

## РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 332.143

doi: 10.46845/2073-3364-2025-0-3-92-111

### **Мотивационные факторы и барьеры развития малого и среднего предпринимательства в сфере автомобильных грузоперевозок эксклавного региона**

**Анастасия Викторовна Федяева**

ФГБОУ ВО "КГТУ", Калининград, Россия

fedyaeva.84@yandex.ru

**Аннотация.** В статье анализируются мотивационные факторы и барьеры развития малого и среднего предпринимательства (МСП) в сфере автомобильных грузоперевозок эксклавного региона на примере Калининградской области. Исследование опирается на анализ отраслевой статистики, действующих механизмов государственной поддержки, а также результаты опроса 349 представителей транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей. Выявлены ключевые проблемы, возникшие под влиянием санкционных ограничений: рост издержек, логистические и технические трудности, усложнение процедур на границах, а также недостаточная эффективность применяемых мер адаптации. Рассматриваются реализуемые в регионе меры поддержки МСП, проводится сравнительный анализ с зарубежными практиками. На основе полученных данных сформулированы предложения по совершенствованию инструментов государственной поддержки и рекомендаций для органов власти.

**Ключевые слова:** мотивация предпринимательства, Калининградская область, государственная поддержка, санкции, логистические барьеры, адаптационные стратегии

**Для цитирования:** Федяева А. В. Мотивационные факторы и барьеры развития малого и среднего предпринимательства в сфере автомобильных грузоперевозок эксклавного региона // Балтийский экономический журнал. 2025. № 3(51). С. 92-111. <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2025-0-3-92-111>

**Motivational factors and barriers to the development of small and medium-sized businesses in the field of road freight transport in the exclave region**

**Anastasia V. Fedyaeva**

Kaliningrad State Technical University, Kaliningrad, Russia

fedyaeva.84@yandex.ru

**Abstract.** The article analyzes the motivational factors and barriers to the development of small and medium-sized businesses (SMEs) in the field of road freight transportation in the exclave region using the Kaliningrad region as an example. The study is based on the analysis of industry statistics, existing mechanisms of state support, as well as the results of a survey of 349 representatives of transport companies and individual entrepreneurs. The key problems that arose under the influence of sanctions restrictions are identified: increased costs, logistical and technical difficulties, complication of procedures at the borders, as well as the insufficient effectiveness of the adaptation measures applied. The measures to support SMEs implemented in the region are considered, a comparative analysis with foreign practices is carried out. Based on the data obtained, proposals are formulated to improve the instruments of state support and recommendations for government bodies.

**Keywords:** motivation for entrepreneurship, Kaliningrad region, state support, sanctions, logistical barriers, adaptation strategies

**For citation:** Fedyaeva A. V. Motivational factors and barriers to the development of small and medium-sized businesses in the field of road freight transport in the exclave region // Baltic Economic Journal. 2025;3(51):92-111. (In Russ.). <https://doi.org/10.46845/2073-3364-2025-0-3-92-111>

**Введение**

Максимизация прибыли в коммерческой деятельности является основным стимулом для её реализации. При этом наименее доходные отрасли испытывают дефицит предпринимательских инициатив за счёт невысокой доходности. В таких условиях государственная политика по мотивации предпринимательской деятельности заключается в формировании механизмов привлечения инициатив в наиболее стратегически значимые отрасли.

Целью данной статьи является исследование ключевых мотивационных факторов и барьеров для развития малого и среднего предпринимательства (МСП) в сфере автомобильных грузоперевозок Калининградской области, как эксклавного региона, выявление влияния санкционных и геополитических ограничений на деятельность транспортных предприятий, а также оценка эффективности действующих мер государственной поддержки и предложения направления их совершенствования с учетом анализа зарубежного опыта.

## **Материалы и методы**

Движущие силы предпринимательства, представляющего собой одну из важных областей в условиях рыночной экономики, складывались на протяжении всей истории общества и преобразований его экономической структуры.

Для более глубокого понимания сущности предпринимательской деятельности и факторов, побуждающих к ней, важно обратиться к классическим экономическим теориям, среди которых особое значение имеют работы английского экономиста Р. Кантильона, шотландского экономиста А. Смита и австрийского и американского экономиста Й. Шумпетера.

Р. Кантильон рассматривал предпринимателя как индивида, обладающего способностью предвидеть будущие изменения и готового принимать на себя риски. По его мнению, предприниматель направляет свою деятельность на получение дополнительного дохода, участвуя в процессах производства, обмена и потребления. [11].

А. Смит рассматривал предпринимательство прежде всего как деятельность, связанную с производством, в рамках которой основной целью выступает получение дохода. Он рассуждал, что стремление к максимизации прибыли или достижению иного полезного результата является главным мотивом предпринимателя [9].

Австрийский экономист Й. Шумпетер разработал теорию предпринимательства, согласно которой именно предприниматель выступает основной движущей силой экономического развития. В его работах подчеркивается, что постоянное создание новых комбинаций производственных факторов способствует саморегулированию и развитию экономической системы в целом. К числу предпринимателей Шумпетер относил тех экономических субъектов, которые внедряют такие новшества в производственный процесс [10].

В современной экономической системе России ключевую роль играет предпринимательская деятельность. Она представляет собой процесс, в рамках которого предприниматели ищут инновационные сочетания ресурсов производства или внедрение новшеств для максимизации прибыли. Элементом, влияющим на интерес в достижении высоких экономических и социальных результатов предпринимательства, выступает мотивационная составляющая. Все человеческие действия мотивированы, проистекая из конкретного интереса, который стимулирует человека к определенной активности. Мотивация к предпринимательской деятельности – это набор факторов и процессов, которые наполняют человека стремлением к выполнению жизненных задач.

А. С. Волкова утверждает, что "механизм формирования мотивации предпринимательства идентичен механизму формирования трудовой мотивации. Важным представляется изучение процесса мотивации, а именно формирования побудительных сил, причин и целей предпринимательской деятельности" [3].

И. В. Коровникова указывает, что "как известно основополагающим фактором роста рыночной экономики выступает эффективное развитие

предпринимательской деятельности, в свою очередь в переходных экономических процессах такой фактор является рычагом тех или иных рыночных преобразований" [4].

В каждой системе эффективность определяется вкладом её частей в достижение общих целей. Это особенно важно для мотивации, пронизывающей все уровни человеческого поведения. Правильно выстроенная система мотивации существенно влияет на успешность предпринимательской деятельности.

Н. А. Башков выделяет на макроуровне социально-экономические факторы мотивации предпринимательской деятельности, на мезоуровне – организационные факторы, а на микроуровне социально-демографические и личностные факторы мотивации предпринимательской деятельности (таблица 1) [2].

