

АЛЬТЕРНАТИВИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МИКОЛАЄВА ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ

Соціально-економічний розвиток міста розглядається через аналіз уже запропонованих альтернатив із двох точок зору: економічної та соціологічної. Остання рідко враховується, що і стає каменем спотикання в реалізації програм і планів розвитку. Увага акцентується не лише на запропонованих варіантах розвитку міста, а й на ймовірних реакціях схвалення-обурення населення Миколаєва відповідно до обраного вектору.

Ключові слова: соціально-економічний розвиток, альтернативи трансформацій, людський капітал міста.

Социально-экономическое развитие города рассматривается через анализ уже предложенных альтернатив с двух сторон: экономической и социологической. Последняя редко учитывается, а потому стаёт камнем преткновения в реализации планов и программ развития. Внимание акцентируется не только на предложенных вариантах развития города, но и на возможных реакция одобрения-возмущения населения Николаева в соответствии с выбранным вектором.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, альтернативы трансформаций, человеческий капитал города.

Socio-economic development of the city looked through the analysis of proposed alternatives from two perspectives: economic and sociological. Last one is rarely take into consideration, that becomes a stumbling block in the implementation of programs and development plans. Attention is paid not only to the proposed versions of the city development, but also to the likely public reactions of approval or disapproval in accordance with the selected vector

Key words: socio-economic development, transformation alternatives, human capital, of the city.

Постановка проблеми. У сучасних соціально-економічних умовах розвитку кожного окремого міста, області, регіону має вагоме значення для розвитку всієї країни. І Миколаїв не є виключенням, оскільки різноманітні програми час від часу створюються й обговорюються як керівниками області і міста, так і представниками міської громади. Кафедра соціології ЧДУ ім. Петра Могили (створена 2006 р.) також намагається включитися в цю роботу та розробити таку програму досліджень, яка б реально сприяла покращенню соціальної ситуації в місті.

Із моменту своєї появи Миколаїв був центром переважно військового суднобудування Росії, а пізніше СРСР. У новій незалежній Україні, яка не має всесвітніх військових амбіцій, такий шлях розвитку втратив сенс. Це означає необхідність визначення більш сучасної місії міста з урахуванням як його людського потенціалу, так і вже створених інфраструктурних переваг і природно-кліматичних умов.

Метою статті є спроба розглянути вже існуючі альтернативи соціально-економічного розвитку

міста, з тим щоб визначити не тільки оптимальний вектор для Миколаєва початку ХХІ ст., але і зробити спробу соціологічного аналізу планів на основі теоретичних розробок в області економічної соціології, статистичних даних і результатів опитувань громадської думки.

Виклад основного матеріалу. У 2006 році за ініціативою міського голови Володимира Чайки був підготовлений Стратегічний план економічного розвитку м. Миколаїв. У його розробці взяли участь близько 30 представників місцевої бізнес-спільноти, підприємницьких та наукових кіл, навчальних закладів, громадських організацій, провідних спеціалістів органів місцевого самоврядування. Саме вони увійшли до складу Експертного комітету (ЕК), який розробив економічну стратегію розвитку міста у співпраці з проектом «Економічний розвиток міст» Агентства США з міжнародного розвитку (USAID), радники якого виконували функції консультантів ЕК. Так у Миколаєві був створений один із найбільш ґрунтовних документів, якій враховуючи як слабкі, так і сильні сторони міста, може слугувати

орієнтиром розвитку в найближчі десятиліття [1]. За 8 років існування цього документа можна помітити, що місто досить повільно просувається вперед, що можна частково пояснити світовою фінансово-економічною кризою, яка, безумовно, торкнулась і України. Але аналіз документа показує, що в ньому недостатньо враховані **можливості людського потенціалу**, хоча на відміну від попередніх документів такого ґатунку він усе ж таки частково присутній. План не передбачає розвитку ані людського, ані соціального або креативного капіталу міста, хоча у світовій практиці економічно розвинених країн ці важливі фактори присутні вже майже два десятиліття.

