

УДК 338.242:364

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЯК КОНТЕКСТ, ЯКИЙ ВИЗНАЧАЄ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНУ ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Калініченко Л.Л., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

Визначено типи трансформаційних процесів на залізничному транспорті та окреслено їх вплив на його соціально-економічну ефективність.

Ключові слова: соціально-економічна ефективність, трансформація, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізнична галузь за роки незалежності України постійно трансформується, що обумовлено її реакцією на зовнішні позитивні та негативні впливи та внутрішні першочергові чинники розвитку. Ось і в останній час галузь знаходиться на шляху реформування, ціллю якого є формування високоефективної, конкурентоспроможної та інвестиційно привабливої галузі. В даний час процедури реформування залізничної галузі є частиною загального безперервного процесу розвитку транспортної системи країни, забезпечуючи відповідність параметрів її функціонування умовам ефективної господарської діяльності як на внутрішньому ринку транспортних послуг, так і за його межами - на ринку міжнародних транспортних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми трансформації соціально-економічних систем неодноразово ставали в центрі уваги науковців. Варто відзначити праці Воронова С.О., Дьяченко О.В., Жаліло Я. А., Новикова О.Є. та інших [1-4]. Питання реформування, трансформаційних змін залізничної галузі підіймалися Андрощук С., Бараш Ю. С., Якименко Н.В та інші [5-7]. Разом з тим існує доцільність зосередження уваги на визначені типів трансформаційних процесів на залізничному транспорті та їх впливи на соціально-економічну ефективність залізничної галузі.

Метою статті є визначення типів трансформаційних процесів на залізничному транспорті та їх впливу на його соціально-економічну ефективність.

Виклад основного матеріалу дослідження. У загальному вигляді термін «трансформація» означає перетворення об'єкту, надання йому іншого виду чи переведення в інший стан. В цілому трансформаційні перетворення відбуваються в умовах еволюційних і революційних змін продуктивних сил і виробничих відносин перехідного періоду.

Еволюційний процес забезпечує мінливість, спадкоємність й пристосованість системи при збереженні її основної якості або при поступовому якісному переході. При революційному процесі здійснюється швидкоплинна радикальна зміна основної якості системи, що супроводжується біфуркацією. Трансформація економічної системи як процес її цілеспрямованого вдосконалення, але не руйнування, може носити тільки поступовий еволюційний характер.

Трансформаційні процеси в галузі залізничного транспорту мають корені загальнодержавного масштабу. Отже визначимо ті трансформаційні процеси, які мали місце в економіці України. Національний інститут стратегічних досліджень визначає декілька етапів економічних трансформацій в Україні [3]:

1) 1991-1994 рр.: руйнування командно-адміністративної системи управління економікою, що супроводжувалося глибокою дестабілізацією основоположних макроекономічних пропорцій, гіперінфляцією, руйнуванням бюджетної сфери;

2) жовтень 1994р. -1998 р.: системні кроки щодо макроекономічного збалансування, що сприяло подоланню гіперінфляції, забезпеченню стабілізації валютного курсу, започаткуванню глибинних структурних зрушень щодо формування в Україні цілісної економічної системи (приватизаційні процеси, розбудова банківської системи та впровадження повноцінної національної грошової одиниці). Однак абсолютизація пріоритетів макроекономічного збалансування поступово почала гальмувати розвиток динамічної ринкової системи, перетворилася на один з чинників нагромадження макроекономічних диспропорцій, які зумовили масштабну фінансову кризу та обвальну девальвацію гривні 1998 р.;

3) 1999-2002 рр.: зародження та розвиток тенденцій економічного зростання на екстенсивній основі: початок економічного зростання у сфері імпортозаміщення з галузей, зростання темпів експорту, що склало основу становленню експортної моделі зростання; посилення впливу внутрішніх чинників економічного зростання;