Таблица 1 – Трёхуровневая классификация факторов мотивации предпринимательской деятельности

Table 1 – Three-level classification of factors motivating entrepreneurial activity

Уровень исследования	Группа факторов	Конкретные факторы
Макроуровень	Социально-экономические	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Политическая и социальная стабильность общества</li> <li>– Высокий уровень развития экономики</li> <li>– Эффективность правового механизма обеспечения предпринимательства</li> <li>– Эффективность налоговой, финансовой, кредитной и административных систем</li> <li>– Культура общества, поддерживающая индивидуальную инициативу, стремление к независимости, самостоятельность в суждениях</li> </ul>
Мезоуровень	Организационные	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Сфера деятельности</li> <li>– Стаж деятельности</li> <li>– Количество работников</li> <li>– Структура предпринимательства</li> <li>– Организационная структура</li> <li>– Трудовые и социальные отношения</li> </ul>
Микроуровень	Социально-демографические и личностные	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Возраст предпринимателя</li> <li>– Пол</li> <li>– Семейный статус</li> <li>– Образование</li> <li>– Уровень интеллекта</li> <li>– Уверенность в собственных возможностях</li> <li>– Ответственность</li> <li>– Стилль руководства и др.</li> </ul>

Однако понимание мотивационного процесса не обязательно приводит к успешному его управлению. Существует ряд факторов, которые затрудняют понимание мотивационных процессов на практике, например, не всегда ясная

направленность мотивов, что делает предсказание мотивационных паттернов довольно сложной задачей [6] (рисунок 1).

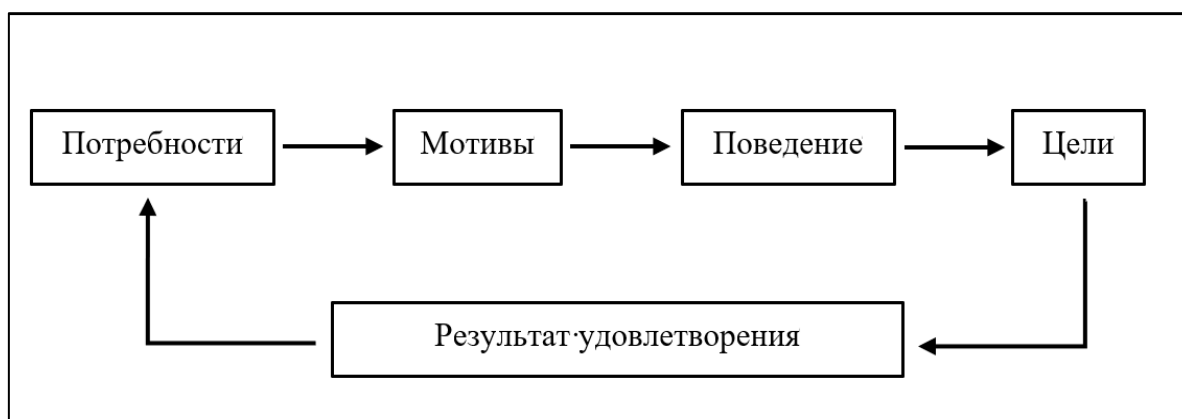


Рисунок 1 – Схема мотивационного процесса  
Figure 1 – Scheme of the motivational process

Вышеописанное изложение представляет формализованный подход к мотивации, однако на практике она выступает как сложная, многогранная и динамичная система. Деятельность человека определяется мотивами, которые изменяются под воздействием различных факторов, включая социальное положение, уровень материального обеспечения, общественные установки, индивидуальные способности и образование. В результате, прогнозирование поведения внутри социальной группы становится крайне сложной задачей. [7].

Особенное географическое положение Калининградской области во многом определяет развитие экономики и инфраструктуры региона, а также обуславливает возникновение специфических проблем. Взаимодействие с прилегающими странами требует разработки сложных схем транзитной логистики. Экономическая интеграция Калининградской области с остальными регионами страны затруднена, ключевым фактором решения этой проблемы является более глубокое осознание и использование внутренних ресурсов области для стимулирования местного предпринимательства. Предоставление морских путей связи с основной частью Российской Федерации даёт возможность обеспечить независимость региона от политических решений соседних стран, которые могут ограничивать транзит или вести торговлю на определённых условиях.

### Результаты и обсуждение

Исследование текущего состояния отрасли грузоперевозок в Калининградской области показывает, что налоговые начисления и налоговые сборы, в том числе сборы региональных налогов и, в частности, транспортного налога за период 2021-2025 гг. изменяются неравномерно (таблица 2)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Данные по формам статистической налоговой отчетности. ФНС России. [https://www.nalog.gov.ru/rn39/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/](https://www.nalog.gov.ru/rn39/related_activities/statistics_and_analytics/forms/)

Таблица 2 – Начисление и налоговые сборы по виду деятельности транспортировка и хранение в Калининградской области в 2020-2024 гг.

Table 2 – Accrual and tax collections for the type of activity transportation and storage in the Kaliningrad region in 2020-2024.

Наименование	2020	2021	2022	2023	2024
Начислено к уплате в консолидированный бюджет (млн. руб.)	4 924,2	6 198,9	2 974,8	10 135,3	12 477,0
Поступило в консолидированный бюджет, в т. ч. (млн. руб.)	5 362,2	6 473,3	2 256,7	10 323,6	12 374,9
региональные налоги, в т. ч. (млн. руб.)	674,2	699,0	674,3	630,1	704,6
транспортный налог (млн. руб.)	221,7	248,2	255,4	228,6	214,8
<b>Удельный вес</b>					
Начислено к уплате в консолидированный бюджет (%)	91,8	95,8	131,8	98,2	100,8
Поступило в консолидированный бюджет, в т. ч. (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
региональные налоги, в т. ч. (%)	12,6	10,8	29,9	6,1	5,7
транспортный налог (%)	4,1	3,8	11,3	2,2	1,7

На основании проведенных расчётов можно сделать вывод, что в структуре налоговых поступлений в консолидированный бюджет региона за рассматриваемый период происходят существенные изменения, так как поступления региональных налогов, в том числе транспортного налога существенно меняются по удельному весу. Удельный вес поступлений региональных налогов колеблется с 12,6 % в 2020 г. до максимального значения 29,9 % в 2022 г. и сокращаясь до минимального удельного веса в 2024 г. – 5,7 %. Динамика изменения удельного веса транспортного налога в поступлениях аналогична. Причиной таких изменений стало резкое сокращение начисленных и поступивших налоговых сборов по виду деятельности "транспортировка и хранение" в 2022 г.

Динамика изменений поступления транспортного налога в консолидированный бюджет региона и общей суммы региональных налогов почти совпадает и приобретает минимальное значение в 2023 г., то есть по итогам 2022 г., средняя величина роста составляет по поступлению транспортного налога 99,6 %, то есть налог уменьшается, по общей сумме региональных налогов 101,4 %, то есть в среднем рост незначительный (рисунок 2) <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Данные по формам статистической налоговой отчетности. ФНС России. [https://www.nalog.gov.ru/rn39/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/](https://www.nalog.gov.ru/rn39/related_activities/statistics_and_analytics/forms/)

