

УДК 331: 338.24.01: 656.078

В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Запропоновано визначення соціальної та економічної модернізації залізничного транспорту. Конкретизовано предметно-цільову структуру поняття «соціально-економічна модернізація залізничного транспорту».

Ключові слова: соціальна модернізація, економічна модернізація, соціально-економічна модернізація, залізничний транспорт

Предложено определение социальной, и экономической модернизации железнодорожного транспорта. Конкретизировано предметно-целевую структуру понятия «социально-экономическая модернизация железнодорожного транспорта»

Ключевые слова: социальная модернизация, экономическая модернизация, социально-экономическая модернизация, железнодорожный транспорт

A definition of social and economic modernization of rail transport. Concretized object-structure of the target concept of "socio-economic modernization of the railway transport"

Keywords: social modernization, economic modernization, social and economic modernization, railway transport

Постановка проблеми. В наш час залізнична галузь знаходиться на етапі вагомих трансформаційних змін, які мають макро- та глобальний рівень походження. Назріла необхідність докорінної перебудови системи управління галуззю, що склала необхідне підґрунтя вирішення проблем, які сформувалися за 20 років функціонування Укрзалізниці. Прогнозні результати

реформування залізничного транспорту, які викладені в розробленій Цільовій моделі ринку залізничних послуг України, мають сформувати високоефективну галузь, здатну конкурувати на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень. Проте мають місце ризики для персоналу галузі, який перш за все відчує на собі усі наслідки реформування (перш за все скорочення робочих місць). За таких умов стає актуальною проблема соціально-економічної модернізації залізничного транспорту, яка, в першу чергу, націлена на підтримку персоналу підприємств.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Наукова література звертається до проблем модернізації соціально-економічних систем різних рівнів достатньо часто. Так привертають увагу праці У.Ж.Алієва, А.Н. Ариніна, В.А. Красильщикова, Т.В. Русакової, В.Б. Сиротіна та інших [1-5]. Разом з тим наукова література обмежена працями, які пов'язані з проблемами соціально-економічної модернізації залізничного транспорту.

Завдання дослідження. Метою статті є розкриття концептуальних положень соціально-економічної модернізації залізничного транспорту.

Основний матеріал дослідження. Встановивши відсутність єдиного розуміння модернізації серед науковців, В.Б. Сиротін зазначає, що підходи до визначення її особливостей теж різняться. Наприклад, по-перше, модернізація як система шляхів та заходів з подолання економічного і технологічного відставання соціально-економічної системи від більш розвинених, що потребує визначення та оцінки критеріїв і параметрів модернізації з урахуванням передового досвіду; по-друге, модернізація передбачає відмову від будь-яких уявлень про «особливий шлях» соціально-економічної системи; по-третє, модернізація може призвести до радикального та якісного скорочення відставання від соціально-економічних систем, прийнятих за зразок, але ніколи не приведе ні до «наздоганяння», ні до «перегоряння», вона, в певному сенсі – це фіксація неминучого, «справедливого» відставання від країн, прийнятих за зразок; по-четверте, в економічній сфері модернізація неминуче передбачає імпорт техно-

логій як основу прориву в певних напрямках; по-п'яте, модернізація – це короткостроковий або середньостроковий (залежно від масштабів об'єкта модернізації) проект, що має чіткі часові параметри і межі [5].

Для повноти аналізу проблеми модернізації в науковій практиці необхідно звернути увагу і на основні теорії модернізації:

1) класична, або так звана «універсалістська теорія модернізації», – модернізація за єдиним загальнообов'язковим рецептом західного зразка;

2) теорія «модернізації відсталості» – критика класичної «західницької» теорії модернізації з позиції країн, які розвиваються. Це «модернізація з опорою на власні сили»;

3) неоконсервативна теорія модернізації, або «модернізація без модернізації», тобто модернізація без жорстко нав'язаних західних норм і форм.

Всі ці теорії модернізації склалися в цілому в руслі теорії індустріального суспільства, в одному випадку в контексті «доіндустріальне (відстале) – індустріальне (розвинуте)», а в іншому – «індустріальне – постіндустріальне». Всі зазначені теорії модернізації виходять з періодизації історії за критерієм технологічного компонента продуктивних сил: «доіндустріальне – індустріальне – постіндустріальне». Між тим, є й інші критерії її періодизації: по-перше, «власницький», або так званий формацийний критерій; критерій «залежності» – епоха особистої залежності, епоха речової залежності, епоха вільної індивідуальності; критерій «форм суспільного виробництва» – натуральність, ринковість, неринковою (постринковість); по-друге, критерій «стадії економічного зростання»: критерій «соціальності» – організація на основі приватного інтересу, організація на формально-правовій основі, організація на національній або духовній основі тощо.

Проблема модернізації є однією з найбільш болючих для вітчизняного свідомості, як наукового, так і суспільного, оскільки пов'язана вона з виробленням як середньострокової, так і довгострокової стратегії розвитку країни, галузі та суб'єктів господарювання.

