [18] Henderson J. Vernon. Marshall's scale economies. *Journal of Urban Economics. Department of Economics. Brown University. Providence*. RI 02912. USA. 2002. 28 p.
- [19] Krugman P. Competitiveness: a dangerous obsession. *Foreign Affairs*. 1994. Vol. 73 (2). R. 28–44.
- [20] Nakamura R. Agglomeration effects on regional economic disparities: a comparison between the UK and Japan. *Urban Studies*. 2008. № 45 (9). R. 1947–1971.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
- [2] Котлубай О.М. Україна в світовій морській торгівлі. *Головний редактор*. 2009. URL: <http://nbuv.gov.ua>.
- [3] Морские грузоперевозки как бизнес. URL: <https://intercredit.com.ua/92/article6972>.
- [4] Про закриття морських портів : Наказ Мінінфраструктури від 16.06.2014 № 255. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14>.
- [5] Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files.pdf>.
- [6] Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Київ : НІСД, 2011. URL: <http://niss.gov.ua/content/articles/files/transport-5alle.pdf>.
- [7] Сарана Л.А. Регіональні проблеми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні. *Strategic estimations and vectors of ukraine's social and economic development in the conditions of European integration and the world partnership : monograph / edited by V. Yatsenko*. Agenda Publishing House, 251 Coventry, United Kingdom, 2017. 357 p. P. 151–159.
- [8] Світовий бізнес : навчальний посібник / за ред. проф. Ф.Ф. Бутинця. Житомир : Рута, 2004. 498 с. Фінансова стратегія в управлінні підприємствами : монографія / А.Г. Семенов, О.О. Єропутова, Т.В. Перекрест, А.В. Линенко ; наук. ред. В.Л. Корієв. Запоріжжя : КПУ, 2008. 188 с.
- [9] Сизоненко В.О. Формування і розвиток національної системи підприємництва: теоретико-методологічні аспекти і механізми реалізації : монографія. Київ : Видав.-поліграф. центр «Київ. ун-т», 2004. 229 с.
- [10] Шпак В.І. Розвиток малого підприємництва в Україні (на прикладі української видавничо-поліграфічної компанії «Експрес-Об'ява»). Київ : МАУП, 2002. 112 с. С. 107–110.
- [11] Яворська Л.М., Селезень С.В. Економіко-правові тенденції розвитку малого підприємництва в Україні. *Економічна теорія права. Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»*. 2013. № 2 (13). С. 135.
- [12] Ясинська Н.А. Фінансовий механізм державного управління розвитком малого підприємництва : автореф. дис. ... канд. держ. упр. : 08.00.03. Донецьк, 2008. 24 с. 255
- [13] Annual report on European SMEs 2015\2016. SMEs start hiring again. European commission. 2015. P. 20–24.
- [14] Conclusions on the review of the "Small Business Act" for Europe. URL: <http://www.en.bmwfw.gv.at/Enterprise/Documents/SBA%20Review%20Council%20Conclusions.pdf>.
- [15] Delgado M., Porter M., Stern S. Convergence, clusters, and economic performance. *Working paper*. 2008. URL: http://astro.temple.edu/~mdelgado/index_files/DPS_Cluster.pdf.
- [16] Enke S. Consumer cooperatives and economic efficiency. *American Economic Review*. 1945. Vol. 35. № 1. P. 148–155.
- [17] EU SMEs in 2012: at the crossroads: annual report on small and medium-sized enterprises in the EU, 2011/12. Rotterdam : European Commission, 2012. 89 p.
- [18] Henderson J. Vernon. Marshall's scale economies. *Journal of Urban Economics. Department of Economics. Brown University. Providence*. RI 02912. USA. 2002. 28 p.
- [19] Krugman P. Competitiveness: a dangerous obsession. *Foreign Affairs*. 1994. 17. Vol. 73 (2). P. 28–44.
- [20] Nakamura R. Agglomeration effects on regional economic disparities: a comparison between the UK and Japan. *Urban Studies*. 2008. № 45 (9). P. 1947–1971.