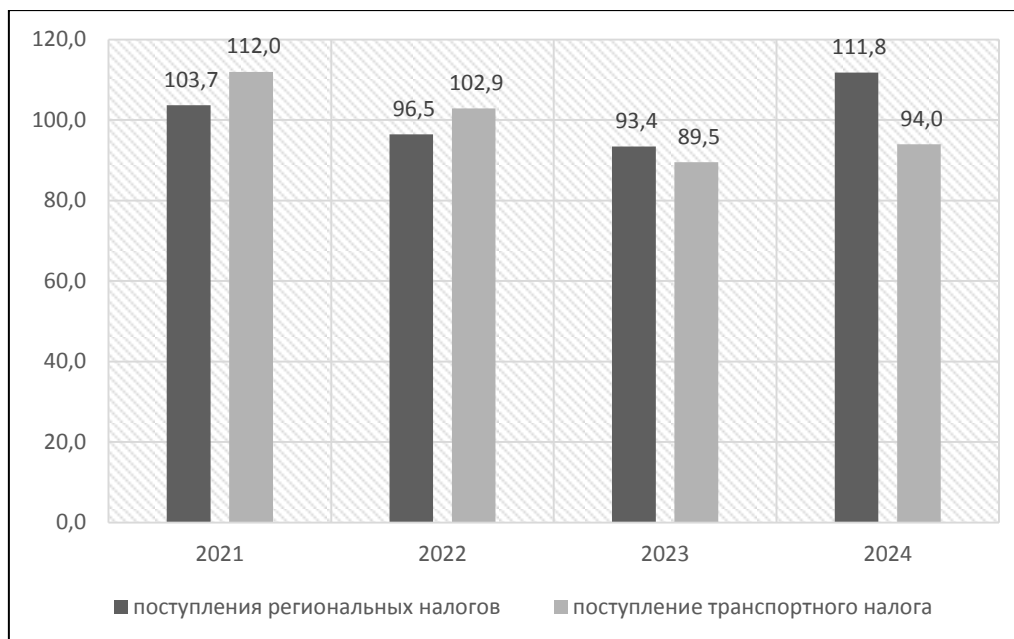


Рисунок 2 – Динамика изменений сборов региональных налогов и транспортного налога, %

Figure 2 – Dynamics of changes in collection of regional taxes and transport tax, %

Текущее положение в отрасли оценено с помощью исследования динамики создания новых предприятий по видам деятельности 52,29 "Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками" и 49,4 "Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам". Поскольку данные Единого реестра субъектов МСП формируются только с 2024 г., рассмотрим динамику численности новых хозяйствующих субъектов поквартально в разрезе по формам собственности (таблица 3)<sup>1</sup>.

Таблица 3 – Создание новых предприятий по грузоперевозкам в Калининградской области 2024-2025 гг. по формам собственности

Table 3 – Creation of new freight transportation enterprises in the Kaliningrad region in 2024-2025 by type of ownership

Период	Итого, в т. ч.			ИП			Юр. лицо		
	Ед.	Изм., ед.	Изм., %	Ед.	Изм., ед.	Изм., %	Ед.	Изм., ед.	Изм., %
I кв. 2024	72	-	-	62	-	-	10	-	-
II кв. 2024	93	21	29,2	76	14	22,6	17	7	70,0
III кв. 2024	108	15	16,1	95	19	25,0	13	-4	-23,5
IV кв. 2024	102	-6	-5,6	88	-7	-7,4	14	1	7,7
I кв. 2025	112	10	9,8	89	1	1,1	23	9	64,3
<b>Среднее</b>	<b>97</b>	<b>10</b>	<b>12,4</b>	<b>82</b>	<b>7</b>	<b>10,3</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>29,6</b>

<sup>1</sup> Единый реестр малого и среднего предпринимательства. <https://rmsp.nalog.ru/search.html?mode=extended#>

Таким образом, численность хозяйствующих субъектов за последние 5 кварталов в среднем увеличивается на 12,4 % за квартал или 10 единиц, в том числе за счет индивидуальных предпринимателей – на 7 единиц (+10,3 %), за счет юридических лиц – на 3 единицы (+29,6 %). При этом численность хозяйствующих субъектов уменьшается только в IV кв. 2024 г. за счет ИП, во остальных периодах численность хозяйствующих субъектов увеличивается. Стоит отметить, что численность ИП в общей численности хозяйствующих субъектов составляет 80-85 % за рассматриваемый период.

Для получения объективного представления о ситуации в сфере автомобильных грузовых перевозок было проведено исследование, в рамках которого опрашивались представители данной отрасли. Исследование было направлено на получение эмпирических данных о реальном положении дел в отрасли, анализе специфики изменений в логистических процессах, экономических и технических аспектах деятельности перевозчиков, а также оценки эффективности используемых опрашиваемыми адаптационных стратегий. Задачей исследования является определение и структурирование препятствий и затруднений, возникающих у представителей рынка автомобильных грузоперевозок Калининградской области в условиях функционирования режима экономических санкций.

Формирование выборки осуществлялось среди представителей предприятий, занятых в сфере автомобильных грузоперевозок, преимущественно в Калининградской области. Использовалась целевая (экспертная) выборка: респонденты подбирались по профессиональному признаку, то есть по факту их работы в сфере грузоперевозок. Размер выборки составил 349 респондентов. Отбор участников проводился посредством рассылки приглашений к участию через профессиональные сообщества, транспортные компании, тематические группы в мессенджерах и социальных сетях. Участие было добровольным. География исследования охватывала Калининградскую область, однако предусмотрены ответы для других регионов России, что уточнялось в анкете.

Опросник был реализован в форме онлайн-анкетирования с использованием платформы Google Forms. Его структура включала несколько блоков: социально-демографические данные (имя по желанию, возраст, регион проживания, стаж работы в сфере грузоперевозок); характеристика деятельности (типы перевозимых грузов, основные маршруты); влияние санкций (изменения в номенклатуре грузов, объемах заказов, условиях работы, маршрутах, времени доставки, использование паромных маршрутов и причины, основные проблемы при планировании маршрутов и прохождении границ); экономические аспекты (изменения себестоимости и стоимости перевозок, проблемы с оплатой перевозок и заработной платы); техническое обслуживание (сложности с ремонтом и обслуживанием транспорта, проблемы с запчастями, необходимость замены или доработки техники); документация и таможня (изменения в



оформлении документов, проблемы при прохождении таможенных процедур); адаптация и перспективы (меры адаптации предприятий, оценка эффективности мер, оценка влияния санкций и перспектив отрасли, предложения по развитию отрасли). В опроснике использовались закрытые вопросы (с выбором одного или нескольких вариантов ответа), открытые вопросы (для предложений и комментариев), а также вопросы со шкалированием (для оценки эффективности, перспектив и других параметров).

Обработка данных включала несколько этапов: сбор ответов через Google Forms, экспорт данных в электронную таблицу для последующего анализа, проведение первичной статистической обработки, а также группировку и анализ открытых ответов по тематическим категориям. Для визуализации результатов использовались диаграммы и таблицы. В качестве методов анализа применялись описательная статистика (проценты, средние значения), анализ содержания открытых вопросов, сравнительный анализ по стажу, маршрутам, типам грузов и другим параметрам.

В целом, методика проведения опроса была основана на принципах целевой выборки, онлайн-анкетирования и сочетания количественного и качественного анализа данных. Несмотря на существующие ограничения, полученные результаты позволяют выявить основные тенденции, проблемы и предложения участников рынка автомобильных грузоперевозок в условиях санкций.