формування потужних галузевих угруповань, які практично не орієнтовані на вітчизняного покупця; посилення міжрегіональної диференціації доходів як бізнесу, так і населення.; відсутність належної кооперації між малим, середнім та великим бізнесом; відсутність інструментів підтримки становлення та розвитку бізнесу. Однак непослідовність та обмеженість стимулюючих заходів не дозволили досягти принципового стабільного покращення, що спричинило погіршилася макроекономічної динаміки;

4) 2005р.-початок 2008 р.: посилення впливу політичних чинників на економічний розвиток та нерівномірність економічної динаміки, накладання коливань зовнішньоекономічної кон'юнктури на кризові явища в національній інституційній системі, що суттєво утруднило стратегічну діяльність як держави, так і суб'єктів господарювання; збереження відносно високих темпів економічного зростання, при одночасному прискоренні інфляційної динаміки та кредитної активності банків на споживчому ринку; випереджальні темпи інвестування в сектори, які здійснюють перерозподіл сукупного продукту, над інвестиціями у промисловість і сільське господарство; посилення ризиків нестабільності фінансової системи та інфляційного потенціалу, який формується внаслідок перевищення сукупного попиту над пропозицією;

6) середина 2008- середина 2009 рр.: сповільнення динаміки і спад в реальному секторі економіки; скорочення експорту в умовах експортоорієнтованої моделі економічного зростання; загострення проблем банківського сектора; зростання масштабу економічної рецесії; девальвація національної валюти; наростання структурних вад вітчизняного ринку праці та системи соціального захисту;

7) кінець 2009 р.- наш час: у 2009 році стабілізація обсягів реалізованої продукції промисловості та повільна й нестійка тенденція позитивної динаміки; скорочення запасів матеріальних оборотних цінностей; тенденція погіршення основних фінансових результатів діяльності підприємств; виражені стагнаційні тенденції в інвестиційній сфері; стагнація у сфері банківського кредитування; зниження реальних доходів та купівельної спроможності населення; у 2010 році - незначне економічне зростання, зміна податкової системи, розвиток інфраструктури, зменшення соціальної захищеності населення.

Визначені вище етапи економічної трансформації обумовлюють трансформаційні зміни в залізничній галузі. За останні 20 років вони пов'язані з таким: створенням Державної адміністрації залізничного транспорту України, визначенням правової основи діяльності залізничного транспорту та компенсації вартості пасажирських перевезень; розробленням нової

системи розрахунків, започаткуванням кредитної практики з іноземними інвесторами на оновлення та модернізацію колії для впровадження швидкісного руху; впровадженням пришвидшеного руху; оновленням колійного господарства; започаткуванням практики комбінованих перевезень тощо.

Вивчення трансформаційних процесів на залізничному транспорті дозволяє розподілити їх за походженням на такі типи:

1) Функціональні трансформації (мікрорівень).

Причини їх виникнення: формування нової системи якості послуг, розширення відтворювального процесу, перерозподіл функцій та відмінності в регіональній приналежності, збільшення переліку послуг та вимог до їх виконання, обмеженість ресурсів, неефективність та пов'язана з нею оптимізація структури управління, характер взаємовідносин з суб'єктами ринку, зміна попиту на послуги та конкуренція на ринку перевезень, прийняття моделі соціально відповідального господарювання, ускладнення соціальної ситуації тощо.

Результати: позитивні – налагоджений відтворювальний процес, конкурентоспроможність послуг, соціальна захищеність працівників, оптимізація використання ресурсів, сформована модель соціально-відповідального бізнесу, стає функціонування суб'єктів галузі; негативні – втрата частки ринку, збільшення розриву у рівнях розвитку, неефективне функціонування суб'єктів, розбалансованість зв'язків між учасниками ринку тощо;

2) Системні трансформації (мезорівень).

Причини їх виникнення: прийняття до реалізації інноваційної моделі розвитку галузі, виконання заходів в межах програми реформування галузі, зміна нормативно-правового режиму функціонування галузі, міжгалузева конкуренція (за розподіл ресурсів)

Результати: позитивні – ефективна структура управління галуззю, налагоджений відтворювальний процес, сформований механізм «міжгалузевого діалогу», збалансованість між структурними елементами економіки країни тощо; негативні – втрата галуззю домінуючого положення в економіці країни.

