



С.В. Сладковська

**Освітньо-інноваційний
потенціал логістики
національної економіки:
стратегічні імперативи**

МОНОГРАФІЯ

Освітньо-інноваційний
потенціал логістики
національної економіки:
стратегічні імперативи

МОНОГРАФІЯ

Міністерство освіти і науки України
Донецький державний університет управління

С. В. Смерічевська

**ФОРМУВАННЯ
ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ЕКОНОМІКИ: СТРАТЕГІЧНІ ІМПЕРАТИВИ**

Монографія

Херсон
2015

УДК 330.4(477)
ББК 65.9(4Укр)-18
С 50

Рекомендовано до друку Вченою радою
Донецького державного університету управління,
м. Маріуполь
(протокол № 4/6 від 21.04. 2015 року)

Автор:

Смерічевська Світлана Василівна – кандидат економічних наук, професор, професор кафедри логістики Національного авіаційного університету.

Рецензенти:

Лутай Л. А. – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту Інституту підготовки кадрів Державної служби зайнятості України.

Михайловська О. В. – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки Чернівецького торговельно-економічного інституту Київського національного торговельно-економічного університету.

Гудзь П. В. – доктор економічних наук, професор, директор економіко-гуманітарного інституту, завідувач кафедри менеджменту Запорізького національного технічного університету.

Смерічевська С. В.

С 50 Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: стратегічні імперативи : монографія / С. В. Смерічевська. – Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. – 320 с.

ISBN 978-966-916-123-9

У монографії на концептуальному рівні обґрунтована стратегічна необхідність, сутність і багатовекторність логістизації національної економіки, визначено ключові концепти та методологічні основи, організаційно-методичні положення й практичні рекомендації щодо створення передумов логістизації економіки, серед яких пріоритетна роль належить формуванню відповідного освітньо-інноваційного потенціалу. Визначено стратегічні імперативи та запропоновано концепцію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі фундаментальних положень тотальної (наскрізної) логістизації економіки, освітньої логістики, державного логістичного менеджменту. Розроблено стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, організаційно-економічний механізм її реалізації.

УДК 330.4(477)
ББК 65.9(4Укр)-18

© Офмлення «ВД «Гельветика», 2015
© Смерічевська С. В., 2015

ISBN 978-966-916-123-9

© Донецький державний університет управління, 2015

ЗМІСТ



ВСТУП.....	5
-------------------	----------

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	11
---	-----------

- 1.1. Логістизація національної економіки: сутність, генеза..11
- 1.2. Стратегічні орієнтири розбудови національної економіки України на засадах логістизації30
- 1.3. Освітньо-інноваційний потенціал логістизації економічних систем: категорійні імперативи53

РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНИЙ БАЗИС ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ	69
--	-----------

- 2.1. Методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....69
- 2.2. Концептуалізація процесу логістизації національної економіки: методологічний аспект89
- 2.3. Еволюція методологічних підходів до визначення освітньо-інноваційних можливостей реалізації концепції логістизації економіки 106
- 2.4. Системно-комплексний підхід до кількісної оцінки рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки..... 120

РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА ПРОЦЕСІВ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	134
--	------------

- 3.1. Економічні передумови логістизації національної економіки..... 134

3.2. Стан, структура та стратегічні тренди розвитку ринку логістичних послуг в Україні	152
3.3. Системно-компаративний аналіз освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки як передумови її логістизації.....	171
3.4. Оцінювання відповідності первинного стану освітньо-інтелектуального потенціалу логістизації національної економіки тенденціям розгортання економічних процесів у країні.....	206

РОЗДІЛ 4.

СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ

ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

4.1. Ключові концепти та методологічні імперативи визначення стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....	221
4.2. Сценарний підхід розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки	227
4.3. Ієрархічна модель обґрунтування стратегічних напрямів зростання освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....	240
4.4. Мобілізаційна стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....	260

ЗАКЛЮЧЕННЯ.....

280

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....

286

ВСТУП

Складність завдань забезпечення сталого розвитку країни, зростання її конкурентоспроможності на світовому ринку, переходу на інноваційний шлях розвитку вітчизняної економіки, прискорення її інтеграції у світовий економічний простір вимагають пошуку принципово нових підходів до визначення напрямів розбудови національної економіки, забезпечення її здатності адекватно реагувати на виклики зовнішнього середовища і внутрішніх трансформаційних процесів. Глобальна світова тенденція до становлення і розвитку неоекономіки та «економіки знань», за якої інтелектуальні ресурси перетворюються на рушійну силу соціального й економічного розвитку країни, а базисом стабільного зростання виступають інновації, зумовлює необхідність концептуалізації ідей підвищення конкурентоспроможності країни за рахунок докорінного перегляду існуючих механізмів організації національного господарства та управління ним. Новим імперативом забезпечення економічного розвитку країни в умовах наростання глобалізаційних і інтеграційних процесів у світовій економіці виступає запровадження новітніх логістичних технологій управління економічними системами усіх рівнів.

Еволюція розвитку логістики є яскравим підтвердженням закону Кларка, який свідчить, що кожна революційна ідея проходить три стадії реакції: спочатку – «це неможливо...», потім – «в принципі, це можливо, але займатися цим не варто», і нарешті – «я завжди говорив, що це чудова ідея». Ще 10-15 років тому, сфера впливу логістики в Україні в більшій мірі обмежувалася вирішенням задач щодо транспортування вантажів та складування товарів. Сьогодні логістика активно та наполегливо проникає майже у всі сфери економічної діяльності, що сприяло появі ідеї логістизації економіки, яка потребує серйозного теоретичного та методологічного обґрунтування.

Україна опинилася в епіцентрі переформатування міжнародних відносин, перед необхідністю та унікальною можливістю повного перезавантаження системи державного управління економічними, політичними, соціальними та усіма іншими процесами в країні. У цій неймовірно складній ситуації виникають питання, від

відповідей на які, без перебільшення, залежатиме майбутнє країни, її місце в глобальній системі міжнародного розподілу праці, її національна безпека, добробут українців. Пріоритетної актуальності сьогодні набувають питання: якою повинна бути нова парадигма управління національною економікою, якою повинна бути українська модель економічного розвитку, які механізми сприятимуть її реалізації на практиці?

Відповіді на данні запитання та, як наслідок, здійснювані в Україні економічні перетворення повинні:

- по-перше, сприяти інтеграції народного господарства країни у світову економіку та зайняти в ній гідне місце, що можливе шляхом реалізація та подальшого розвитку концепції та методологія інтегральної логістики (Supply Chain Management), яка довела свою домінуючу роль в світових інтеграційних процесах;

- по-друге, в основу проведених реформ повинні бути покладені принципи й механізми, ефективність яких доведена світовою практикою. Саме, логістика, як інтегральна наука, яка базується на поєднанні кращих здобутків економічної, інженерної, інформаційної та управлінської думки пропонує оптимально раціональний арсенал принципів, методів, інструментів, технологій, організаційних форм, на основі системного використання яких може бути побудована ефективна, конкурентоспроможна національна економіка;

- по-третє, при проведенні реформ повинні бути враховані особливості сучасного стану економічного розвитку країни, її ресурсний потенціал, національні особливості, поведінкові характеристики населення, тривалість періоду перетворень і інші фактори й умови, що формують розвиток країни. В сучасних умовах безпрецедентної загрози національній незалежності, пріоритетним в стратегічному плані є три фактори: рівень життя та захищеності українців; швидкість і своєчасність реформ; ресурсна незалежність країни. Отже, країна сьогодні потребує вирішення проблем, які, безперечно, можна віднести до класичних логістичних задач, що, безумовно, значно ускладнені, бо поставлені на макрорівні та потребують урахування в ході їх вирішення додаткових складників та параметрів. Це, зокрема, такі задачі, як: конкретизація замовлення суспільства та бізнесу на ті чи інші реформи; точне визначення часових параметрів і забезпечення своєчасності виконання замовлення на відповідні реформи;

створення оптимального державного запасу стратегічних ресурсів та забезпечення раціонального їх використання в ході якісної та своєчасної реалізації економічних, соціальних і політичних реформ в країні, визначення шляхів і методів інтеграції національної економіки в глобальну світову логістичну систему, тощо.

Отже, в умовах переформатування системи державного управління, яке відбувається в країні з 2013 року, сверхактуальності набуває потреба теоретико-методологічного обґрунтування принципово нового підходу до управління національною економікою в країні, яка очікувано сприятиме отриманню того економічного ефекту, який свого часу отримала Німеччина після другої світової війни, побудувавши свою економіку на основі запровадження теорії соціально відповідальної ринкової економіки.

У якості такої «стратегічної філософії» та «концептуальної парасольки» на макрорівні в умовах неоекономіки, яка характеризується поглибленням процесів глобалізації, інтеграції та інформатизації; інноваційним розвитком логістичної інфраструктури; інтенсивним розвитком ринку логістичних послуг (який вже сьогодні забезпечує понад 30% ВВП країни); розвитком мережових і розумних інформаційних технологій; логістичного менеджеризму державного управління (що означає запровадження в діяльність державного управління механізмів ринкової конкуренції, бізнес-стилю управління та логістичних концепцій і технологій управління); переходом від структурної та регіональної до ресурсної та кластерної моделі управління національною економікою, як найкраще підходить саме концепція тотальної (наскрізної) логістизації економіки.

Проведені дослідження еволюції логістичної думки доводять, що термін «логістизація» запроваджено в наукову термінологію не з популістських міркувань, а як результат пошуку нових, адаптивних до сучасних умов економічного розвитку, концепцій, моделей, механізмів, технологій, а можливо, й нової парадигми високоефективного управління.

Експансія логістики в економіці, тобто логістизація національної економіки, сьогодні визнається ключовим чинником її конкурентоспроможності. Світова практика свідчить, що країни-лідери за індексом глобальної конкурентоспроможності мають також найкращі показники в рейтингу за індексом ефективності

логістики. Парадигмальна зміна поглядів на роль логістики в управлінні національним господарством, реалізація логістичних принципів, методів, інструментарію в системах управління розвитком як мікроекономічних, так і мезо- та макроекономічних систем сьогодні є беззаперечними реаліями, що потребують ґрунтовного дослідження в усій поліваріантності проявів, взаємозв'язків і чинників.

У монографії на концептуальному рівні обґрунтована сутність і багатовекторність тотальної логістизації національної економіки, визначена її стратегічна роль для забезпечення економічного розвитку країни, її економічної безпеки та інтеграції України у глобальну логістичну систему. Але основна увага в монографії зосереджена на створенні передумов логістизації економіки, серед яких, безумовно, пріоритетна роль належить формуванню відповідного освітньо-інноваційного потенціалу. Бурхливий розвиток логістики як інноваційної концепції управління у напрямі її інтелектуалізації висуває жорсткі вимоги не тільки до здатності національної економіки перейти в режим функціонування логістичної системи макроекономічного рівня, але й до формування нового управлінського мислення, логістичного за своєю суттю, ключовим чинником чого саме й виступає освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки країни.

Аксіоматизація логістичних засад у теорії управління економічним розвитком країни на сучасному етапі закладається працями таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: А. Альбеков [1], Д.Дж. Бауерсокс [8], Д.Л. Вордлоу, Д.Ф. Вуд [39], М. Григорак [37], А. Долгов [40], Дж.С. Джонсон [39], В. Дибська [45], В. Дубницький [42], О. Єфремов [50], С. Карнаухов [78], Є. Крикавський [100], О. Кроллі [103], В. Лукинський [113], П.Р. Мерфі [39], М. Окландера [129], В. Омельченко [130], М. Портер [326], О. Похильченко, І. Проценко, О. Проценко [162], О. Семененко [181], В. Сергєєв [45; 182], Т. Скоробогатова [188], І. Смирнов [237], Т.Р. Терьошкіна [110], Д. Уотерс [279], Л. Фролова [291], В.А. Шумаєв [312] та ін., але ці дослідження лише фрагментарно пов'язують між собою такі наукові категорії як освітньо-інноваційний потенціал і логістизація національної економіки. Що стосується освітнього та інноваційного потенціалу та його впливу на макроекономічні процеси, то ці питання вже тривалий час залишаються предметом наукових дискусій. У той же

час, дослідження особливостей формування освітньо-інноваційного потенціалу економіки як основи її логістизації, взагалі відсутні. Отже, такий важливий комплекс проблем в окресленій проблематиці, як стратегічні імперативи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, в умовах повного переважавання економічної національної системи потребує суттєвого наукового обґрунтування. Саме цьому й присвячується монографія.

У ході дослідження узагальнено теоретичні підходи до розуміння сутності процесу логістизації національної економіки; обґрунтовано стратегічні орієнтири економічного розвитку на засадах логістизації; визначені ключові концепти і структура освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки; створено методологію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і удосконалено методичні засади оцінювання його стану; визначено економічні передумови, оцінено первинний стан освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки і відповідність його закономірностям розвитку економічних процесів; визначено стратегічні імперативи та запропоновано концепцію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі фундаментальних положень тотальної (наскрізної) логістизації економіки, освітньої логістики, державного логістичного менеджеризму; розроблено стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, організаційно-економічний механізм її реалізації, удосконалено систему державного програмування розвитку економіки країни на засадах логістизації.

Концепція дослідження базується на створенні теоретичних і методологічних засад, а також стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки й організаційно-економічного механізму її реалізації з метою забезпечення трансформації національної економічної системи в інноваційну логістичну систему національного рівня, здатну ефективно інтегруватись у глобальну логістичну систему на основі цілеспрямованого процесу тотального поширення логістичних принципів, методів та інструментарію раціоналізації й оптимізації потокових процесів у всіх видах і сферах діяльності, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність економіки України за рахунок

зростання її логістичної ефективності, активізації інноваційних процесів, запровадження логістичного менеджеризму на всіх рівнях управління економічними системами і прискорити процеси інтеграції України у світовий економічний простір.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

1.1. Логістизація національної економіки: сутність, генеза

Становлення економіки знань як іманентної риси постіндустріального суспільства з його розвитком інформаційних технологій, прискоренням процесів обміну інформацією, розвитком нових форм взаємодії економічних агентів, різким зростанням частки потокових процесів у структурі бізнес-середовища, революційними зрушеннями в системі бізнес-комунікацій, прискоренням інтеграційних і глобалізаційних процесів на рівні світової економіки зумовлює значимість логістичних принципів і підходів до докорінних економічних і політичних трансформацій та переформатування світової економічної системи. Логістичне управління стратегічним розвитком економічних систем виходить на новий рівень – рівень національної економіки. Світова практика доводить, що логістичні процеси є однією з основ функціонування макроекономічних систем і одним із ключових факторів підвищення конкурентоспроможності будь-якої національної економіки у глобальному середовищі [40, с. 50].

Теоретичне підґрунтя логістичного управління розвитком економічних систем сформовано еволюцією основоположних концептів напрямів і шкіл економічної теорії. Найбільший вплив на формування сучасних наукових поглядів на сутність і принципи логістичного управління національною економікою справили представники неокласики та інституціоналізму, ключові теоретичні постулати і методологічні принципи яких узагальнені в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Теоретико-методологічні витюки логістичного управління розвитком економічних систем

Засновники, Представники	Теоретичні Постулати	Методологічні принципи
<p>У. С. Девоне [344]; К. Менгер [117]; Л. Вальрає [119];</p>	<p><i>Неокласична теорія Маржиналізм</i></p> <p>Теорія граничної корисності (теорія індивідуальної оптимізації), зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> – принцип спадної граничної корисності; – теорія цінності і праці: праця управляє пропозицією, пропозиція регулює потреби, потреби визначають цінність; – визначення споживчої цінності товару і його мінової цінності; – принцип торгів: максимальна торговельна вигода обох партнерів, які домовляються про купівлю-продаж між собою, буде мати місце, якщо співвідношення цін є пропорційним відношенню граничних (кінцевих ступенів) корисностей благ із погляду кожного з партнерів; – організація та координація конкурентної економіки через механізм встановлення цінової рівноваги, умови досягнення загальної ринкової рівноваги, можливість виміру всіх видів економічної діяльності за єдиною шкалою корисності, коли більш висока корисність означає і більш високий рівень добробуту; – корисність зумовлена споживанням певного блага і залежить тільки від кількості цього блага, причому загальна корисність утворюється додаванням корисностей, отриманих від споживання окремих благ. 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>методологічний індивідуалізм</i> (суспільство в цілому – сукупність індивідів; економічні явища – результат поведінки окремих індивідів); – <i>статичний підхід</i> (динаміка економічної системи – послідовність статичних дискретних станів); – <i>рівноважний підхід</i> (дослідження рівноважного стану, стійкого до короткострокових змін економічних параметрів); – <i>економічна раціональність</i> (економічна раціональність поведінки господарюючого суб'єкта – максимізація цільової функції); – <i>граничний аналіз</i> (принцип максимізації цільової функції: стан є оптимальним, або рівноважним, якщо додаткова одиниця блага не збільшує загального рівня корисності або прибутку); – <i>формалізація досліджень у сфері економіки</i> (розвиток математичного апарату, формування основ економіметрії).
<p>К. Дж. Ерроу [319]; Дж. Стиглер [268]</p>	<p><i>Економічна теорія інформації</i></p> <p>Економічна інформація є самостійним благом, корисність якого полягає у зменшенні невизначеності.</p> <p>Неповнота інформації – одна з причин ринкової невизначеності. Ринкова невизначеність є умовою прийняття економічних рішень. Невизначеність є імпаментом ринкової економіки, її можна зменшити, але не виключити.</p> <p>Наслідки ринкової невизначеності: перешкоджає прийняттю оптимальних рішень; породжує додаткові трансакційні витрати; нерівні умови при ухваленні економічних рішень економічними суб'єктами; вплив на характер поведінки фірм (чим вище ринкова невизначеність, тим більше схильність фірм до кооперативних стратегій поведінки).</p> <p>Прояв і міра невизначеності на певному ринку – розкид цін. Зі збільшенням періоду пошуку витраш від ще одного запиту щодо мінімальної ціни падає.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – <i>зі збільшенням долі витрат</i> покупи на певний товар збільшується економія завдяки пошуку; зі збільшенням економії може бути збільшений обсяг пошуку; – <i>зі збільшенням частки досвідчених постійних покупців</i> на ринку збільшується обсяг пошуку; – <i>зі збільшенням частки досвідчених постійних покупців</i> на ринку підвищується кореляція між цінами різних періодів і різних продавців і збільшується обсяг накопиченого пошуку; – <i>витрати на пошук зростають</i> відповідно до географічної протяжності ринка; – <i>очікувана економія від додаткової одиниці пошуку</i> відповідає кількості товару, помноженій на очікуване зниження ціни в результаті пошуку.

Продовження таблиці 1.1

<p>Ф. Хайек [297, 298]</p>	<p><i>Австрійська школа</i></p> <p>Віристь класичному лібералізму. Отримання економічної інформації ускладнюється як випадковим характером самої економічної діяльності, так і неузгодженістю інтересів її учасників. Централізовано керування економіка принципово непрацездатна або значно поступається ринковій економіці. Будь-яке втручання держави в економіку є принципово небезпечним і в перспективі веде до втрати економічної свободи. Ефективний обмін і використання ресурсів можуть діяти виключно через ціновий механізм на вільних ринках. Вільна цінова система – це не цілеспрямований винахід (свідомо розроблений людством), а самоорганізований порядок речей.</p> <p>Ціновий механізм слугує для того, щоб розділити і синхронізувати загальне і особисте знання, надаючи можливість членам суспільства досягти різноманітних і складних результатів на основі самоорганізації.</p> <p>Уявлення про економіку як про систему координації. Підвищений науковий інтерес до суспільних механізмів, які забезпечують узгодженість дій економічних суб'єктів.</p>	<p>– <i>інтегрування в економічному теорію фактору незначеності;</i></p> <p>– <i>принципова неможливість побудови цілісної і повної системи економічного знання;</i></p> <p>– <i>сутність розвинутої економічної теорії у генерації і розповсюдженні економічної інформації;</i></p> <p>– <i>неможливість (непримусовість) підміни природного порядку (ринку) принципом підпорядкування суспільного життя певній цілі;</i></p> <p>– <i>катаклізи як система самоорганізації доборвального співробітництва;</i></p> <p>– <i>економічний прогноз являє собою передбачення ймовірного напрямку розвитку подій, а не кількісну оцінку майбутніх значень параметрів економічної системи.</i></p> <p><i>Основні методологічні принципи:</i> суб'єктивізм, апіоризм, методологічний індивідуалізм.</p>
<p>А. Маршалл [115]</p>	<p><i>Кембріджська школа</i></p> <p>Розвиток теорії граничної корисності. Введення поняття еластичності попиту і виділення трьох періодів рівноваги попиту і пропозиції.</p> <p>Теоретичні концепції:</p> <ul style="list-style-type: none"> – граничні витрати не управляють ціною; – аналіз факторів впливу на управління ціною може бути об'єктивним лише у разі досягнення граничних значень витрат; – граничне значення, яке досліджується в умовах довгих періодів і стійких результатів, відрізняється за характером і кількісними параметрами від граничного значення, дослідженого у короткому періоді і з будь-якими коливаннями. 	<p>– <i>методологічний синтетизм на основі послання підходів маржиналізму, класичної політичної економії, історичної школи;</i></p> <p>– <i>збалансованість теоретичного й емпіричного рівнів дослідження як основа забезпечення присладного характеру економічної науки;</i></p> <p>– <i>допоміжна роль математичного апарату у розкритті і розумінні економічних явищ;</i></p> <p>– <i>часткова рівновага як стан ринку певного блага.</i></p>
<p>Т. Веблен [24]; Дж. З. Коммонс [88, 89]; Дж. К. Гелбрейт [30, 31]</p>	<p><i>Інституційна теорія</i></p> <p>Відхід від ідеології економічного індивідуалізму, розуміння економіки як системи взаємодії економічних суб'єктів під впливом еволюції інститутів, що формуються соціальними, політичними, психологічними чинниками. Визначення і типологія трансакцій. Примирення економічних протирічч через колективні дії, закріплені як правові інститути.</p> <p>Держава виступає однією з урівноважуючих сил у разі зниження здатності економіки до саморегулювання, вплив якої зростає мірою підвищення монополізації галузі або економіки в цілому. Визначення поняття технічної структури як відмінної риси нового індустріального суспільства.</p>	<p>– <i>генетичний підхід до поведінкових реакцій на розвиток матеріальної цивілізації;</i></p> <p>– <i>аналіз організаційних форм становлення інститутів;</i></p> <p>– <i>статистичний підхід до визначення впливу інститутів на економічні процеси та явища;</i></p> <p>– <i>ліберальне реформаторство;</i></p> <p>– <i>соціально-економічний баланс між обсягами виробництва товарів споживчого призначення і витратами на суспільні послуги.</i></p>

Ринкові концепції господарювання	
	<i>Маркетинг-менеджмент</i>
Ф. Котлер [96] М. Портер [329] Е. Рамстад [330]	<p>Загальна цінність для споживача є суму цінності вигод, які очікуються отримати від придбання товарів або послуг. Споживча цінність визначається як різниця між загальною цінністю для споживача і його загальними витратами. Загальні витрати споживача – сума витрат, що виникають у процесі оцінки, отримання і використання продукту або послуги.</p> <p>Маркетинг-менеджмент реалізується на основі управління взаємов'язаними робочими процесами. Стрижневі бізнес-процеси – створення нових зразків продукції, стимулювання продажів і виконання замовлень на основі спрямування ресурсного потоку на користь споживача. Ланцюжок створення цінності як складна система різних видів діяльності, у якій створюється цінність і формуються витрати, передає це з'являючись основних видів діяльності (внутрішня логістика, операції, зовнішня логістика, маркетинг і продажі, сервіс) і чотири допоміжні. Управлінські впливи в системі маркетинг-менеджменту спрямовуються як на об'єкти і функції, так і на процеси (формування політики, формування взаємовідносин (з поставальниками, покупцями, споживачами, посередниками тощо); розробка і випуск нового товару та ін.).</p>
Панкрухін [140]; А. Старостіна, С. Мартов [246]; В. Дубинський [42]; С. Криківський [100]	<p><i>Регіональний (територіальний) маркетинг</i></p> <p>Регіональний (територіальний) маркетинг за суттю – орієнтація всієї системи влади і менеджменту на потреби цільових груп споживачів товарів та послуг території. Організаційно являє собою систему управління регіональними соціально-економічними процесами на основі комплексу заходів щодо формування і вивчення регіональних (локальних) ринків, максимального притосовування структури економіки регіону до внутрішніх і зовнішніх умов, узгодження інтересів суб'єктів господарювання та організації управління для забезпечення відповідного рівня і якості життя населення, врахування сильних, слабких сторін та конкурентних переваг розвитку адміністративно-територіальних одиниць. Функціонально являє собою сукупність взаємовідносин між суб'єктами регіонального управління та споживачами результатів їхньої діяльності (суб'єктами регіональної політики) з приводу вивчення та використання конкурентних переваг території, вироблення, просування та реалізації «регіонального продукту», ідей, стратегічних пріоритетів розвитку адміністративно-територіальної одиниці.</p>

Складено автором

Теоретичні конструкти течій і шкіл неокласичної теорії та інституціоналізму реалізувались у ринкових концепціях господарювання як на мікро-, так і на мезоекономічному рівнях. Становлення й розвиток логістики як концепції управління матеріальними потоками, а згодом і економічними процесами демонструє «родовий зв'язок» з еволюцією маркетингових концепцій: від фрагментарної логістики до її концептуалізації у вигляді бізнес-логістики, сформованої на підґрунті концепції тотальних витрат, розвитку складського господарства, активізації і розмаїття транспортних перевезень; від розподілу на функціональні сфери до етапу глобалізації логістики на тлі загальних економічних тенденцій у національній і світовій економіках.

У світовій економічній системі логістика, як найбільш ефективний, ринково орієнтований спосіб планування, формування і розвитку товарно-матеріальних і супутніх їм потоків із найменшими витратами у всьому логістичному ланцюзі, міцно завоювала провідні позиції, що безпосередньо пов'язано із загальними еволюційними тенденціями в суспільстві й економіці, зокрема:

- переходом від домінування виробництва товарів до сервісної економіки;

- перетворенням знань на основний ресурс соціально-економічного розвитку з наступною трансформацією капіталомісткого виробництва у наукомістке;

- системним, стратегічним поєднанням у товарах і моделях розвитку передових технологій виробництва та випуску товарів; вирівнюванням інформаційних можливостей усіх учасників бізнес-процесів;

- зміною ролі дистрибуції і концентрації логістичних каналів;

- посиленням впливу наукової й інноваційної діяльності на виробничі процеси.

Сьогодні наука, а ще більшою мірою – практика, розглядають логістику не тільки і не стільки як набір готових рекомендацій для безпосереднього використання, а як елемент нової філософії бізнесу, підприємницького мислення, що допомагає фахівцям знаходити раціональні рішення щодо управління логістичними процесами, оптимізувати рух матеріальних і нематеріальних потоків, підвищувати ефективність використання ресурсів [50].

Практичний потенціал логістики першими передбачили американські фахівці П. Конверс і П. Друкер [111], які визначали її потенційні можливості як «останній рубіж економії витрат» і «непізнаний материк економії». За свідченням М. Портера, Д. Стока [111], логістика вийшла за межі її традиційного вузького визначення і має велике значення у стратегічному управлінні та плануванні розвитку національної економіки. Обґрунтуванню подальшого зростання ролі і значення логістики для розвитку економіки країни присвячено чимало праць, зокрема: [8; 240; 269; 282; 308]. У науковій літературі приділяється чимало уваги перспективам розвитку логістики у зв'язку з новими економічними тенденціями й умовами господарювання, зокрема у роботах: [65; 79; 107; 121; 146; 285; 286; 295]. Однак для розуміння внутрішніх спонукальних мотивів економічних систем різних рівнів до перспектив подальшого розвитку логістики доцільно розглянути етапи її виникнення і становлення, які визначені у працях Д. Бауерсокса [8], В. Дибської, В. Сергєєва [45], Т. Скоробогатової [188], М. Григорак [37], Є. Крикавського [100], М. Окландера [129], С. Огієнко, О. Хорольського [191], М. Кристофера, Ч. Сковронєка, З. Сариуш-Вольського, Т. Терьошкіної [110], Л. Баранової, Л. Войнової, В. Лукинського [113; 182] та ін.

Узагальнюючи сучасні погляди на етапізацію розвитку логістики як концепції і практики господарювання, слід підкреслити таке.

Перший етап – етап виникнення і фрагментації логістики – припадає на 1920-1950-ті роки, період, коли основною концепцією управління логістичними видами діяльності (дистрибуція, складування, закупки) на підприємстві виступав традиційний менеджмент, а в умовах ненасиченого товарами ринку і перевищення пропозиції над попитом критерієм оптимізації виступали рівень собівартості продукції і продуктивності праці як елементи виробничої з орієнтацією на збут концепції підвищення конкурентоспроможності підприємства.

На другому етапі в міру насичення ринку, на початку 60-х років минулого століття, актуалізується перехід підприємства до концепції маркетингу з таким критерієм ефективності діяльності підприємства, як прибуток за рахунок задоволення потреб споживачів. У цей період відбувається часткова інтеграція логістичних видів діяльності у внутрішньофірмове управління

матеріалами, включаючи прогнозування і планування забезпечення потреб у матеріалах. Починає формуватися концепція логістичного управління з одночасною інтеграцією виробництва і розподілення і виділенням такого критерію ефективності діяльності підприємства, як витрати обігу. В. Лукинський підкреслює, що в цей період логістика сприймається спочатку як підтримуючий функціонал для вирішення завдань маркетингу, а згодом – як інструмент управління бізнесом в умовах, коли товари конкурентів мало відрізняються один від одного, тобто логістика виступає одним із засобів конкурентної боротьби, для успіху в якій необхідна координація виробництва і логістичних видів діяльності, виконувана на основі планування, розміщення і контролю над усіма ресурсами підприємства. У цей період виділяються два основні напрями логістичної діяльності [113]:

- фізичне розподілення товарів, засноване на маркетинговій концепції управління підприємством, що забезпечує доставку товарів у потрібний час у потрібне місце у визначеній кількості з найнижчими витратами;

- управління матеріалами, що охоплює сфери постачання, управління запасами, а також виробничу діяльність.

На третьому етапі (1980-1990-ті роки) з інтегруванням логістики у рамках підприємства в умовах змін у державному регулюванні транспортної діяльності, розвитку інформаційно-комп'ютерних технологій, глобалізації ринку і розвитку партнерства, переходу до загального управління якістю логістика зрештою стає основною концепцією управління бізнес-процесами на підприємстві, а критерієм ефективності виступає рівень витрат обігу. Окремо В. Лукинський виділяє на третьому етапі появу інституційних структур і господарюючих суб'єктів, головне завдання діяльності яких полягає в наданні комплексних логістичних послуг. Ці компанії виступають провайдерами логістичних послуг, яким передається частина або всі логістичні функції, найчастіше не виробничого характеру [113].

Четвертий етап, який розпочався у другій половині 1990-х років і найчастіше визначається як інтеграція у ланцюги поставок, характеризується розвитком інтеграційних процесів, що вже виходять за рамки підприємств. На цьому етапі інтегруються усі функціональні області логістики, підприємства виходять на глобальний рівень діяльності з урахуванням законів різних країн.