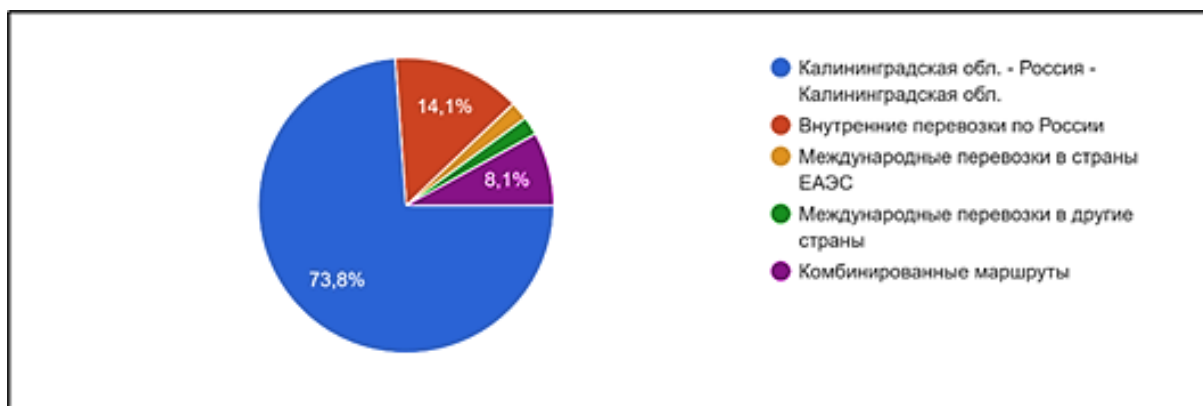


Рисунок 3 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "На каких маршрутах Вы преимущественно работаете?"

Figure 3 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "On which routes do you primarily work?"

В результате проведённого опроса среди 349 респондентов, выявлен широкий спектр барьеров и проблем, с которыми сталкиваются участники рынка автомобильных грузоперевозок в условиях действия санкционных ограничений. Анализ данных свидетельствует о том, что подавляющее большинство опрошенных имеют значительный опыт работы в отрасли: 71,1 % респондентов работают в сфере грузоперевозок более 5 лет, 20,8 % — от 3 до 5 лет, и только 7,4 % — от 1 до 3 лет. Преобладающий тип перевозимых грузов — обычные

(75,8 %), скоропортящиеся перевозят по 23,5 % участников. Основная доля маршрутов — перевозки между Калининградской областью и остальной Россией (73,8 %), 14,1 % работают на внутренних перевозках по России, 8,1 % осуществляют перевозки по комбинированным маршрутам, и 4 % — международные маршруты в страны ЕАЭС в другие страны (рисунок 3).

Санкционные ограничения привели к существенным изменениям в структуре перевозимых грузов и объёмах заказов, практически единодушно отмечено ухудшение условий работы: 99,3 % респондентов указывают на увеличение сроков доставки и удлинение маршрутов, что связано с закрытием привычных направлений и необходимостью обхода санкционных зон. Изменение номенклатуры грузов отметили 84,6 %, в то время как у 15,4 % она осталась прежней. Паромные маршруты иногда используют 65,1 % респондентов, что обусловлено изменением логистической географии и ограничениями на сухопутных переходах, 34,2 % вообще не применяют их, и только 0,7% опрошенных пользуются постоянно (рисунок 4).

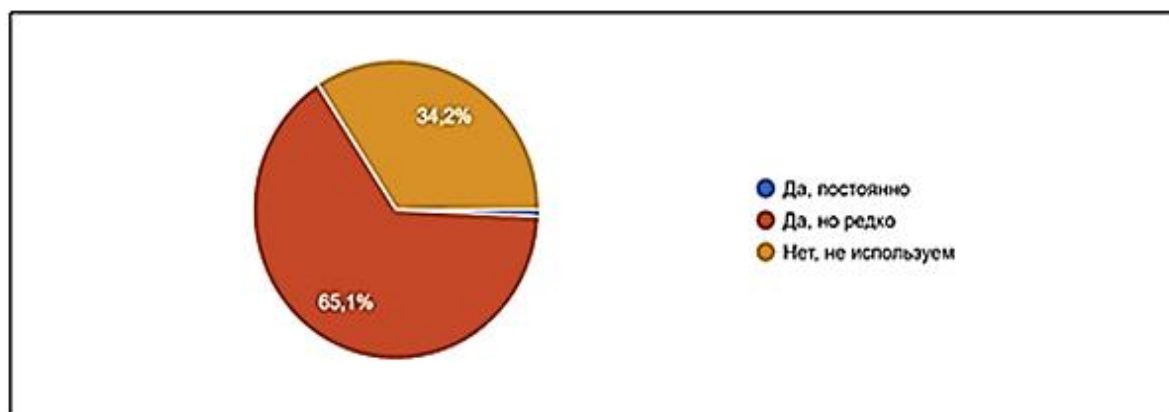


Рисунок 4 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "Приходилось ли использовать маршруты с паромным сообщением после введения санкций?"

Figure 4 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "Have you had to use ferry routes after the introduction of sanctions?"

Ключевыми проблемами, сопровождающими организацию перевозок, выступают увеличение времени ожидания на границах. Среди сложностей при планировании маршрутов 96,7 % отметили закрытие привычных маршрутов, 11,4 % — необходимость объезда санкционных зон, а 6,9 % — проблемы с электронной очередью на границе. На самих границах 75,2 % сталкиваются с длительным ожиданием, 43% — с дополнительными проверками документов, 28,2 % — с ужесточением требований к оформлению грузов. 98,7 % отметили увеличение времени доставки грузов (рисунок 5).

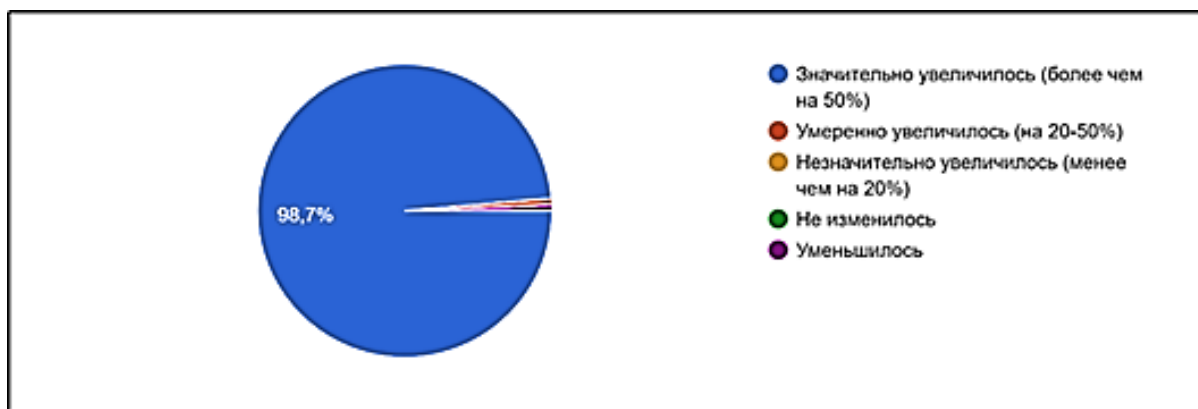


Рисунок 5 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "Как изменилось время доставки грузов после введения санкций?"  
 Figure 5 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "How has the delivery time of goods changed after the introduction of sanctions?"