3) Міжсистемні трансформації (макро- та глобальний рівень).

Причини їх виникнення: міжгалузевий перерозподіл коштів на підтримку та розвиток, зміна міжнародного законодавства в сфері транспорту, протекціоністські заходи на рівні галузей та країни в цілому, макроекономічна розбалансованість різного типу та глибини; розвиток залізничного транспорту країн світу тощо.

Результати: позитивні – соціально-економічний розвиток та конкурентоспроможність залізничної галузі, негативні – втрата вітчизняною залізничною галуззю стратегічного значення в глобальній транспортній системі

Отже вітчизняна залізнична галузь на протязі вже 20 років постійно трансформується, але досі ні економічна ситуація в країні, ні результати господарської діяльності самого залізничного транспорту не сприяли формуванню високорозвиненої, інноваційно активної, інвестиційно привабливої галузі, яка має високі значення показників конкурентоспроможності послуг та сформувала модель соціально відповідальної економічної системи. Розвиток ринкових відносин в Україні, євроінтеграційні процеси та розширення міжнародних транспортних зв'язків показують, що діюча структура залізничної галузі, по-перше, не відповідає вимогам законодавства відносно розвитку ринкових умов господарювання в Україні; по-друге, не відповідає вимогам європейського законодавства відносно функціонування та розвитку залізничного транспорту; по-третє, має критично низьку інвестиційну привабливість; по-четверте, ускладнює співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями відносно отримання грошових кредитів; по-п'яте, не сприяє встановленню виробничо-технологічних зв'язків з залізницями сусідніх країн, де на базі залізничного транспорту вже створено відповідні суб'єкти господарювання; по-шосте, не забезпечує достатню прозорість фінансово-господарської діяльності галузі.

Основною критичною проблемою залізничного транспорту України залишається обмеженість фінансових можливостей, що є причиною його відставання в техніко-технологічних можливостях від провідних країн світу. Також це є причиною обмежених можливостей керівництва галузі щодо соціального захисту робітників підприємств.

Тенденції трансформаційних процесів на рівні як країни в цілому, так і безпосередньо залізничної галузі дозволяють зробити висновок про недосконалість соціально-економічної моделі, яка має місце як на макро-, так і мезорівнях.

Доцільно звернути увагу на зміни, які відбуваються в світі та які пов'язані зі зміною його сучасної моделі. Як стверджують відомі економісти, наприклад А.Гальчинський [8], проблема завершення історичної каденції капіталізму – одна з найбільш актуальних. Сьогодні світ живе в епоху переходу до нової світової системи. Мова йде про обумовлену усім ходом історичного розвитку зростаючу самодостатність людини, яка вже не може оцінюватися усього лише як «суб'єкт

виробництва», а все більше стає безпосередньою метою економічного процесу. Капіталізм сьогодні не може забезпечити системну переорієнтацію економіки, змінити її цільову функцію – підпорядкувати її не опосередковано, а прямо та безпосередньо інтересам самоутвердження багатства та гідності людської особистості. Сьогодні все частіше говорять про зниження енергетичного потенціалу розвитку економіки, який пов'язаний з енергетичними можливостями людини. Тому, як стверджує Гальчинський А., говорячи про перспективи нової моделі після капіталізму, «...мова йде про домінуючість логіки самодостатності окремих суб'єктів суспільного процесу, про якісний виток свободи та індивідуалізації, новий клас гуманізації функціональних систем розвитку...».

На сьогоднішній час найбільший інтерес вітчизняної та світової економічної науки пов'язаний з теорією соціальної ринкової економіки, яка на початку свого існування визначила за ключову ідею узгодження лібералізму та порядку, який мав місце в діяльності держави. Теорія соціальної ринкової економіки ґрунтується на відомих ліберальних постулатах класичної політичної економії та неокласики, на визнанні регулюючої ролі держави, яка вносить порядок в стихійні господарські процеси. Однак вона має характерні риси, які відрізняють її від інших теорій – це цільова настанова на регулювання, яке спрямовано не тільки на виживання економіки, але і на вирішення характерних для сучасного суспільства соціальних проблем, що можливо в результаті взаємопроникнення ринкових та державних начал та затвердження принципів соціального партнерства та соціальної справедливості. Важливе завдання соціальної ринкової економіки – підтримка балансу між ринковою ефективністю та соціальною справедливістю.