Вивчаючи недостатню розробленість методологічного базису процесів модернізації, деякі вчені, наприклад У. Алієв, вважають, що проблему модернізації – її теорії, типології, історії та практики – природніше і логічніше включити в проблематику більш широкого і складного порядку, а саме в проблематику змін різних типів суспільств: традиційного (регулятиви – звичаї та традиції), цивільного (регулятиви – законодавче право), гуманістичного (регулятиви – моральні норми). Суб'єкти цих суспільств: традиційного – людина як індивід (знеособлений член громади), цивільного – людина як громадянин, гуманістичного – людина як особистість (як суб'єкт). Поклавши в основу загальної теорії модернізації критерій (принцип) типології суспільств, У. Алієв отримав три «великих модернізацій» в історії людства: 1) модернізація (осучаснення), результатом якої є формування традиційного суспільства; 2) модернізація (осучаснення), результатом якої є формування громадянського суспільства; 3) модернізація (осучаснення), результатом якої є формування гуманістичного суспільства. При цьому основу «великих модернізацій» становить якісне перетворення самого «культурно-цивілізаційного ядра» (біосоціальних або соціобіологічного). В межах тієї чи іншої «великої модернізації» може здійснюватися безліч «малих модернізацій», які стосуються різних окремих структур і субструктур цілісного соціального організму. Це – предмет приватних теорій модернізації [1. С.15-16].

Цілком погоджуючись з пропозиціями У. Алієва в частині типологізації видів модернізації, автори статті вважають доцільним розглянути методологічний базис однієї з «великих модернізацій», результатом якої є формування гуманістичного суспільства, а саме її структурної складової – соціально-економічної модернізації стосовно однієї з соціально-економічних си-

стем – залізничного транспорту.

Соціальна модернізація залізничного транспорту розуміється як сукупність процесів, які спрямовані на осучаснення залізничного транспорту на основі, по-перше, реалізації заходів, що впливають на покращення соціальних умов життя та праці працівників підприємств, по-друге, розширення соціальної відповідальності підприємств, формування та реалізації гуманістичної парадигми їх розвитку.

Виходячи з результатів дослідження відносно характерних рис сучасної людини [6. С. 14], серед яких схильність до експериментування, готовність займатися новими видами діяльності, створювати нові технології; віра в науку; орієнтація на мобільність та амбіційність; здійснення довгострокового планування тощо, вважаємо актуальними такі напрями соціальної модернізації залізничного транспорту та його підприємств:

- 1) визначення пріоритетів інтересів працівників як особистості над пріоритетами галузі;
- 2) формування довіри до управлінської верхівки галузі за рахунок впровадження механізмів оцінки керівництва різних рівнів безпосередньо працівниками;
- 3) антикорупційні заходи в галузі;
- 4) формування механізмів розвитку корпоративної культури підприємств;
- 5) запровадження нових та продовження здійснення локальних покращень на основі реалізації соціальних програм та заходів;
- 6) формування методичного забезпечення та практична реалізація концепції функціонування підприємств залізничного транспорту як тих, які виучуються;
- 7) реалізація концепції соціально-відповідального господарювання стосовно персоналу (що працює та працював раніше), споживачів послуг (в контексті збереження та страхування життя пасажирів, здійснення соціального захисту малозабезпечених верств населення), інших категорій громадян, які потребують соціальної допомоги (благодійна діяльність) тощо.

Підцілями та завданнями здійснення соціальної модернізації підприємств залізничного транспорту обрано:

- 1) покращення соціальних умов праці працівників підприємств залізничного транспорту:
 - удосконалення форм та методів організації праці;
 - збільшення рівня розвитку санітарно-побутових умов праці;
 - формування корпоративної культури підприємств;
 - системний підхід до внутрішнього (виробничого) навчання;
 - формування системи наукового супроводу основної виробничої діяльності підприємств тощо;
- 2) покращення соціальних умов життя працівників підприємств залізничного транспорту:
 - розвиток галузевих програм медичного та пенсійного страхування;
 - формування нових та удосконалення існуючих об'єктів соціально інфраструктури;
 - розширення реалізації житлових програм;
 - впровадження нових та удосконалення існуючої систем матеріального та морального стимулювання працівників;
 - організація культурно-масової та виховної роботи на підприємстві тощо;
- 3) розширення соціальної відповідальності підприємств залізничного транспорту:
 - реалізація антикорупційних заходів;
 - соціальна адаптація працівників після скорочення та виходу на пенсію;
 - покращення соціальних умов перебування пасажирів під час руху та під час очікування поїздки;
 - благодійство тощо;

4) формування та реалізація гуманістичної парадигми розвитку підприємств залізничного транспорту:

- запровадження механізмів формування довіри до управлінської верхівки галузі;
- формування механізмів розвитку людського капіталу підприємств;
- розробка методичного забезпечення розвитку підприємств в контексті економіки знань тощо.

Економічну модернізацію залізничного транспорту автор пропонує розуміти як сукупність процесів його осучаснення на основі реалізації структурних, техніко-технологічних та інституційних змін, які спрямовані на підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень.