На наш погляд, недооцінка неекономічних чинників для розв'язання суто економічних проблем – це наша застаріла традиція, отримана у спадок від попередньої доби розвитку країни, яка здавалася достатньо успішною, а певний час і конкурентоспроможною за рахунок директивних методів керівництва, які ефективно діють тільки в суспільстві або заляканих, або ідеологічно «стійких» людей. Сьогодні заради стратегічної мети розвитку і країни, і міста ми змушені відмовитись від застарілих тактик, оскільки без опори на розвиток соціологічного знання неможливо досягти успіху в реалізації наших найкращих планів.

На відміну від економічного знання, яке значною мірою вивчає відносини, які присутні у потоках матеріальних, фінансових, інформаційних ресурсів, готової продукції та послуг, соціологія орієнтована на людську поведінку і соціальні зв'язки як такі. Соціологія з моменту її виникнення розглядає будь-яку економічну дію в дусі Макса Вебера як дію соціальну, що передбачає на думку російського соціолога В. В. Радаєва таку ідею: «*Экономическое действие*» представляет собой осуществление контроля над ограниченными ресурсами ненасильственными методами в целях удовлетворения своих потребностей. А «*социальное действие*» – это форма деятельности, которая, во-первых, содержит в себе внутреннее субъективное смысловое единство; во-вторых, по этому смыслу соотносится с действиями других людей и ориентируется на эти действия. Иными словами, с социальным действием мы имеем дело тогда (и только тогда), когда оно внутренне мотивировано, а его субъект ожидает от других людей определенной ответной реакции... Социальное действие в данной трактовке выступает основанием и одновременно внутренним элементом экономического действия» [2, с. 53].

На сьогодні, в силу особливої складності соціально-економічної ситуації, місто задовольняє потреби жителів лише частково. Тому важливо віднайти той принципово новий вектор розвитку, який би відповідав як вимогам миколаївської громади, так і можливостям населення міста, що мають їх задовольнити. Проте, новий шлях розвитку не обрано і дотепер, перш за все, через

відсутність одноставного погляду на вказану проблему.

Питання альтернативи кораблебудуванню, як складової економічного розвитку Миколаєва, розглядається не тільки у Стратегічному плані економічного розвитку м. Миколаїв 2006 року. Додатково були розроблені ще два документи:

– «Програма економічного і соціального розвитку м. Миколаєва на 2011-2014 роки», яка була основним документом місцевого значення і визначала вектор діяльності органів місцевого самоврядування [6];

– «Стратегія сталого розвитку м. Миколаєва на період 2014-2030 рр.». Це найбільш актуальний проект органів місцевого самоврядування, який визначає стратегічні напрямки розвитку міста на найближчі 15 років [7].

Кожен із зазначених документів має одну мету: визначити дієві заходи для соціоекономічного розвитку міста та створити механізми для їх реалізації, але шляхи досягнення мети дещо різняться, що, як зазначалося раніше, є однією з перепон у впровадженні альтернатив.

Аналіз згаданих програм, як результат діяльності органів місцевого самоврядування, показує, що найбільш актуальними й обговорюваними пропозиціями щодо зміни вектора розвитку міста є: Миколаїв – місто-порт; Миколаїв – місто транспортний вузол; Миколаїв – місто туризму; Миколаїв – інтелектуальний центр. Кожна зазначена альтернатива має під собою певне підґрунтя, яке потребує розвитку та вдосконалення, але вони мають і перешкоди, які ставлять їх під сумнів.

Можливість перетворення Миколаєва на місто-порт виглядає найбільш реалістичною і привабливою як з економічної точки зору і природних умов розташування міста (довга берегова лінія), так і за рахунок існуючого кадрового потенціалу. Вже зараз функціонують три морські та один річковий порт: ДП «Миколаївський морський торговельний порт», спеціалізований морський порт «Октябрьск», ТОВ Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА», ДП «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот». Порти Миколаєва посідають важливе місце в інфраструктурі міста та здійснюють навігацію безперервно протягом усього року. Кожний із портів Миколаєва має свої специфічні особливості та можливості обробки вантажів.