Сучасна соціально-економічна модель України далека від ідеалу так само, як і моделі країн Заходу. Моделей національних соціально-економічних систем існує багато, та удосконаленню будь-якої з них, прийнятої до реалізації, немає меж. Соціально-економічна модель – це перш за все, інструмент досягнення стратегічної, довготривалої економічної мети, яку ставить суспільство. Для України неможливість зайняти провідні позиції в світі за рівнем економічного розвитку пов'язано переважно з людською свідомістю та інтелектом. Прикладами є економіки Китаю та Індії, які визнали інтелект основною рушійною силою прогресу суспільства, де переважають інтелектуальні, високотехнологічні виробництва та наукові відкриття.

Існуюча соціально-економічна модель в Україні, невирішеність вище визначених проблем

впливає на соціально-економічну ефективність залізничної галузі, яка характеризується такими показниками, як фондовіддача, продуктивність праці, рентабельність перевезень, співвідношення продуктивності та розміру заробітної плати, ефективність капітальних вкладень, транспортнеємність продукції тощо. Тобто існує безпосередній та тісний зв'язок між соціально-економічною ефективністю залізничної галузі та соціально-економічною ефективністю країни (для характеристики останньої використовуються показники ВВП на душу населення, якість життя населення, витратомісткість національного виробництва, збільшення тривалості життя на основі покращення якості життя населення тощо).

Висновки. В наш час залізнична галузь знаходиться на етапі вагомих трансформаційних змін, які мають макро- та глобальний рівень походження. Крім того, назріла необхідність докорінної перебудови системи управління галуззю, що складе 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 методологічна та методична проблема управління персоналом підприємств залізничної галузі, яке змінює форми, методи, принципи реалізації в умовах реформування галузі, чому і будуть присвячені подальші наукові публікації автора статті.

Анотація. Определено типы трансформационных процессов на железнодорожном транспорте и очерчено их влияние на его социально-экономическую эффективность.

Ключевые слова: социально-экономическая эффективность, трансформация, железнодорожный транспорт.

Summary. Defined types of transformation processes in railway transport and outlined their impact on the socio-economic efficiency.

Keywords: socio-economic efficiency, transformation, railway transport.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Воронцов С. О некоторых подходах к формированию социально-экономической модели для государства / С.О. Воронцов, А. Сменковский // Зеркало недели. – 2012. - № 3(51). - С. 8.
2. Дьяченко А.В. Основания теории трансформационной экономики / А.В. Дьяченко— Волгоград: Издательство ВолГУ, 2001. — 120 с.
3. Жаліло Я. А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави: монографія / Я.А. Жаліло. - К.: НІСД, 2009. - 336 с
4. Новиков О.С. Управление региональными трансформациями аграрной сферы экономики в условиях глобализации: теория, методология, практика: автореф. дис. на здобуття наук. степеня докт. екон. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил а регіональна економіка» / О.С Новіков. — Херсон, 2012. — 36 с.
5. Андрощук С. Реформа знайшла свою колію / С. Андрощук // Магістраль. – 2011. - № 99(1682). – С. 5-8.
6. Бараш Ю. С. Управление залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп / Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.
7. Якименко Н. В. Значення трансформування транспортного процесу для досягнення конкурентоспроможності підприємств // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2008. - № 21. – С. 158 - 160.
8. Сколотяный Ю. Анатолий Гальчинский «Конец капитализма можно с полным основанием трактовать как его триумф. К итогам Давосского форума / Ю. Сколотяный // Зеркало недели. – 2012. - № 4(52). - С. 7.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.