Логістика охоплює і митні операції, вводиться єдина документація, посилюється потреба у логістичних посередниках. Управління ланцюгами поставок виступає в цей період основною концепцією управління, яка передбачає повний перехід до комп'ютерних технологій в управлінні логістичними процесами, розвитком аутсорсингу логістичних послуг, комплексним контролем якості по всьому ланцюгу поставок. В. Лукинський говорить також про виникнення і розвиток у цей період нових логістичних концепцій, зокрема макрологістики, єврологістики, глобальної логістики [113].

У роботі [110] представлені й інші підходи до етапізації еволюції логістики. Д. Іванов виходить із критерію вдосконалення ключових компетенцій [72], під яким розуміє все те, що підприємство або його підрозділи знають чи роблять краще за інших: унікальні технології, ноу-хау, маркетингові навички тощо. На цій підставі автор виділяє етапи:

- економіка масштабу (виробництво, орієнтоване на продуктивність);
- економіка якості (виробництво, орієнтоване на якість);
- економіка клієнта (гнучке виробництво);
- економіка швидкості (швидке виробництво);
- економіка інформації (інноваційне виробництво);
- економіка компетенцій і взаємодії (мережне виробництво).

Інший, принципово відмінний, підхід до етапізації розвитку логістики пропонують автори роботи [116], які виходять із позиції підприємства як партнера по бізнесу, приділяючи найбільшу увагу питанням співробітництва й кооперації. На цій підставі пропонується виділяти етапи:

- концентрації на внутрішньому ринку (субпідряд і прогнозування поведінки конкурентів);
- переходу у сферу високих технологій (стратегічне планування і поставки «точно у строк»);
- міжфірмового партнерства (стратегічний менеджмент і логістика);
- інтегрованих корпоративних структур (стратегічне партнерство і франчайзинг).

Зауважимо, що часові інтервали етапів еволюції логістики і в першому, і в другому випадках збігаються із зальноприйнятою етапізацією, яка розглядалася раніше, а запропоновані

альтернативні підходи, на нашу думку, лише доповнюють і конкретизують зміст етапів у певних аспектах.

Слід зауважити, що більшість дослідників вважає, що нині логістика, отримавши розвиток як наука, перебуває на четвертому етапі еволюції, який триває і дотепер. У контексті даного дослідження потрібно взяти до уваги таке.

По-перше, етапізація розвитку логістики виконувалася на основі зміни концепцій управління логістичними видами діяльності на підприємстві. Дійсно, на мікроекономічному рівні управління ланцюгами поставок – сьогодні найбільш сучасна і перспективна, ринково обґрунтована концепція ведення бізнесу, однак її розвиток виходить за межі мікрорівня.

По-друге, регіональний (територіальний) маркетинг як ринкова концепція господарювання мезорівня виділяє територію як самостійний суб'єкт господарювання, а теорія та практика прийняття управлінських рішень стосовно формування ринково- продуктової стратегії регіону на основі дослідження факторів маркетингового середовища з метою реалізації економічних інтересів території та її споживачів починає застосовувати логістичні принципи управління потоковими процесами на рівні території. Формування регіональних і міжрегіональних логістичних систем, регіональних транспортно-логістичних кластерів – практичний результат упровадження логістики на мезорівні, зокрема розбудови транспортної мережі регіону на основі управління ланцюгами поставок як елементу системи забезпечення конкурентоспроможності регіону. Таким чином, еволюція логістики отримує новий вектор розвитку – до нових ієрархічних рівнів економічних систем із перспективою формування національної логістичної системи та її інтеграції у глобальну логістичну систему мегаекономічного рівня.

По-третьє, новизна логістичного підходу до регулювання функціонування мезоекономічних систем полягає:

– у переорієнтації і перенесенні центра уваги з деякого матеріального продукту на сам процес у формі потоку [242];

– в інтеграції в єдину систему процесів управління виробництвом, транспортно-складським господарством, запасами, фінансовим капіталом, персоналом, інформаційними потоками, які вважалися до недавнього часу економічно-незалежними [7]. Цінність такого підходу як метода організаційно-аналітичної

оптимізації виробничо-комерційної діяльності на рівні регіону полягає в практичному використанні формалізованих процедур опису потокових процесів у регіональній логістичній системі, сприянні їх формуванню, виходячи з інтересів території;

По-четверте, ключовим поняттям логістики та об'єктом її досліджень є потоки, пов'язані з економічною діяльністю (економічні потоки), особливістю яких є те, що вони виникають у результаті свідомої цілеспрямованої діяльності людей [49]. При цьому під логістичним потоком розуміють сукупність (множину) поєднаних за певною ознакою об'єктів, що рухається в просторі і часі та адаптована до кількісних та якісних перетворень відповідно до впливу на неї суб'єкта управління логістичною системою. Сьогодні, окрім традиційних логістичних матеріальних, фінансових, інформаційних, сервісних потоків, науковці починають виділяти інші їх види, наприклад трудовий (кадровий) потік. А. Фоменко визначає його як групу економічно активного населення в процесі застосування до них операцій із формування, перетворення, переміщення та реалізації трудового потенціалу, в яких вони можуть виступати як суб'єктом, так і об'єктом економічних відносин, здійснюючи фізичний рух у географічному, посадовий – у структурно-ієрархічному та професійно-кваліфікаційний – в інформаційно-дослідному просторах, та віднесені до часового інтервалу [293]. Л. Гармидер подає класифікацію трудових (кадрових) потоків (за відношенням до логістичної системи та її ланок, за видами руху працівників на підприємстві, за рівнем застосування кадрової логістики, за типом переміщення в просторі, за функціональною ознакою) та визначає їх основні характеристики (динамічність та безперервність їх існування в просторі та часі і їх змінність; нерозривний зв'язок із робочою силою; основний складник – «людський капітал») [28].

Слід зауважити, що вивчення наукових праць таких учених, як, наприклад, А. Семененко [180], В. Чижонко [303], А. Купцова [105], В. Омельченко [130] та ін., показало, що набирає оборотів управлінський підхід до організації різноманітних процесів у різних сферах діяльності як потокових процесів, які характеризуються безперервністю у часі і мають такі параметри, як: початковий та кінцевий пункти, геометрія (траєкторія) шляху, довжина шляху, швидкість і час руху, проміжні пункти, інтенсивність руху [7]. У цьому контексті цікавим є визначення терміна «логістика»,

надане В. Омельченком, який пропонує розглядати її як науку про управління еколого-соціально-економічними системами на світовому і національному рівні на основі оптимізації поточкових процесів, що відбуваються в цих системах [130]. Отже, наукова думка, визначаючи шляхи і перспективи розвитку економічних систем вищих рангів (мезо-, макро-, мега-), обґрунтовує необхідність не тільки застосування логістичної організації потоків різноманітних ресурсів та інформації, але й переведення організаційно-управлінських процесів у потокову форму з подальшою їх логістичною організацією. Такому баченню відповідає визначення категорії «логістична економіка», надане В. Омельченком, під якою пропонується розуміти економіку, де оптимально, з позицій єдиного цілого, аналізуються, синтезуються та сполучаються на різних рівнях (мікро-, мезо-, макро-, мега-) виробничо-комерційні, інформаційні, еколого-економічні, фінансові, трудові та інші потоки [130], і використання якої, на думку автора, створює науково-методичні засади для вирішення проблеми організаційно-інституціональних змін і формування необхідного правового поля в рамках перспективної логістизації економіки України в системі світового господарства.

Таким чином, на підставі викладеного, можемо стверджувати, що в процесі еволюції логістики слід виділити п'ятий етап, який розпочався на початку 2000-х років і продовжується нині – етап логістичної організації економіки, або логістичної економіки (рис. 1.1).

Огляд вітчизняних та зарубіжних наукових джерел дає змогу стверджувати, що термін «логістизація» є феноменом російської та української школи логістики, який з'явився в науковій літературі в процесі подолання штучних перешкод, що виникають на еволюційному шляху розвитку логістики в пострадянських країнах. Ідеї логістизації окремих сфер і видів діяльності знайшли своє обґрунтування в публікаціях таких науковців, як: А.У. Альбеков, В. П. Федько [1], Г. А. Бердников [12], С. І. Гриценко, І. В. Іконніков, О. А. Кроллі, О. Д. Проценко [103], І. О. [Проценко 162], О. С. Шкодінa [310], С. Є. Юкилевич [320].

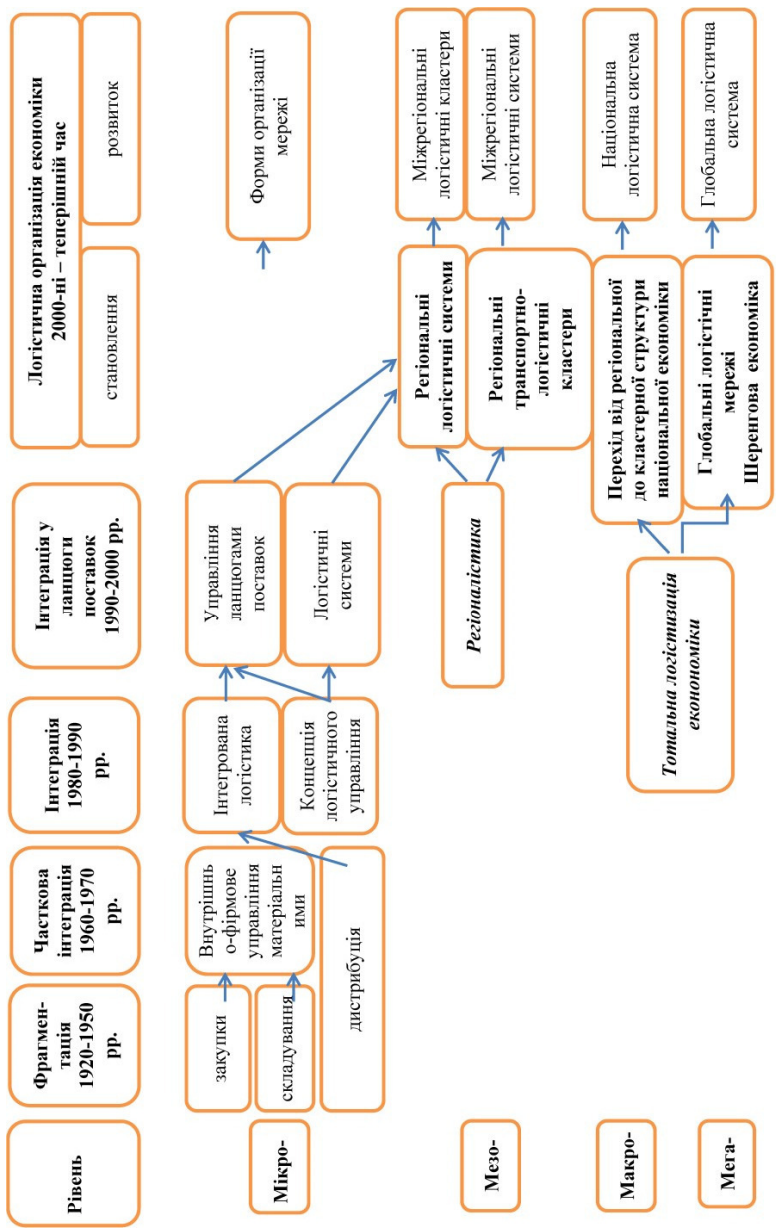


Рис. 1.1. Етапи становлення і розвитку логістики

Джерело: складено автором

На макроекономічному рівні окремі теоретико-методологічні та прикладні аспекти логістизації досліджувалися такими науковцями, як: А. П. Долгов [40], В. В. Дибська [45], С. Б. Карнаухов [78, с. 99], І. Л. Кіппер, Д. Д. Костоглодов, Є. В. Крикавський [100], В. Я. Омельченко [130], О. І. Семененко [181], В. І. Сергєєв [182], Т. Н. Скоробогатова [188], В. А. Шумасв [312].

Водночас необхідно відзначити, що в науковій термінології з логістики, яка динамічно розвивається та поповнюється новими поняттями та категоріями, термін «логістизація» деякими вченими сприймається досить скептично, висловлюється думка щодо правомірності його використання в наукових дослідженнях, наприклад, Є. Крикавським і О. Похильченко в роботі [102]. Це пояснюється, на нашу думку, кількома причинами.

Першою є фрагментарність досліджень сутності, особливостей і стратегічної необхідності логістизації процесів в економічних системах не тільки на мікро- і мезорівнях, але й на макрорівні. Обґрунтована вище етапізація розвитку логістики як ідеології і концептуальної основи економічної і господарської діяльності в сучасних умовах посилення глобалізаційних і інтеграційних тенденцій в економіці будь-якого рівня розкриває об'єктивні передумови логістизації.

Другою причиною є незавершеність процесу формування логістичної термінологічної системи. За результатами дослідження А. Купцової в роботі [105] головним джерелом англомовних термінів логістики є міжсистемне запозичення, внаслідок чого 97 % основних термінів залучено з інших областей знань, тому на особливу увагу заслуговують нові терміни логістики, до яких ми відносимо і термін «логістизація економіки», який практично не трапляється в зарубіжних наукових публікаціях і практиці господарювання. Цей термін поки не має однозначного трактування і в українських наукових колах. Різними науковцями вона визначається і як база зниження витрат на всьому шляху просування товару від виробника до споживача, і як концептуальна основа оптимізації виробничо-комерційної діяльності, і як умова конкурентоспроможності сучасного підприємства чи галузі, і як шлях досягнення економічної безпеки і стратегія розвитку підприємницьких структур. Вивчення наукових праць щодо даного поняття з використанням елементів контент-аналізу дає змогу

виділити три основні підходи: організаційний, управлінський, витратний (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Підходи до трактування поняття «логістизація»

Підходи до визначення поняття «логістизація»	Автори
<i>Організаційний підхід</i>	
Логістизація – концептуальна основа оптимізації виробничо-комерційної діяльності та умова конкурентоспроможності сучасного підприємства.	Альбеков А. У., Федько В. П. [1]
Логістизація – це тотальна організація логістичних систем і ланок на основі теорії логістики.	Семененко А. И., Сергеев В. И. [180, с. 508]
Логістизація галузей національного господарства є імпульсом створення логістичних систем. Просторове розташування такої системи залежить від специфіки галузі: у матеріальному виробництві вона приймає форму логістичного ланцюга, у сфері послуг – логістичного куща».	Скоробогатова Т. Н. [188]
Логістизація на базі оперативної інноваційної логістики передбачає раціоналізацію (оптимізацію) потокових процесів у рамках апріорно заданих внутрішніх і зовнішніх обмежень: організаційно-структурні, функціональні, процесні, кадрові, нормативно-правові, інфраструктурні, пов'язані з якістю об'єктів управління й ін.	Проценко І. О. [162, с. 70]
Логістизація – цілеспрямований процес запровадження логістичного підходу до організаційно-економічної діяльності окремих підприємницьких структур як елементів економіки регіону, країни й світу.	Струтинська І. В. [185]
Логістизація економіки – це концепція формування потокових процесів і потоків в економічній діяльності на основі логістичного підходу, методологічною основою якої є логістичний підхід, заснований на загальній теорії систем, кібернетиці, дослідженні операцій, прогностиці та інтеграції.	Фролова Л. В. [294]

<i>Управлінський підхід</i>	
Логістизація – це спонтанний та/або цілеспрямований процес поширення (впровадження) логістичного підходу до оптимізації розвитку організаційно-економічної діяльності (підприємництва, комерційної діяльності) в національній та світовій економіках.	Семененко А. И., Сергеев В. И.. [180, с. 508]
Логістизація – це процес удосконалення роботи за рахунок використання механізмів та інструментів логістики, спрямованих на оптимізацію потоково-розподільних процесів, що сприяє підвищенню ефективності.	Шумаев В. А. [315, с. 69]
Логістизація – це формування потокових процесів і потоків у економічній діяльності підприємницьких структур різного ієрархічного рівня на основі наскрізної оптимізації всіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей.	Шкодін О. С. [310, с. 218]
Логістизація – систематизована сукупність операцій, дій щодо практичного впровадження основних принципів логістичної концепції та логістичного підходу в управлінні суб'єкта господарювання на засадах логістичної стратегії.	Струтинська І. В. [185]
<i>Витратний підхід</i>	
Логістизація підприємницької діяльності (раціональна та оптимальна організація) зводиться до сукупності загальних логістичних прийомів або методів, які дають змогу залучати будь-які засоби та джерела для прирощення цільових функцій будь-яких ринкових структур, у тому числі непродуктивних і навіть кримінальних.	Новиков Д. Т., Голоскоков В. Н. [128, с. 75]

Складено автором

Застосування деякими авторами одночасно різних підходів до визначення сутності поняття «логістизація» зумовлюється особливостями об'єкта і предмета дослідження, в межах яких трактувалося поняття. Однак слід зауважити, що спочатку термін «логістизація» став використовуватися для підсилення значення та

ролі логістики в управлінні нематеріальними потоковими процесами. Так, наприклад, С. Б. Карнаухов констатує, що об'єктом логістизації можуть виступати як традиційні сфери діяльності, які за своєю природою належать до логістичних (наприклад, транспортна, виробнича інфраструктура), так і будь-які поточкові процеси, що мають просторово-часову послідовність [78]. Водночас проекти логістизації стали з'являтися як самостійні науково-прикладні розробки (наприклад, медична логістика, яка регулює потоки хворих, їх багатоваріантну маршрутизацію по державних та приватних медичних установах в умовах обмежених фінансових ресурсів бюджету та населення) або як підсистеми, які належать до більш масштабної системи [103]. Тому сьогодні логістизація господарської діяльності вже не ототожнюється лише з галуззю або сферою суспільного виробництва, а покликана виконувати певні управлінські функції в багатьох сферах матеріальної й нематеріальної діяльності, здійснювати роль наукового інструмента раціональної (оптимальної) організації управління будь-якими потоковими процесами з метою підвищення ефективності використання ресурсів, задоволення платоспроможного попиту споживачів продукції й послуг [18, с. 18].

Третьою причиною є особливості економічного розвитку не тільки України, але й усіх пострадянських країн, поступове і болісне входження у ринкову економіку яких почалося фактично лише на початку 1990-х років. Еволюція логістики в Україні, досліджена й етапізована Н. Чернопиською і узагальнена нами на основі її роботи [304] в табл. 1.3, має зовсім інші часові рамки.

Таким чином, активна дискусія провідних науковців пострадянських країн стосовно логістизації різних сфер діяльності спричинена не тільки дослідженням і обґрунтуванням сутності цієї економічної категорії, але й намаганням привернути увагу до стратегічної ролі логістики в бізнесі й економіці і значним відставанням пострадянських країн у ступені готовності до широкого впровадження принципів логістичного управління у різних сферах не тільки економічного, але й загалом суспільного життя. За свідченням Д. Новікова, невідповідність наявних систем управління до безпосереднього використання логістики потребує більш широкої та змістовної трактовки логістизації ринкових структур [128].

Таблиця 1.3

Етапізація розвитку логістики в Україні

Етапи, роки	Характерні особливості
1991-1999 Створення передумов розвитку логістики	Перехід до ринкових умов господарювання; укладована виробнича структура з високими питомими витратами на виробництво і розподіл товарів; прихід на ринок міжнародних корпорацій; падіння торгових бар'єрів; зростання міжнародної торгівлі; посилення конкуренції; розвиток дистрибуції.
2000-2005 Формування логістики	Зростання обсягів вантажопотоків через кордони України; зміна характеру конкуренції в напрямі підвищення рівня логістичного обслуговування; розвиток ланцюга вартості у більшості галузей; швидкий розвиток нових ринків, на яких використовуються нові підходи та інструменти бізнесу, в т.ч. – логістичні; поява перших вітчизняних логістичних операторів; експансія міжнародних логістичних операторів і девелоуперів; початок будівництва професійних складських приміщень класу А та В; гостра нестача фахівців з логістики
2006-... Стрімкий розвиток логістики	Стрибокподібне зростання зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України; включення України у ланцюги поставок глобальних фірм, що працюють у сегменті FMCG; зростання попиту на якісні логістичні послуги і комплексні логістичні рішення; стандартизація вантажних одиниць та транспортних засобів, контейнеризація; тенденція до передачі управління логістикою логістичним операторам; стрімке зростання пропозиції професійних складських приміщень у тому числі за межами столиці; відчутний вплив логістики на розвиток виробництва/дистрибуції транспортно-складського обладнання, нових видів тари, упаковки, автоматизованих систем управління; складність із підбором кваліфікованих фахівців з логістики; криза 2008-2009 р.р.; післякризове відновлення: розвиток роздрібних торговельних мереж, розвиток вузькоспеціалізованих напрямів логістики, розвиток логістики Інтернет-магазинів, широке впровадження ІТ-технологій, інновації в системі вантажообробки.

Складено автором на основі [304]

Дійсно, термін «логістизація» став спочатку використовуватися для посилення ролі логістики та управління як матеріальними, так і нематеріальними потоковими процесами, тобто об'єктом логістизації можуть виступати як традиційні сфери діяльності, які за своєю природою належать до логістичних (транспортна, виробнича інфраструктура тощо), так і будь-які потокові процеси, що мають просторово-часову послідовність [78].

У цьому зв'язку Л. Фролова пропонує розрізняти логістизовані та нелогістизовані потоки на основі оцінки ефективності поточкових процесів, зазначаючи, що економічні потоки формуються як на основі логістичного підходу, так і без нього. При цьому відмінність нелогістизованого потоку від логістизованого встановлюється на основі встановлення рівня його логістизації, тобто якщо потік організований нераціонально, то є підстави стверджувати, що його логістизація не відбулася, і навпаки, ефективна організація економічних потоків і процесів означає, що вони стали логістизованими [288]. На наш погляд, такий підхід, по суті, ототожнює економічні категорії «раціоналізація» і «логістизація», хоча критерії раціоналізації і раціональної логістизації принципово не збігаються. Ключова відмінна риса логістизації від раціоналізації виражена словом «наскрізна». Тобто логістизація передбачає наскрізну раціоналізацію всіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей [310].

Тобто логістизація вже не ототожнюється лише з галуззю або сферою виробництва, а покликана здійснювати певні управлінські функції в багатьох сферах матеріальної і нематеріальної діяльності, виконувати роль науково-практичного інструмента раціональної організації управління будь-якими поточковими процесами з метою підвищення ефективності використання ресурсів, задоволення платоспроможного попиту споживачів продукції і послуг [18].

Таким чином, логістизацію економіки, з одного боку, можна розглядати як наслідок розвитку процесів формування глобальних систем, електронних інформаційних систем, вихід країни на міжнародний рівень, а з іншого – як основу такого розвитку, оскільки ринкова трансформація у поєднанні з інтеграційними процесами у глобальних логістичних системах і ланцюгах поставок забезпечується досягнутим рівнем логістизації економіки. Така трансформація визначає нові завдання, які вимагають від національної економіки високої інноваційності та адаптивності до

занадто мінливого зовнішнього середовища на основі використання логістичних механізмів для оптимізації потокових процесів, що на даному етапі є актуальним саме для економічних реалій України й інших пострадянських країн.

Отже, попри всі розбіжності у визначенні категорії «логістизація економіки», які наведені у працях провідних науковців, більшість із них бачать у ній концепцію формування потокових процесів на основі логістичного підходу, що передбачає цілеспрямований процес розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію з метою раціоналізації та оптимізації потокових процесів у всіх сферах і видах діяльності і потребує тотальної організації логістичних систем та прискореного розвитку і подальшого практичного впровадження концепції логістичного менеджменту.

Внаслідок збільшення масштабів і складності потокових процесів в умовах глобалізації світової економіки, розвитку інформаційних систем, зростання ролі і значущості сервісної економіки, орієнтованої на запити споживача, все більше затребуваною стає теорія і методологія логістики як науки, яка розмежовує поняття використання і руху обмежених ресурсів, обґрунтовує їх єдність і цілісність; фактори ефективного використання обмежених ресурсів доповнює факторами часу і простору їх руху, на основі чого В. Омельченко формулює логістичну парадигму розвитку сучасної світової і національної економіки в умовах постіндустріальної трансформації, яка розглядає процеси суспільного відтворення через систему взаємопов'язаних потоків матерії, енергії та інформації, що одночасно взаємодіють із природним середовищем [130].

На підставі викладеного може бути запропоновано визначення категорії «логістизація національної економіки» як складного багатовекторного системно-інноваційного процесу переходу до стратегічного логістичного управління економічним розвитком країни, спрямованого на трансформацію її економічної системи в національну логістичну систему, інтегровану у глобальну логістичну систему, і заснованого на формуванні логістичного стратегічного мислення на державному рівні та запровадженні у всі сфери діяльності на всіх рівнях управління інноваційних логістичних технологій.

Таким чином, логістизація національної економіки є результатом еволюції логістики як концепції управління виробничо-збутовою діяльністю і передбачає новітню систему поглядів на формування національної економічної політики, яка базується на поєднанні і подальшому розвитку концептуальних і методологічних здобутків ресурсної, інноваційної, інтеграційної та стратегічної логістики.

1.2. Стратегічні орієнтири розбудови національної економіки України на засадах логістизації

Національна економіка у власному розвитку потребує встановлення чітких стратегічних орієнтирів проведення її політики у всіх напрямках і сферах в аспекті дотримання національних інтересів. Відсутність стратегічного бачення, конкретних «віх» розвитку переводить ситуацію у сфері контактів із глобальними процесами у ранг малокерованих, оскільки ані держава, ані інші суб'єкти не мають чіткого уявлення щодо національних векторів розвитку. Відображення ключових позицій розвитку держави на майбутнє, попри можливість варіативності і модифікації змісту окремих позицій, цілей і програм розвитку залежно від поточної ситуації і її вимог, стратегічний орієнтир залишається незмінним, оскільки конкретизує вектор розвитку національної економіки [273].

Реалістичність і об'єктивність визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки досягається виваженим підходом до їх формування на основі, з одного боку, виявлення ключових світових економічних тенденцій і їх розвитку на перспективу, а з іншого – розуміння вітчизняних економічних реалій, їх відповідності та узгодженості.

Якщо подивитися на еволюційний розвиток логістики через призму усвідомлення її ролі на державному рівні, можна зробити висновок, що з давніх часів, чим могутнішою була країна (імперія) тим більше значення приділялося логістиці. Практичну значимість логістики для забезпечення державної могутності усвідомлювали ще правителі з часів Древньої Греції. В Древній Греції логістами, які були державними службовцями адміністрації управління Афин та входили до Ради п'ятисот, називали спеціальних контролерів. А в Римській імперії функція логістів, які належали також до

категорії державних службовців, полягала в розподілі продуктів харчування [45].

У США, які вважаються сьогодні, однією з наймогутніших, найефективнішою країною світу, перші логістичні спілки, зокрема, Національна асоціація з проблем управління запасами, яка пізніше була перетворена в Національну асоціацію агентів постачання, виникла 100 років тому (у 1915 р.).

Сьогодні логістика є пріоритетним напрямком державної економічної політики багатьох країн. Закордонний досвід у цьому плані може бути дуже корисним для України. Як показує аналіз практики європейських країн, на національному рівні уряди тих або інших держав додержуються загальносоюзної політики і на своїй території вживають заходи, закладені в так званій «Білій книзі» («White paper»), яка в Європейському Союзі, з моменту її прийняття у 2001 р., вважається концепцією розвитку транспорту і логістики. Заходи, що запропоновані в «Білій книзі», в основному спрямовані на розвиток мультимодальних перевезень, які за своїм визначенням включають кілька видів транспорту. На противагу бурхливому росту автомобільних потоків було вирішено «реанімувати» залізничне сполучення, активно задіяти внутрішній водний транспорт, перевезення по морю та авіацію [27].

Так, наприклад, аналізуючи систему державного регулювання логістики в Німеччині, яка є країною-лідером за Міжнародним індексом ефективності логістики LPI, можна констатувати, що влада країни на основі консультацій з бізнесом і виходячи зі свого бачення проблем і перспектив розвитку галузі визначає пріоритети, а потім так чи інакше відбиває їх у федеральному бюджеті й законодавстві. Відзначимо, що така модель характерна для багатьох європейських країн. У Норвегії, де розвиток інтермодальних перевезень також є однією з головних завдань державної політики, основний напрямок розвитку цієї інтермодальності полягає в посиленні ролі залізничного транспорту. Така мета досягається через конкретні заходи, які вживають для того, щоб зробити перевезення вантажів по залізниці більш швидкими, безпечними й економічно вигідними. Найважливішими завданнями фінської міжнародної інфраструктури й логістичної політики є забезпечення надійних і недорогих міжнародних маршрутів на зв'язках між основними ринками імпорту й експорту Фінляндії; забезпечення привабливості фінського логістичного комплексу на тлі

безперервного зміцнення позицій Естонії, Латвії, Литви й Польщі. І це не говорячи про більш глобальні речі: про вплив на тарифоутворення транспортних компаній і стивідорів; регулювання питань праці й заробітної плати; про політику в області вищої освіти та інше [27].

Розгляд практики західноєвропейських країн чітко показує, що в сфері управління логістикою закордоном переважають дві основні моделі. «*Авторитарна*» – при якій держава прямо втручається навіть у вузькоспеціальні питання (Фінляндія). І «*демократична*» – коли чиновники лише вказують орієнтири розвитку (Німеччина). Причина, що обумовлює різницю, лежить у тому, наскільки логістика важлива для даної країни. Якщо для невеликої Фінляндії, яка історично заробляє на обслуговуванні транзитних вантажопотоків, логістика є однією з ключових сфер з погляду поповнення бюджету й зайнятості населення, то й ступінь втручання чиновників тут велика. Для більш диверсифікованої економіки Німеччини логістика служить і самостійною галуззю, і засобом, що забезпечує ефективне функціонування інших сфер. В Німеччині, де частка логістики в успіху народного господарства менше, ніж у Фінляндії, держава, відповідно, не так авторитарно регулює логістичний ринок. Але, незалежно від обраної моделі управління логістикою на державному рівні, в країнах Євросоюзу передбачається чітка взаємодія й співробітництво державного та приватного секторів у цій, одній з головних, галузей економіки.

Дослідники, що займаються проблемами трансформації економічних відносин, виділяють ряд принципових змін при послідовному посиленні постіндустріалізму в умовах неоекономіки, які слід урахувувати й при експансії економіки логістикою (рис.1.1).

Слід зауважити, що проблеми визначення факторів впливу глобального середовища на економіку України досліджували такі автори, як: А. Сундук [273], І. Євлакова [51] та інші, однак найбільш повно і релевантно у контексті даного дослідження головні фактори глобального середовища, які вимагають урахування у стратегічних орієнтирах і пріоритетах розвитку економіки України, узагальнені і систематизовані в роботі Б. Пунько [163.]. При цьому автор зазначає, що за останнє десятиліття в Україні почала змінюватися модель економічного і політичного розвитку шляхом послідовної транснаціоналізації в

односторонньому напрямі, оскільки процес формування великого українського капіталу, який інтернаціоналізує свою діяльність, відбувається надто повільно.



Рис. 1. Принципові зміни в економіці, що потребують її логістизації

Джерело: складено автором

У результаті Україна повернула на шлях більшості країн Центрально-Східної Європи, в яких провідні виробництва інтегровані у технологічні ланцюжки транснаціональних корпорацій, іноземний капітал відіграє домінуючу роль, здійснюючи великий вплив на політичні рішення, і формує модель залежного розвитку, в якій інноваційність розвитку у більшості складників залежить від ініціатив ТНК, а не політики національних урядів [163]. Визначені тенденції категорично суперечать Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженій Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015, яка визначає своєю метою впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі. При цьому одним із векторів визначено забезпечення сталого розвитку держави, проведення структурних реформ і, як наслідок, підвищення стандартів життя. Україна має стати країною із сильною економікою та передовими інноваціями. Для цього, передусім, необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему.