ДП «Миколаївський морський торговельний порт» здійснює перевантаження генеральних (металопродукція, металобрухт, технічні засоби, тарно-штучні вантажі в пакетах), наливних (нафтопродукти) та навалочних вантажів (вугілля, залізорудна сировина, чавун, окатиші, фосфорити, зернові культури та інші). Відокремлений спеціалізований підрозділ «Дніпро-Бузький» ДП «Миколаївський морський торговельний порт» – єдиний у країні порт, який спеціалізується на перевалці бокситів.

ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрськ» спеціалізується на переробці і зберіганні тарно-штучних вантажів, у тому числі таких, що потребують особливих умов обробки і зберігання. У порту можна здійснювати перевалку генеральних вантажів та контейнерів.

ТОВ «Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА» перевантажує та зберігає у своєму порту мінеральні добрива: хлористий калій, сульфат амонію, карбамід, аміачну селітру, діамонію фосфат, нітроамфос, фосфорити.

ДП «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» проводить переробку масових експортно-імпорتنних вантажів: метал, ліс, вугілля, кокс, металообробка, катана проволочка, залізрудний концентрат, мінерально-будівельні вантажі, хімічні добрива, продукція сільськогосподарства [5].

Такий шлях розвитку міста не дисонує з уявленнями миколаївців і не зустрічає ніякого опору, оскільки історично це один із головних напрямків діяльності міста з моменту його створення. Але для перетворення Миколаєва на потужний багатопрофільний порт національного та міжнародного значення цього замало. З точки зору масштабності необхідного фінансування такий шлях розвитку в разі перевищує кожен іншу альтернативу. Наразі ж ані значних інвестицій у місто, ані дотацій із центру не було. Крім того, посилює проблему наявність серйозних областей-конкурентів, як то Одеська чи Херсонська, які навряд чи погодяться здати свої позиції в цьому напрямку. І так було аж до останнього моменту.

Сьогодні ситуація кардинально змінюється: Україна вперше у своїй історії отримала контракт на великі поставки зерна до Китаю. Для їх реалізації необхідно не тільки нарощувати обсяги зернового виробництва (4 млн т пшениці, кукурузи і т. і. в перший рік контракту, а з наступних років – до 6 млн т.), але і розбудови всієї інфраструктури, що забезпечує поставки зерна: будівництво елеваторів, модернізація портів, а також будівництво суден-зерновозів. Здається, що для нашого міста можуть наступити «золоті часи». Але тут виникає величезне «але», Китай пропонує флот китайського виробництва, а також свої мінеральні добрива, обладнання для елеваторів, біля 2,5 тис. зерновозів і пропонує замовити у китайської сторони вирішення проблем транспортної логістики [3]. Незважаючи на достатньо критичні зауваження аналітиків, факт підписання контрактів відбувся. «Ми одалживаємо у Китаю гроші, щоб потратити на їх же товари» – зауважує аналітик Української аграрної асоціації Марьян Заблоцкий [4]. А тому в миколаївців можуть виникнути побоювання, що повторюється ситуація із суднобудівними заводами, які спочатку отримали контракти на будівництво судів для Греції, але в результаті були практично зруйновані за рахунок саме економічного непрофесіоналізму пострадянських керівників, які відмінно діяли в умовах держзамовлень, але не мали досвіду

підписання контрактів із зарубіжними партнерами й іноземними інвесторами. Тобто саме недооцінка людського фактору і недоліки професійної підготовки керівників радянської доби привели Миколаїв до сьогоденного кризового стану. І тут не було ні злих намірів, ні розумової недолугості. Був тільки непрофесіоналізм, який і не міг сформуватися в соціальних умовах радянської доби.

Наступна пропозиція – перетворення Миколаєва на транспортний вузол – виглядає логічною з точки зору вигідного географічного розташування та наявної бази. Через місто проходять міжнародні транспортні коридори: Євразійський Міжнародний транспортний коридор (Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч) та транспортний коридор Чорноморського економічного співробітництва (Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ). А також автомагістраль М-23 (Рені – Ростов-на-Дону), яка має вихід на автомагістраль М-2 (Сімферополь – Харків – Москва). Миколаїв має потужний залізничний вузол, який сполучає регіон з іншими регіонами України, СНД і світу [5].