Себестоимость перевозок значительно увеличилась (более чем на 50 %) по мнению 63,8 % участников, не изменилась – у 9,4 % и 10,1 % опрошиваемых затрудняются ответить. Цена фрахта значительно уменьшилась у 53 % опрошенных, при том, что 27,5 % отметили значительное (более чем на 50 %) увеличение фрахта, не изменилась — у 17,4 %, незначительно и умеренно — у 2,1 %. Проблемы с оплатой за перевозки часто бывают у 14,1 %, иногда — у 58,4 %, и 27,5 % затрудняются ответить. Относительно выплат заработной платы: 22,1 %, отметили отсутствие проблем с выплатами, 77,1 % испытывают редкие проблемы по срокам выплаты заработной платы (рисунок 6).

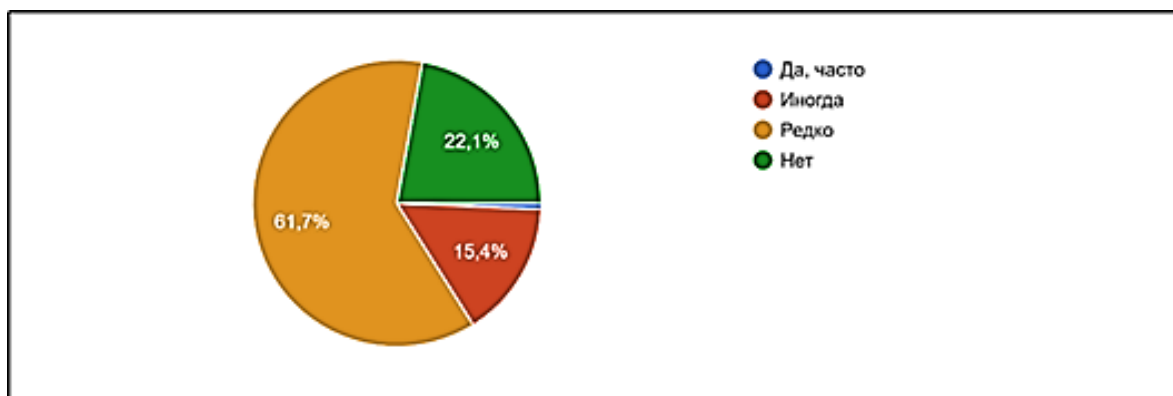


Рисунок 6 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "Сталкиваетесь ли Вы с проблемами при получении заработной платы?"  
 Figure 6 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "Do you encounter problems when receiving your salary?"

На фоне санкционных ограничений отмечено значительное усложнение технического обслуживания транспортных средств: 81,9 % считают обслуживание и ремонт более затратным. Основные сложности связаны с высокой стоимостью запасных частей (83,2 %), снижение их качества (53,7 %), дефицит оригинальных деталей (47,7 %) и увеличение сроков поставки (33,6 %)

(рисунок 7). При этом 83,9 % не меняли транспортные средства, а 15,4 % были вынуждены заменить или доработать, адаптировать автопарк.

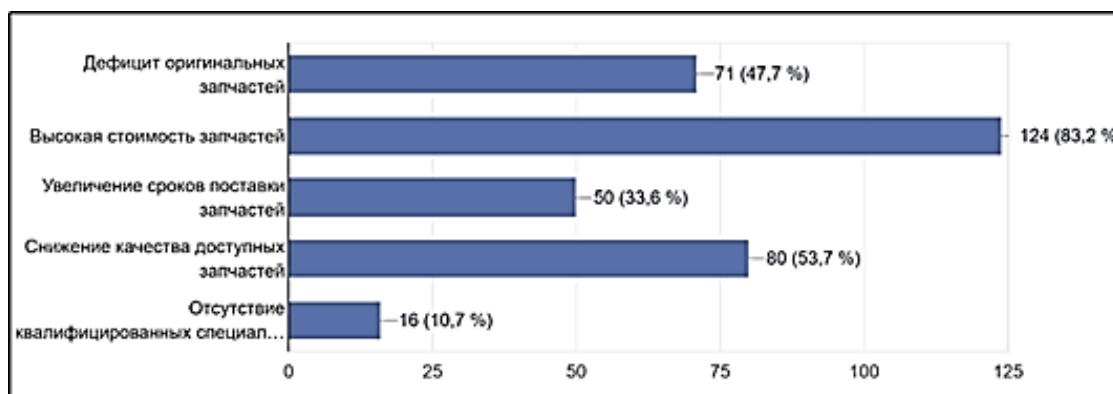


Рисунок 7 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "С какими основными проблемами сталкиваетесь при обслуживании транспортных средств?"

Figure 7 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "What are the main problems you encounter when servicing vehicles?"

Оформление документов усложнено у большинства: значительно сложнее стало по мнению 53,7 % опрошиваемых, немного усложнилось — у 20,8 % и 25,5 % не заметили изменений. При прохождении таможенных процедур 75,2 % отметили дополнительные проверки и досмотры, 55,7 % — увеличение времени на оформлении, 20,1 % — сложности с электронным документооборотом (рисунок 8).

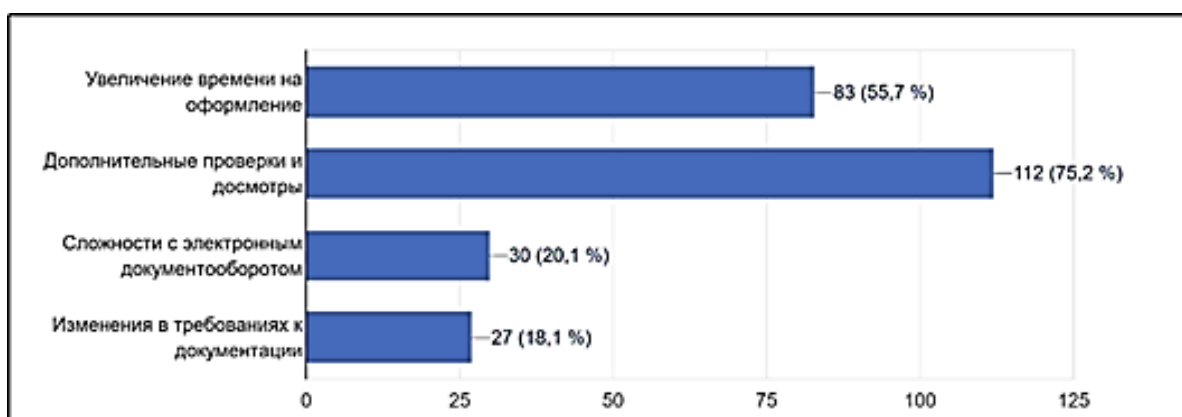


Рисунок 8 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "С какими основными проблемами Вы сталкиваетесь при прохождении таможенных процедур?"

Figure 8 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "What are the main problems you encounter when going through customs procedures?"

Для адаптации к новым условиям компании прибегают к поиску новых клиентов (65,1 %), изменению маршрутов (48,3 %), оптимизации расходов (9,4 %) (рисунок 9); однако эффективность этих мер оценивается как низкая или умеренная — почти 60,4 % считают их малорезультативными.