Шляхи досягнення мети реалізації стратегії за визначеними векторами руху окреслені дорожньою картою руху, яка серед першочергових реформ і програм вимагає реалізації:

- дерегуляції та розвитку підприємництва;
- податкової реформи;
- програми енергонезалежності.

У контексті даного дослідження особливої уваги заслуговує Програма популяризації України у світі та просування інтересів України у світовому інформаційному просторі. Ключовим завданням програми є формування позитивного іміджу України як європейської, демократичної, конкурентоздатної держави зі сприятливим кліматом, із своїм унікальним місцем у світовому розподілі праці та інтегрованої у глобальні ланцюги доданої вартості.

Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» і ратифікація Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом задають конкретні стратегічні вектори участі нашої країни в інтеграційних процесах, з одного боку, а з іншого – значною мірою визначають характер майбутньої інтеграційної стратегії через

співвідношення економічних і політичних інтересів держави; комплекс цілей, завдань, перспектив у контексті участі країни у міжнародній економічній інтеграції; характер обраної моделі досягнення сталого економічного розвитку національної економіки; принципи поєднання переваг економічної глобалізації та регіоналізації; відповідність обраного шляху розбудови національної економіки тенденціям і процесам розвитку світової економічної системи. Визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації має здійснюватися з урахуванням ключових елементів інтеграційної стратегії держави, складові елементи якої визначені в роботі О. Пойченко [150, с. 8]: мета участі держави в інтеграційних процесах; передумови участі країни в інтеграційному проєкті; місце в інтеграційному угрупованні; побудова моделі участі країни у регіональному інтеграційному угрупованні (PIU) та шляхів реалізації цієї моделі; формування інституційних і організаційних засад упровадження обраної стратегії на основі обраної моделі з дотриманням оптимального співвідношення економічних і політичних інтересів учасників PIU, повноважень державних і наддержавних органів управління тощо. Інтеграційна стратегія України, як впливає зі змісту сучасного етапу логістизації, представлено на рис. 1.1, має синтезувати у собі цілі, методи, форми інтеграції на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях. Ці рівні, характер і досвід інтеграції України представлені в табл. 1.4.

Виходячи з визначеного Україною шляху на інтеграцію у Європейський Союз, цілі і засоби реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна 2012», доцільно розглянути ключові риси інтеграційної стратегії країн ЄС. Дослідження, результати якого представлені у джерелі [177], показали, що основною метою інтеграційної стратегії ЄС є формування та функціонування спільного ринку на засадах вільного руху товарів, послуг, робочої сили, капіталу тощо; стратегічні орієнтири зовнішньої торгівлі спрямовані на її багатосторонню лібералізацію; механізм інтеграції побудований на договірному процесі; особливістю лібералізації регіональної торгівлі є поступове скорочення й остаточне скасування бар'єрів у внутрішньо блокувій торгівлі; торговельна стратегія щодо третіх країн спрямована на лібералізацію на основі переговорного процесу, а наднаціональні інституції ЄС ефективні та дієві.

Рівні і характер інтеграційних процесів в економіці

Рівень інтеграції	Характер інтеграції	Досвід України
Мікро-	Співпраця між окремими підприємствами, фірмами країн, що інтегруються; комплексна взаємодія країн на корпоративному рівні; транснаціоналізація.	Відносини з країнами СНД на основі виробничих зв'язків окремих підприємств ТНК «Укртатнафта», концерн «Сталь-труби-газ»
Мезо-	Транскордонні інтеграційні утворення в межах окремих регіонів сусідніх країн	Єврорегіони «Буг», «Нижній Дунай», «Верхній Прут», асоціація «Карпатський єврорегіон»
Макро-	Участь у регіональних інтеграційних утвореннях на міждержавному і міжнародному рівнях	Угода про асоціацію між Україною та ЄС
Мега-	Інтегрування більшості країн світу; взаємодія різних інтеграційних угруповань	Участь у СОТ

Джерело: складено автором на основі [177]

Виходячи з визначеного Україною шляху на інтеграцію у Європейський Союз, цілі і засоби реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна 2012», доцільно розглянути ключові риси інтеграційної стратегії країн ЄС. Дослідження, результати якого представлені у джерелі [177], показали, що основною метою інтеграційної стратегії ЄС є формування та функціонування спільного ринку на засадах вільного руху товарів, послуг, робочої сили, капіталу тощо; стратегічні орієнтири зовнішньої торгівлі спрямовані на її багатосторонню лібералізацію; механізм інтеграції побудований на договірному процесі; особливістю лібералізації регіональної торгівлі є поступове скорочення й остаточне скасування бар'єрів у внутрішньо блоковій торгівлі; торговельна стратегія щодо третіх країн спрямована на лібералізацію на основі

переговорного процесу, а наднаціональні інституції ЄС ефективні та дієві. Водночас зовнішньоторговельна стратегія України залишається невизначеною і суперечливою, оскільки досить лібералізовані умови зовнішньої торгівлі поєднуються з необґрунтованою зарегульованістю та високим рівнем бюрократизації оформлення зовнішньоторговельних операцій; відсутні чіткі зовнішньоекономічні орієнтири промислової політики (експортоорієнтована чи імпортозамінна); недостатніми є зрушення щодо диверсифікації зовнішньоторговельних потоків і у зниженні їх концентрації [177].

Відсутність чіткої зовнішньоекономічної стратегії України доповнюється відсутністю єдиної державної стратегії щодо участі країни у процесах регіональної інтеграції. Ця сфера регулюється окремими стратегічними документами, які стосуються конкретних інтеграційних блоків, зокрема: Стратегією економічного розвитку Співдружності незалежних держав до 2020 року, Стратегією економічного і соціального розвитку України на 2004-2015 рр. та ін.

Слід зауважити, що від початку своєї незалежності Україна тяжіла до багатовекторної моделі інтеграції, одночасно беручи участь у кількох інтеграційних блоках. Проголосивши євроінтеграцію пріоритетним напрямом подальшого інтегрування, українська сторона підписала Угоду про підписання єдиного економічного простору [276], хоча і з застереженням про те, що братиме участь у формуванні і функціонуванні ЄЄП лише у межах, що відповідають конституції України, фактично звузивши її до зони вільної торгівлі. Відмова України від вступу до Митного Союзу, а тим більше до ЄЄП, виглядає логічною: головною інтеграційною метою України є вступ до ЄС, який став би неможливим у разі вступу країни до МС. Разом із тим Україна припускала співробітництво з МС, а відповідно, і з ЄЄП за теоретично незрозумілою схемою «3+1», яка не була прийнята керівництвом Митного Союзу [164, 280]. Євразійський економічний Союз як правонаступник ЄЄП передбачає домовленості щодо збалансованої макроекономічної, бюджетної, конкурентної політики, структурних реформ ринків праці, капіталів, товарів та послуг, створення євразійських мереж у сфері енергетики, транспорту та телекомунікацій [276]. Відповідно, до нього Україні шлях закритий. Між тим виробничо-господарські зв'язки, які збереглися з часів колишнього Радянського Союзу,

соціально-ментальні риси населення, приблизно однаковий рівень конкурентоспроможності на світовому ринку зумовили низку тенденцій у взаєминах України з ЄС та ЄСП, які визначили поведінку України щодо інтеграційного вектору й особливостей її участі в інтеграційних процесах на роки. Зокрема, мова йде про динаміку показників експорту-імпорту, яка спостерігалася останніми роками. Так, згідно з результатами досліджень С. Радзівської, питома вага експорту й імпорту товарів України до країн ЄС у всьому її експорті та імпорті товарів з 2007 року неупинно зменшувалася і на початок 2013 р. становила біля 24,8% і 31% відповідно. Торговельно-економічні зв'язки України з країнами ЄС розвиваються, передусім, завдяки імпорту, стимулюючи розвиток інтеграційних процесів. Як результат визначеного характеру експорту й імпорту в умовах нарощування товарообігу між Україною та країнами ЄС спостерігається трансформація позитивного сальдо у негативне сальдо з постійним зростанням останнього. Динаміка розвитку інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС, розрахована автором за допомогою коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції), свідчить про тенденції до дезінтеграції України з країнами ЄС у торгівлі товарами [164].

Важливим аспектом у контексті даного дослідження є також структура експорту/імпорту, яка значним чином визначає характер матеріальних потоків між Україною і країнами ЄС, а також перспективи їх трансформації залежно від зусиль України щодо забезпечення власного інноваційного розвитку. За свідченням тієї ж С. Радзівської, основу товарної структури експорту України до країн ЄС складають сировина і напівфабрикати, а в основі імпорту товарів країн ЄС в Україну лежить продукція зі значним обсягом доданої вартості: фармацевтична, продукція, полімерні матеріали, машини, механізми, механічні пристрої, електричні машини й устаткування тощо. Автор особливо зазначає, що значну частину імпорту продукції машинобудування становлять легкові автомобілі, що мало сприяє підвищенню технологічного рівня промисловості України [164].

Протилежні тенденції демонструють економічні взаємини України з країнами ЄСП. Питома вага експорту й імпорту товарів України до цих країн мала тенденцію до зростання і на 2013 рік становила 32,5% і 40,1% відповідно [69; 70].

Розвиток торговельно-економічних відносин з країнами ЄСП (особливо з Російською Федерацією) забезпечує Україну енергоносіями і попитом на продукцію її обробної промисловості, на продукцію машинобудування. Так, станом на 2013 рік Україна експортувала до країн ЄСП: 72% інструментів і ножових виробів і стільки ж інших виробів із недорогоцінних металів; до 69% котлів, машин, апаратів, механічних пристроїв; 42% електричних машин і устаткування; 89% наземних транспортних засобів за виключенням залізничних; 21% аеронавігаційних і космічних апаратів. При цьому спостерігається тенденція до зростання коефіцієнта інтеграції між Україною та країнами ЄСП [164].

Картина 2013-2015 рр. у взаєминах між Україною та ЄС та ЄСП кардинально змінилася, причому докорінні зміни зумовлені чинниками не економічного, а соціально-політичного характеру. Підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС, різке погіршення відносин із країнами колишнього СНД спричинили перерозподіл, у значних обсягах – зменшення і припинення товарних потоків у цьому напрямку.

Співробітництво у рамках ГУАМ згідно з основоположними документами [80, 133, 322] має на меті сприяння власному соціально-економічному розвитку держав-членів, зміцнення й розширення торгово-економічних зв'язків, сприяння розвитку й ефективному використанню в інтересах країн ГУАМ транспортно-комунікаційних магістралей, інфраструктури на території держав-членів. Водночас, як свідчить О. Харчук, торговельні відносини країн ГУАМ формуються під впливом поточного попиту на ринках країн-партнерів без утворення стійких галузево-технологічних зв'язків. Значну частку в експортно-імпортних товаропотоках становлять сировина, напівфабрикати та продовольство; фактично лише Україна постачає на ринки ГУАМ продукцію машинобудування [300].

Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) не обмежується Чорноморським регіоном, а охоплює широкий простір від Балкан до Центральної Азії, від Балтії до арабських країн. Держави регіону входять до різних політичних та економічних угруповань (НАТО, СНД, ГУАМ, ЄС). Особливістю ОЧЕС порівняно з іншими субрегіональними угрупованнями є те, що, на відміну від останніх, у Декларації про створення організації [265] наріжним каменем діяльності стало не торгове, а виробниче

співробітництво. Тобто акцент був зроблений на галузевому підході до вирішення загальних економічних питань регіону. Однак існують досить потужні чинники, що сповільнюють співробітництво в рамках ОЧЕС: слабе взаємодоповнення (компліментарність) господарств країн-членів, низька питома вага й обмежена номенклатура продукції оброблювальної промисловості; орієнтованість зовнішньої торгівлі країн-учасниць ОЧЕС на економічно розвинені країни. Найвідоміші галузеві економічні проекти ОЧЕС пов'язані з транспортною інфраструктурою та енергетикою. У першому випадку при створенні відповідної транспортної інфраструктури ОЧЕС тісно співробітничав з ЄС, хоча ряд країн ОЧЕС у питаннях транспортної політики намагається просувати національні схеми розвитку транспортних мереж у регіоні [144].

Досліджуючи досвід регіональної інтеграції України, Л. Самосьонюк характеризує вітчизняну мезо- і макрорівневу інтеграційні стратегії такими ознаками [177]:

- переважання політичних критеріїв відбору інтеграційних процесів над економічними;
- широке розповсюдження дублювання участі у РІУ;
- напрям інтеграції «згори-донизу», тобто інтегрування відбувається передусім на національному та наднаціональному рівнях, не завжди відповідаючи наявному стану інтернаціоналізації господарського життя країни;
- протидія з боку дезінтеграційних факторів (геополітична різновекторність взаємодії в межах СНД, невідповідність соціально-економічного розвитку умовам євроінтеграції);
- превалювання «пасивної» («від'ємної») інтеграції над «додатною», тобто спрямування інтеграційних зусиль на усунення перешкод у русі товарів, послуг, капіталу, робочої сили, а не на глибокі структурні зрушення в економіці, і «пасивна» інтеграція проводиться доволі мляво, оскільки жоден інтеграційний проект України не досягнув хоча б рівня зони вільної торгівлі.

Напрями інтеграції України у світові господарські системи і процеси на мегарівні практично вичерпуються інтегруванням до глобальної торговельної системи під проводом ГАТТ/СОТ.

Викладене зумовлює, насамперед, необхідність розуміння логістики національної економіки як об'єктивно зумовленого процесу, обов'язкової умови забезпечення і підвищення

конкурентоспроможності країни, її регіонів і окремих підприємств на світових ринках за рахунок оптимізації виробництва і скорочення трансакційних витрат; забезпечення економічної безпеки держави; успішної інтеграції України у світовий економічний простір; підвищення стійкості національної економіки до негативних зовнішніх впливів, диверсифікації зовнішніх ринків, торговельних та фінансових потоків.

Визначення стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації потребує урахування широкого спектру факторів, які можуть бути зведені у три ключові групи:

- вплив глобалізованого зовнішнього середовища;
- ключові параметри й напрями розвитку соціально-економічних процесів в Україні;
- ступінь логістизації економіки.

Фактори впливу глобалізованого зовнішнього середовища є різноманітними і найпотужнішими серед усіх інших, оскільки зумовлюються процесами еволюційного характеру у світовій економіці і суспільстві. Їхня дія системна, і тому доцільно представити їх у такому вигляді.

Становлення економіки знань. Вивчення праць таких науковців, як В. Геєць [29], А. Колот [95], С. Степаненко [266], А. Чухно [306], Л. Яковенко [321], П. Дракер [41], Е. Тоффлер [275], призводить до розуміння економіки знань як нового типу економічної організації суспільства, в якому вирішальна роль належить сектору знань, а виробництво знань є джерелом зростання економіки. Економіка, заснована на знаннях, поєднує в собі риси постіндустріальної, глобальної, мережевої, інформаційної та інноваційної економіки, які, зважаючи на роботу Л. Яковенко [321], можуть бути узагальнені таким чином:

- фундація на комбінації чотирьох незалежних елементів – вироблення, передачі, поширення та використання знань;
- принципова зміна співвідношення між матеріальним промисловим виробництвом і сферою послуг, суттєве збільшення частки останньої;
- посилення процесів транснаціоналізації і зростання глобальної конкуренції;
- поступовий перехід до моделі мережевого підприємства (включення в неї відносин із постачальниками, іншими

виробниками, споживачами, органами стандартизації та організаціями НДДКР);

- виникнення ефектів, не властивих економічним системам і економічним благам у традиційній, індустріальній системі, зокрема сітьового ефекту, що виникає тоді, коли споживачі оцінюють товар (сітьове благо) дорожче за умови його сумісності з товарами інших споживачів. Тобто виникає позитивний зворотний зв'язок, який знаходить свій прояв у зростанні граничної доходності, що має місце у разі, коли динаміка надходження доходів характеризується експоненціальним зростанням;

- інформація (знання, наука) відіграє вирішальну роль як фактор виробництва, вимагаючи не просто нової конфігурації матеріальних факторів виробництва, а їх оцінювання як другорядних;

- тісний взаємозв'язок процесів глобалізації та інформатизації суспільного життя, який, поряд із глобальними процесами лібералізації, транснаціоналізації, інтернаціоналізації виробництва і капіталу, дає змогу повсюдно поширювати новітні технології;

- перетворення виробництва інновацій у самостійну сферу людської діяльності, виникнення так званих технологій створення технологій, а також технологій, які припиняють функціонування певних галузей, виробництво окремих видів продукції тощо;

- становлення ідеології та методології генерації поширення і споживання знань у форматі «відкритої науки» (відкриті проекти, веб-журнали, публічні сайти, мережева література, банки ідей, відкриті освітні середовища тощо);

- визначальна роль людини як генератора і джерела новацій, що змінює традиційні способи мислення, діяльності, самовизначення значної кількості людей.

Таким чином, становлення глобальної економіки знань висуває вимогу не тільки докорінного перегляду моделі економічного розвитку України, але й ціннісних орієнтирів суспільства як її сутнісної основи.

Переоформатування світової економіки. За даними міжнародних і вітчизняних досліджень, результати яких викладені, зокрема, у джерелах [97, 167; 333], у світовій економіці нестабільним є баланс сил під впливом гострої конкуренції між цілими моделями економічного розвитку – традиційною західною і південно-східною (азійською). «Азійські тигри» поступово виводять економічні

процеси з-під політичного впливу, спрямовуючи свої стратегічні орієнтири на зовнішні ринки. Ринково-орієнтоване інтегрування і кооперація (ASEAN) разом із підвищенням ефективності наднаціональних інституцій можуть суттєво вплинути на економічні центри тяжіння інтеграційних процесів на макро- і мегарівнях, перерозподіл товарних, інформаційних, фінансових та інших потоків на користь нових центрів сили, а звідси – потребу інфраструктурного розвитку у нових географічних напрямках, гнучкості техніко-технологічного забезпечення виробництва товарів і послуг тощо.

Іншим фактором переформатування світової економіки є поглиблення розриву між розвинутими країнами і рештою країн світу, які в цьому процесі перетворюються на сировинні придатки, ринки збуту застарілої неконкурентоспроможної продукції, кладовища небезпечних відходів виробництва. За таких умов особливо актуальними шляхами підвищення конкурентоспроможності країн, які не належать до світових лідерів, є визначення і підтримання конкурентних переваг у певних високотехнологічних галузях із концентрацією на обмеженій кількості проривних напрямів і утриманням частки у світовому обігу високотехнологічної продукції і технологій, а також розвиток виробничої кооперації з провідними фірмами Євросоюзу, Азійсько-Тихоокеанського регіону у формі мережевих підприємств.

Геополітичне оточення країни. Географічне розташування і спільні кордони можуть створювати низку суттєвих переваг або проблем на шляху інтеграційних процесів для будь-якої країни, в чому Україна переконалася, і це було досить болісно. Найбільш сильний вплив геополітичне оточення справляє на процеси регіональної інтеграції. Розвиток транскордонного співробітництва, реалізація транзитного потенціалу на основі транспортних коридорів і світогосподарських зв'язків є значним резервом підвищення конкурентоспроможності країни, ефективне використання якого передбачає певний рівень логістизації економіки.

На макрорівні залежність інтеграційних процесів від геополітичного оточення демонструють практично всі інтеграційні угруповання, які фактично виступають цілісними (за певною ознакою) утвореннями групи країн, що мають спільні кордони. Так, коли виникло політичне протистояння країн-членів ГУАМ із

Російською Федерацією, територія якої розриває сухопутні кордони між учасниками, доля цього угруповання значно ускладнилася, що негайно позначилося на транспортних зв'язках і ускладненні транспортної логістики.

Ключові параметри й напрями розвитку соціально-економічних процесів в Україні як група факторів впливу на визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістики важливі не стільки самі по собі, скільки ступінь їх відповідності глобалізованому економічному середовищу і тенденціям трансформаційних процесів, що у ньому відбуваються. У контексті даного дослідження вважаємо за доцільне виділити такі основні фактори, які нині виступають здебільшого обмеженнями у розвитку процесів економічної інтеграції України з провідними країнами світу і їх об'єднаннями.

Серед факторів інноваційного розвитку слід виділити, насамперед, *збереження Україною передових позицій у наукових дослідженнях і технологіях із низки пріоритетних напрямів*, зокрема: нанотехнологій, ядерної енергетики, авіа-, ракето- і суднобудування, новітнього матеріалознавства тощо. Фундаментальні знання й технологічні розробки, які мають світовий рівень, а деякі не мають аналогів у світі, створюють підґрунтя для інновацій у цих сферах, виробництва конкурентоспроможних на світових ринках товарів і послуг, забезпечуючи лідерські позиції у цих галузях. *Водночас внутрішній ринок інновацій в Україні не має тенденції до розвитку*. Серед причин, за свідченням Б. Пунько [163], – недостатня економічна мотивація господарських структур до технологічної і структурної модернізації виробництва, формування та освоєння нових товарних ринків; низький інноваційно-технологічний рівень виробництва, зумовлений старінням виробничих фондів; висока енергоємність продукції ключових галузей економіки, що впливає на ефективність виробництва. Додамо сюди невисокий показник інноваційної активності підприємств і рівень ринкової новизни інноваційної продукції, створеної в Україні [299]. Ситуація ускладнюється тим, що сьогодні до 90% витрат на інновації припадає на III і IV технологічні уклади. На долю п'ятого укладу, який визначає постіндустріальний тип виробництва, припадає 9,6%, шостого – 0,4% [20]. В економіці США третій технологічний уклад вже не присутній взагалі, 20% становить продукція четвертого

технологічного укладу, 60% – п'ятого, 10% – шостого [170]. У сукупності викладене зумовлює орієнтацію проривних галузей і пріоритетних напрямів інноваційного розвитку переважно на згадану раніше односторонню транснаціоналізацію.

Негативним фактором виступає також *низька прибутковість діяльності у сфері НДДКР, інформатизації, освіти*. У практиці економічно розвинутих країн ці види господарської діяльності формують визначальні засади національної конкурентоспроможності, провідну роль особистісного фактору [163]. Формування кадрового потенціалу, інноваційного потенціалу розвитку національної економіки здійснюється саме у цих сферах, які наразі не є економічно привабливими на вітчизняних теренах. Підготовка наукових кадрів і висококваліфікованого виробничого персоналу – складний багаторічний процес, недостатньо вмотивований економічно, що призводить до відтоку наукових і професійних кадрів вищого ґатунку до США, країн Західної Європи тощо.

Не можна не врахувати і значну *невідповідність освітніх і професійних програм перспективам інноваційного розвитку економіки України*, тим більше в аспекті інтеграційних і глобалізаційних процесів у світі. Останні дослідження, зокрема [331; 340], свідчать, що значення і масовість вищої освіти зростає повсюдно у світі. Разом із тим, як показує аналіз останніх публікацій із цього питання, наприклад [15; 23; 38; 68; 74; 109], досліджуючи проблеми української системи освіти в контексті інтеграції у світовий освітянський і економічний простір, більшість науковців концентруються на питаннях децентралізації системи вищої освіти, автономізації ВНЗ, розвитку системи освіти протягом життя, реструктуризації й оптимізації державного замовлення на підготовку спеціалістів, впровадження у програми вищої освіти підприємницької складової, фінансування вищої освіти, її структурної перебудови тощо. Гостро ставиться питання щодо запровадження ефективної системи оцінювання якості освіти, що базується на незалежних агенціях оцінювання якості. Однак при цьому в освітніх і професійних програмах підготовки кадрів спостерігаються дві крайності: орієнтованість на потреби вітчизняної економіки з притаманною їй структурою технологічних укладів, з одного боку, а з іншого – націленість на особливості економічних систем розвинутих країн (здебільшого європейських) з

їх технологічними укладами. Потреби періоду подолання технологічного відставання України з його особливостями і закономірностями, превентивної готовності кадрового потенціалу до вирішення специфічних проблем України на шляху інноваційного розвитку практично ігноруються.

Структурні диспропорції економіки України, *доля малих і середніх підприємств* не відповідають вимогам становлення економіки знань як глобальної тенденції. І проблема тут не тільки в тому, що недостатня кількість МСП не забезпечує скорочення частки монопольного сектору, розвитку конкурентного середовища тощо. У контексті даного дослідження важливим є те, що малі і середні підприємства, які є найбільш мобільними і гнучкими у ринковому середовищі, найбільш придатні до утворення мережевих структур, інтеграції у логістичні схеми, системи, кластери. Це робить їх потенційними «сполучними ланками» в інтеграційних процесах будь-якого рівня, основою інноваційної і логістичної інфраструктури, «вбудованої» у глобальні системи.

Залучення інвестицій в економіку України і несприятливий інвестиційний клімат залишаються найбільш складними проблемами економічного розвитку країни. Інвестиції виступають важливою умовою здійснення структурної перебудови національної економіки, забезпечення технічного прогресу, збільшення показників господарської діяльності підприємства. Вони мають велике значення для економіки країни, тому що забезпечують ефективну інтеграцію національної економіки у світову завдяки виробничій і науково-технічній кооперації, є джерелом капіталовкладень у формі сучасних засобів виробництва, збільшують продуктивність праці, залучають вітчизняні підприємства до використання передового досвіду, сприяють розширенню інновацій, підвищують добробут населення країни. Фінансування інноваційної діяльності у промисловості України на початок 2014 року майже на 73% забезпечувалося власними коштами підприємств, на 13,2% – коштами іноземних інвесторів, на 1,3% – коштами вітчизняних інвесторів. Це зумовлює і структуру інноваційних витрат у промисловості: внутрішні і зовнішні НДР 13,7% і 3,4% відповідно, придбання інших зовнішніх знань – 0,9%, придбання машин і обладнання для здійснення інновацій – 58%, інші витрати – 24% [264]. Це свідчить про фактичне припинення потоку знань, втілених у нові технології, патенти, промислові

зразки тощо, створені як в Україні, так і за її межами, до вітчизняних підприємств. Натомість відбувається їх заміна зразками, створеними самим підприємством у міру компетенції його кадрового потенціалу, технічних, технологічних і фінансових можливостей. Інвестиційний клімат як узагальнена характеристика сукупності соціальних, економічних, організаційних, правових, політичних, соціокультурних передумов, що зумовлює привабливість і доцільність інвестування в ту або іншу господарську систему (економіку країни, регіону, корпорації), є сьогодні вкрай несприятливим по усіх складових як для іноземних, так і для вітчизняних інвесторів. Разом із тим незадовільна диверсифікація джерел залучення прямих іноземних інвестицій в Україну по країнах-інвесторах несе потенційні ризики залежності економіки України від політики кількох країн – основних інвесторів, серед яких, зокрема, і Російська Федерація [52, 142]. Залишаються немобілізованим ресурсом економічного розвитку валові заощадження, і механізму їх ефективного залучення поки не існує [163]. На жаль, позитивних зрушень у поліпшенні інвестиційного клімату в Україні, збільшення обсягів інвестування інноваційної діяльності останніми роками не відбулося.

Не сприяє активізації інноваційних процесів в Україні і *податкова політика держави*. Нестабільність податкового законодавства, спричинена численними уточненнями та поправками до чинного законодавства та підзаконних актів, особливо тих, які стосуються сплати податків, мит та обов'язкових платежів, кількісний і видовий склад податків, категорії платників податків, основні елементи податку (об'єкти оподаткування, податкові бази, податкові ставки, податкові пільги, порядок і термін сплати податків, податкові санкції тощо) не забезпечують підвищення рівня інноваційної діяльності підприємств України [323]. Із прийняттям у 2010 році Податкового кодексу України ситуація не поліпшилася, а в деяких аспектах навіть ускладнилася, зокрема: звужений спектр можливостей для податкового кредитування і надання податкових пільг, залишилися фактично без податкового стимулювання українські технопарки, окрім цільової субсидії у вигляді зарахування на спеціальні рахунки технопарків сум ввізного мита, що нараховується при ввезенні обладнання, яке не виробляється в Україні та є необхідним для реалізації інноваційного проекту [148].

Зауважимо, що виділені фактори також мають системну дію, вони невід’ємні один від одного і здатні створювати синергетичний ефект як позитивної, так і негативної спрямованості.

Визначення стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації потребує урахування власне поточного ступеня логістичної організації економіки, який формується в Україні під дією таких факторів.

Сформованість світового ринку логістичних послуг, основними відмітними рисами і рушійними силами якого В. Омельченко визначає [130]:

- інтенсифікацію міжнародних торговельних відносин в умовах глобалізації;

- розвиток аутсорсингу логістики, що означає пріоритет виконання корпораціями функцій, пов’язаних із ключовими виробничими компетенціями, і передавання непрофільних напрямів роботи спеціалізованим посередникам;

- націленість корпорацій на оптимізацію витрат у всіх ланках логістичних систем;

- скорочення життєвого циклу продукції, нові підходи до маркетингу і дистрибуції, підвищення ролі інновацій у логістичних процесах;

- виокремлення основних сегментів глобального ринку логістичних послуг: вантажоперевезення і транспортно-експедиційні операції; комплексні логістичні послуги, включаючи послуги зі зберігання і дистрибуції товарів; послуги з оптимізації логістичних бізнес-процесів (управлінська й інформаційна логістика, зокрема: складання оптимальних маршрутів доставки вантажів, забезпечення повного завантаження транспортних засобів, контроль за проходженням вантажів на всіх етапах логістичних ланцюгів, надання комплексних логістичних послуг тощо).

Входження України на світовий ринок логістичних послуг вимагає відповідності принципів і рівня розвитку вітчизняної логістики панівній моделі та усталеним тенденціям логістичної організації виробничо-господарських процесів і зв’язків світового рівня. Як впливає з представлених вище етапізацій розвитку логістики у світі і в Україні, сьогодні перед економікою країни постає завдання скорочення термінів досягнення світового рівня розвитку логістики в Україні у напрямах, що здатні забезпечити її

конкурентоспроможність на основних сегментах глобального ринку логістичних послуг.