З іншого боку, через перенавантаження міста різноманітним транспортом уже страждає довкілля. Екологічна ситуація міста і без того далеко не найкраща, тому такий шлях розвитку навряд чи отримає схвалення серед жителів. Єдиний вихід – це будівля моста через р. Південний Буг за межами міста і побудова реальної окружної дороги. Усі міські голови, починаючи з О. Я. Берднікова, займалися цією проблемою, а Володимир Чайка навіть підписав наміри про угоду з японською стороною, яка мала такий міст збудувати. На жаль, будівля не відбулася, а тому перетворення Миколаєва на транспортний вузол доки відкладається до кращих часів.

Деяко утопічною виглядає і можливість перетворення Миколаєва на місто туризму. Конкурентною перевагою такої альтернативи серед інших є його порівняно дешевизна для міста. Крок у цьому напрямку зробили представники громадської організації «АРТ оптимісти», створивши книгу «CulturalMappingToolkit», у якій детально описані визначні місця Миколаєва, перелік бібліотек, парків, скверів, музеїв і т. д. Але, якщо мати намір написати книгу про визначні місця, що цілком можливо, то створити їх додатково в необхідній кількості і такого масштабу, щоб зацікавити туриста – ні. У Миколаєві ж таких місць об'єктивно не вистачає для того, що б говорити про місто туризму і переходити до зведення туристичної інфраструктури. До того ж Миколаїв завжди був промисловим і закритим містом, що наклало відбиток як на його зовнішній вигляд, так і на ставлення жителів до приїжджених. Опитування громадської думки студентами ЧДУ імені Петра Могили 2013 року показало, що розвиток туризму підтримають лише 3% миколаївців. Тобто населення не готове до

виконання особливої місії гостинності і приваблення туристів за рахунок розгалуженого сервісу і різноманітності послуг: від лікувальних до навчально-пізнавальних.

Нарешті, пропозиція щодо перетворення Миколаєва на інтелектуальний центр країни також має свої переваги та вади. Наявність великої кількості вищих навчальних закладів, потужного прошарку висококваліфікованих та здібних спеціалістів з ІТ-технологій є безумовним плюсом такого шляху розвитку. Але основний замовник на послуги ІТ-компаній знаходиться за межами України, що і робить їх мало помітними для городян міста.

Значною перешкодою для перетворення Миколаєва на інтелектуальний центр країни є і рівень освіти городян. Відповідно до статистичних даних Миколаїв поступається провідним містам України. За даними статистики розподіл населення за рівнем освіти є таким:

- повну вищу освіту мають – 18,9 %;
- базову вищу (бакалаври) – 0,8 %;

- неповну вищу – 20,4 %;
- повну загальну середню – 35,4 %;
- базову загальну середню – 12,9 %;
- початкову загальну – 10,3 %.

Не варто забувати і про те, що наука не зводиться лише до навчальних закладів, вони є лише першою сходинкою на шляху до справжньої наукової діяльності. Для перетворення міста на інтелектуальний центр потрібна велика кількість різноманітних інститутів для діяльності вчених, лабораторій, обладнання, яких катастрофічно не вистачає, а головне, людських ресурсів. Талановиті науковці свого часу масово покидали Миколаїв, та і зараз віддають перевагу іншим містам України або взагалі їдуть за кордон.

Окрім описаних специфічних перешкод до кожного з варіантів трансформації міста, є принаймні ще одна загальна: структура зайнятості населення. Будь-які зміни зустрінуться з ворожістю, якщо вони торкаються робочих місць [8]. Більшість населення ще й досі зайнята в промисловості, що добре помітно на рис. 1.