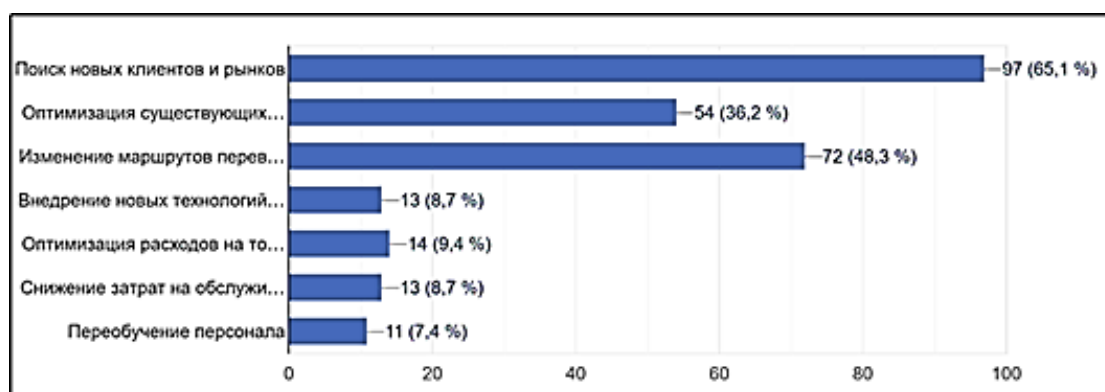


Рисунок 9 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "Какие меры ваше предприятие предприняло для адаптации к работе в условиях санкций?"

Figure 9 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "What measures has your company taken to adapt to work under sanctions?"

Почти все участники рынка оценивают влияние санкций как негативное (99,3 %), а перспективы отрасли в регионе — преимущественно пессимистично (72,5 %). В качестве наиболее эффективных мер поддержки отрасли респонденты называют субсидирование расходов (67,8 %), снижение налоговой нагрузки (55,7 %), упрощение таможенных процедур (47 %), а также развитие дорожной и портовой инфраструктуры (20,8 %) (рисунок 10).

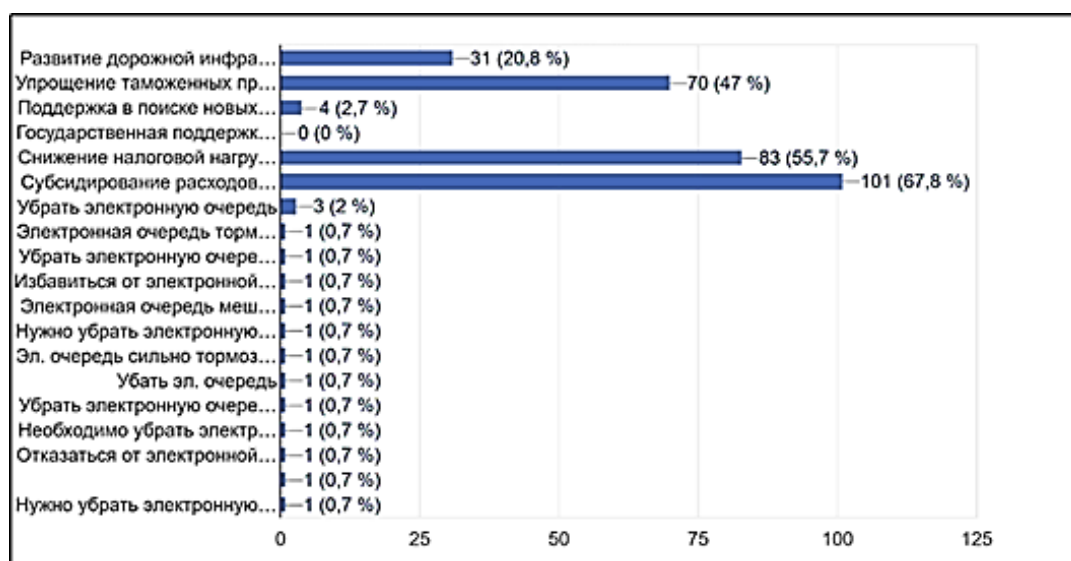


Рисунок 10 – Распределение ответов респондентов (в процентах) на вопрос: "Какие меры, по Вашему мнению, могли бы наиболее эффективно способствовать развитию отрасли в текущих условиях?"

Figure 10 – Distribution of respondents' answers (in percentages) to the question: "What measures, in your opinion, could most effectively promote the development of the industry in the current conditions?"

Таким образом, результаты опроса демонстрируют формирование системных проблем в сфере автомобильных грузоперевозок, связанных с ростом издержек, логистическими и техническими трудностями, а также недостаточной

эффективностью принимаемых мер адаптации. Особо остро участники рынка воспринимают проблему электронной очереди, которая, по их мнению, усугубляет ситуацию на границах и требует пересмотра или отмены. Сформирован устойчивый запрос на государственную поддержку, как в финансово-экономической, так и в инфраструктурной и регуляторной плоскости. Без реализации комплексных мер на государственном уровне перспективы дальнейшего развития отрасли оцениваются участниками рынка как неблагоприятные.

Для устойчивого развития малого и среднего предпринимательства необходима регулярная и эффективная поддержка со стороны государства. Без участия государственных институтов данная сфера сталкивается с трудностями в обеспечении стабильного роста и не может в полной мере реализовать свой потенциал в социально-экономическом развитии региона. Государственная поддержка способствует формированию благоприятных условий для функционирования предпринимательства, стимулирует предпринимательскую активность и обеспечивает положительное влияние на экономику и общество в целом [8].

В современных условиях перспективные направления развития малого и среднего предпринимательства могут быть реализованы только при условии эффективной государственной поддержки. Такая поддержка является ключевым фактором, обеспечивающим экономическую безопасность страны [5].

На федеральном уровне основным документом реализации стимулирования предпринимательской деятельности является национальный проект "Эффективная и конкурентная экономика", который реализуется в Калининградской области с 01 января 2025 года по 31 декабря 2025 года. Целью национального проекта "Эффективная и конкурентная экономика" является обеспечение устойчивого экономического развития, основанного на конкуренции, предпринимательстве, в том числе высокотехнологичном, и частной инициативе.<sup>1</sup> Правительством Российской Федерации в 2016 г. была разработана "Стратегия развития малого и среднего предпринимательства в России" на период до 2030 года.<sup>2</sup> Государственная поддержка малого и среднего бизнеса продолжается в рамках 209-ФЗ и включает предоставление субсидий, льготных кредитов, грантов, а также передачу государственного имущества и земель на льготных или безвозмездных условиях. Кроме того, государство может выступать поручителем или гарантом при получении предпринимателями кредитов и оборудования в лизинг.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Национальный проект "Эффективная и конкурентная экономика". [https://www.economy.gov.ru/material/directions/np\\_effektivnaya\\_i\\_konkurentnaya\\_ekonomika/](https://www.economy.gov.ru/material/directions/np_effektivnaya_i_konkurentnaya_ekonomika/)

<sup>2</sup> Об утверждении Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 02.06.2016 № 1083-р (ред. от 30.03.2018)

<sup>3</sup> О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации: Федеральный закон от 24.07.2007 № 209-ФЗ (ред. от 02.07.2021). <http://www.kremlin.ru/acts/bank/25971>

В Калининградской области реализуются комплексные меры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, направленные на стимулирование развития предпринимательства, в том числе автотранспортной отрасли и повышение её конкурентоспособности. Значимую роль в этом процессе играют проекты: "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы"<sup>1</sup> и "Производительность труда"<sup>2</sup>. Первый проект ориентирован на опережающий рост дохода на одного работника МСП по сравнению с общим ростом ВВП региона, что способствует росту рентабельности и конкурентоспособности. Второй проект нацелен на повышение производительности труда через внедрение инноваций, обучение персонала и оптимизацию управленческих процессов с охватом как предприятий, так и учреждений социальной сферы.