До потужних факторів розбудови національної економіки на засадах логістизації слід віднести також необхідність *потокової організації і синхронізації процесів забезпечення логістизації економіки*, тобто таких, що не є безпосередньо складниками логістичної діяльності, але виступають обов'язковою умовою переходу вітчизняної логістики до нового етапу розвитку – власне логістизації економіки на усіх рівнях. До них, передусім, слід віднести процеси:

- розвитку транспортної інфраструктури країни. Основою його мають стати [90, с. 264]: створення опорної транспортної мережі і ліквідація диспропорцій розвитку транспортної системи між окремими територіями; включення в систему міжнародних транспортних коридорів для забезпечення експортно-імпортних перевезень вантажів і міжнародного транзиту із залученням на вітчизняні комунікації міжнародних вантажопотоків; створення генеральної схеми розвитку інтегрованої транспортної інфраструктури в регіонах, що використовує мультимодальні транспортні центри і транспортні коридори; інтеграція транспортної інфраструктури з інфраструктурою зв'язку;

- підвищення інформаційної культури суспільства і розвиток інформаційно-комунікаційної інфраструктури. Сучасний період розвитку цивілізації багатьма вченими кваліфікується як черговий етап становлення глобального інформаційного суспільства. К. Колін [84, с. 50] доводить, що для багатьох пострадянських країн ця проблема є гуманітарною і полягає у зміні ментальності самого суспільства. При цьому акцентується увага на інформаційній компетенції суспільства (як спроможності широко використовувати сучасні інформаційно-комунікаційні засоби і технології у повсякденному житті) та інформаційній компетенції спеціалістів у всіх областях практичної діяльності. Обов'язковою умовою формування і реалізації високих інформаційних компетенцій, у тому числі професійних, виступає відповідний рівень розвитку інформаційно-комунікативної інфраструктури в Україні;

- створення науково-методичного і правового забезпечення логістизації економіки на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях. Комплекс такого забезпечення має ґрунтуватися на обраній інституціональній моделі розвитку країни у контексті інтеграційних

і глобалізаційних процесів сучасності і відповідній стратегії: стратегії суб'єктності і стратегії «розчинення у глобальному соціально-економічному просторі». Перша вимагає збереження свободи національних дій держави та суспільства за будь-яких обставин, первинність національного інтересу та його послідовну реалізацію. Друга стратегія орієнтується на швидку інтеграцію у глобальний простір, вважаючи це головною умовою стійкого розвитку в тому числі ціною відмови від частини національних повноважень у вирішенні стратегічних питань на користь міжнародних інститутів. За визначенням О. Поважного та І. Шкрабак, враховуючи наявність широкого кола історичних завдань, становлення державності та української політичної нації, реальні національні можливості України, ризики сучасного глобального розвитку, слід визнати більш прийнятною стратегію суб'єктності, яка не виключає активного використання переваг участі у глобальних та інтеграційних процесах при збереженні можливості свідомого вибору [147, с. 18]. Комплекс науково- методичного і правового забезпечення логістизації економіки має передбачати імплементацію положень законодавства країн та інтеграційних утворень, які визнані Україною як найбільш перспективні і бажані для інтеграції на різних рівнях.

Слід зауважити, що зазначені процеси поступово розгортаються в Україні, але не мають потокової організації, тобто здійснюються час від часу, як правило, у відповідь на подразливі чинники зовнішнього і/або внутрішнього середовища, не мають системного характеру. Тим більше їх розвиток не синхронізується у часі, що не дає змоги підвищити сприятливість середовища до розгортання процесу логістизації економіки.

З огляду на з викладене, набуває першорядного значення такий фактор логістизації національної економіки, як *розвиток організаційних форм та інституціонального забезпечення інтегрування* (регіональні і міжрегіональні логістичні системи, транспортно-логістичні кластери, державно-приватне партнерство, публічно-приватне партнерство, мережеві підприємницькі структури тощо). Необхідність упровадження організаційних інновацій на етапі логістизації економіки обумовлюється такими чинниками, як [6, с. 110]: зростання кількості бізнес-процесів і невизначеності зовнішнього середовища, що потребує прискорення трансакцій; звуження функціональної спеціалізації підприємств,

фірм (що, зокрема, активізує процеси логістичного аутсорсингу); зростання ролі як вертикальних, так і горизонтальних зв'язків; розвиток різних форм співробітництва на основі організаційно-управлінських інновацій. Структурна неповнота інституціонального середовища певним чином стримує процеси інтегрування на будь-якому рівні економіки. Сучасна наукова думка виділяє три шляхи інститутогенезу: об'єктивний (спонтанний, неформальний); директивний (цілеспрямований, усвідомлюваний, тобто формальний); змішаний (поєднання двох попередніх) [147, с. 19]. Слід визнати, що у сфері логістизації національної економіки має місце спонтанний інститутогенез лише з деякими елементами директивного, що є вкрай недостатнім для формування інституціонального механізму логістизації на всіх рівнях національної економіки.

В узагальненому вигляді фактори впливу на визначення стратегічних орієнтирів логістизації національної економіки, представлені на рис. 1.2, свідчать про те, що найбільшу групу становлять параметри і тенденції розвитку соціально-економічних процесів в Україні, а фактори логістичної організації вітчизняної економіки, по суті, є похідними від них.

Стратегічні орієнтири складені нами з урахуванням положень документу «Україна – 2015: Національна стратегія розвитку. Економіка» [279], розробленого у 2008 році в результаті багатомісячної роботи громадсько-політичного об'єднання «Український форум» за безпосередньою участю Інституту економіки і прогнозування НАНУ, Інституту демографічних і соціальних досліджень НАНУ, Регіонального філіалу Національного інституту стратегічних досліджень у м. Харкові при Президентіві України, а також провідних фахівців і експертів у галузі економіки, політики, права, гуманітарного та суспільного розвитку, а також на підставі виділених факторів. Сформульовані стратегічні орієнтири логістизації національної економіки відповідають змісту Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України № 5/2015 від 12 січня 2015 р., і визначають один із шляхів забезпечення сталого розвитку країни за рахунок підвищення конкурентоспроможності національної економіки та її інтеграції у світовий економічний простір на основі стратегії суб'єктності національної економіки.



Рис. 1.2. Фактори впливу на визначення стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації

1.3. Освітньо-інноваційний потенціал логістизації економічних систем: категорійні імперативи

Визначені вище стратегічні орієнтири розбудови національної економіки України на засадах логістизації зумовлюють необхідність визначення й обґрунтування змісту і структури потенціалу трансформації параметрів і тенденцій розвитку соціально-економічних процесів в Україні, що забезпечать відповідний ступінь логістичної організації вітчизняної економіки, необхідний і достатній для ефективного функціонування в умовах глобалізованого зовнішнього середовища.

У наукових працях, присвячених дослідженню потенціалу розвитку економічних систем усіх рівнів, використовується широкий спектр визначень потенціалу, серед яких: економічний, природно-ресурсний, науково-технічний, інноваційний, організаційний, виробничий та інші. Різноманітні словники й енциклопедії дають схожі визначення поняття потенціал. У загальному випадку, під потенціалом розуміють ступінь потужності у певному відношенні, сукупність будь-яких засобів, можливостей [129]; засоби, запаси, джерела, які є у наявності і можуть бути мобілізовані, приведені у дію, використані для досягнення певної мети, здійснення плану, вирішення будь-якого завдання; можливості певної особи, суспільства, держави у певній галузі [16]. Створення інститутів економіки знань, перехід від експортно-сировинного до інноваційно-інвестиційного типу економічного розвитку, а також забезпечення світового рівня логістичної організації економічних процесів на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях як стратегічні орієнтири логістизації національної економіки, насамперед, спрямовують увагу на інноваційний потенціал економіки України, а формування кадрового ресурсу логістизації національної економіки – на її освітній потенціал. Разом із тим результати останніх досліджень змісту і структури потенціалу розвитку економічних систем різних рівнів, зокрема [48; 267], незважаючи на відмінності сфер застосування даного поняття в економіці, дозволяють стверджувати таке:

– потенціал формують дві компоненти: об'єктивна як сукупність різних видів ресурсів, залучених і не залучених із певних причин в економічний обіг, які, однак, мають можливість брати участь у ньому, і суб'єктивна як здатність працівників,

колективів до використання ресурсів з метою досягнення встановлених цілей, а також спроможність управлінського апарату підприємства, організації, галузі, держави в цілому до оптимального використання наявних ресурсів для забезпечення реалізації певної мети, політики програми тощо;

- потенціал втілює у собі цілі, рушійні сили і джерела власного розвитку і виступає динамічною характеристикою певного аспекту економічної системи;

- використання потенціалу у стабільній економічній системі має супроводжуватися його відтворенням, а при стабільному зростанні системи – нарощуванням;

- процеси використання і відтворення (нарощування) потенціалу є безперервними і доповнюють один одного.

На підставі викладеного можуть бути визначені вихідні положення формування концептуальних засад і державної політики стратегічного економічного розвитку країни на засадах логістизації.

По-перше, базис логістизації національної економіки становить її освітньо-інноваційний потенціал (ОІП), який має досліджуватися і формуватися як системне ціле, а не у розрізі його окремих складників – освітнього потенціалу та інноваційного потенціалу.

По-друге, Україною проголошено курс на побудову власної інноваційної моделі розвитку економіки, тобто такої моделі, яка заснована безпосередньо на отриманні нових наукових результатів та їх технологічному впровадженні у виробництво, що забезпечує приріст ВВП за рахунок переважно виробництва і реалізації наукоємних продукції і послуг. Головною метою реалізації такої моделі є забезпечення підвищення конкурентоспроможності національної економіки за рахунок використання вітчизняного і світового інноваційного та освітнього потенціалів [164]. Разом із тим ані тип інноваційної стратегії, ані вид державної інноваційної політики в країні досі чітко не визначені в жодному документі.

Узагальнюючи напрацьовані світовою практикою стратегії інноваційного розвитку, В. Шандра виділяє три їх основні типи [307, с. 11]:

- *стратегія перенесення* (поширення інновацій), сутність якої полягає у використанні зарубіжного науково-технічного потенціалу та його досягнень у вітчизняній економіці;

- *стратегія запозичення* (диверсифікація інновацій), що полягає в освоєнні виробництва високотехнологічної продукції, яка

вже вироблялася в інших країнах, шляхом використання власного науково-технічного потенціалу;

– *стратегія нарощування* (інноваційного розвитку), за якої доцільно використовувати та розвивати вітчизняний науково-технічний потенціал, проводячи інтеграцію фундаментальної та прикладної науки задля створення конкурентоспроможної на світових ринках інноваційної продукції.

До основних видів державної інноваційної політики відносять [307, с. 13]:

– *політику технологічного поштовху*, за якої головні цілі та пріоритетні напрями науково-технічного й інноваційного розвитку визначає держава, а на цій підставі – шляхи стимулювання інноваційної діяльності. Передбачає розробку державних програм, капіталовкладення в інноваційні проекти, державну участь у регулюванні інноваційних процесів. Умовою результативності політики технологічного поштовху є включення малого бізнесу в інноваційні процеси шляхом входження до технологічних ланок корпоративних підприємств;

– *політика ринкової орієнтації*, що передбачає провідну роль ринкового механізму в розподілі ресурсів і визначенні напрямів розвитку науки й інновацій, а також обмеження ролі держави у стимулюванні фундаментальних досліджень. Спрямована на створення сприятливого економічного клімату та розвиток інформаційного середовища для здійснення нововведень, скорочення прямої участі держави у НДДКР та прямих форм регулювання. Націлена на короткострокові і недорогі інноваційні проекти, на які спроможні окремі підприємства;

– *політика соціальної орієнтації* передбачає соціальне регулювання наслідків НТП на основі ухвалення рішень із залученням широкої громадськості. Сильно звужує державні економічні методи регулювання інноваційного розвитку і практично виключає ринкові важелі;

– *політика зміни структури національного господарства*, яка передбачає істотний вплив передових технологій на вирішення соціально-економічних проблем, на зміну галузевої структури, взаємодію суб'єктів господарювання, що потребує нових форм організації і механізмів управління розвитком науки і техніки, а також їх взаємодії.

У контексті даного дослідження ключовими для визначення структури, рушійних сил і джерел формування і розвитку ОП логістизації національної економіки є, *по-перше*, тип стратегії її інноваційного розвитку і цілі державної інноваційної політики. Саме їх невідповідність не дала змоги створити реальні передумови запровадження такого виду макротехнологій, як «Україна – транзитна держава», проголошеної Законом України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» [60]. Серед причин – невідповідність інноваційного потенціалу, що, зокрема, не дало змоги й до цього часу подолати високий рівень зношеності основних виробничих фондів на транспорті [307].

По-друге, викладене також зумовлює необхідність перегляду структури і джерел відтворення і нарощування ОП логістизації національної економіки як її динамічної характеристики залежно від трансформацій стратегічних орієнтирів, стратегії інноваційного розвитку і цілей державної інноваційної політики, викликаних змінами у структурі і потужності зовнішніх і внутрішніх факторів впливу.

По-третє, реалізація стійкого інноваційного розвитку економіки країни на засадах логістизації потребує не тільки ефективного використання, але й нарощування ОП, які мають відбуватися одночасно і безперервно. При цьому домінуючим для економіки України повинен стати шлях інноваційного розвитку, який ґрунтується на використанні стратегії нарощування інноваційного потенціалу на заздалегідь визначених державою пріоритетних напрямках, що у перспективі має привести до реалізації стратегії випереджального розвитку, яка б могла забезпечити щорічні темпи зростання ВВП України, у 1,5-2 рази вищі, ніж загалом у країнах ЄС. Така думка не тільки підтримується вітчизняними науковцями, такими як А. Дука [44], Ю. Бажал, В. Шандра [307], Н. Рекова [168], та багатьма іншими, але й закріплена Указом Президента України.

По-четверте, використання і відтворення (нарощування) потенціалу будь-якого виду (зокрема, ОП логістизації національної економіки) є процесом, який розгортається у часі, вихідною точкою якого можна вважати момент визначення (зміни) стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації, типу стратегії інноваційного розвитку країни і цілей

державної інноваційної політики. У такому разі доцільно виділити і дослідити структуру і первинний рівень потенціалу, який існує у нульовий момент часу, з метою визначення напрямів його структурної трансформації, перспективних напрямів використання, відтворення і нарощування. В. Фарат і Р. Русин-Гриник у роботі [283, с. 275] виділяють кілька категорій інноваційного потенціалу і розглядають:

– *базовий потенціал*, який пов'язаний із конкурентними перевагами підприємства і забезпечує можливість інноваційної діяльності, досягнення цілей, створення економічних цінностей та одержання прибутків від діяльності;

– *прихований потенціал* у вигляді активів, що не мають конкурентної переваги на сучасному етапі, але можуть набути ознак базових засобів (кадровий потенціал, накопичений досвід роботи тощо). У разі досягнення певного рівня може бути реалізований у вигляді нового напрямку бізнесу, удосконалення технологічних процесів, освоєння нових видів продукції тощо;

– *пересічний потенціал*, тобто активи, що забезпечують використання інших складників потенціалу (ефективна система збуту, система управління фінансами тощо);

– *збитковий потенціал*, який проявляється у споживанні ресурсів без прибутку від діяльності (наприклад, за нераціональної структури можуть виникати витрати на дублювання функцій).

Не погоджуючись з останньою категорією (збитковий потенціал), зміст якої за визначенням авторів, на нашу думку, суперечить сутності категорії «потенціал», можна, однак, представити первинний потенціал будь-якого виду як сукупність базового, прихованого і пересічного потенціалів. Співвідношення між ними оптимізується відповідно до поточних, перспективних і стратегічних цілей і завдань розвитку економічної системи, що являє собою, по суті, процес формування, відтворення, нарощування потенціалу.

По-н'яте, наукова думка демонструє три основні підходи до розкриття сутності поняття «потенціал», які описані, зокрема, в роботах Н. Краснокутської [99], Ю. Литюги [112], Ю. Неговської [125]:

– *ресурсний підхід* (потенціал розглядається як реалізація можливостей використання різних видів ресурсів для реалізації потреб економічної системи);

– *функціональний підхід* (потенціал розуміють як динамічну систему, що поєднує в собі механізм постановки цільових орієнтирів функціонування економічної системи і засобів їх реалізації);

– *цільовий підхід* (визначення відповідності окремих складників потенціалу досягненню поставлених цілей та оцінка з погляду їх результативності).

Насправді виокремлення цих трьох підходів представляє собою декомпозицію системних властивостей потенціалу будь-якої природи, оскільки наявні резерви, запаси, якості можуть виступати ресурсами у тому разі, коли вони створюють можливості для функціонування, діяльності задля досягнення певних цілей [125], однак така декомпозиція може бути корисною з погляду розуміння ролі окремих структурних складників потенціалу у забезпеченні комплексу необхідних ресурсів, оптимізації функціонування економічної системи за певними цільовими критеріями.

По-шосте, виходячи з попередньо визначених положень 1-3, структура потенціалу одного й того самого виду (наприклад, освітньо-інноваційного) буде суттєво відрізнятися для економічних систем різного рівня, оскільки цільові орієнтири і стратегії розвитку таких систем є принципово відмінними. Крім того, потенціал розвитку економічної системи певного рангу базується на тому, яким рівнем потенціалу володіють її підсистеми, тобто економічні системи більш низького рангу. Таким чином, ОП логістизації мезоекономічних систем залежить від рівня сформованості і параметрів ОП логістизації мікроекономічних систем певної території або галузі, від ступеня відповідності напрямів і цілей їх стратегічного розвитку. Більше того, на формування, відтворення і нарощування ОП логістизації економічної системи будуть справляти значний вплив структура, параметри і напрями трансформації і розвитку ОП логістизації економічної системи більш високого рангу. Такий вплив може мати позитивний характер (коли економічні інтереси, стратегічні напрями і моделі розвитку систем різних рангів досить сильно корелюють між собою) або негативний (коли, відповідно, не корелюють).

Щодо структурних складників ОП економічного суб'єкта чи сфери економічної діяльності, то слід відмітити, що такий вид потенціалу в економіці у чистому вигляді не виділявся. Тому слід звернутися, передусім, до дослідження інноваційного потенціалу економічних систем різних рівнів, проблемам формування і

нарощування якого присвячено багато уваги і в структурі якого досить часто, безпосередньо або опосередковано, виділяють таку складову частину, як освіта, освітній потенціал.

Найбільш повну структуру інноваційного потенціалу підприємства пропонують О. Фарат і Р. Русин-Гриник [283], включаючи до неї такі складники, як:

– *ринковий потенціал* (відображає рівень відповідності можливостей підприємства зовнішнім ринковим потребам інновацій, які генеруються ринковим середовищем);

– *інтелектуальний потенціал* (визначає можливості генерації і сприйняття ідей, задумів новацій і доведення їх до рівня нових технологій, конструкцій, організаційних і управлінських рішень, що передбачає наявність фахівців не лише з високою фаховою підготовкою, а й здатних до продукування нових орієнтованих знань і втілення їх в інновації, які відповідають потребам ринку);

– *кадровий потенціал* (характеризує можливості персоналу і працівників підприємства застосувати нові знання та технології, організаційні й управлінські рішення, виконати розробку і виготовити нову інноваційну продукцію. Кадровий складник забезпечується фаховою підготовкою персоналу підприємства на рівні, що відповідає сучасному розвитку науки і техніки, а також значною мірою визначає систему менеджменту, її гнучкість, адаптивність);

– *техніко-технологічний потенціал* (відображає здатність оперативно переорієнтовувати виробничі потужності підприємства і налагодити економічно ефективне виробництво нових продуктів, які відповідають ринковим потребам, і характеризує відповідність матеріально-технічного стану підприємства, наявність резервів чи можливості їх швидкого отримання, гнучкість обладнання і технологій, оперативність роботи конструкторських і технологічних служб);

– *інформаційний потенціал* (відображає інформаційну забезпеченість підприємства, ступінь повноти і точності інформації, необхідної для ухвалення ефективних інноваційних рішень. Інформація і здобуті через неї знання реалізуються в нових засобах праці, технологіях, професійному досвіді робітників, рівні організації виробничих одиниць, що свідчить про її тісний взаємозв'язок з іншими складниками потенціалу підприємства);

– *фінансовий потенціал* (відображає відповідність фінансового стану, інвестиційної привабливості, кредитоспроможності і системи ефективного управління фінансами підприємства щодо забезпечення стійкої інноваційної діяльності на усіх етапах інноваційного циклу);

– *мотиваційний потенціал* (характеризує можливість підприємства щодо приведення у відповідність і узгодження різноспрямованих інтересів суб'єктів інноваційного процесу: розробників інновацій; виробників нових товарів; інвесторів, постачальників вихідної сировини, матеріалів і комплектуючих; торгових і збутових посередників; споживачів; суспільства загалом тощо);

– *комунікаційний потенціал* (характеризує наявність комунікаційних зв'язків, які відображають рівень визначеності та ефективності взаємодії підприємства з елементами зовнішнього середовища, що сприяють реалізації мети інноваційної діяльності, тобто наявність надійних зв'язків із партнерами, постачальниками ресурсів, каналами розповсюдження і збуту, споживачами інноваційної продукції);

– *науково-дослідний потенціал* (відображає наявність створеного резерву результатів науково-дослідних робіт, достатнього для генерації нових знань, спроможності проведення досліджень з метою перевірки ідей, новацій і можливості їх використання у виробництві нової продукції).

Схожу структуру інноваційного потенціалу підприємства виділяють і інші дослідники, наприклад С. Ступак [272], зокрема: організаційний, кадровий, науково-технічний, інформаційний, інвестиційний, ринковий потенціали.

Ряд науковців схиляється до виділення у структурі інноваційного потенціалу підприємства окремих укрупнених складників, або блоків. Так, Ю. Левченко виділяє управлінський, ресурсний, організаційний і функціональний блоки [109], П. Сидорчук – матеріально-технічний, кадровий, інфраструктурний, науково-дослідний, маркетинговий, організаційно-управлінський, фінансово-економічний, інформаційно-інтерфейсний складники [186], С. Ілляшенко – інтелектуальний, інформаційний, інтерфейсний і науково-дослідний складники [118] і т. ін. Однак більш детальний аналіз представленого авторами змісту виділених складників чи блоків дає змогу переконатися, що вони також відповідають

поняттю «потенціал». При цьому освітній складник, освітній потенціал у структурі інноваційного потенціалу на рівні підприємства не виділяється.

Аналогічний підхід до визначення інноваційного потенціалу регіону демонструють Л. Бенювська, виділяючи кадровий, науково-технічний, фінансовий, виробничий, інвестиційний та інформаційний потенціал [10], О. Біловодська та О. Грищенко (кадровий, науковий, фінансово-економічний, технологічний, інформаційний, ринковий, екологічний елементи) [13], А. Бахтізін і О. Акінієва (виробничо-технологічний, кадровий, інформаційний, фінансовий, науково-технічний, організаційний, управлінський, ринковий потенціали) [9] та деякі інші. Н. Буняк на основі аналізу змісту виділених складників відносить такий підхід до ресурсного [17], тому більш виваженим, на нашу думку, є розширений підхід, який застосовують, наприклад, І. Федулова [288], В. Шутенко [316] та ін. і який передбачає виділення трьох складників: ресурсного, внутрішнього (структурного) і результативного. При цьому Н. Буняк характеризує їх таким чином [17]:

– *ресурсний* складник охоплює всі основні компоненти, які виконують різну функціональну роль в інноваційному процесі, зокрема: матеріально-технічні, фінансові, інформаційні, людські та ін., і відображає наявність ресурсів у регіоні для здійснення інноваційної діяльності;

– *внутрішній (структурний)* складник є сполучним між ресурсним і результативним складниками і характеризує можливості регіональної системи залучати ресурси для генерування, розповсюдження і використання нововведень, а її складовими елементами є інструменти і система державної підтримки інноваційної діяльності, інфраструктурне забезпечення тощо;

– *результативний* складник як цільова характеристика інноваційного потенціалу регіону, який відображає кінцевий результат реалізації наявних можливостей у сфері інноваційної діяльності регіону і збільшення якого сприяє відтворенню та розвитку ресурсного складника.

Слід зазначити, що описаний підхід є за своєю суттю поєднанням ресурсного, функціонального і цільового підходів до визначення структури інноваційного потенціалу. Він є домінуючим у визначенні структури інноваційного потенціалу економічної

системи макрорівня, в якій уже виокремлюється освітній потенціал (освітній складник), зокрема, в роботах Ю. Неговської [125], О. Комарової [86; 87] та інших. При цьому освітній потенціал як елемент структури інноваційного потенціалу економічних систем макрорівня розглядається авторами у двох альтернативних варіантах: або з позицій можливості системи освіти виконувати свої поточні функції у сучасному суспільстві, або з погляду підвищення освітнього рівня населення і реалізації набутих знань і вмінь у професійній діяльності.

Разом із тим, узагальнюючи напрацювання В. Шукшунова [314], І. Красильникова [98], Б. Виноградова [26], можна зробити висновки, які викладені нами в роботі [197], що освіта, освітня сфера в системі регіональної і національної економіки виконує низку притаманних їй функцій щодо розвитку людського потенціалу, підготовки висококваліфікованих фахівців, наукових кадрів, безпосередньо генерації, поширення і реалізації нових знань тощо, серед яких слід окремо виділити специфічні системо- та структуроутворюючі функції як «носія» інноваційного потенціалу розвитку регіону чи країни. Ці функції проявляються одночасно у кількох площинах, повноцінний розвиток яких і забезпечує досягнення цілей макро- та мезоекономічної систем.

По-перше, система освіти володіє власним потужним інноваційним потенціалом розвитку, який, з одного боку, є частиною інноваційного потенціалу економіки країни в цілому, що робить його взаємопов'язаним з економічними детермінантами (зокрема, з інноваційною стратегією української економіки), а з іншого – інтегрує у собі потенційні можливості «інноваційного забезпечення» суб'єктів економічної діяльності, що через їх функціонування як елементів однієї системи (у межах регіону або економічної системи в цілому) виявляється у синергетичному ефекті від упровадження інновацій у межах останньої.

По-друге, не менш важливою системною функцією освітньої сфери, яка продукує і реалізує інновації у регіональній і національній економіці, є самоорганізація, що характеризується проявом функціональної стійкості у нерівноважних станах. При цьому необхідно враховувати, що нерівновага є такою самою фундаментальною властивістю економічних систем, як і рівновага, надаючи змогу детермінувати вільний вибір оптимізаційного синтезу із цілого спектра можливих напрямів регіонального

розвитку. Якщо рівноважний стан є необхідною умовою стійкого розвитку економічної системи, то нерівноважним станом є момент переходу її в новий стан, в якому економічна система набуває вищого рівня організації та продуктивності. У момент втрати функціональної стійкості системи виникають процеси самоорганізації, формування нових ефективних структур, що є притаманним сфері освіти як соціально-економічній системі. При цьому вона здійснює свої специфічні функції в економіці (які можна диференціювати у дві великі групи: освітні і науково-інноваційні) і забезпечує економічний розвиток у секторі, що є продуцентом нових знань, акумульованих у людському потенціалі і реалізованих у нововведеннях, орієнтованих на комерціалізацію або створення фундаментального наукового потенціалу країни.

На підставі викладеного до визначення поняття «освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки» і розкриття його структури доцільно застосувати синтетичний підхід, який поєднає у собі ресурсний, функціональний і цільовий.

Таким чином, під освітньо-інноваційним потенціалом логістизації національної економіки пропонується розуміти сукупність інтелектуальних, інформаційно-комунікаційних, матеріальних, науково-технічних, кадрових і фінансових ресурсів, що функціонально взаємодіють у системно організованому інституціонально-правовому середовищі, забезпечуючи підвищення технологічного рівня економіки країни, зростання обсягів інвестиційних надходжень, прискорення інтеграційних процесів на всіх рівнях з метою досягнення стратегічних орієнтирів розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки України на засадах логістизації.

Структура ОП логістизації національної економіки може бути представлена трьома складниками: ресурсним (сукупність ресурсів), функціональним (засоби й умови трансформації ресурсів у результативний складник) і результативним (рис. 1.4).

Кожен зі складників являє собою цілісний складний системний об'єкт, підсистему ОП логістизації національної економіки, що повною мірою відповідає ключовим характеристикам поняття «потенціал», які були виділені І. Корніловою і Л. Шаповаловою в роботі [91], зокрема таким:

– *структурність* (складається із сукупності неоднорідних елементів, які несуть властиве тільки їм функціональне навантаження);

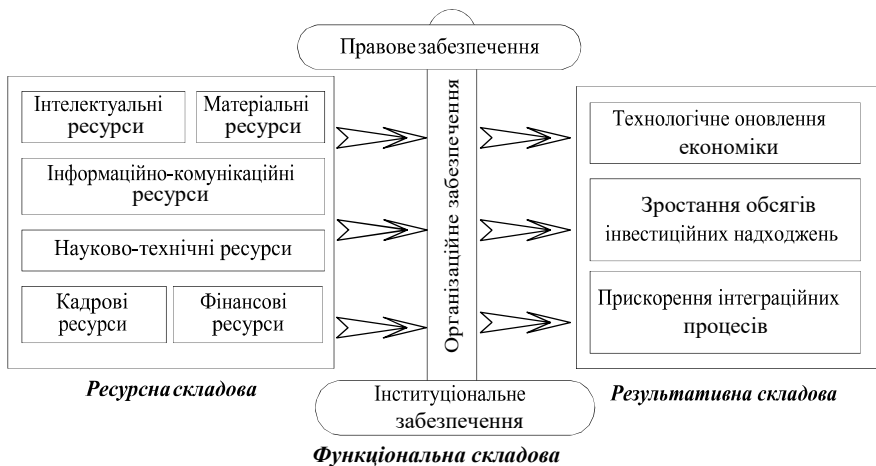


Рис. 1.4. Структура освітньо-інноваційного потенціалу логістичності національної економіки

Джерело: складено автором

- *складність* (включає в себе інші складові частини, які, своєю чергою, поділяються на інші елементи, пов’язані різнохарактерними й ієрархічними зв’язками);
- *системність* (розглядається і поводить як єдине ціле, в якому зміни одних елементів прямо чи опосередковано викликають зміни усіх інших елементів, формують ефект синергії);
- *диференціація* (кожен елемент виконує властиві лише йому функції і не може бути замінений іншим);
- *відкритість* (кожен елемент, як і система в цілому, перебуває під впливом зовнішнього середовища);
- *пропорційність* (зміна пропорцій кількості і потужності дії елементів системи викликає зміну властивостей самої системи);
- *динамічність* (безупинний розвиток і зміна параметрів у часі під дією внутрішніх і зовнішніх чинників);
- *централізація* (один з елементів домінує над іншими, визначаючи зміни у їх кількісному і якісному складі);
- *конфліктність* (система формується під впливом конкуруючих цілей, що обумовлює її розвиток у напрямі зменшення конфлікту інтересів окремих елементів);

– *ризикованість* (наявність певного рівня невизначеності, імовірності результатів функціонування як самих елементів, так і системи в цілому, що унеможливорює повне врахування усіх факторів впливу);

– *циклічність* (перебуває під впливом дії закономірностей циклічного економічного, технологічного розвитку економіки).

На основі викладеного можуть бути розкриті структурні елементи кожного з представлених складників.

Інтелектуальні ресурси включають систему освіти і підготовки наукових кадрів, у тому числі її матеріально-технічну базу, нематеріальні активи (технології навчання і підготовки кадрів, акумульовані знання, об'єкти інтелектуальної власності тощо), організаційну структуру, систему управління, науково-педагогічні кадри, а також інтелектуальний ресурс населення, який базується на індивідуальних освітніх ресурсах (знання, уміння, навички, гуманітарні властивості, ціннісно-мотиваційний потенціал, творчий потенціал, соціальний інтелект [86]).

Інформаційно-комунікаційні ресурси включають апаратні і програмні засоби систем накопичення, зберігання й обміну даними, інформаційні мережі, електронні засоби комунікацій, електронного документообігу, що забезпечують ефективний розвиток інформаційної логістики, управління ланцюгами поставок тощо. До цього виду ресурсів слід включити маркетингові комунікації усіх видів, канали розповсюдження маркетингової інформації, маркетингові системи формування попиту і керування попитом.

Матеріальні ресурси – найбільш різноманітна група ресурсів, яка включає транспортні засоби, транспортні мережі, дорожнє господарство, складське господарство, морські порти країни, виробничі ресурси і ресурси ремонтних і обслуговуючих підприємств транспортної галузі тощо. Визначають потенційні можливості розвитку й ефективного застосування транспортної, складської, виробничої, розподільчої та сервісної логістики.