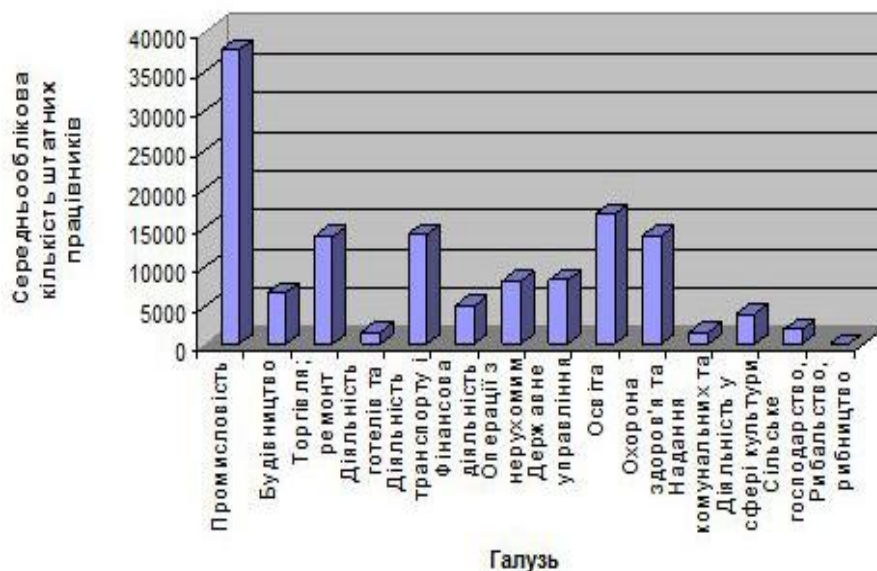


Рис. 1. Середньорічна кількість найманих працівників за видами економічної діяльності

Тому, перш за все, при виборі варіанта розвитку міста доведеться спрямувати значні зусилля на пом'якшення удару по робочих місцях від такої зміни.

До розглянутих варіантів автором також пропонується додати: Миколаїв як місто студентства. Таке формулювання дозволяє користуватися перевагами плану Миколаїв – інтелектуальний центр – і уникнути його недоліків.

Станом на 06.07.2012 р. мережа вищої освіти Миколаєва та області була представлена 42 вищими навчальними закладами (ВНЗ):

1) 17 ВНЗ III-IV рівнів акредитації, з них: 4 державні, 1 приватний, 10 відокремлених структурних підрозділів (інститути, філії, центри, пункти, факультети тощо, з яких 7 державних, 3 приватні) та 2 інститути післядипломної освіти,

3 вищі навчальні заклади, яким надано статус національного. 10 ВНЗ III-IV рівнів акредитації знаходяться у м. Миколаєві;

2) 21 вищий навчальний заклад I-II рівня акредитації, з них: 11 – державних, 4 – приватні, 6 – комунальних. 11 ВНЗ I-II рівнів акредитації знаходяться у м. Миколаїв;

3) 4 вищі професійні училища (усі розташовані у м. Миколаїв).

Найбільш відомими та привабливими для випускників старших класів є такі миколаївські ВНЗ, подані в алфавітному порядку:

- Миколаївська філія Європейського університету;
- Миколаївський державний аграрний університет;
- Миколаївський державний університет імені В. О. Сухомлинського;

– Миколаївський міжрегіональний інститут розвитку людини вищого навчального закладу «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»;

– Миколаївський навчальний центр Одеської національної юридичної академії (МНЦ ОНЮА);

– Миколаївський політехнічний інститут;

– Миколаївський філіал Київського національного університету культури і мистецтв;

– Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова;

– Південнослов'янський інститут Київського славистичного університету;

– Чорноморський державний університет імені Петра Могили.