Среди ключевых инструментов поддержки можно выделить меры финансового стимулирования, такие как субсидирование транспортного налога для автотранспортных компаний, что особенно актуально в условиях санкционного давления<sup>3</sup>. Дополнительно функционируют особые режимы предпринимательской активности (особая экономическая зона<sup>4</sup>, налоговые льготы, упрощённые процедуры ведения предпринимательской деятельности), способствующие привлечению инвестиций и развитию МСП.

Значительную роль в развитии предпринимательства играют специализированные инфраструктурные институты поддержки. "Центр поддержки предпринимательства Калининградской области" предоставляет консультационные, образовательные, организационные и маркетинговые услуги, а также реализует цифровую платформу МСП, обеспечивая доступ к ресурсам и персонализированному сопровождению предпринимательской деятельности. "Гарантийный фонд Калининградской области" и "Фонд микрофинансирования Калининградской области" предоставляют поручительства и льготные микрозаймы, что снижает финансовые барьеры для предпринимателей и способствует расширению их деятельности<sup>5</sup>.

Несмотря на широкий спектр реализуемых в Калининградской области мер государственной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, проведённое эмпирическое исследование свидетельствует о том, что существующий механизм поддержки остаётся недостаточным для

---

<sup>1</sup> Национальный проект "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы". [https://www.economy.gov.ru/material/directions/nacionalnyy\\_proekt\\_maloe\\_i\\_srednee\\_predprinimatelstvo\\_i\\_podderzhka\\_individualnoy\\_predprinimatelskoy\\_iniciativy/](https://www.economy.gov.ru/material/directions/nacionalnyy_proekt_maloe_i_srednee_predprinimatelstvo_i_podderzhka_individualnoy_predprinimatelskoy_iniciativy/)

<sup>2</sup> Национальный проект "Производительность труда" [https://www.economy.gov.ru/material/directions/np\\_proizvoditelnost\\_truda/](https://www.economy.gov.ru/material/directions/np_proizvoditelnost_truda/)

<sup>3</sup> Закон Калининградской области от 27.11.2024 № 384 "О внесении изменений в Закон Калининградской области "О транспортном налоге". <http://publication.pravo.gov.ru/document/3900202411280003>

<sup>4</sup> Федеральный закон от 10.01.2006 г. № 6-ФЗ "Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации". <http://www.kremlin.ru/acts/bank/23363>

<sup>5</sup> Центр поддержки предпринимательства Калининградской области. 16. <https://mbkaliningrad.ru/>



преодоления ключевых барьеров и вызовов, с которыми сталкиваются предприниматели в условиях санкционного давления и геополитической изоляции. Полученные данные указывают на сохраняющиеся административные, финансовые и инфраструктурные сложности, ограниченность доступа к некоторым видам поддержки, а также недостаточную адаптацию программ к быстро меняющимся внешним условиям.

В этой связи представляется необходимым не только совершенствовать действующие инструменты государственной поддержки, но и активно использовать международный опыт.

Меры государственной поддержки предпринимательства в различных странах мира условно подразделяются на прямые и косвенные. Масштабная поддержка обычно реализуется посредством косвенных инструментов, хотя они также могут применяться и для отдельных целевых групп. К прямым мерам относятся предоставление субъектам малого и среднего предпринимательства финансовых ресурсов и имущественных активов. Косвенные меры ориентированы преимущественно на создание благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности, повышение её эффективности и привлекательности, что включает снижение информационных и транзакционных издержек, налоговое стимулирование, а также другие меры по улучшению предпринимательской среды, расширению рынков сбыта, имущественную поддержку и популяризацию предпринимательской деятельности. Такие меры, как правило, рассчитаны на широкий круг получателей и не требуют последующего контроля за использованием выделенных ресурсов [1].

Проблематика функционирования малого и среднего бизнеса приобрела значимый статус в международной и национальной политике во многом благодаря деятельности Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В 2000 году на первой Министерской конференции ОЭСР по вопросам МСП около 50 государств, включая Россию, подписали Болонскую хартию по политике в сфере малого и среднего предпринимательства. После принятия данного документа приоритетными стали меры по снижению административных барьеров: упрощение процедур регистрации бизнеса, сокращение их стоимости и сроков, внедрение онлайн-регистрации и снижение налоговой нагрузки на малые и средние предприятия [1].

### **Заключение**

В ходе проведённого исследования были выявлены и систематизированы ключевые мотивационные факторы и барьеры развития малого и среднего предпринимательства в сфере автомобильных грузоперевозок эксклавного региона на примере Калининградской области. Цель статьи — определить влияние санкционных и геополитических ограничений на деятельность транспортных предприятий, а также оценить эффективность действующих мер



государственной поддержки и разработать предложения по их совершенствованию с учётом зарубежного опыта.

Эмпирический анализ, основанный на опросе 349 представителей отрасли, показал, что основными вызовами для МСП в транспортном секторе региона являются резкое увеличение издержек, сложности логистики и технического обслуживания, усложнение процедур на границах, а также ограниченная результативность применяемых адаптационных стратегий. Несмотря на наличие разнообразных федеральных и региональных инструментов поддержки, большинство предпринимателей отмечают недостаточность существующих мер в условиях санкционного давления и геополитической изоляции. Выявлен устойчивый запрос на усиление финансовой, инфраструктурной и регуляторной поддержки, а также на совершенствование процедур прохождения границ и таможенного оформления.

Научная новизна исследования заключается в комплексном анализе мотивационных факторов и барьеров развития МСП в уникальных условиях эксклавного региона, а также в выявлении недостатков существующих механизмов государственной поддержки на фоне санкционных ограничений. Кроме того, проведён сравнительный анализ реализуемых мер в Калининградской области с зарубежными практиками, что позволило очертить направления по совершенствованию поддержки МСП.

В то же время, объём исследования зарубежных практик поддержки малого и среднего предпринимательства оказался весьма значительным и требует отдельного комплексного рассмотрения. В связи с этим автор считает целесообразным посвятить отдельную научную публикацию детальному анализу и сопоставлению мер поддержки МСП в различных зарубежных странах с последующей адаптацией наиболее эффективных инструментов к российским реалиям.

Полученные результаты могут быть использованы органами государственной власти при разработке и корректировке программ поддержки МСП в транспортной отрасли эксклавных регионов, а также служить основой для дальнейших исследований в области государственной поддержки предпринимательства.

### **Список источников**

1. Баринова В., Красносельских А., Царёва Ю. Мировой опыт формирования системы косвенных мер поддержки малого и среднего предпринимательства (World Experience in the Formation of a System of Indirect Measures To Support Small and Medium-Sized Businesses) (March 26, 2021). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3853565> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3853565>

2. Башков, Н. А. Факторы развития мотивации предпринимательской деятельности и ее успешность / Н. А. Башков // Психология и педагогика в Крыму: пути развития. – 2023. – № 1. – С. 31-41.