Науково-технічні ресурси включають мережу дослідницьких, конструкторських, проектних, технологічних та інших наукових установ і організацій разом з їхньою матеріальною і виробничою базою, кадровими ресурсами, системою генерування, трансформації і реалізації знань у вигляді нових технологій і засобів виробництва, призначених для створення інноваційних продуктів і послуг, що мають високий рівень ринкової новизни і

конкурентоспроможні на вітчизняному і світовому ринках. До цього виду ресурсів також слід віднести нематеріальні ресурси у формі наукових знань теоретичного, методологічного і прикладного характеру у сфері логістики, зокрема інноваційної та управлінської логістики.

Кадрові ресурси включають фахівців у галузі логістики, здатних генерувати і застосувати нові знання та логістичні технології, організаційні й управлінські інновації у сфері логістики, забезпечити логістичну організацію потоків процесів, які не є складовими частинами логістичних потоків, але суттєво впливають на їхні параметри.

Фінансові ресурси складаються з усіх видів фінансових засобів, які можуть бути залучені у процесі і для потреб логістизації національної економіки на всіх рівнях управління у межах компетенції відповідних органів влади та управління (кошти бюджетів усіх рівнів, кредитні кошти, власні кошти підприємств, інвестиційні кошти (у тому числі іноземні), кошти державних і недержавних фондів підтримки інноваційної діяльності тощо).

Функціональний складник передбачає формування інституціонально-правового середовища, в якому засобами системи організаційного забезпечення шляхом трансформації комплексу ресурсів забезпечується зміна параметрів ОП логістизації національної економіки, які виступають критеріями результативності реалізації потенціалу.

Правове забезпечення покликане створити цілісне і повністю визначене нормативно-законодавче поле для активізації інноваційної діяльності в країні як основи техніко-технологічного оновлення країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки, розвитку внутрішнього ринку інноваційної продукції, реалізації ефективної зовнішньоекономічної політики країни, а в кінцевому варіанті – розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки.

Логістизація національної економіки передбачає активну інтеграційну політику на всіх рівнях в обраних напрямках, тому обов'язковою вимогою до створення правового забезпечення як елементу ОП має стати правове врегулювання процесів інтеграції національної економіки у світову економічну систему на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях, а також імплементацію окремих норм

законодавства країн-партнерів у національну нормативно-законодавчу базу.

Третім ключовим напрямом удосконалення законодавчої бази української економіки має стати правове забезпечення нових організаційних форм, яких набувають процеси інтеграції як всередині країни, так і з виходом за її межі. Як показує виконана раніше етапізація розвитку логістики у провідних країнах світу, зокрема країнах ЄС, такими формами є мережеві підприємства (включаючи транснаціональні корпорації), транспортно-логістичні кластери, логістичні мережі і системи, в тому числі міжрегіональні, які для умов України є досить новими, тому національне законодавство в цих питаннях є суперечливим і фрагментарним. Крім того, законодавче поле має забезпечувати правові засади організації і розвитку процесів інститутогенезу у сфері логістизації національної економіки, які виступають основою формування її інституціонального забезпечення.

Інституціональне забезпечення як елемент функціонального складника ОІП логістизації національної економіки є найбільш проблемним і найменш розвиненим, тому має включати в себе систему моніторингу, прогнозування та проектування інститутів інноваційного розвитку економіки на засадах логістизації. З урахуванням [147] можна стверджувати, що випереджального розвитку мають набути інститути економіки, заснованої на генерації і поширенні знань, загальні інститути ринку і правової держави, а також недержавні інститути, а інституціональний менеджмент отримує першорядне значення.

Організаційне забезпечення в системі ОІП логістизації національної економіки представлене державними, регіональними, місцевими і галузевими органами управління, регуляторними актами, технологіями і процедурами взаємодії з бізнесовими і некомерційними структурами, організаційними засадами координації взаємодії між учасниками інтеграційних утворень, організаційними механізмами стимулювання розвитку нових форм взаємодії. Окреме місце у складі організаційного забезпечення посідають методичні і прикладні засади управлінської логістики, технології логістичного управління виробничими, збутовими процесами, синхронізації потокових процесів, які забезпечують логістичну діяльність на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях.

Результуючий складник ОПЛ логістизації національної економіки, з одного боку, формується виходячи зі стратегічних орієнтирів економічного розвитку на засадах логістизації як цільових настанов першорядної актуальності, а з іншого – є об'єктивно визначеним результатом використання потенціалу, який у наступному циклі (відтворення і/або нарощування потенціалу) змінює параметри стану окремих елементів і ОПЛ логістизації економіки в цілому. Так, досягнення певного рівня технологічного оновлення економіки, на яке була спрямована реалізація потенціалу, має стати закономірним результатом підвищення ступеня інноваційності української економіки як основи її конкурентоспроможності за рахунок системної дії усіх ресурсних і функціональних елементів. У результаті цього змінюються кількісні і якісні характеристики ресурсних елементів. Крім того, зняття технологічних бар'єрів підвищує спроможність української економіки до виробничої, економічної, ринкової інтеграції, що є потужним стимулом до прискорення процесів логістизації на всіх рівнях економічних систем

Ринковий успіх продукції з високим ступенем ринкової новизни, забезпечений не тільки її інноваційністю і світовим рівнем якості, але й упровадженням логістичного мислення на всіх рівнях управління, зменшенням транзакційних витрат, скороченням термінів поставок тощо, є передумовою зростання обсягів зовнішньоторговельних операцій України, зростання обсягів експорту/імпорту, основою стійкого зростання економіки, що зумовлює стійкий попит на інвестиційні ресурси як основу фінансового забезпечення формування національної логістичної системи, адаптованої до умов глобалізованого середовища.

Скорочення розриву між рівнем розвитку вітчизняної і світової логістики, підвищення ступеня логістичної організації економічних процесів в Україні до світових стандартів, чим за своєю суттю є процес логістизації національної економіки, вимагає створення методологічних засад і методичних підходів до визначення первинного рівня ОПЛ логістизації, його структурної і якісної оптимізації відповідно до поточних і стратегічних цілей логістизації національної економіки, визначення напрямів, механізмів і засобів відтворення і нарощування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНИЙ БАЗИС ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ

265.1. Методологія формування освітньо- інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Визначені раніше у розділі 1 теоретичні основи логістизації національної економіки і зміст та структура її освітньо-інноваційного потенціалу дозволяють постулювати низку положень, які мають розглядатися як основоположні у процесі створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Спрямованість на досягнення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації. Безальтернативна домінанта інституціональної стратегії суб'єктності соціально-економічного розвитку України [147] вимагає, насамперед, забезпечення державної безпеки країни, включаючи економічну безпеку, реальну економічну незалежність, первинність національних економічних інтересів України і їх послідовну реалізацію. Процес формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має провадитися у напрямі забезпечення вирішення завдань стратегії суб'єктності на основі дотримання принципів, визначених у роботі [147]:

- забезпечення ефективної кооперації між господарюючими суб'єктами і державою;
- оптимальне співвідношення ринкових ризиків і суспільної довіри до інститутів ринку із забезпеченням свободи конкуренції, антимонопольного регулювання, відкритості економіки та ін.;
- оптимальний розподіл і субординація повноважень між суб'єктами господарчої системи, здатними самостійно вирішувати власні і суспільні завдання.

Останнє передбачає, зокрема, подальшу професіоналізацію ринкової, соціальної і державної діяльності на основі цілісного,

системного уявлення про економіку країни через сукупність взаємопов'язаних і взаємозалежних економічних потоків, організованих на принципах логістики. Логістизація національної економіки в межах стратегії суб'єктності має передбачати: подальший розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни за кращими світовими зразками; розвиток ринку логістичних послуг як стратегічної галузі економіки; активізацію процесу формування логістичних систем інноваційного типу; раціональне використання принципів інтегральної логістики і логістичного менеджменту; логістизацію системи освіти з метою підготовки фахівців нового покоління з новими ціннісними орієнтирами; розробку методологічних, методичних і практичних аспектів тотальної логістизації національної економіки [209].

Чіткий вектор входження України у глобалізаційні й інтеграційні процеси у світовій економіці. Ключовою рисою глобалізації світової економічної системи є її симбіотичність. Симбіозом (від грецького «*symbiosis*» – «спільне життя») у біології прийнято називати таку взаємодію двох і більше різних організмів, від якої всі партнери отримують користь, усі щось виграють [291, с. 413]. При цьому виділяють, зокрема, факультативний симбіоз, що передбачає можливість деякого організму існувати самостійно, за відсутності іншого, і облігантний симбіоз, що потребує обов'язкової наявності двох і більше партнерів, які в симбіотичній системі найчастіше за своїми характеристиками доповнюють один одного, посилюючи стійкість системи до несприятливих умов зовнішнього середовища існування [318].

Економічний симбіоз свідчить про особливість вибудови структури та партнерських взаємозв'язків окремих елементів логістичних систем. В залежності від характеру поєднання та взаємодії партнерів в логістичних системах розрізняють три типи симбіозу (сумісного співіснування різних суб'єктів господарювання) (рис. 2.1).

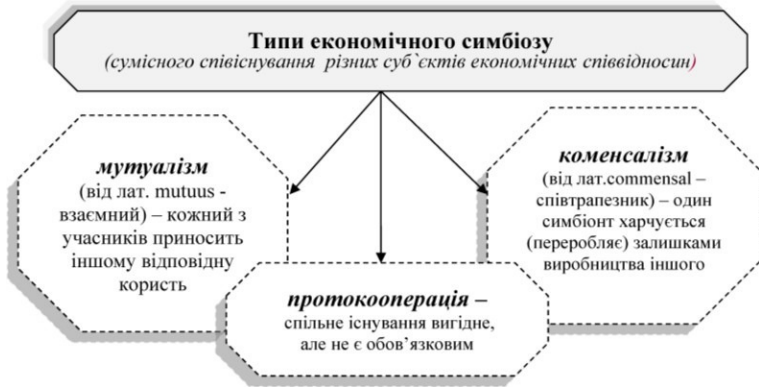


Рис. 2.1. Типи економічного симбіозу в логістичних системах
Джерело: складено автором

Симбіотичні структури переважно самоорганізуються. Симбіотичні відносини лежать в основі розповсюдження нової форми співробітництва в логістичних системах інноваційного типу – сітьової кооперації (networking).

У контексті даного дослідження з урахуванням праці В. Козика [83] під симбіотичністю ми розуміємо взаємодію, інтегрованість національних економік різних країн з метою отримання додаткових економічних зисків від реалізації власних конкурентних переваг і спільних дій щодо подолання несприятливих глобальних економічних тенденцій при збереженні структурної і функціональної цілісності і спроможності національної економіки тривалий час функціонувати в автономному режимі та/або входити до інших симбіотичних економічних систем [196]. Саме таке розуміння долучення до інтеграційних процесів є необхідною умовою реалізації стратегії суб'єктності соціально-економічного розвитку України. З іншого боку, економічна симбіотичність забезпечує певній національній економіці можливість входження у світовий економічний простір, реалізацію потенційних можливостей, яких не передбачає внутрішній ринок, інтеграцію в господарські, наукові, інноваційні, освітні та інші світові процеси тощо. І в цьому аспекті логістизація національної економіки є необхідною й основоположною вимогою. Чітке визначення векторів і ступеня інтеграції економіки України у світові економічні процеси дає змогу концентрувати зусилля, ресурси на

найбільш економічно обґрунтованих, стратегічних напрямках довгострокового співробітництва, забезпечуючи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки з визначеними параметрами, що дозволяють:

- а) забезпечити функціонування економіки країни у режимі макрологістичної економічної системи;
- б) увійти до обраних економічних симбіотичних систем різних рівнів економічної інтеграції.

Спадковість і наступність процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, що передбачає визначення й аналіз первинного його стану; виявлення тенденцій розвитку і їх відповідності стратегічним орієнтирам розбудови національної економіки на засадах логістизації; обґрунтування напрямів трансформації структури і/або параметрів освітньо-інноваційного потенціалу, шляхів, засобів і механізму реалізації такої трансформації, що забезпечуватимуть запобігання найменшій втраті елементів ресурсного складника потенціалу. Це також забезпечуватиме поступальність розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, чітке бачення його стратегічної перспективи, а отже, напрями його відтворення і нарощування.

Методологічний синтез основоположних концептів напрямів і шкіл економічної теорії, що еволюційно обумовлюють перехід до процесу логістичного управління розвитком економічних систем не тільки мікро- і мезоекономічного рівнів, але й макро- і мегарівнів. Цей постулат заснований на притаманних уже представникам кембриджської школи принципах методологічного синтезму і збалансованості теоретичного й емпіричного рівнів дослідження, які вбирають у себе вихідний маржиналістський методологічний індивідуалізм, економічний раціоналізм і необхідність формалізації досліджень у сфері економіки. Австрійська неокласична школа додає неприпустимість підміни природного порядку (ринку) принципом підпорядкування суспільного життя певній цілі і катаклізму як основу забезпечення цього природного порядку, а отже, генерацію і розповсюдження економічної інформації, методологічно кристалізованої економічною теорією інформації. Становлення й еволюція ринкових концепцій господарювання – класичний маркетинг, маркетинг-менеджмент, регіональний (територіальний) маркетинг, некомерційний маркетинг та ін. – не

тільки додають до процесу методологічного синтезу конкретно-наукові і спеціальні методи й інструменти, але й виводять на перший план логістику, запускаючи процес її власної еволюції від виникнення і фрагментації до інтегрування у ланцюги поставок. Методологічні напрацювання логістики як науки, як системи знань, як концепції управління господарюючими суб'єктами й економічними процесами виступають невід'ємним складником методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Таким чином, на підставі викладеного, а також згідно з визначеними теоретичними основами логістизації національної економіки можуть бути визначені пріоритетні напрями і фундаментальна база логістизації національної економіки (рис. 2.2), які мають бути реалізовані у процесі створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Необхідно відзначити особливість визначеного наукового завдання, яка значним чином підвищує його складність, а саме недостатню методологічну розробленість власне проблеми логістизації національної економіки. Методологічний синтез, розкритий вище, насамперед окреслює методологію логістизації економіки на різних її рівнях і тільки через неї обумовлює підходи до створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації. У контексті дослідження принциповим є те, що у першому випадку методологія розглядається як галузь теоретичних знань, уявлень про сутність, форми, закони, порядок та умови застосування підходів, способів, методів, прийомів і процедур у процесі наукового пізнання і практичної діяльності, а у другому – як систематизована сукупність підходів, способів, методів, прийомів та процедур, що застосовуються в процесі наукового пізнання та практичної діяльності для досягнення наперед визначеної мети [305] (у даному разі – формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки із заданими параметрами).

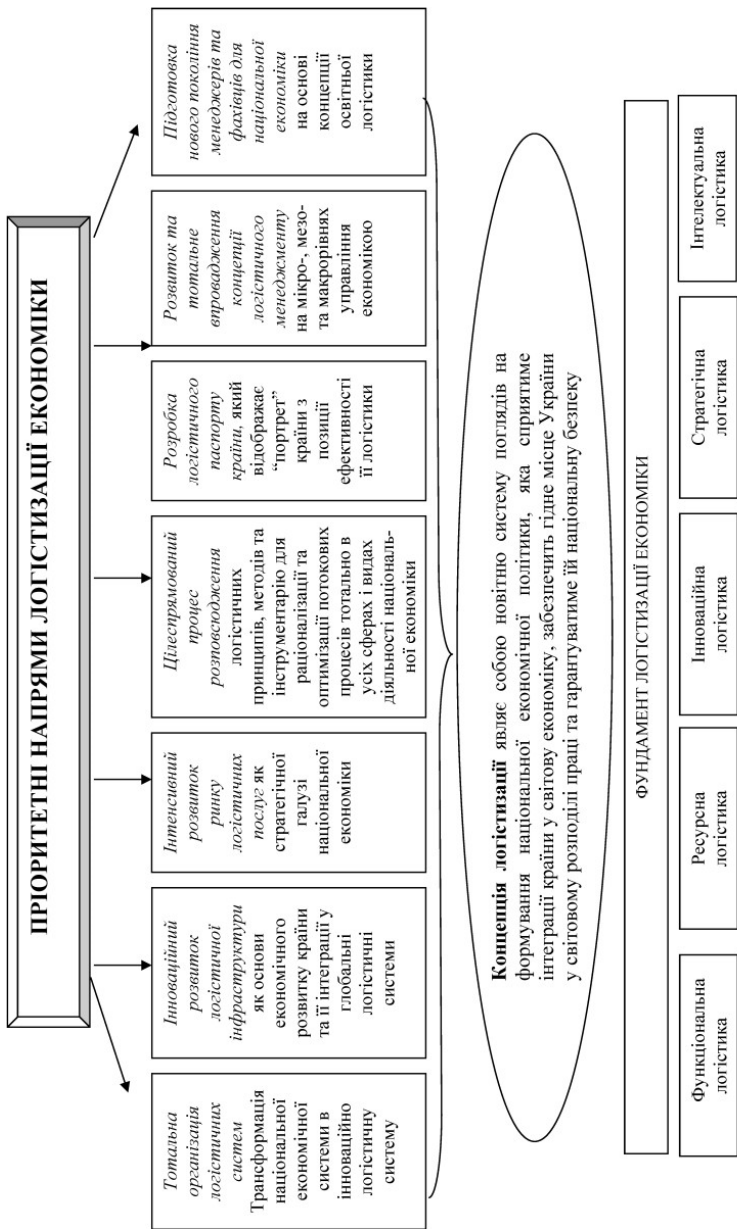


Рис. 2.2. Пріоритетні напрями і фундаментальний базис логістичної національної економіки
Джерело: складено автором

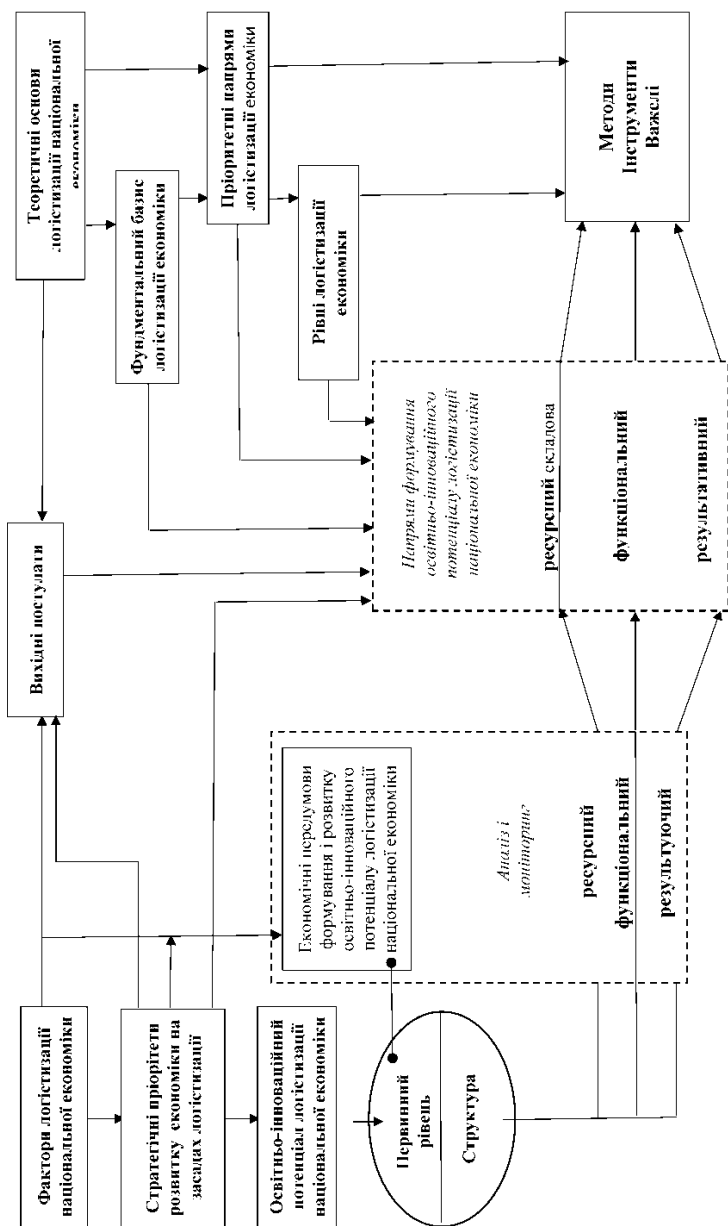


Рис. 2.3. Логіко-структурна схема створення методології формування ОП логістики національної економіки

Джерело: складено автором

Виходячи з викладеного, може бути запропонована логіко-структурна схема процесу створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис. 2.3), яка включає два методичні блоки, відмінні за змістом і спрямуванням методичного інструментарію:

- методи аналізу і моніторингу стану процесу формування ОП логістизації економіки;
- методи формування ОП логістизації економіки із заданими параметрами.

Перший блок визначається науковим завданням якісного і кількісного аналізу економічних передумов формування і розвитку ОП логістизації економіки і його первинного (наявного, вихідного) стану. Метою такого аналізу є визначення ступеня відповідності освітньо-інноваційного потенціалу стратегічним пріоритетам розвитку національної економіки на засадах логістизації, які були попередньо визначені з урахуванням найбільш впливових факторів логістизації. При цьому має бути забезпечена можливість моніторингу формування ОП логістизації економіки протягом певного відтинку часу для виключення впливу випадкових факторів і відстежування тенденцій трансформації освітньо-інноваційного потенціалу, що дасть змогу визначити найбільш перспективні напрями формування ОП логістизації економіки із заданими параметрами і диференціювати методи, інструменти і важелі їх реалізації.

Другий методичний блок являє собою сукупність підходів, способів, методів, прийомів та процедур, що мають застосовуватися для цілеспрямованої трансформації кожного зі складників ОП логістизації національної економіки. Напрями трансформації визначатимуться, з одного боку, представленими вище фундаментальним базисом і пріоритетними напрямками логістизації економіки на всіх рівнях і вихідними постулатами, зумовленими теоретичними засадами і факторами логістизації національної економіки.

З іншого боку, вказані напрями визначаються також результатами аналізу і моніторингу передумов і поточного стану формування ОП логістизації національної економіки.

Усе різноманіття як якісних, так і кількісних методів аналізу, моніторингу, прогнозування й обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної

економіки може бути представлено чотирма групами [34; 311], характеристики яких і їх співвідношення між собою з позицій аналітичності й обґрунтованості результатів представлені на рис. 2.4.

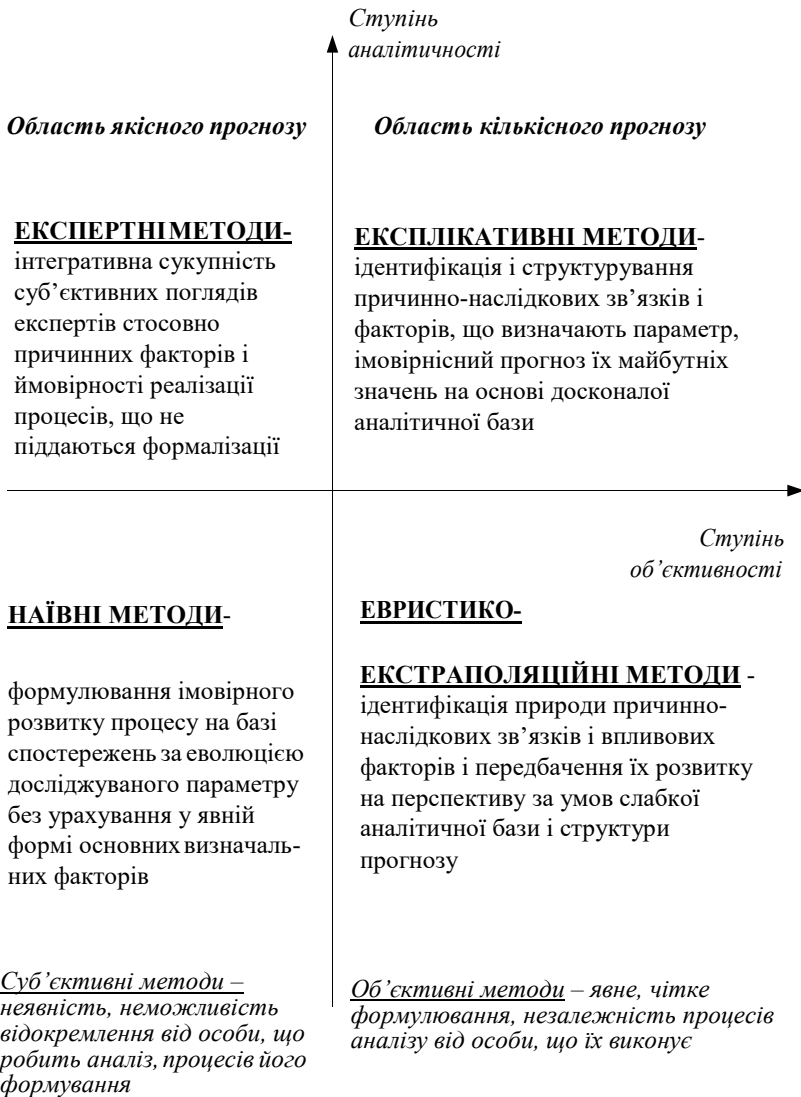


Рис. 2.4. Загальна класифікація методів аналізу, моніторингу,

**прогнозування й обґрунтування напрямів формування
освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки**
Джерело: складено автором

Вибір методу зумовлюється типом аналітико-прогностичного завдання. Завдання, що передбачають оцінку майбутніх показників за їхньою передісторією, відносять до області кількісного прогнозування. Натомість Завдання власне прогнозування, насамперед, означають передбачення тенденцій, циклів, імовірних напрямів розвитку економічних процесів, найчастіше без кількісного визначення величини параметрів розвитку, що належить до області якісного аналізу і прогнозування. Разом із цим ступінь аналітичності і ступінь об'єктивності різних груп аналітико-прогностичних методів також значно відрізняються.

Методи кількісного аналізу і прогнозування є більш об'єктивними завдяки можливості структуризації завдань і їх формалізації, що виключає суб'єктивні нашарування думки особи, яка виконує процедури аналізу і прогнозування. Експертні і експлікативні методи є більш аналітичними у своїй області, оскільки у неявному чи у явному вигляді враховують велику кількість факторів, чинників, їх причинно-наслідкових зв'язків із досліджуваними параметрами, що забезпечує глибину аналізу, а на цій основі – прогнозування розвитку економічних процесів [311].

Ключовим елементом логіко-структурної схеми процесу створення методології формування ОП логістизації національної економіки є блок обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу.

Як видно з рис. 2.2, фундаментальний базис логістизації економіки передбачає зміну парадигми, зумовлену, як було показано раніше, як факторами логістизації, так і змістом самого поняття «логістизація національної економіки». Тому, розуміючи парадигму як вихідний теоретико-методологічний концепт, модель постановки і вирішення наукової проблеми, панівні на певному етапі розвитку науки [22, 291], необхідно констатувати, що у надрах інноваційної логістики кристалізується нова парадигма розвитку логістики – інтелектуальна. Її попередники (функціональна, ресурсна, інтеграційна, інноваційна парадигми логістики) досить повно розроблені теоретично і методологічно, що є важливим у контексті даного дослідження. Але освітня логістика поки ані теоретико-методологічного, ані концептуального визначення не отримала. Однак вимога спадковості і наступності процесу створення методології формування ОП логістизації національної економіки, довготривалість підготовки фахівців,

створення наукової бази і прикладних засад освітніх, управлінських, організаційних інновацій у межах інтелектуальної парадигми логістизації економіки вимагають розробки концептуального бачення теоретичного і методологічного підґрунтя освітньої логістики як її невід'ємної складової частини.

Сьогодні освітня логістика розглядається здебільшого як різновид сервісної логістики [188], спрямований на управління потоками, пов'язаними з навчанням у вищих (середніх спеціальних) навчальних закладах. У такому аспекті бачать сутність освітньої логістики О. Решетикова [169], М. Руда [172], І. Смирнов [240], Н. Склярова [187], Н. Шевченко [309] та деякі інші науковці. Однак В. Соломахо, А. Ракицький, Н. Новик виводять освітню логістику на новий теоретико-методологічний рівень, вбачаючи її основне завдання у забезпеченні потоку пізнання, навчання, психології, матеріально-технічних досягнень від постачальників до споживачів, тобто від закладів освіти до реального сектору економіки [244]. Автори характеризують освітню логістику як науку про функціонування великої кількості матеріальних та інформаційних потоків, що забезпечують умови навчання, освітній процес і подальшу професійну діяльність спеціалістів із постійним оновленням і вдосконаленням їхніх знань, навичок і компетенцій. І, ототожнюючи освітню логістику і логістику у сфері освіти, автори бачать у ній інтегрований процес планування, отримання, накопичення і руху освітніх послуг та інформації, в тому числі освітньої статистики, яка, своєю чергою, є методологічною основою для аналізу стану системи освіти, задоволення потреб споживачів освітніх послуг, ефективного використання, відтворення і нарощування кадрового потенціалу. У поняття освітньої статистики також включають результати навчання спеціалістів на різних рівнях освіти, рейтинги закладів освіти, структуру контингенту, їхні досягнення [244]. Таким чином, освітня логістика включає в об'єкт і предмет свого наукового і прикладного інтересу безпосередньо галузь освіти – носія ОП логістизації національної економіки, що потребує відповідного відображення у методології формування освітньо-інноваційного потенціалу.

Іншим важливим у методологічному плані аспектом зміни парадигм розвитку логістики є її еволюційний характер, основною рисою якого є поступовий кількісний розвиток, який із

накопиченням критичної маси знань, ресурсів, потенціалу тощо переходить на новий якісний рівень розвитку [22].

Еволюція будь-якого виду функціонального менеджменту, і логістики в тому числі, може розглядатися у двох аспектах: потреба в рамках форм управління, що існували раніше, введення в обов'язок управлінцям іншої сфери, подальше відокремлення та легітимізація як самостійного виду функціонального менеджменту; розвиток даного функціонального менеджменту як самостійного виду управління.

Таким чином, інтелектуальна логістика, як і будь-яка інша парадигма розвитку логістики, не відкидає теоретичних, прикладних і емпіричних надбань своїх попередників, а інтегрує їх у себе, розвиває і доповнює, в результаті чого вони виступають невід'ємною частиною нового, більшого цілого (рис. 2.5).

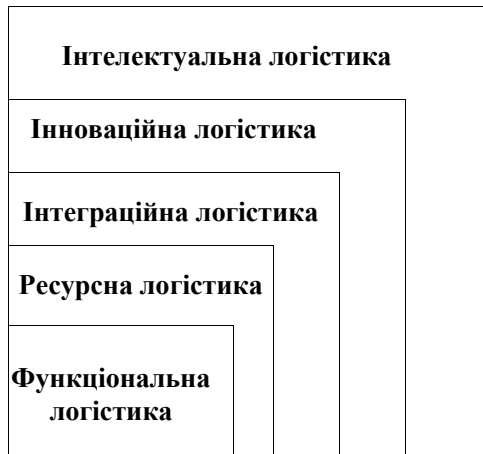


Рис. 2.5. Взаємозв'язок парадигм розвитку логістики в процесі її еволюції

Джерело: складено автором

Це зумовлює необхідність такої ж еволюційної трансформації сфери освіти як носія освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, створення нових і розвитку існуючих форм, методів, принципів діяльності, які б забезпечували її інноваційний розвиток у руслі нової парадигми розвитку логістики.