Зважаючи на таку кількість вищих навчальних закладів для міста, населення якого ледве досягає півмільйона, не дивно, що все частіше і частіше можна почути думки про необхідність закриття деяких із них, про те, що зникає сенс вищої освіти як навчання для тих, хто хоче і може вчитися. Це підкріплюється фактами хабарництва та корупції у ВНЗ, недостатньою кількістю висококваліфікованого наукового персоналу та невідповідністю середньостатистичного студента нормам, які до нього висуваються, через надлишок бюджетних і контрактних місць, які сумарно пропонують перелічені ВНЗ щороку. Але з іншого боку – це заклади, які вже облаштовані під навчальний процес і відлагоджена структура, яка може функціонувати. Тому необхідно поставити за мету переведення Миколаєва із регіонального освітнього центру в загальнодержавний. Для забезпечення цієї мети, необхідно виконати такі завдання:

1. Підняти рівень миколаївських ВНЗ до рівня провідних ВНЗ країни у щорічних рейтингах шляхом:

1.1. залучення докторів та кандидатів наук до викладацької діяльності у миколаївські ВНЗ;

1.2. участь міської влади у формуванні тем досліджень для молодих науковців;

1.3. боротьбою з корупцією та хабарництвом на всіх рівнях діяльності ВНЗ;

1.4. розширення спеціалізації для підготовки кадрів, які включали б: медичні, фізичні, хімічні та інші факультети.

2. Створення інфраструктури для студентства, яка включатиме: гуртожитки, транспорт, їдальні, пункти друку, дозвіллієві та розважальні центри тощо.

3. Проведення рекламних заходів та PR-акцій, спрямованих на підвищення престижу Миколаєва як міста студентства.

У такий спосіб буде реалізовано Європейський курс на перехід міста у сферу послуг, у тому числі освітніх. У той же час, вказаний вектор розвитку відповідатиме світовим вимогам до людини, яка повинна мати вищу освіту і бажано не одну.

Висновки. Підбиваючи підсумки, зазначимо, що зміна вектора розвитку міста – необхідна, цього вимагає час і об'єктивна реальність. Будь-які трансформації зачіпають чийсь інтереси, тому основна складність полягає у зменшенні збитку, який може бути завданий жителю міста. Першим кроком має бути поширення інформації і раціональне обґрунтування необхідності трансформації, що психологічно підготує і спрямує на підтримку миколаївців.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стратегічний план економічного розвитку м. Миколаєва [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gorsovet.mk.ua/.../strategy.ua>.
2. Радаев В. В. Экономическая социология : Курс лекций / В. В. Радаев. – М. : Аспект Пресс, 1998. – 368 с.
3. Ковальчук А. Контракт на \$ 28 млрд: на каких условиях Китай будет покупать украинскую сельхозпродукцию. 14 самых важных тезисов договора об аграрном сотрудничестве Украины с КНР [Електронний ресурс]. – 2013. – Режим доступу: <http://forbes.ua/business/1351061-kontrakt-na-28-mlrd-na-kakih-usloviyah-kitaj-budet-pokupat-ukrainskuuyu-selhozprodukciju>.
4. Пасхвер А. Накормить Китай / А. Пасхвер // Корреспондент. – 2013. – № 44. – С. 22–24.
5. Миколаїв. Соціально-економічна характеристика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gorsovet.mk.ua/foreign_affairs/passport01.ua.
6. Програма економічного і соціального розвитку м. Миколаєва на 2011-2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gorsovet.mk.ua/potential/development_plan.ua.
7. Стратегія сталого розвитку міста Миколаєва: прагматична та доступна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gorsovet.nikportal.net/pers-news/72096.html>.
8. Бойко С. У Прогнозування соціально – економічного розвитку регіону: питання теорії та методології / С. У. Бойко; НАН України. – Львів: 2005. – 157 с.

Рецензенти: Гавеля В. Л., д. філос. н., професор;
Коробов В. К., к. соціол. н., доцент.

© Мейжис І. А., Салтан А. А., 2013

Дата надходження статті до редколегії 30.10.2013 р.

МЕЙЖИС Ірина Альбертівна – доктор педагогічних наук, професор, завідувач кафедри соціології Чорноморського державного університету імені Петра Могили.

Коло наукових інтересів: соціальна психологія, соціальні цінності та соціальні уявлення.

САЛТАН Андрій Андрійович – магістр соціології.

Коло наукових інтересів: соціологія міста.