3. Волкова, А. С. Мотивация молодежного предпринимательства и стимулирование ее формирования / А. С. Волкова, М. М. Кудяева// Экономика труда. 2021. №11. – С. 1331-1341.

4. Коровникова, И. В. К вопросу о мотивационном механизме развития предпринимательской деятельности / И. В. Коровникова, В. И. Найденков // Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика: Сборник статей 11-й Международной научно-практической конференции, Курск, 13–14 октября 2021 года. Том 1. – Курск: ЗАО "Университетская книга", 2021. – С. 252-256.

5. Кохан, А. Н. Сравнительный анализ развития малого и среднего бизнеса в Северо-Западном федеральном округе / А. Н. Кохан, Л. В. Комарова // Балтийский морской форум : материалы X Международного Балтийского морского форума: в 7 т., Калининград, 26 сентября – 01 октября 2022 года. Том 1. – Калининград: Калининградский государственный технический университет, 2022. – С. 352-357. – EDN UMBHKV.

6. Мескон, М. Основы менеджмента/ Майкл Х. Мескон, Майкл Альберт, Франклин Хедоури; [пер. с англ. и ред. О. И. Медведь]. - 3-е изд. - Москва [и др.]: Вильямс, 2016. - 665 с.:

7. Разработка механизмов мотивации и стимулирования предпринимательской деятельности в современных условиях: монография / С. В. Земляк, О. М. Гусарова, Е. В. Ганичева [и др.] ; под. ред. С.В. Земляк. - Москва: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К°", 2023. - 202 с.

8. Роль малого и среднего предпринимательства в экономическом развитии Калининградской области / Н. А. Урман, I. М. Karaman, А. А. Донских, С. Ю. Нечаев // Конкурентный потенциал региона: оценка и эффективность использования : Сборник статей XIII Международной научно-практической конференции, Абакан, 09–12 ноября 2022 года. – Абакан: Издательство ФГБОУ ВО "Хакасский государственный университет им. Н. Ф. Катанова", 2022. – С. 105-106. – EDN ROKAZQ.

9. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов: перевод с английского / А. Смит; Адам Смит; [предисл. В. С. Афанасьева]. – Москва: Эксмо, 2007. – (Classics of Political Economy). – ISBN 978-5-699-18389-0. – EDN QRZMIL

10. Шумпетер Й. Теория экономического развития. М. 1982. 169 с.

11. Экономическая теория: Учебник / Т. Д. Викулина, В. К. Агалов, В. М. Багинова [и др.]. – Москва; Улан-Удэ: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2000. – 566 с. – ISBN 5-93817-003-6. – EDN YGEARD

## References

1. Barinova V., Krasnoselskikh A., Tsareva Yu. World Experience in the Formation of a System of Indirect Measures To Support Small and Medium-Sized Businesses (March 26, 2021). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3853565> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3853565>
2. Bashkov, N. A. Factors in the Development of Motivation for Entrepreneurial Activity and Its Success / N. A. Bashkov // Psychology and Pedagogy in Crimea: Development Paths. - 2023. - No. 1. - P. 31-41.
3. Volkova, A. S. Motivation of youth entrepreneurship and stimulation of its formation / A. S. Volkova, M. M. Kudayeva // Labor Economics. 2021. No. 11. - P. 1331-1341.
4. Korovnikova, I. V. On the issue of the motivational mechanism for the development of entrepreneurial activity / I. V. Korovnikova, V. I. Naidenkov // Institutions and mechanisms of innovative development: world experience and Russian practice: Collection of articles from the 11th International Scientific and Practical Conference, Kursk, October 13-14, 2021. Volume 1. - Kursk: ZAO "University Book", 2021. - P. 252-256.
5. Kokhan, A. N. Comparative analysis of small and medium business development in the Northwestern Federal District / A. N. Kokhan, L. V. Komarova // Baltic Maritime Forum: Proceedings of the X International Baltic Maritime Forum: in 7 volumes, Kaliningrad, September 26 – January 01, 2022. Volume 1. – Kaliningrad: Kaliningrad State Technical University, 2022. – Pp. 352-357. – EDN UMBHKV.
6. Mescon, M. Fundamentals of Management / Michael H. Mescon, Michael Albert, Franklin Khedouri; [translated from English and ed. O. I. Medved]. - 3rd ed. - Moscow [and others]: Williams, 2016. - 665 p.:
7. Development of mechanisms for motivating and stimulating entrepreneurial activity in modern conditions: monograph / S. V. Zemlyak, O. M. Gusarova, E. V. Ganicheva [and others]; ed. S. V. Zemlyak. - Moscow: Publishing and Trading Corporation "Dashkov i K°", 2023. - 202 p.
8. The role of small and medium-sized businesses in the economic development of the Kaliningrad region / N. A. Urman, I. M. Karaman, A. A. Donskikh, S. Yu. Nechaev // Competitive potential of the region: assessment and efficiency of use: Collection of articles of the XIII International Scientific and Practical Conference, Abakan, November 9-12, 2022. - Abakan: Publishing House of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Khakassia State University named after N. F. Katanova", 2022. – P. 105-106. – EDN ROKAZQ.
9. Smith, A. Research on the nature and causes of the wealth of nations: translation from English / A. Smith; Adam Smith; [preface V. S. Afanasyev]. – Moscow: Eksmo, 2007. – (Classics of Political Economy). – ISBN 978-5-699-18389-0. – EDN QRZMIL
10. Schumpeter J. Theory of economic development. M. 1982. 169 p.

11. Economic theory: Textbook / T. D. Vikulina, V. K. Agalov, V. M. Baginova [and others]. - Moscow; Ulan-Ude: Russian Economic University named after G.V. Plekhanov, 2000. – 566 p. – ISBN 5-93817-003-6. –EDN YGEARD

### **Информация об авторах**

**А. В. Федяева** – аспирант кафедры экономики и финансов ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет".

### **Information about the authors**

**A. V. Fedyaeva** – postgraduate student of the Department of Economics and Finance of the INOTECU Kaliningrad State Technical University, Kaliningrad, Russia.

Статья поступила в редакцию 26.06.2025; одобрена после рецензирования 26.08.2025; принята к публикации 02.09.2025.

The article was submitted 26.06.2025; approved after reviewing 26.08.2025; accepted for publication 02.09.2025.

Балтийский экономический журнал. 2025. № 3(51). С. 111-128.

Baltic Economic Journal. 2025. No. 3(51). P. 111-128.

### **РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА**

Научная статья

УДК 338.57

doi: 10.46845/2073-3364-2025-0-3-111-128

**Социально-экономические аспекты деятельности рыбного хозяйства в контексте обеспечения продовольственной безопасности страны и регионов**

**Александр Геннадьевич Харин**

ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "КГТУ", Калининград, Россия

aleksandr.harin@klgtu.ru

**Аннотация.** Вопросы обеспечения продовольственной безопасности традиционно занимают центральное место в социально-экономической политике. Важную роль в решении задач продовольственной безопасности играет рыбное хозяйство, поскольку производимые им продукты являются значимым источником пищи для многих россиян. Деятельность рыбного хозяйства также приводит к другим