Необхідність урахування у неявному чи у явному вигляді великої кількості факторів, чинників, їх причинно-наслідкових зв'язків із досліджуваними параметрами, що забезпечує глибину аналізу, а на цій основі – визначення напрямів формування ОПП логістизації національної економіки, унеможливорює застосування тільки кількісних методів обґрунтування прийняття відповідних рішень. Це обумовлюється також неструктурованістю завдання, проблемами формалізації різноманітних параметрів як кількісного, так і якісного характеру, неявними і слабо вираженими взаємозв'язками між ними. У такому разі єдино можливим є застосування експертних методів обґрунтування й ухвалення управлінських рішень, зокрема методу аналізу ієрархій (МАІ) Томаса Л. Сааті [174], призначенням якого є підтримка прийняття багатоцільових багатокритеріальних рішень при виборі одного з множини об'єктів (варіантів рішень, стратегій тощо).

МАІ є систематизованою математичною процедурою для ієрархічного поєднання елементів, які визначають сутність проблеми (управлінської, економічної, соціальної тощо) і полягає у декомпозиції її (проблеми) на більш прості складові частини та подальшій обробці послідовності суджень суб'єкту прийняття рішень (СПР), що подаються у вигляді парних порівнянь. Ці судження далі відображаються у кількісній формі, за рахунок чого може бути виражений відносний ступінь (інтенсивність) взаємодії елементів в ієрархії. МАІ включає також процедуру синтезу множинних суджень, отримання пріоритетності критеріїв і знаходження оптимальних (компромісних) рішень. При цьому вибір багатоцільового багатокритеріального рішення (концепції, стратегії, сценарію тощо) розглядається як процес встановлення пріоритетів цілей і критеріїв. У методі використовуються тверді оцінки в шкалі відносин. МАІ використовує принцип ідентичності і декомпозиції, що передбачає структурування проблеми у вигляді ієрархії або мережі. На основі побудови ієрархічної моделі і складання матриці парних порівнянь виконується ієрархічний синтез для побудови вектору рейтингових оцінок альтернативних рішень, за допомогою якого здійснюється вибір рішення [174].

Разом із тим палітра методів обґрунтування і прийняття управлінських рішень досить різноманітна і включає сценарне і структурне моделювання, когнітивне та гравітаційне моделювання, мультиагентні системи, метод міні-макса Гурвиця, нейромережеві

методи імітації, ентропійний метод [190], SWOT-аналіз, PEST-аналіз, метод Паретто й інші. До того ж такі методи є високо аналітичними у своїй області і не виключають використання кількісних методів аналізу для обґрунтування експертної думки. Дослідження економічних передумов формування ОІП логістизації економіки, його первинного стану у розрізі окремих складників, виявлення характеру і потужності взаємозв'язків елементів потенціалу й оточуючого середовища передбачають використання комплексу експертних, евристико-екстраполяційних та експлікативних методів, які дадуть змогу отримати кількісний вимір процесу формування ОІП логістизації економіки, серед яких – такі.

Експертні методи найчастіше використовуються в ході проведення міжнародних рейтингових оцінок різних сфер економічного та соціального життя країн світу та поєднуються з методами порівняння. Саме незалежні міжнародні рейтингові оцінки освітньо-інноваційного потенціалу та його окремих показників, які в більшості своїй є результатом сумарного або середнього значення оцінок поважної та фахової групи експертів, вважаються найточнішими та враховуються в подальшому плануванні заходів їх покращення. Важливо наголосити, що для підвищення точності оцінки на основі методу експертних оцінок складних економічних систем, процесів, явищ та показників, до яких належить і освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки, доцільно розраховувати *коефіцієнт конкордації*, який характеризує ступінь погодженості суджень дослідників (експертів) по всім напрямкам (факторам, параметрам, показникам). При оцінці узгодженості думок експертів важливо визначити, в якій мірі кожний експерт впливає на узагальнену узгодженість групи. Для цього послідовно з розрахунків виключається один експерт та обчислюється коефіцієнт конкордації без врахування думок виключеного експерта. Виключати з розрахунків окремих експертів, що мають оригінальну точку зору, необхідно з великою обережністю. В процесі багатотурової експертизи можливі випадки, коли такі експерти повернуть на свій бік значну частину групи.

Методи екстраполяції тренду, які є найпоширенішими і найбільш розробленими серед усієї сукупності кількісних методів аналізу і прогнозування. Екстраполяційні методи прогнозування основний акцент роблять на виділенні якнайкращого в деякому

розумінні опису тренда і на визначенні прогнозних значень шляхом його екстраполяції. Специфічною рисою екстраполяції є аналіз логіки і фізики досліджуваного процесу, що робить істотний вплив як на вибір виду екстраполюючої функції, так і на визначення меж зміни її параметрів [92, 108].

Регресійний аналіз, що передбачає визначення відокремленого і спільного впливу факторів на результативну ознаку та кількісної оцінки цього впливу шляхом використання відповідних критеріїв. Проводиться на основі побудованого рівняння регресії загального виду:

$$(\quad),$$

де – залежна змінна величина. Основним завданням є визначення впливу факторів на результативний показник, що передбачає підбір та обґрунтування рівняння зв'язку, що відповідає характеру аналітичної стохастичної залежності між досліджуваними ознаками. Рівняння регресії показує, як у середньому змінюється результативна ознака () під впливом зміни факторних ознак [21].

Кореляційний аналіз, який передбачає дослідження взаємозалежності ознак у генеральній сукупності, які є випадковими величинами з нормальним характером розподілу. Основними вимогами до застосування кореляційного аналізу є достатня кількість спостережень, сукупності факторних і результативних показників, а також їх кількісний вимір і відображення в інформаційних джерелах. Застосування кореляційного аналізу тісно пов'язане з регресійним аналізом, тому його часто називають кореляційно-регресійним. Головними завданнями кореляційного аналізу є: визначення форми зв'язку; вимірювання щільності (сили) зв'язку; виявлення впливу факторів на результативну ознаку. Здійснення кореляційного аналізу передбачає такі послідовні етапи:

- встановлення причинно-наслідкових зв'язків між досліджуваними ознаками (виявлення факторів та вибір серед них тих, які найбільше впливають на результативний показник);
- формування кореляційно-регресійної моделі (інформаційне забезпечення аналізу, вибір типу і форми зв'язку, складання моделі);
- визначення кореляційних характеристик (показників зв'язку);

– статистична оцінка параметрів зв'язку (економічна інтерпретація, оцінка значимості коефіцієнтів кореляції (наскільки відібрані фактори пояснюють варіацію результативного показника) та використання їх для вирішення практичних завдань [43]).

Названі методи повністю реалізовані програмно, входять до всіх існуючих пакетів прикладних програм статистичної обробки й аналізу економічної інформації, зручні у використанні, хоча мають і низку недоліків, добре описаних у літературі, зокрема [43]. Крім того, до цієї групи методів слід додати економіко-математичне моделювання, імітаційне моделювання, нейромережеве моделювання, графічний метод, статистичне групування тощо. Однак складність використання зазначених методів у контексті даного дослідження становить відсутність показників логістичної діяльності на мікро-, мезо- і макроекономічному рівні в офіційній статистичній базі України, що зумовлює необхідність використання інформації з вторинних джерел, додаткової їх формалізації тощо.

Методи аналізу і моніторингу процесу формування ОП логістизації національної економіки й обґрунтування напрямів формування ОП логістизації із заданими параметрами становлять блок наукових методів, використання яких спрямовано у кінцевому результаті на визначення вихідного теоретико-методологічного положення, створення концепції і розробку стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, але формування механізму їх ефективної реалізації потребує застосування принципово іншої за своїм змістом групи методів – методів державного регулювання економіки на всіх рівнях, в тому числі галузі освіти.

Логістизація національної економіки як новітня концепція менеджменту передбачає докорінну зміну управління господарською діяльністю на всіх рівнях економіки країни. Це вимагає запуску потужних і, головне, чітко скоординованих процесів відповідного оновлення законодавчо-правової бази, організаційного, інституціонального, інформаційного забезпечення логістизації економіки. Формування і реалізація таких інструментів логістизації національної економіки, як зовнішньоекономічна і податкова політика, інноваційно-інвестиційна і фінансова політика держави, політика науково-технічного, технологічного і промислового розвитку країни, здійснюватиме значний

трансформаційний вплив і на логістику як науку, як концепцію управління і як галузь господарювання.

Розвиток нових форм і моделей інтегрованих логістичних структур, таких як мережеві організації, логістичні і транспортно-логістичні кластери і системи регіонального і міжрегіонального рівнів, формування національної логістичної системи зумовлюють необхідність державної підтримки, оновлення організаційних форм і моделей участі держави в інтеграційних утвореннях, в тому числі фінансової. У сфері державного інтересу мають перебувати такі перспективні напрями логістизації національної економіки, розбудова яких не може бути забезпечена лише впливом механізму ринкової самоорганізації економіки, зокрема: тотальна організація логістичних систем, інноваційний розвиток логістичної інфраструктури, цілеспрямований процес поширення логістичних принципів, методів та інструментарію на всі сфери і види діяльності, розвиток та тотальне впровадження концепції логістичного менеджменту на мікро-, мезо- та макрорівнях економіки.

Сфера освіти піддаватиметься трансформуючому впливу розвитку процесу логістизації національної економіки, з одного боку, як галузь національного господарства, а з іншого – як носій освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки та об'єкт реалізації такого пріоритетного напрямку, як підготовка нового покоління менеджерів і фахівців для національної економіки на основі концепції освітньої логістики.

Значимо, що методичний апарат державного регулювання соціально-економічних процесів об'ємний і багатоплановий, однак усе різноманіття методів, методичних підходів і інструментів згортається у кілька груп за формами впливу (прямі і непрямі методи) і способом реалізації (законодавчо-правові, організаційно-адміністративні, економічні методи) [75].

Особливістю сфери освіти як об'єкта державного регулювання є значна питома вага застосовуваних у процесі такого регулювання прямих методів [25, 290], що використовуються з метою безпосереднього втручання держави в економічні процеси та економічну діяльність державних закладів сфери освіти. Такий вплив передбачає здійснення заходів із застосуванням інструментів адміністративного регулювання та використання бюджету в частині державних асигнувань.

Разом із тим актуальними залишаються непрямі (опосередковані) методи регулювання, що спрямовані на формування сприятливого економічного середовища, яке змушує суб'єктів діяти в потрібному для держави напрямі засобами, інструментами і важелями впливу держави на економічні інтереси за допомогою фінансово-бюджетної, грошово-кредитної, цінової, інвестиційної та іншої політики. Серед основних засобів можна виокремити: встановлення системи податків, рівнів оподаткування, пільг в оподаткуванні, диференціювання податків; надання пільг у кредитуванні; маніпулювання обліковою ставкою, ставкою рефінансування; регулювання валютного курсу національної грошової одиниці; митне регулювання експорту й імпорту; встановлення валютних курсів та умов обміну валют тощо [25; 290].

У контексті даного дослідження необхідно відзначити певний дуалізм регулювання сфери освіти з боку держави. Непрямі методи державного регулювання чинять вплив на сферу освіти як галузь національного господарства, стимулюючи механізми самоорганізації і саморегулювання у визначених напрямках і межах. Прямі ж методи державного регулювання розвитку мають застосовуватися до сфери освіти як носія освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і лише тією мірою, що є необхідною і достатньою для формування потенціалу з визначеними характеристиками в режимі самоорганізації і саморегулювання із забезпеченням основоположних принципів суб'єктності національної економіки країни. Виходячи з викладеного, доцільно представити методологію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки у вигляді, який дає уявлення про систематизацію методів, методичних прийомів та інструментів на основі декомпозиції за спрямуванням і способами реалізації (рис. 2.6).

Декомпозиція унаочнює комплекс конкретно-наукових і спеціальних методів формування ОП логістизації економіки як сукупність засобів, передумов і принципів організації пізнавальної діяльності і практично-перетворювальної діяльності відповідно до специфіки об'єкта і предмета дослідження, що являє собою часткову методологію.

Слід зазначити, що зміна парадигми розвитку логістики передбачає як предметний, так і методологічний зміст, оскільки пов'язана з критичним переглядом наявного апарату понять і

підходів до інтерпретації наукових фактів, тенденцій, закономірностей. Нагадаємо, що традиційно проблеми наукової методології розроблялися у межах філософії, однак у міру диференціації сучасного наукового пізнання, ускладнення понятійного апарату, посилення теоретизації наукового мислення, диференціації пізнавальних засобів і методів диференціювалася і сфера методології [22], тобто виділялася часткова методологія. Тому під загальною методологією розуміють сукупність правил визначення понять, виводу одних знань з інших, методів, прийомів, операцій наукового пізнання у всіх галузях науки і на всіх етапах дослідження.

Розподіл методології науки на загальну і часткову не протиставляє їх одна одній, а доповнює і конкретизує. Будь-яка наукова теорія пов'язана з певними частковими методами дослідження, однак має, безумовно, враховувати вимоги загальної методології. Таким чином, методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки включає як часткову методологію, так і загальнонаукові методи наукового пізнання, які на рис. 2.6 не показані через їх різноманіття і універсальний пізнавальний характер.

Процес створення методології формування ОП логістизації економіки країни, як показує декомпозиція її елементів, передбачає методологічні запозичення з різних галузей знань, зокрема менеджменту, маркетингу, логістики, державного управління, соціології, права. Міждисциплінарний характер наукового пошуку, методологічне «зрощування» з іншими сферами знань має стати відмінною рисою і принципом побудови методології формування освітньо-інноваційного потенціалу у зв'язку з його суспільною роллю, впливом процесу логістизації національної економіки на її структурну, функціональну, галузеву організацію, що дозволить відповідним чином «зрощувати» прикладні засади управління економікою на засадах логістизації на мікро-, мезо-, макрорівнях.

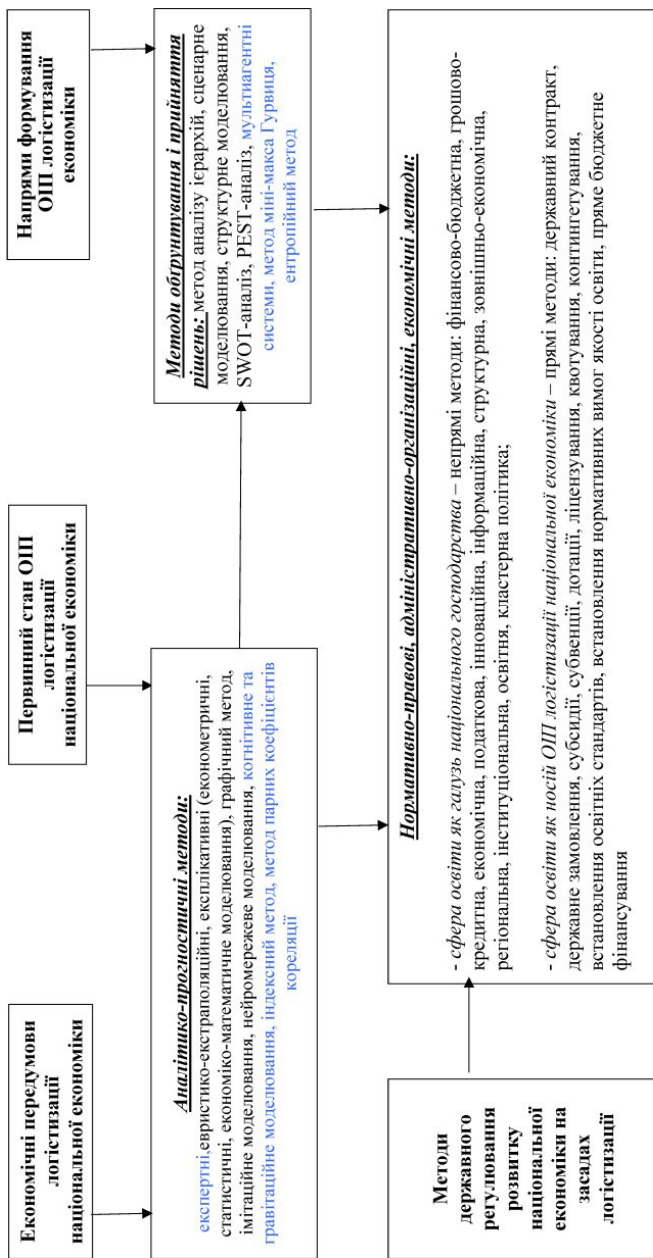


Рис. 2.6. Декомпозиція методології формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки за спрямуванням і способом реалізації елементів

Джерело: складено автором

265.2. Концептуалізація процесу логістизації національної економіки: методологічний аспект

Розроблена вище логіко-структурна схема створення методології формування ОП логістизації національної економіки включає теоретичні конструкти, представлені як фундаментальний базис сучасної логістики, а звідси – пріоритетні напрями логістизації національної економіки, які переходять у прикладну площину на рівні визначення напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни на всіх рівнях. Ці конструкти як первинна теоретична форма, що забезпечує теоретичну організацію сучасних уявлень, розумову схему зв'язку основоположних понять логістизації економіки країни, онтологічних уявлень, які мають бути введені у накопичений масив емпіричних даних про закономірності протікання економічних процесів, їх рушійні сили і внутрішні спонукальні чинники, ключовим з яких є освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки, являє собою по суті процес концептуалізації.

Концептуалізація у цьому разі являє собою процедуру первинного теоретичного пояснення, яке вводить у роботу з наявними даними інтерпретаційний (розпізнавальний) фактор, відсутній у простих первинних емпіричних генералізаціях, однак закріплений у спеціально створеному понятті – концепті, який розгортає можливу пояснювальну стратегію. У такому разі йдеться про розробку основоположної ідеї, моделі дослідження предметної області, яка відображає лише найістотніші її сторони, мінімально необхідний набір вихідних концептів-конструктів, що дозволяють задавати картину наукової реальності [127; 245]. У методологічному плані концептуалізація співвідноситься з інтерпретаційною моделлю, що забезпечує рух від основоположного теоретичного конструкта до емпіричного базису (введення фактору первинного концептуального пояснення причин, наслідків, зв'язків у процесах і явищах) і зворотний рух від рівня даних до їх концептуалізації у певній моделі.

Згідно з тлумаченням [127; 245] концептуалізація як рух у напрямі абстрактного співвідноситься з операціоналізацією як із рухом до конкретного і дозволяє переходити до всеохоплюючого пояснювального фактору, «вписувати» одне знання в інше, більш

загальне, а зрештою – в культуру. Таким чином, концептуалізація задає теоретичне розуміння цілісності об'єкта, підтримує системні уявлення про нього у дослідницьких процедурах, утримуючи змістовну єдність всередині науково-дослідницької спільноти.

Концептуалізація ідеї логістизації національної економіки на основі інтелектуальної парадигми розвитку логістики дозволяє створити методологічні концепти і конструкти формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки з акцентуванням парадигмальної зміни уявлень про регулювання й організацію економіки країни в поняттях економіки знань і неоекономіки. Проблематизація і певним чином дискредитація усталеної системи теоретико-методологічних і прикладних підходів до забезпечення переходу до інноваційного шляху розвитку національної економіки зумовлена результатами глибоких компаративних досліджень конкурентоспроможності національних економік, які з часів Р. Фармера і Б. Річмена [327] дали змогу накопичити значний емпіричний матеріал, що потребує перегляду концептуальної моделі регулювання економічного розвитку економіки країни на засадах логістизації і формування освітньо-інноваційного потенціалу з певними характеристиками, включаючи світоглядні.

Ідентифікація стадій розвитку національних економік з визначенням ваги ключових факторів, поміщає Україну на другу стадію, орієнтовану на ефективність [35]. На цій стадії найвагомішими факторами розвитку вважаються:

- розвиток вищої освіти та професійної підготовки, ефективність ринку товарів і послуг, ефективність ринку праці, розвиненість фінансового ринку, технологічна готовність, обсяг внутрішнього ринку; *вагомість 50%*
- якість інститутів, інфраструктура, економічна стабільність, охорона здоров'я та початкова освіта *вагомість 40%*
- підвищення конкурентоспроможності бізнесу, зростання інноваційного потенціалу *вагомість 10%*

У міру того, як економіка країни рухається до наступної стадії розвитку, співвідношення вагомості ключових факторів змінюється:

- перехідна стадія – 50% : 20-40% : 10-20%;
- інноваційно орієнтована стадія – 50% : 20% : 30%.

Таким чином, подальший розвиток економіки країни, що спрямований на зростання її конкурентоспроможності на світовій арені в умовах глобалізаційних та інтеграційних процесів і становлення економіки знань, потребує розуміння його сутності як потокового процесу, забезпеченого зростанням інтелектуалізації усіх сфер суспільного життя, тобто логістизації національної економіки у рамках інтелектуальної парадигми розвитку логістики. У цьому контексті освітньо-інноваційний потенціал розвитку економіки країни може і повинен розглядатися як освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки.

Стратегічна роль логістики для України визначається тим, що сьогодні на перший план для забезпечення стійкого економічного розвитку та конкурентоспроможності країни, регіону, окремої фірми виходить не наявність власних ресурсів, а можливість і здатність задіяти доступні зовнішні ресурси в рамках взаємовигідного співробітництва у глобальних ланцюгах поставок як окремих компаній і регіонів, так і країни в цілому. У зв'язку із цим необхідний новий із концептуальної точки зору, стратегічний, комплексно-інтегрований підхід до формування й регулювання багаторівневих логістичних систем. Це зумовлюється змістом самого поняття «логістизація національної економіки», у рамках якого економіка країни розглядається як макроекономічна логістична система, гнучка й адаптивна, здатна інтегруватися у глобальну логістичну систему.

Еволюція логістики супроводжувалася зміною не лише логістичних концепцій, а й логістичних парадигм. Поняття «парадигма» отримало широке поширення завдяки роботам Т. Куна. Згідно з його поглядом безроздільне панування певної моделі (парадигми) є періодом нормального (екстенсивного) розвитку, який закінчується, коли парадигма як би «вибухає» зсередини під тиском аномалій (суперечностей і проблем, нерозв'язних у її рамках). Настає криза, створюються нові парадигми, які конкурують між собою. Криза долається перевагою однієї з них, що означає початок нового нормального періоду (циклу, етапи розвитку), і весь процес повторюється заново.

В історичному ракурсі розвитку логістики В. Дибська, Є. Зайцев, В. Сергєєв, А. Стерлінгова виділяють три парадигми – функціональну, ресурсну та інноваційну, які докладно

охарактеризовані в колективному фундаментальному бізнес-виданні [45].

Функціональна парадигма була пов'язана з тим, що протягом певного періоду часу (приблизно 1960-1985 рр.) за логістикою поступово закріпилися операційні види діяльності, зокрема транспортування, складування, вантажопереробка, митне оформлення, страхування вантажів тощо [45, с. 34].

Ресурсна парадигма логістики (1990-2000 рр.) пов'язана з якісно новим рівнем її розвитку: з виникненням у бізнесі принципу «сукупних витрат», передачею функції управління запасами службам логістики, що дало змогу перейти на більш високий рівень впливу в ієрархії управління компанією – від операцій до координації [45, с. 36]. Саме управління запасами було визнано основним драйвером логістичної координації, бо нераціональне використання ресурсів найбільшою мірою залежить саме від цієї сфери управління бізнесом. Передача функцій управління запасами службам логістики стала принципово важливим кроком на шляху оптимізації витрат та запасів у ланцюзі поставок. Це розв'язувало проблему штучного завищення рівня запасів, яке було вигідним для локальних організаційних підрозділів компанії, бо давало змогу приховати недоліки управління та збільшити план бюджету для підрозділу.

Новітній етап розвитку логістики, з яким пов'язується розвиток інноваційної парадигми логістики, розпочався з 90-х років ХХ століття [45]. Інноваційна парадигма логістики (неологістика) стала подальшим логічним продовженням її еволюції як наслідок передової ідеології Supply Chain Management [45, с. 39]. Основна ідея інноваційної парадигми логістики доповнюється та розвивається під впливом еволюційних процесів.

Інноваційна парадигма розвитку логістики виникла на основі розвитку теорії неоекономіки, що сприяло появі терміна «неологістика». Так, зокрема, В. Лившиц вважає, що у своєму розвитку логістика пройшла три етапи (дологістичний, класичний, неологістичний) і вступила в четвертий етап (регіональний) [45].

Новий період у розвитку логістики – період неологістики, або логістики другого покоління, розпочався з 1980-х рр. [339]. У цей період логістика характеризується розширенням сфери дії компромісів. Основоположний підхід до розвитку системи логістики, який реалізує цю ідею, отримав назву комплексного.

Таблиця 2.1

Еволюція парадигм і концепцій у логістиці

Логістичні парадигми	Періоди розвитку логістики	Концептуальний підхід	Передумови виникнення	Теоретико-методологічні конструкти
ДОЛОГІСТИЧНИЙ ЕТАП	Період формування-ризадій (об'єктивний період)	<i>Розвиток теорії військової логістики, деякі функції логістики почали використовуватися в цивільних галузях економіки.</i>	Світовий розподіл ринків і сфер впливу, великий риєвнє загрозі національній безпеці країни; розвиток промисловості та тиск витрат на виробництво	Зміна стратегії формування запасів. Створення перших логістичних сплєк, зокрема, Національної асоціації з проблем управління запасами, 1915 р., США (перетворена в 1967 р. на Національну асоціацію агентів постачання)
ФУНКЦІОНАЛЬНА ПАРАДИГМА	Етап становлення класичної логістики	<i>Концептуалізація логістики Розвиток теорії раціоналізації та оптимізації Формування логістичної концепції 7R</i>	Зміни в моделях споживчого попиту (розвиток олігополістичного ринку); розвиток концепції маркетингу; поява великого різноманіття товарів, що потребувало балансування попиту та пропозиції; прогрес в інформаційних технологіях	Концепція загальних витрат у фізичному розподіленні в межах маркетингу; виокремлення матеріального менеджменту і виробничого менеджменту
ФУНКЦІОНАЛЬНА ПАРАДИГМА	Етап часткової інтеграції	<i>Формування та розвиток теорії бізнес-логістики, теорії операційної логістики, функціональної логістики</i>	Поглиблення процесу функціонального розподілу праці; посилення конкуренції в умовах нестачі високоякісних сировинних ресурсів; закріплення за логістикою операційних видів діяльності і створення логістичних підрозділів у компаніях	Зниження витрат під час виконання замовленого набору послуг; дотримання стандартів якості обслуговування як власних підрозділів, так і зовнішніх клієнтів; пошук оптимальних рішень у функціональних сферах (транспортування, складування, вантажообробка, оформлення на митниці та страхування вантажів тощо)
РЕСУРСНА ПАРАДИГМА	Етап інтеграції	<i>Поява концепції «загальних витрат», перехід від операційної та функціональної логістики до координаційної інтегрованої логістики</i>	Загострення конкурентної боротьби в результаті насичення ринків, пошук шляхів зменшення сукупних витрат у ланці поставок; операційних витрат на логістику; адміністративно-управлінських витрат, що пов'язані з імобілізацією коштів запасу; втраченого прибутку (втрачених продажів). Прискорене зростання кількості ЗРЛ-провайдерів.	Принцип «загальних витрат» як основа комплексного вимірювання порівняльної ефективності прийнятих господарських і економічних рішень на основі визначення ефективності використання re-сурсів компанії, вкладених у логістику. Розширене використання компаніями логістичного аутсорсингу, розвиток міжфункціональної координації.

Закінчення таблиці 2.1

<p>ІННОВАЦІЙНА ПАРАДИГМА</p>	<p>Неологістика 1-го покоління</p>	<p><i>Поява теорій загальної відповідальності; концепції «зеленої логістики», теорія реалізація на попит</i></p>	<p>Півніщення інформованості споживачів, зокрема, за допомогою екологічного маркування, підвищення попиту на фахівців із питань захисту навколишнього середовища, зростання важливості економічних чинників підтримки навколишнього середовища, а також зростаючий політичний вплив та регулювання в цьому напрямі</p>	<p>Півніщення доданої цінності в ланцюгах поставок. Поширення сфери використання логістики на всі галузі національного господарства й охорону навколишнього середовища. Зміна критеріїв ефективності: максимальне співвідношення зисків та витрат з урахуванням соціальних проблем</p>
<p>ІННОВАЦІЙНА ПАРАДИГМА</p>	<p>Неологістика 2-го покоління</p>	<p><i>Концепція управління ланцюгами поставок (Supply Chain Management)</i></p>	<p>Широкє впровадження персональних комп'ютерів та революція в інформаційних технологіях; глобалізація ринку; зміни в державному регулюванні інфраструктури економіки; розповсюдження філософії загального управління якістю; розширення партнерства і стратегічних союзів; структурні зміни в організації бізнесу</p>	<p>Управління ланцюгами поставок (SCM) з метою оптимізації доданої цінності в ланцюгу поставок. Півніщення рівня інтеграції виконуваних операцій; інфраструктура (об'єднання управління активами логістики); - організаційна (еволюція типу організаційної структури служб логістики); - інформаційна (побудова єдиного інформаційного простору контрагентів у ланцюгу поставок).</p>
<p>ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ПАРАДИГМА</p>	<p>Неологістика 3-го покоління – розумна логістика</p>	<p><i>Концепція тотальної логістизації національної економіки (Total Logistization of the Economy)</i></p>	<p>Перерозподіл світового ринку енергоносіїв, зміна філософії стратегічного мислення на всіх рівнях управління; логістичний підхід до визначення стратегії розвитку країни. Подільблення процесів глобалізації, інтеграції та інформатизації в управлінні національно економікою</p>	<p>Державний логістичний менеджизм; перехід від структурної та регіональної до ресурсної; кластерної (стійкої) моделі управління; інноваційний розвиток логістичної інфраструктури; розвиток мережних інформаційних технологій; логістичний контроль, логістичний аудит</p>

Джерело: авторське бачення

Однак, на наш погляд, доцільно виділяти три етапи еволюційного розвитку логістики в межах реалізації інноваційної парадигми, кожен з яких характеризується своїми концептуальними й методологічними особливостями. На кожному з інноваційних етапів розвитку логістики можна виділити домінуючу концепцію, яка об'єднує ціле покоління логістичних ідей, тому умовно можуть бути визначені три покоління неологістичних концепцій (таб. 2.1).

На першому етапі розвитку інноваційної парадигми широке розповсюдження отримала SCM-ідеологія, що, за даними авторитетної аналітичної компанії (AMR Research, Forrester Research), дозволяло отримати такі конкурентні переваги:

- зменшити вартість і час обробки замовлення від 20 до 40%;
- скоротити час виходу на ринок від 15 до 30%;
- скоротити витрати на закупку від 5 до 15%;
- зменшити складські витрати від 20 до 40%;
- скоротити виробничі витрати від 5 до 15%;
- збільшити прибуток від 5 до 15%. [45, С.32]

Концепція SCM закладає методологічний базис неологістичної концепції першого покоління [339].

Неологістика 2-го покоління сформувалася під впливом глобалізаційних процесів у світі та пов'язана з особливостями якісної трансформації ланцюгів поставок у глобальній економіці, в умовах, коли емпірично оформляється не просто нова конфігурація ланцюгів поставок, а формується концепція подальшого розвитку та включення національних економік у глобальні ланцюжки накопичення вартості.