Напрямами економічної модернізації залізничного транспорту та його підприємств можна визначити:

- розвиток механізмів конкуренції на залізничному транспорті;
- оновлення застарілої техніко-технологічної бази підприємств;
- впровадження інноваційної моделі розвитку підприємств;
- оптимізація структури управління підприємствами тощо.

Викладені вище теоретичні положення відносно розуміння сутності соціальної та економічної модернізації залізничного транспорту дозволяють сформулювати авторське бачення поняття «соціально-економічна модернізація залізничного транспорту». Вона представляє собою комплекс процесів осучаснення залізничного транспорту, який поєднує заходи економічної та соціальної модернізації, які спрямовані на підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі на ринку при одночасному підтриманні високих соціальних стандартів життя та праці пра-

цівників, реалізації гуманітарної парадигми розвитку підприємств, що в цілому підвищує соціально-економічну ефективність залізничної галузі.

Отже суб'єкти соціально-економічної модернізації пропонуються визначати на трьох рівнях:

- на мікрорівні: профспілки, керівництво підприємств та структурних підрозділів підприємств залізничного транспорту, громадські організації та колективи підприємств;
- на мезорівні: керівництво галузі, міжнародні залізничні організації;
- на макрорівні – державні та регіональні органи влади.

Об'єктом соціально-економічної модернізації є економічні та соціальні процеси розвитку підприємств залізничного транспорту як відкритих соціально-економічних систем.

Предметом соціально-економічної модернізації є економічні та соціальні проблеми та суперечності функціонування підприємств залізничного транспорту.

Результатами визначено: конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту, високі соціальні стандарти життя та праці працівників, розвиток людського капіталу підприємств, отримання підприємствами статусу соціально-відповідальних суб'єктів ринку.

Реалізація заходів соціально-економічної модернізації залізничного транспорту стає можливим в результаті застосування різноманітних механізмів. Серед них пропонуємо виокремити:

- 1) механізми, в основі яких знаходиться предмет управління реалізацією заходів соціально-економічної модернізації:
 - механізм модернізації управління персоналом підприємств;
 - механізм модернізації управління соціальними процесами підприємств;
 - механізм модернізації управління корпоративною культурою підприємств;

- механізм модернізації управління знаннями персоналу підприємств;
 - механізм модернізації управління інноваційним процесом підприємств;
 - механізм модернізації управління ресурсами підприємств;
- 2) механізми, в основі яких знаходяться функції управління реалізацією заходів соціально-економічної модернізації:
- механізм модернізації процесів планування та прогнозування соціально-економічної модернізації;
 - механізм модернізації процесів матеріального та морального стимулювання;
 - механізм модернізації процесів організації заходів соціально-економічної модернізації;
 - механізм модернізації контрольних процедур результатів заходів соціально-економічної модернізації;
 - механізм модернізації процесів координації та регулювання заходів соціально-економічної модернізації;
 - механізм модернізації процесів інформатизації та аналізу заходів соціально-економічної модернізації;
- 3) механізми, в основі яких знаходяться рівні реалізації заходів соціально-економічної модернізації:
- механізм соціально-економічної модернізації залізничного транспорту на мікрорівні;
 - механізм соціально-економічної модернізації залізничного транспорту на мезорівні;
 - механізм соціально-економічної модернізації залізничного транспорту на макрорівні.

Висновки. Таким чином, сформульовано концептуальні положення соціально-економічної модернізації залізничного транспорту, що розглядається як обов'язкова складова формування нової моделі розвитку галузі та її суб'єктів, яка ґрунтується на принципах соціального захисту та розвитку персоналу, соціальної активності суб'єктів відносно третіх осіб, формування та реалізації інноваційної моделі розвитку та гуманізації економічного розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Алиев У.Ж. К общей теории типологии, истории модернизации / У.Ж. Алиев // Теоретическая экономика. – 2011. – № 2. – С. 13-21.
2. Красильщиков В.А. Модернизация: зарубежный опыт и Россия / В.А. Красильщиков. – М.: Агентство «Информарт», 1994. – 115 с.
3. Модернизация России как условие ее успешного развития в XXI веке / Отв. ред. А.Н. Арунин. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. – 319 с.
4. Русакова Т.В. Организационно-экономический механизм формирования инструментария модернизации промышленных предприятий: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятия, отраслями, комплексами» / Т.В. Русакова. — Нижний Новгород, 2011. – 24 с.
5. Сиротин В.Б. Проблемы модернизации: конкурентный экономический порядок: Монография / В.Б. Сиротин. – СПб.: ГУАП, 2007. – 158 с.

6. *Модернизация России: социально-экономический и технологический аспект: Учебное пособие /И.А. Максимцев, С.Г. Плешиц, Ю.П. Иноземцев и др.; под ред. И.А. Максимцева. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2008. – 150 с.*

Стаття надійшла до редакції 14.03.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор, заступник директора з наукової роботи, завідувач відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **О.М. Котлубай**.