На цьому етапі зацікавлення в логістиці почали виявляти держави, що розвиваються, та держави з перехідною економікою. Це суттєво збагатило теорію, методологію і практику логістики та сприяло появі новітніх напрямів у логістиці: теорії загальної відповідальності; концепції «зеленої логістики», теорії реагування на попит, концепції міжнародної логістики, інноваційної логістики, економічної логістики, екологістики, реверсивної логістики, логістики знань, логістичного інжинірингу, сервісної логістики, сіті-логістики тощо. Категорії «глобальна» логістика, логістика «стрункого (бережливого) виробництва» та «сітьова» логістика (оперативний зв'язок із партнерами, клієнтами і споживачами всіх рівнів) також сформувалися в період другого покоління неологістики. Саме на новітньому етапі розвитку логістики

розпочалася поступово зростаюча її експансія, наскрізне її проникнення у всі сфери людської діяльності. Логістика як науковий напрям, як практичний інструмент забезпечення конкурентоспроможності, як, нарешті, сучасна концепція інноваційного, інтеграційного та антикризового управління дедалі більше поширювалася, що свідчить про послідовну логістизацію економіки.

Таким чином, логістика почала сприйматися як основний чинник у конкурентній боротьбі. Тобто сьогодні конкурують між собою не стільки самі підприємства, регіони, країни, скільки конкуренція відбувається на рівні ланцюгів поставок, які вони використовують. Тому саме рівнем компетенції в логістиці, передусім, визначається успіх у конкурентній боротьбі між підприємствами та мережами єдиного ланцюжка створення вартості, між країнами й економічними регіонами. Дослідження, проведені на підприємствах, доводять позитивний взаємозв'язок між ефективною логістикою та успіхом у підприємницькій діяльності. Це ж стосується і країн і регіонів, як доводять порівняльні аналізи, результати яких представлені у [73]. Виняткове значення, яке має логістика сьогодні і яке буде мати в майбутньому, пояснюється насамперед сучасними уявленнями про логістику, а по-друге, сучасним і майбутнім станом розвитку систем створення вартості та економічних структур [328].

О. Хорольський стверджує, що наступає епоха інтелектуальної логістики, яка будується навколо ошадливого (Lean) – тактового виробництва, та пропонує термін «тактова логістика» [298].

Пізніше Д. Бауерсокс та інші дослідники запропонували термін «передова логістика», тобто найвищий рівень менеджменту в логістиці, який властивий невеликій кількості передових компаній світу, що використовують логістику як бойовий засіб у конкурентній боротьбі, щоб зберегти та розширити свою клієнтуру. Вони швидше й більш чутливо реагують на потреби клієнтів, ширше та активніше використовують сучасні логістичні технології [325]. Джеймс С. Джонсон та його співавтори сьомого видання книги «Сучасна логістика» справедливо констатують, що використання концепції «сукупних витрат» у процесі прийняття логістичних рішень переводить її у сферу, що називається загальною логістикою (*Total Logistics*). Категорія «загальна» використовується не тому, що у процесі виконання різних

логістичних функцій усі вони здійснюються однаково, а завдяки інтеграції всіх логістичних функцій в одне ціле для мінімізації сукупних логістичних витрат при збереженні необхідного рівня обслуговування [39].

Для неологістики 3-го покоління (див. п. 1.1) характерні постановка і розв'язання низки принципово нових теоретично-методологічних і прикладних проблем. Так, задля максимального скорочення витрат за термін служби продукції має бути розширено поняття «концепція логістики» на основі включення в нього усього життєвого циклу продукції (від етапу проектування до утилізації вторинної сировини і відходів). В умовах монополії як виробника, так і посередника неминуче перестає працювати саморегуляція ринкового механізму з усіма негативними наслідками, що випливають із цього, включаючи обмежені можливості щодо застосування логістики. В іншому разі неможливо створити умови для розвитку конкуренції, заснованої на вільному виборі партнерів, ціноутворення та формування замовлень виходячи з ринкової кон'юнктури. Саме ці умови визначають наявність економічного середовища, адекватного ринковим відносинам, і тільки за їх наявності можна говорити про ефективне застосування у вітчизняній економіці логістичних методів управління. Логістичні концепції сьогодні розвиваються під впливом таких тенденцій в економіці, як загроза втрати Україною економічної, енергетичної та політичної незалежності; зростання привабливості для бізнесу, суспільства та держави ресурсозберігаючих технологій; поглиблення спеціалізації в процесі виробництва товарів і послуг і, як наслідок, зосередження підприємств на своїх ключових компетенціях; інтенсивний розвиток інформаційних мережевих систем; підвищення рівня конкуренції майже у всіх галузях економіки; поглиблення інтеграційних процесів в економіці, що призводить у тому числі до віртуалізації компаній та до появи логістичних компаній нового покоління типу 5PL, тощо. У зв'язку із цим зростає потреба в нових концептуальних та методологічних підходах до управління логістичними системами та ланцюгами поставок на макрорівні, які сприятимуть інтеграції національної економіки у світову економічну систему, визначенню місця країни у міжнародному розподілі праці, національній безпеці та створенню єдиного інформаційного простору через формування логістичних координуючих структур інноваційного типу.

Викладене в п. 2.2 потребує принципово нового погляду на державне управління у руслі концепції логістизації національної економіки на основі інтелектуальної парадигми розвитку логістики, яким може виступати державний менеджеризм.

Як зазначається в роботі [118], державний менеджмент як концепція і модель державного управління оформився у 1980-ті рр. і виявився відповіддю на кризові явища в державному управлінні, побудованому на принципах бюрократії, ієрархічної організації, централізації, стабільності організації та державної служби, єдності управління, адміністрування. Вихід із кризи державно-адміністративного управління бачився багатьом у переосмисленні теорії державного управління на основі передумов менеджменту як управління бізнесом у ринковій економіці. Найбільш активно ринкова концепція державного управління розробляється у Великобританії, США, Новій Зеландії, Канаді.

Процес переходу від державного адміністрування до державного менеджменту, стосовно теорії організації, характеризується двома основними моментами: підвищенням самостійності нижніх поверхів ієрархічних державних організацій; переміщенням акцентів із власне побудови організації на її взаємини із середовищем.

Особливості переходу до державного менеджменту виражаються в прихильності до дій і змін, а не стійкості, в принципі субсидіарності сучасної організації управління, яка повинна бути ближче до клієнта, в нових критеріях ефективності діяльності системи державного управління, орієнтованого на якість послуг і рентабельність. Новий державний менеджмент ставить акцент на відрядній роботі, дорученнях і процесах, мультипрофесійній команді, члени якої працюють разом із початку і до виконання певного завдання, на делегуванні повноважень приймати рішення команді, яка виконує організаційну роботу і здійснює контроль відповідно до реалізованих проєктів [118].

У моделі нового державного менеджеризму домінують дві тенденції: *економічна – маркетизація* (введення в практику державного апарату ринкових механізмів) і *організаційна – дебіюрократизація* (організаційне забезпечення ринкових імперативів, що орієнтуються на ефективність державного сектору в цілому [47]).

Узагальнення світового досвіду розвитку теорії державного менеджменту, систематизація усіх «за» та «проти» щодо ідеї підприємницької моделі державного управління та урахування вимог сьогоденних процесів, що відбуваються в Україні, дозволяє стверджувати, що концепція менеджеризму заслуговує на увагу при переважанні вітчизняної системи державного управління, але вона повинна еволюціонувати на основі її збагачення інноваційними логістичними ідеями, які є домінуючими в сучасній світовій практиці управління глобальними ланцюгами поставок і ланцюгами цінностей, та трансформуватися в концепцію логістичного державного менеджеризму (рис. 2.7).

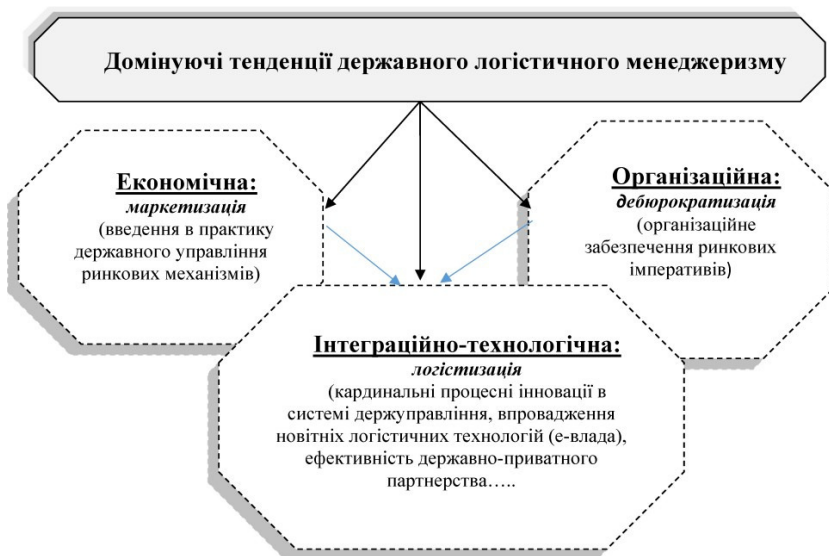


Рис. 2.7. Ключові імперативи концепції державного логістичного менеджеризму

Реалізація концепції державного логістичного менеджеризму сприятиме *інтеграційно-технологічним* змінам у системі державного управління на основі її *логістизації*: радикальним процесним інноваціям, впровадженню новітніх логістичних технологій на всіх рівнях управління національною економікою, ефективності державно-приватного партнерства та міждержавного

партнерства, появи нових раціональних моделей економічного розвитку в країні, тощо.

В узагальненому вигляді ключові постулати нового державного менеджменту (менеджеризму) умовно можна згрупувати в шість блоків (рис. 2.8).

Логістичний менеджеризм передбачає сприйняття логістики як сучасної концепції інноваційного та антикризового державного управління національною економікою, запровадження принципів, методів та інструментарію логістичного менеджменту на всіх рівнях і в усіх сферах управління національною економікою, подальший розвиток та збагачення теорії менеджеризму на основі теорії логістичного менеджменту, що дозволить реформувати державний сектор економіки на основі логістичного підходу та «вдихнути логістичний дух» у систему державного управління, який базується на використанні раціональних моделей управління запасами та оптимальному використанні всіх видів ресурсів.

Реалізація концепції логістичного менеджеризму потребує кардинальної зміни принципів державного управління, основними з яких повинні стати принцип TQM та принцип міні-максу, що забезпечить мінімізацію сукупних витрат в ланцюзі поставок товарів і послуг для населення за рахунок раціонального використання національних ресурсів та оптимізації всіх, без винятку, потокових процесів в економіці при одночасному створенні державою, як безпосереднього учасника будь-якого ланцюга поставок, додаткової споживчої цінності товарів та послуг для населення країни.

Державний логістичний менеджеризм потребує вирішення ряду актуальних проблем, найактуальніші з яких відображено на рис. 2.9.

Реалізація концепції логістичного менеджеризму сприятиме радикальним процесним інноваціям в системі державного управління, впровадженню новітніх логістичних технологій на всіх рівнях управління національною економікою та появи нових раціональних моделей економічного розвитку в країні.

Майкл Л. Джордж, Джеймс Воркс, Кімберлі Вотсон-Хемфілл, яких без перебільшення можна вважати гуру в інноваційному менеджменті, в своїй книзі [114] зазначають що «інновації процесу – сама важлива стратегія росту і створення цінності. Витрати і ризик на створення інновацій процесу у порівнянні з інноваціями продукту (послуги) нижче, при тому що процесні інновації складніше імітувати. Вони швидко приносять прибуток і дають ще більше ресурсів для інвестицій у розвиток» [114].

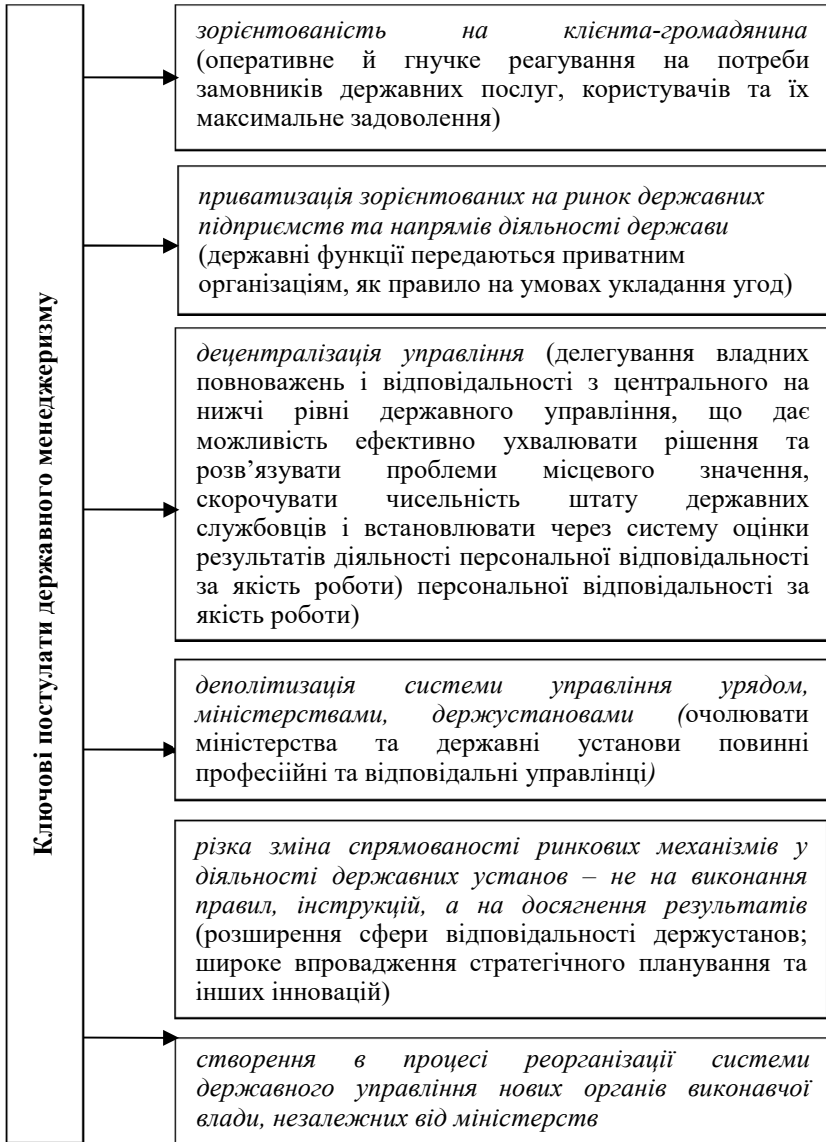


Рис. 2.8. Ключові постулати державного менеджеризму

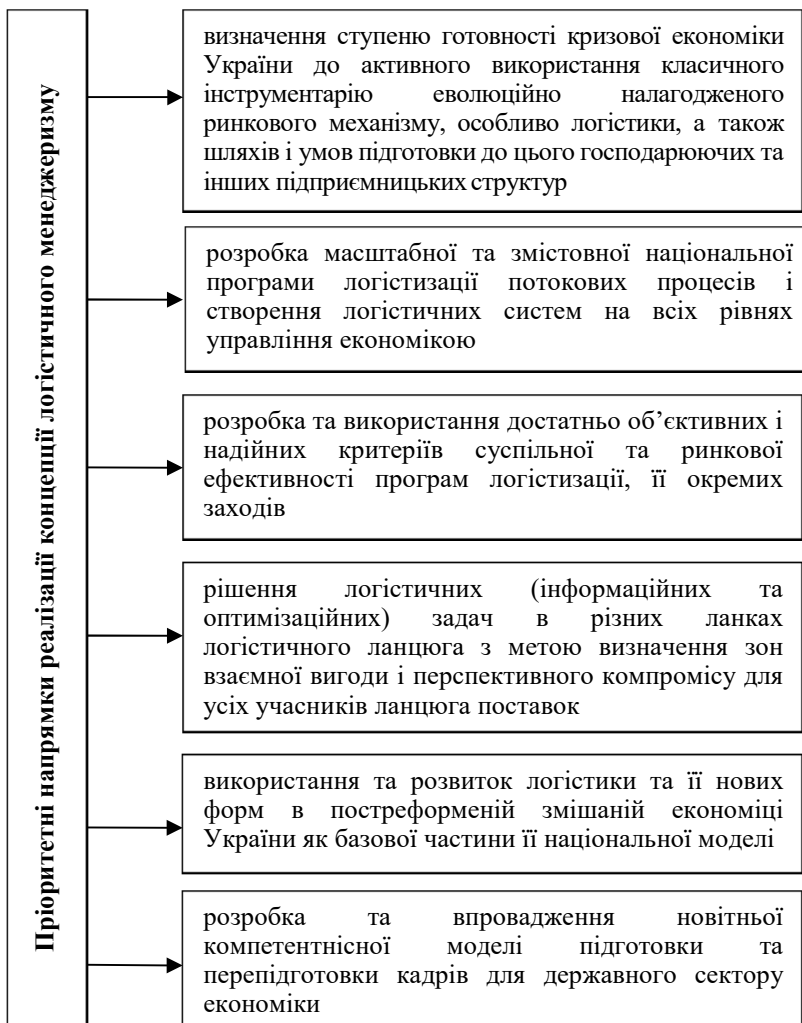


Рис. 2.9. Пріоритетні напрямки реалізація концепції логістичного менеджменту

Інновації процесу відрізняються тим, що отримані в результаті конкурентні переваги зберігаються довше, ніж від інноваційного продукту чи послуг. Конкуренти швидко копіюють інновації товарів і послуг, але дуже повільно повторюють інновації процесів [114]. Генерація процесних інновацій на макрорівні потребує

принципової зміни концептуального підходу до системи державного управління на основі логістичних принципів: системності, раціональності, оптимальності, синергізму та TQM.

Логістизація системи державного управління в результаті реалізації концепції логістичного менеджеризму, з одного боку, може розглядатися як процесна інновація на макрорівні, а з другого боку, кардинальна зміна системи державного управління національної економіки на основі логістичного підходу сприятиме створенню умов для генерації інновацій чотирьох видів: продуктових (розвитку ринку інноваційних логістичних послуг); структурних (створення інноваційної транспортно-логістичної інфраструктури); процесних (впровадження та розвиток новітніх логістичних концепцій і технологій); системних (формування логістичних систем інноваційного типу (стратегічних альянсів, транспортно-логістичних кластерів, віртуальних логістичних мереж, тощо). В свою чергу, генерація інновацій будь якого з вище зазначених видів, потребує вибудови принципово нової системи накопичення знань, що вимагає кардинальної зміни освітніх програм, організації процесу навчання та, що є найголовнішим, зміни державної політики щодо формування стратегії розвитку освітньої та наукової сфер діяльності в Україні.

Упровадження концепції логістичного менеджеризму у систему державного управління істотно змінює вектор діяльності держави. Логістичний менеджеризм, зорієнтований на відхід від бюрократичного та перехід до широкого впровадження у практику державних установ соціальноорієнтованого бізнес-стилю управління, сприятиме створенню умов для забезпечення ефективності механізму державно-приватного партнерства в економіці, в освіті, внаслідок чого у державних службовців повина відбутися зміна мотивація роботи. Логістичний державний менеджеризм передбачає перезавантаження системи державного управління на основі інноваційних логістичних концепцій і технологій, впровадження в діяльність державних органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування логістичних принципів управління з широким застосуванням логістичного інструментарію, що спиятиме підвищенню економічної ефективності системи державного управління та мінімізації наслідків її негативного впливу на економічні процеси в країні.

Перезавантаження системи державного управління в Україні на основі реалізації концепції логістичного менеджеризму, може, без перебільшення, стати тим локомотивом, який виведе національну економіку на якісно новий рівень глобальної конкурентоспроможності.

Концептуальні постулати та основні принципи логістичного менеджеризму (соціальноорієнтованість, свобода самовизначення економічної поведінки, економічна відповідальність державних службовців і суб'єктів господарювання будь-якого рівня) зумовлюють можливість і навіть необхідність розглядати логістичний менеджеризм у якості методологічного імперативу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Концептуалізація ідей логістизації національної економіки дозволяє оцінити системні функції освітньо-інноваційного потенціалу логістизації в системі координат макро- та мезоекономіки [197] (рис. 2.10).

При цьому запровадження державного менеджеризму трансформує і відносини між самою державою і закладами сфери освіти, зокрема, стосовно її саморганізації і саморегулювання в тому числі у фінансовому відношенні.

Методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має базуватися на розвитку підприємництва у сфері освіти в формі освітнього антрепренерства й освітнього інтрапренерства як напряму маркетизації. Сфера освіти є повноправною галуззю національного господарства, на яку мають поширюватися всі принципи побудови відносин із державою у рамках концепції державного логістичного менеджеризму.

Іншим важливим аспектом логістизації національної економіки у методологічному плані є реалізація координаційної функції державного логістичного менеджеризму у процесі формування освітньо-інноваційного потенціалу. Перехід до потокової організації процесів економічного розвитку країни на засадах логістизації, досягнення стратегічних пріоритетів інноваційного розвитку національної економіки вимагає узгодження таких процесів у часі і просторі, збалансованості процесів відтворення і нагромадження освітньо-інноваційного потенціалу логістизації і його окремих елементів за ключовими напрямками. Це є необхідною умовою усунення дисбалансів між освітніми, інноваційними, кадровими, сервісними, технологічними та іншими потоками.

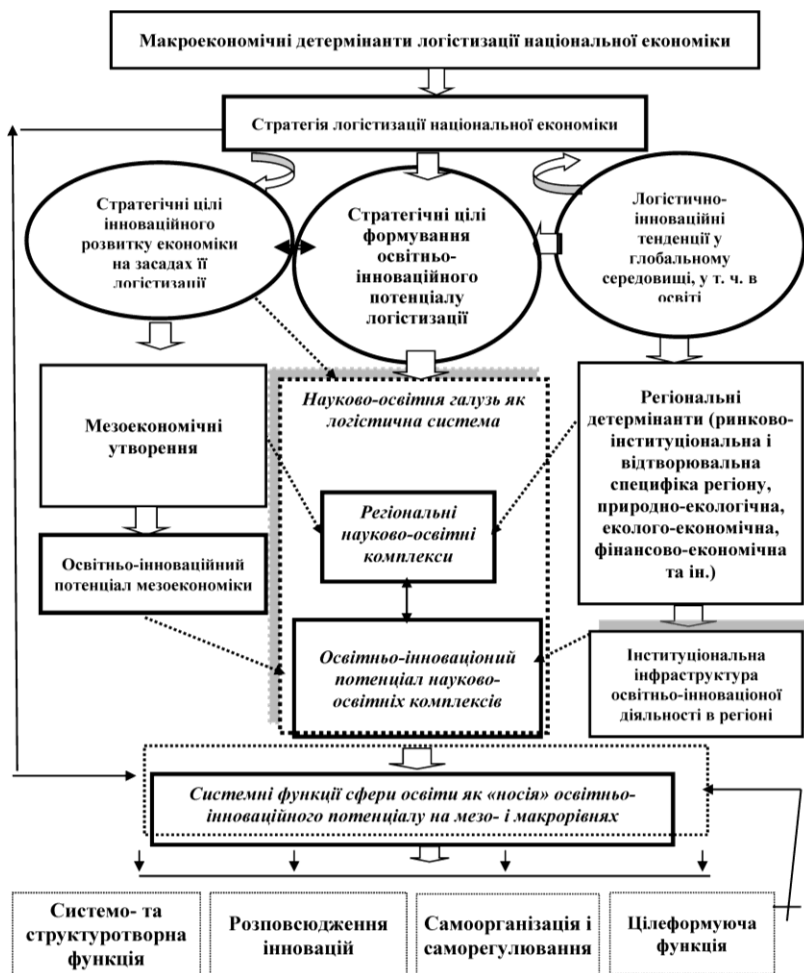


Рис. 2.10 Системні функції освітньо-інноваційного потенціалу логістизації в системі координат макро-та мезоекономіки

Джерело: складено автором

Здійснена концептуалізація логістизації національної економіки закладає методологічну єдність підходів, засобів, методів, інструментів формування освітньо-інноваційного потенціалу економіки на мікро-, мезо- і макроекономічному рівнях.

265.3. Еволюція методологічних підходів до визначення освітньо-інноваційних можливостей реалізації концепції логістизації економіки

Питанням визначення та формування освітнього та інноваційного потенціалу в науковій літературі завжди приділялося досить багато уваги, однак, більшість досліджень мають певний рівень ентропії, а подекуди і суперечливий характер. Крім того, в науковій літературі освітній та інноваційний потенціал розглядаються автономно, хоча в інтегральних оцінках освітнього потенціалу, як правило, є показники, які оцінюють інноваційний його складник, а в інтегральних оцінках інноваційного потенціалу обов'язково присутній освітній складник. Незважаючи на валідність більшості досліджень, запропоновані їх авторами теоретичні та методологічні підходи до оцінки та формування як інноваційного, так і освітнього потенціалу характеризуються своєю амбівалентністю, що аж ніяк не вичерпує гетерогенну природу категорійного апарату та методологічного інструментарію у сфері освітніх та інноваційних процесів, що відбуваються у світі, що потребує нових досліджень і уточнень. Що ж стосується особливостей оцінки та формування освітньо-інноваційного потенціалу економіки як передумови її логістизації, то такі дослідження взагалі відсутні.

Одним із найактуальніших напрямків для інноваційного розвитку країни в умовах глобалізації економіки є трансформація її економічної системи в єдину інтегровану логістичну систему, яка сама по собі вже є інноваційною формою вибудови ефективної економічної взаємодії суб'єктів господарювання в ланцюгах поставок, забезпечує синергетичний ефект для всієї національної економіки та спрямована на оптимальне використання національних ресурсів, мінімізацію сукупних витрат в ланцюгах поставок і формування додаткової цінності для кінцевого споживача.

У розділі 1 монографії на основі системно-категорійного аналізу сутісно-структурних властивостей освітнього потенціалу та з урахуванням новітніх стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки була доведена доцільність використання терміну «освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки» та запропоновано визначення його особливостей. Для

підтвердження валідності отриманих результатів досліджень, спробуємо аргументувати необхідність розширення категорійного апарату на основі систематизації, періодизації та критичного аналізу існуючих методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу країни.

Інновації складно оцінити прямими методами, саме це пояснює відсутність єдиного методичного підходу та єдиного показника для комплексного вимірювання інноваційного потенціалу. Проте досвід світової економіки надає можливість виділити основні індикатори,

що можуть визначити контури процесів інноваційних змін, що відбуваються в логістичних системах на національному макрорівні.

Аналіз світового досвіду інноваційного виробничого менеджменту дозволив Р. Росвеллу виділити п'ять поколінь моделей інноваційного процесу: модель «технологічного поштовху», модель «ринкового притягання», сумісну модель, модель інтегрованих бізнес-процесів, модель інтегрованих систем і сіток. Кожна модель відповідає різним етапам розвитку економіки розвинених країн. Зміна моделі інноваційного процесу потребує оновлення стратегії, змін існуючого інноваційного процесу і розвитку нових ринкових ніш. В своїх дослідженнях Р. Росвелл визначив, що найбільш ефективні інноваційні процеси ведуть до скорочення часу перебування товару на ринку і скороченню витрат на розробку продукції [327]. А, як відомо, час і сукупні витрати – одні з ключових параметрів, на оптимізацію яких націлена логістична діяльність і логістична думка. В табл. 2.2 відображена спроба провести паралель між моделями інноваційного розвитку економіки та еволюцією логістичних концепцій і парадигм.

Отже, як видно з табл., інноваційний розвиток національної економіки за інноваційною моделлю п'ятого покоління (відкритою моделлю інновацій) стає можливим на основі реалізації й логістичних концепцій нового покоління (інтелектуальної та стратегічної логістики), що дозволить з часом перейти до тотальної логістизації національної економіки).

**Еволюція логістичної думки в залежності від зміни моделі
інноваційних процесів в економіці**

<i>Покоління моделей інноваційного розвитку</i>	<i>Домінуючі концепції логістики згідно з еволюцією її розвитку</i>
Модель «технологічного поштовху»	Функціональна
Модель «ринкового притяжіння»	Маркетингова логістика Ресурсна логістика
Сумісна модель	Інноваційна логістика
Модель інтегрованих бізнес-процесів	Інтегральна логістика Supply Chain Management (SCM)
Модель інтегрованих систем і сіток	Інтелектуальна логістика Стратегічна логістика Тотальна логістизація економіки (Total Logistization of the Economy)

Джерело: створено автором

Таким чином, інноваційний потенціал логістизації національної економіки повинен відображати об'єктивні передумови та можливість реалізації в країні неологістичної концепції розвитку її економіки – концепції логістизації. Концепція логістизації економіки це по суті концепція тотальної логістичної експансії національної економіки, яка досягається шляхом створення умов для генерації інновацій п'яти типів (рис. 2.11):

1) *продуктових інновацій* (нових видів логістичних послуг, формування потужного ринку контрактної логістики та логістичного аутсорсингу);

2) *процесних інновацій* (реінжиніринг логістичних бізнес-процесів на основі новітніх логістичних концепцій та принципів логістичного менеджменту);

3) *технологічних інновацій* (активне впровадження новітніх логістичних технологій (OPT (Optimized Production Technologies), JIT (Just-in-time); LP (Lean Production), QR («швидке реагування»), DDT (Demand-driven techniques); SCM (Supply chain management); TBL (Time-based logistics); VAL (Value added logistics); VL (Virtual logistics); E-logistics та інш.;

4) *інфраструктурних інновацій* (створення національної транспортно-логістичної інфраструктури нового покоління, популяризація мережевих організаційних структур управління бізнесом);

5) *системних інновацій* (формування логістичних систем інноваційного типу: стратегічних альянсів, транспортно-логістичних кластерів, віртуальних логістичних мереж, тощо. Трансформація системи державного управління економікою на основі принципів державного менеджризму).



Рис. 2.11. Інноваційні передумови логістизації національної економіки

Необхідність комплексного підходу до формування інноваційних

передумов логістизації національної економіки потребує не лише

перегляду та систематизації традиційних методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу економічної системи країни, але й потребує розширення та доповнення існуючих методик за рахунок використання додаткових показників, які дозволяють оцінити рівень логістичної ефективності країни.

Питанням методології оцінки інноваційного потенціалу приділялося завжди в достатній увазі в наукових дослідженнях як за кордоном, так і в Україні. Безперечно, особливої уваги заслуговує запропонований М. Портером коефіцієнт інноваційного потенціалу держави, який активно використовується у світовій практиці [326]. Однак такий показник не дає можливості детального порівняння існуючого та бажаного стану справ в інноваційній сфері. Крім цього, інноваційний потенціал, зведений до єдиного коефіцієнта, не дозволяє виділити недоліки у функціонуванні інноваційної системи [93] та не відображує логістичну складову інноваційного потенціалу.

Аналогічні, по економічній сутності, показники для оцінки інноваційного потенціалу запропоновані відомою науковою організацією Бостон Консалтинг Груп (BCG) [333-335]. За версією BCG, у глобальний інноваційний індекс входить розрахунки таких показників, як політичні індикатори, податкові показники, політика держави в області імміграції, освіти та захисту інтелектуальної власності. BCG ділить усі країни на 2 великі групи: з позитивним кліматом (50 країн) і з негативним кліматом (60 країн). Нажаль, Україна належить до другої групи країн, що суттєво ускладнює інноваційність розвитку її економіки.

Окрім оцінки інноваційного потенціалу, увагу вчених привертає й оцінка рівня інноваційного розвитку країни. Наприклад, в Україні відомими є критерії інноваційності стану економіки. Але в пропонуваніх критеріях не введені кількісні вимірники, що сильно ускладнює оцінку та практичне використання пропонуваніх критеріїв [77].

Для оцінки рівня розвитку інноваційних систем пропонується застосовувати індекс інноваційності, основні індикатори якого були запропоновані М. Портером та С. Стерном. Індекс інноваційності включає оцінку людських ресурсів, створення нових знань, передачу й застосування нових знань, вихід інноваційної продукції на ринок [93]. Цей індекс не враховує якісний стан досліджуваних об'єктів і слабо торкається розвитку інноваційної інфраструктури.

Застосування його для управління розвитком ускладнюється відсутністю обліку бажаних значень показників.

Статистичні індикатори інновацій постійно доповнюються та змінюються. Експерти організації з економічної співпраці і розвитку (ОЕСР) постійно працюють над вдосконаленням методології статистичного спостереження науки та інновацій. Систематично відбуваються конференції, що присвячуються проблемам індикаторів у сфері науки інновацій (STI), прикладом є OECD Blue Sky Forum. Дослідники проводять оцінку інноваційних стратегій в глобальному світі на основі зростання переліку показників, що підкреслює складність сучасного інноваційного процесу.

Експерти ОЕСР для порівняння інноваційного розвитку країн розробили систему з 200 індикаторів розвитку економіки знань, у складі якої виділяють основні групи показників, які характеризують, по-перше, розвиток сфери інформаційних технологій, її частку у виробництві та послугах; по-друге, розвиток науково-технічної сфери; по-третє, забезпечення населення та бізнесу доступом до інформаційно-комунікаційних технологій [73].

Проте показники, що використовуються для оцінки країн ОЕСР, не можна застосовувати в повному обсязі в Україні. Це пояснюється, насамперед тим, що вони розроблені для економічно розвинених країн, структура інноваційного потенціалу яких відрізняється від українського. Крім того, в національних статистичних звітах використовується достатньо обмежене коло індикаторів, що відповідають переліку ОЕСР.

У світовій науці та практиці найпоширенішим є визначення інновацій і інноваційного потенціалу на основі третьої версії «Керівництва Осло» (Oslo Manual), виданого ОЕСР в 2005 р. Першим (ще в 1963 р.) у цій серії досліджень інноваційних процесів, що відбуваються в країнах світу, та розробок методик оцінки інноваційного потенціалу з'явилося «Керівництво Фраскати», потім у 1995 р. «Керівництво Канберрі» [93]. В рамках цих досліджень особлива увага акцентувалася на розвитку людських ресурсів у науці та технологіях.

«Керівництво Осло» містить рекомендації для збору та інтерпретації відомостей про інновації в порівняльній формі та застосовується до аналізу інноваційного процесу в країнах – членах ОЕСР.

Згідно з методологією «Керівництва Осло» об'єктами оцінки слід вибирати сектори інноваційної діяльності – складові інноваційної системи [340]. При цьому для проведення оцінки виділяють показники результативності наукових досліджень і розробок, показники інноваційної активності підприємств і організацій і загальні показники інноваційної діяльності. Показники результативності наукових досліджень характеризуються рівнем впровадження інновацій. Новий або вдосконалений продукт (послуга) є впровадженим, коли він виведений на ринок, а нові виробничі процеси, логістичні технології, методи маркетингу, логістичні або організаційні методи вважаються впровадженими, коли вони стали реально використовуватися компанією. Усі ці показники пов'язані з обробкою великих обсягів статистичної інформації, що не дозволяє здійснювати ефективний інноваційний менеджмент соціально-економічних систем.

Таблиця 2.3

Критичний огляд найвідоміших методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу макроекономічної системи

№	Підходи та показники	Недоліки
1	Коефіцієнт інноваційного потенціалу за методикою М. Портера [326]	1) не дає можливості детального порівняння існуючого та бажаного стану справ в інноваційній сфері; 2) інноваційний потенціал, зведений до єдиного коефіцієнта, не дозволяє виділити недоліки у функціонуванні інноваційної системи; 3) не відображує логістичну складову інноваційного потенціалу.
2	Індекс інноваційності, основні індикатори якого запропоновані М. Портером та С. Стерном, включає оцінку людських ресурсів, створення нових знань, передачу й застосування нових знань, вихід інноваційної продукції на ринок [329]	1) не враховує якісний стан досліджуваних об'єктів; 2) слабо торкається розвитку інноваційної інфраструктури; 3) відсутність обліку бажаних значень показників

3	Показники глобального інноваційного індексу BCG (політичні індикатори, податкові показники, політика держави в області імміграції, освіти та захисту інтелектуальної власності) [335]	1) об'єктивно порівняти деякі показники за рядом критеріїв складно із-за різних умов, наприклад, отримання патентів в країнах
4	Система показників ОЕСР (організації з економічної співпраці і розвитку), що складається з 200 індикаторів розвитку економіки знань, які характеризують: 1) розвиток сфери ІТ, її частку у виробництві та послугах; 2) розвиток НТ сфери; 3) забезпеченість населення й економіки доступом до ІТ технологій [340]	1) в національних статистичних звітах використовується достатньо обмежене коло індикаторів, що відповідають переліку ОЕСР; 2) не можна застосовувати в повному обсязі в Україні, тому що вони розроблені для економічно розвинених країн, структура інноваційного потенціалу яких відрізняється від українського
5	Система показників за методологією «Керівництва Осло»: 1) показники результативності наукових досліджень і розробок, 2) показники інноваційної активності підприємств і 3) загальні показники інноваційної діяльності [340]	1) застосовується лише для порівняльного аналізу інноваційного процесу в країнах – членах ОЕСР; 2) усі показники пов'язані з обробкою великих обсягів статистичної інформації, що не дозволяє здійснювати ефективний інноваційний менеджмент соціально-економічних систем
6	Система показників за державною статистикою України: кількість наукових організацій; випуск аспірантів і докторантів, чисельність працівників наукових організацій, обсяг фінансування наукових робіт за джерелами та видами робіт, вартість основних засобів наукових організацій, фондоозброєність наукових працівників, обсяги та динаміка виконання наукових розробок, тощо [253]	1) не відображає зв'язок освітнього та наукового потенціалу країни з рівнем інноваційної діяльності

Отже, детальний огляд найвідоміших у світі методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу макроекономічних систем, дозволив виявити істотні обмеження та недоліки, які притаманні кожній з них, що у систематизованому вигляді представлено в табл. 2.3

Вітчизняні науковці зробили свій вагомий внесок у розвиток методології оцінки інноваційного потенціалу країни. Зокрема, Федулова Л.І., ґрунтуючись на дослідженнях російського вченого Голіченко О., пропонує показники, які характеризують технологічну конкурентоспроможність країни [285]. Складовими інноваційного потенціалу технологічної конкурентоспроможності на макрорівні пропонуються такі показники як: витрати на технологічні інновації, інноваційність продукції, технологічна новизна інноваційного продукту, наукоємність продукції.

Михайловська О. наголошує на тому, що перелік показників оцінки інноваційного потенціалу країни не може бути повним без аналізу взаємозв'язку витрат на наукові дослідження та кількістю впроваджених інновацій, та запропонувала індикатори такого зв'язку [73]. Крім того Михайловська О. розробила мультиплікаційну модель залежності обсягу фінансування НДР підприємницькими структурами від частки інноваційного сектору в економіці.

Розглянуті підходи до оцінки окремих складових інноваційного потенціалу дозволяють зробити висновок про складність аналізу цього комплексного поняття в межах окремого дослідження, та визнати, що більш ефективними є комплексні розробки колективів вчених та міжнародних організацій.

Такі відомі експерти в сфері інноваційного менеджменту як Діана Коуль (Diane Coyle) і Мері Бет Чайлдс (Mary Beth Childs), а також Джоргіо Сірїллі (Giorgio Sirilli) вважають, що в залежності від еволюції поглядів на визначення сутності економічної категорії «інновації» можна виділити чотири основні покоління методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу (табл. 2.4).

Проведене дослідження дозволяє визначити основні методологічні імперативи четвертого покоління моделей (табл. 2.4) оцінки та формування інноваційного потенціалу макроекономічної системи:

**Періодизація методологічних підходів до оцінки
інноваційного потенціалу в залежності від еволюції наукових
поглядів на визначення сутності категорії « інновація»**

<i>Покоління методології оцінки III, період</i>	<i>Особливості домінуючого підходу до визначення інновацій та оцінки інноваційного потенціалу</i>
Перше покоління (1950–1960)	Інновація – продукт важливих інтенсивних передових досліджень і розробок з боку науково-технічного персоналу із залученням певної частки державного й/або приватного капіталу
Друге покоління (1970–1980)	Інновація – це винахід, що охороняється патентним правом, отриманий в результаті наукових розробок, визнаних науковим співтовариством, що має підтверджуватися в посиленнях наукових дослідників на науково нові результати інноваційних досліджень, які дають новий продукт, що задовольняє потреби суспільства на новому, більш якісному рівні
Третє покоління (1990–2000)	Інновація – розробка, яка входить в глобальний інноваційний індекс, отримана в ході інноваційних досліджень із застосуванням принципів бенчмаркінга, в умовах максимальної креативної віддачі людських ресурсів та високого розвитку індикаторів розвитку телекомунікаційних зв'язків
Четверте покоління (з 2000 по т.ч.)	Інновація – це синергетична сукупність знань, нематеріальних активів, інформаційних технологій, технік менеджменту, оцінки прибутковості й ризику в рамках систем, що динамічно розбудовуються, яка націлена на захоплення певних ринкових кластерів з метою оптимізації попиту. Саме ці терміни: знання, нематеріальні активи, інформаційні технології, менеджмент, динамічні системи, ринковий кластер і т.п. є ключовими в сучасному підході до інновацій.

Джерело: складено автором на основі [312]

По-перше, нове усвідомлення сутності інновації потребує зміни методологічних підходів до оцінки інноваційного потенціалу. Сьогодні інновацію не достатньо сприймати просто, як новий продукт, винахід, чи нову технологічну розробку, нове управлінське рішення. *Інновація сьогодні – це «синергетична сукупність знань».* А базою для генерації знань є освіта. Саме тому *на сучасному етапі виникає потреба перегляду розрізаних методик оцінки освітнього та інноваційного потенціалу та запровадження нового економічного терміну «освітньо-інноваційний потенціал», який підкреслює пріоритетність результативної складової сукупних знань, які накопичуються протягом життя, в системі показників інноваційного потенціалу.*

Виходячи з вищезазначеного, під освітньо-інноваційним потенціалом логістизації економіки слід розуміти спроможність і готовність системи освіти та системи державного управління генерувати високу інноваційну активність щодо інтеграції національної економічної системи в глобальну логістичну систему, запровадження на всіх рівнях управління та у всіх сферах діяльності новітніх логістичних концепцій і технологій, раціональної організації сукупних процесових потоків на основі логістичного управління, розвитку нового стратегічно важливого для національної економіки виду економічної діяльності – логістики, створення сучасної транспортно-логістичної інфраструктури та нових ефективних організаційних форм партнерства, що сприятиме інтеграції країни в глобальне середовище, стабільному зростанню економічного добробуту населення країни та забезпечить економічну безпеку та конкурентоспроможність країни на міжнародних ринках.

По-друге, пріоритетного значення набувають комплексні моделі оцінки інноваційного потенціалу країни на основі активного використання бально-рейтингової системи показників і залучення високопрофесійних експертів.

По-третє, основними напрямками сучасних підходів до оцінки інноваційного потенціалу стають: знання та компетенції; стратегія й планування; маркетинг; технологічний процес; управління якістю; управління персоналом і логістика (рис. 2.12). Крім того, логістична спрямованість інноваційного розвитку на макрорівні, набуває все більшого значення.

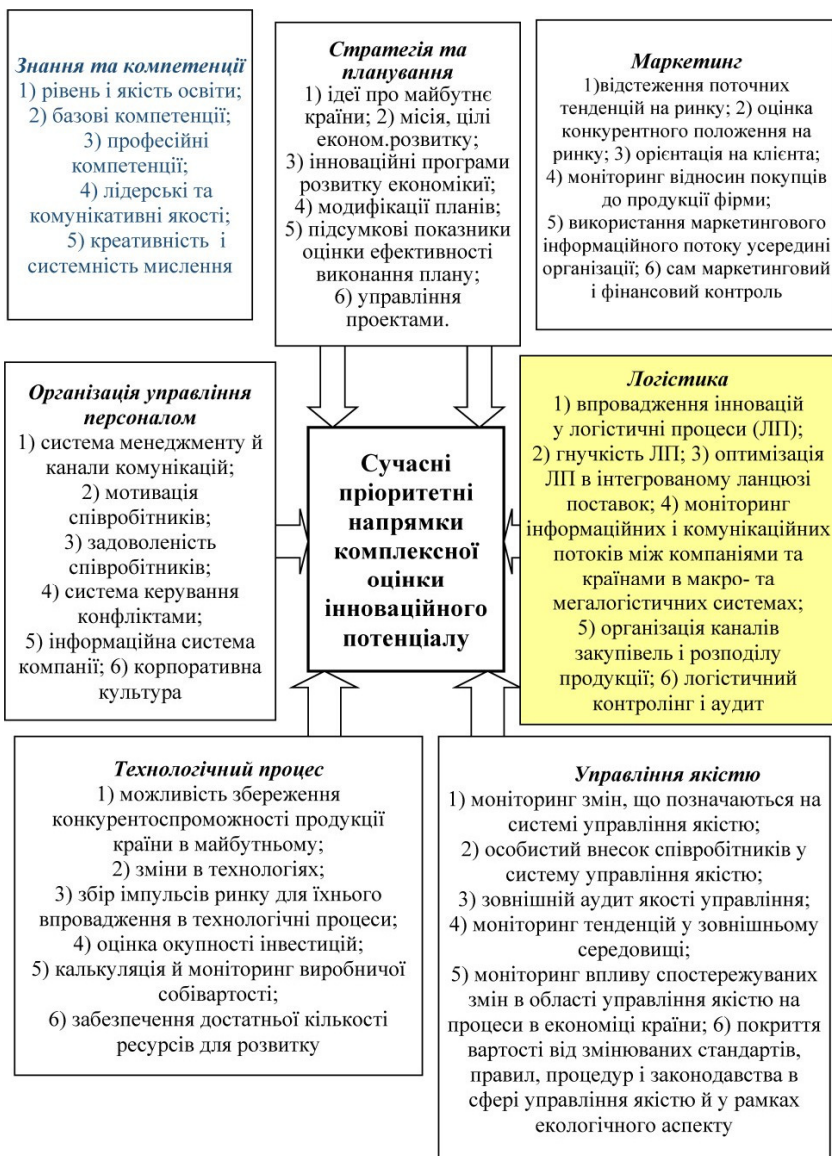


Рис. 2.12. Сучасна система поглядів на формування комплексної моделі оцінки інноваційного потенціалу

Джерело: створено автором

По-четверте, в логістиці, як в одній із складових сучасної комплексної моделі оцінки інноваційного потенціалу, все частіше оцінюються інноваційні можливості в таких сферах як:

- 1) впровадження інновацій у логістичні процеси; 2) гнучкість логістичних процесів; 3) оптимізація логістичних процесів в інтегрованому ланцюзі поставок;
- 4) моніторинг інформаційних і комунікаційних потоків між компаніями та країнами в макро- та мегалогістичних системах;
- 5) організація каналів закупівель і розподілу продукції; 6) логістичний контролінг і аудит.

По-п'яте, існуюча в Україні система державного моніторингу (статистики) є недосконалою. Вона нестабільна та неповна з точки зору системи показників: не відображає зв'язок освітнього та наукового потенціалу країни з рівнем інноваційної діяльності та рівнем інноваційного розвитку країни; не містить показників ідентифікації логістичних витрат і результатів функціонування та розвитку нового, стратегічно важливого для країни ринку – ринку логістичних послуг.

До речі, за методикою оцінки міжнародної конкурентоспроможності країн, яку використовує Інститут менеджменту і розвитку (IMD) з 1989 р., інноваційний потенціал не відокремлюється як самостійний фактор конкурентоспроможності, а є істотною частиною підгрупи факторів, що аналізують інфраструктуру економіки. Змістовно він охоплює три типи інфраструктури: технологічну, наукову та освітню, кожна з яких включає від 16 до 23 показників [137].

В економічних дослідженнях модель інноваційного розвитку, як справедливо зазначають автори [73], трансформувалася у концепцію «економіки знань», оскільки науково-технічна інновація є лише фінальним результатом широкого спектра соціально- економічних чинників. Головною сутністю концепції економіки знань є використання знань для продукування конкурентоспроможних на світовому ринку нових видів продукції та технологій [73]. А знання – це результат накопичення інформації. І тут ми підходимо до сутності логістики. В результаті наповнення будь якого бізнес-ланцюгу інформацією (знаннями), можна буде скоротити виробничі, транспортні, складські витрати, персонал та інші складові, як матеріальні, так і фінансові, окремого бізнесу та національної економіки. Окрім того логістичні системи

(в цьому суть логістики) працюють на окремого, конкретного споживача і спрямовують свою діяльність на постачання йому в потрібний час в потрібне місце не серійної продукції з конвеєра, а спеціально для нього виробленого продукту (послуги). Саме логістика, виконуючі основні свої задачі, виявила проблему «накачування» системи інформацією. При поганій ізоляції інформація швидко розсіюється. Саме для вирішення цієї проблеми потрібна реформа освіти. Правильно організована система освіти дозволить запобігти «утоку» знань. З цією метою, свого часу в Європі виникла ідея створення єдиного освітнього простору (Болонський процес). Але слід пам'ятати, що інформаційно насичені системи можуть втратити стійкість. Для забезпечення стійкості економіки виникає потреба раціоналізації та оптимізації поточних процесів (в тому числі інформаційних, які є носіями знань) на основі логістичних принципів і підходів. Економіка знань набуває нових рис і потребує нових форм організації на основі інтелектуалізації та тотальної логістизації поточних процесів в економіці (рис. 2.13).



Рис. 2.13. Еволюція інноваційного розвитку національної економіки

Джерело: складено автором

Таким чином, логістизація національної економіки, як стратегія інтеграції України в глобальне логістичне середовище та шлях до забезпечення економічної незалежності країни, потребує створення відповідного освітньо-інноваційного потенціалу, для чого, насамперед, слід оцінити його реальний стан.

265.4. Системно-комплексний підхід до кількісної оцінки рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки

Аналізуючи методичні підходи до кількісної оцінки потенціалу розвитку економічної системи регіонального рівня, зокрема інноваційного потенціалу, Н. Буняк [17] виділяє найбільш характерні їхні риси:

- оцінювання лише ресурсного складника потенціалу, що не дозволяє зіставляти наявний потенціал та рівень його використання;
- переважаність великою кількістю одиничних показників, які дуже часто корелюють між собою, оскільки розрахунок вагових коефіцієнтів проводиться на основі експертних оцінок, а не кореляційних залежностей;
- складність розрахунків;
- фрагментарне оцінювання, що не враховує закони функціонування і розвитку економічної системи;
- недостатнє обґрунтування принципів групування одиничних показників.

Погоджуючись з автором у тому, що на сьогоднішній день наукова думка не сформувала єдиного підходу щодо обґрунтування методів і критеріїв оцінювання складників потенціалу економічних систем різних рівнів агрегування [17, с. 39], виділимо кілька найбільш загальних панівних підходів до вирішення проблеми, які бралися до уваги у даному дослідженні.

Системний підхід. Окремі (індивідуальні, часткові) показники потенціалу економічної системи розглядаються як комплекс характеристик цілісної системи, якій притаманна емерджентність, тобто наявність таких якостей, які є суто системними. Тому дія і, відповідно, рівень потенціалу не може зводитись до простої суми рівнів окремих складників (ресурсного, функціонального і т. ін.), оскільки система забезпечує синергетичний ефект [312]. Не заперечуючи проти системної природи потенціалу, слід зазначити, що поки не існує методик чи методичних підходів до кількісної оцінки впливу синергетичних ефектів на стан економічної системи будь-якого рівня.

Комплексний підхід на основі виявлення причинно-наслідкових зв'язків. У процесі оцінки потенціалу економічної системи беруться

до уваги не одиничні, а комплексні показники, які враховують взаємозв'язки і взаємозалежність його складників: ресурсного, функціонального, результативного. Так, застосовуючи цей підхід до оцінювання інноваційного потенціалу регіону, О. Біловодська і О. Грищенко [13] розглядають його як функцію, що залежить від двох факторів: коефіцієнта інноваційної сприйнятливості мезоекономічної системи (частки витрат на інноваційну діяльність у загальному обсязі ресурсного забезпечення) і коефіцієнта інноваційної результативності економічної системи, який визначається з урахуванням масштабів виробництва інноваційної продукції, рівня сприйнятливості нової продукції самою економічною системою, рівня завантаженості інноваційної сфери експортованими інноваціями і рівня самостійності інноваційної сфери досліджуваної мезоекономічної системи. Слід зауважити, що описаний підхід є достатньо поширеним і постійно вдосконалюється. При цьому найбільшу складність викликають принципи і підходи до визначення комплексних показників, які б достатньо повно й адекватно відображали взаємозв'язки і взаємозалежність складників потенціалу економічної системи будь-якого рівня.

Цікавою є методика, запропонована Е. Амосенок і В. Бажановим для кількісного оцінювання інноваційного потенціалу регіону [2], заснована на методі головних компонент, який дозволяє, аналізуючи причинно-наслідкові зв'язки, із сукупності елементарних ознак виявити приховані загальні характеристики вищого порядку. При цьому головні компоненти виконують роль інтегральних показників окремих частин потенціалу регіону [17, с. 39].

Схожий підхід демонструють С. Кортов [93], називаючи його, однак, еволюційним, Т. Штерцер [313], використовуючи регресійний аналіз для визначення факторів, які спричиняють позитивний і негативний вплив на результуючі показники.

Методики оцінки потенціалу економічної системи на основі ресурсного та результативного складників зустрічаються доволі часто. Так, О. Москвіна пропонує включити до ресурсного складника інноваційного потенціалу мезоекономічної системи такі компоненти, як кадровий, техніко-технологічний, фінансовий та науковий. Результативний складник оцінюється за допомогою таких показників, як: кількість патентних заявок у розрахунок на 10 тис. населення; рівень інноваційної активності промислових

підприємств; частка інноваційної продукції [122]. Зауважимо, що функціональний складник потенціалу при цьому не виділяється і не оцінюється у явному вигляді, однак про нього дає уявлення тіснота зв'язку між ресурсним і результативним складниками.

Н. Буняк у роботі [17, с. 40] зазначає, що найчастіше для визначення інтегрального показника потенціалу економічної системи використовуються метод експертних оцінок і графічний метод. Перший передбачає залучення групи незалежних експертів, які визначають коефіцієнти вагомості одиничних показників, на основі чого визначається інтегральний показник потенціалу.

Графічний метод передбачає, як правило, побудову пелюсткової діаграми, в якій кількість промінів відповідає кількості структурних компонентів потенціалу економічної системи. Інтегральною характеристикою потенціалу є площа багатокутника, отримана в результаті з'єднання значень на променях. Основними перевагами цього методу є: простота розрахунків, наочність, гнучкість, тобто кількість показників, які характеризують потенціал, може змінюватися. Крім того, форма утвореної фігури наочно показує «внесок» окремих складників у сумарний показник, що дає можливість оцінювати та порівнювати не лише потенціал у цілому, але й окремі його складники [17].

Враховуючи викладене, для кількісного оцінювання рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки вважаємо за доцільне застосовувати комплексний підхід на основі врахування причинно-наслідкових зв'язків між ресурсним, функціональним і результативним складниками з використанням графічного методу для отримання інтегрального показника рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки й окремих його складників.

Формуючи методичний підхід до кількісного оцінювання ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, беручи до уваги велику кількість окремих характеристик, їхню різну природу, джерела формування, одиниці вимірювання тощо, найбільш доцільним слід визнати побудову системи відносних показників, що забезпечить можливість уніфікованого підходу до кількісної оцінки окремих показників, можливість їх порівнювання, моделювання взаємодії тощо.

Важливим аспектом аналізу й оцінки освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є взаємозалежність і взаємозумовленість формування і розвитку його окремих

складників. Це є більш очевидним у процесі дослідження складників загалом, коли, як було показано раніше, вони розглядаються як цілісні складні системні об'єкти, підсистеми ОП логістизації національної економіки. Менш очевидною, однак потужною є така взаємозалежність і взаємозумовленість окремих елементів ресурсного складника, що має бути враховано у побудові системи показників оцінювання освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Так, кадрові ресурси забезпечують не тільки можливість надання високоякісних освітніх послуг, але й виступають одночасно науковими кадрами, що здійснюють наукові дослідження і розробки, створюють інновації у сфері не лише освіти, але й логістики, транспорту, складського господарства тощо. Підготовка кадрів вищої наукової кваліфікації у системі освіти забезпечує потреби у відтворенні і нарощуванні наукового потенціалу всіх галузей національного господарства, включаючи систему освіти. Інноваційні продукти і технології, розроблені науковцями сектору освіти, вимагають відповідного впровадження в освітньо-професійні і науково-професійні програми і курси з метою підготовки кадрів для їх реалізації.

Отже, враховуючи викладене, до системи показників оцінювання рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки пропонується включити:

– *показник забезпеченості навчальними закладами.* Репрезентує ступінь відповідності динаміки кількості професійно-технічних навчальних закладів і вищих навчальних закладів усіх рівнів акредитації динаміці кількості населення працездатного віку. Показник дає уявлення про забезпеченість освітніми установами, що надають населенню доступ до професійно-технічної і вищої освіти протягом життя, включаючи систему підвищення кваліфікації і перепідготовки кадрів, які надаються закладами системи освіти. Показник розраховується як відношення темпу зростання кількості навчальних закладів до темпу зростання кількості населення працездатного віку за відповідний рік;

– *показник забезпечення відтворення кадрів.* Репрезентує ступінь відповідності динаміки кількості підготовлених кваліфікованих робітників і фахівців із вищою освітою динаміці кількості населення працездатного віку. Показник розраховується як відношення темпу зростання кількості випускників професійно-технічних і вищих навчальних закладів усіх рівнів акредитації

(без врахування осіб, які продовжують навчання для здобуття більш високого освітньо-кваліфікаційного рівня) до темпу зростання кількості населення працездатного віку за відповідний рік;

– *показник структури потреби у наданні освітніх послуг.* Репрезентує державну потребу у підготовці фахівців із вищою освітою. Показник засновується на формуванні замовлення на підготовку кадрів з боку уряду і органів місцевого управління, яке буде фінансуватися з Державного і обласних бюджетів. Розраховується як відношення обсягів державного замовлення на підготовку кадрів до кількості населення працездатного віку. Слід взяти до уваги, що державне замовлення на підготовку фахівців у системі вищої освіти формується на початок навчального року (1 вересня), а кількість населення працездатного віку може бути розраховано на основі статистичних даних, зафіксованих станом на 1 січня кожного року. Розраховуючи даний показник, доцільно використовувати середньорічну кількість населення працездатного віку;

– *показник відтворення наукових кадрів.* Розраховується як відношення кількості вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації, в яких діє аспірантура, до загальної їх кількості. Показник репрезентує можливості системи освіти здійснювати підготовку кандидатів наук.

– *показник відтворення наукових кадрів вищої кваліфікації.* Розраховується як відношення кількості вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації, в яких діє докторантура, до загальної їх кількості. Показник репрезентує можливості системи освіти здійснювати повний цикл підготовки наукових кадрів;

– *показник забезпеченості наукових досліджень науковими кадрами вищої кваліфікації.* Являє собою частку докторів і кандидатів наук, які здійснюють наукові дослідження у закладах і установах сектору освіти і належать до категорії дослідників, у загальній кількості дослідників у процесі виконання наукових і науково-технічних робіт у секторі освіти. Показник репрезентує можливості освітніх установ до вирішення складних комплексних наукових проблем у різних галузях національного господарства;

– *показник секторальної забезпеченості науковими кадрами.* Розраховується як частка докторів і кандидатів наук, які становлять наукові кадри освіти основної діяльності, яка припадає у середньому на один вищий навчальний заклад III-IV рівня

акредитації. Репрезентує середній рівень наукової кваліфікації науково-педагогічних кадрів освіти;

– *показник наукової діяльності*. Репрезентує залучення закладів і установ освітнього сектору до проведення наукових досліджень. Розраховується як частка організацій і закладів вищої освіти, що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність, у загальній кількості ВНЗ III-IV рівнів акредитації (здійснення наукової діяльності є однією з обов'язкових акредитаційних вимог).

– *показник залучення кадрів до наукової діяльності*. Репрезентує ступінь участі науково-педагогічних кадрів сектору освіти у здійсненні наукових досліджень. Обчислюється як частка кадрів сектору освіти, які здійснювали наукову діяльність, у загальній чисельності науково-педагогічних кадрів;

– *показник підприємництва у секторі освіти*. Репрезентує підприємницьку активність у секторі освіти. Розраховується як відношення обсягів реалізації продукції і послуг підприємств сектору освіти у грошовому вираженні до загальних обсягів фінансування освіти (з усіх джерел фінансування);

– *показник рівня бюджетного фінансування освіти*. Репрезентує ступінь участі держави у фінансуванні діяльності закладів вищої освіти. Розраховується як відношення частки бюджетного фінансування (державний і обласні бюджети) до загальних обсягів фінансування (з усіх джерел фінансування);

– *показник якості кадрів*. Репрезентує середній рівень наукової кваліфікації науково-педагогічних кадрів освіти. Показник розраховується як частка докторів і кандидатів наук у загальній кількості науково-педагогічних працівників закладів освіти;

– *показник міжнародної інтеграції закладів освіти*. Репрезентує ступінь залучення вищих навчальних закладів України до міжнародних асоціацій і інших освітніх угруповань, які забезпечують інформаційно-комунікативну взаємодію освітніх установ країн світу, включаючи обмін студентами, участь науково-педагогічних кадрів у міжнародних проектах і грантових програмах, стажування за кордоном тощо. Показник розраховується як частка вітчизняних вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації, які є учасниками міжнародних асоціацій у сфері освіти, у їх загальній кількості;

– *показник міжнародного наукового співробітництва*. Репрезентує участь закладів освіти у виконанні програм і проектів у

сфері наукового і науково-технічного співробітництва. Показник розраховується як частка обсягів фінансування міжнародних наукових проектів і програм, яка припадає на заклади сектору освіти, у загальних обсягах фінансування таких програм і проектів в Україні.

Для кожного із запропонованих показників позитивною динамікою є зростання. Інтегральний показник стану ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки розраховується як площа пелюсткової діаграми, утвореної окремими показниками, за допомогою формули трикутників.

Таблиця 2.5

Методика кількісного оцінювання стану ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

<i>Назва показника</i>	<i>Розрахункова формула</i>	<i>Опис Змінних</i>
Показник забезпеченості навчальними закладами	—	/ / – кількість ВНЗ, ПТНЗ, – кількість населення у працездатному віці, осіб, і-період (рік)
Показник кадрового відтворення	—	/ – кількість випускників ВНЗ (без тих, хто продовжує навчання на наступному освітньому рівні) і ПТНЗ, осіб
Показник державного замовлення фахівців з вищою освітою	—	обсяг державного замовлення, осіб
Показник відтворення наукових кадрів	– —	– кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, в яких діє аспірантура, – загальна кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації

Продовження таблиці 2.5

Показник відтворення наукових кадрів вищої кваліфікації	— —	– кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, в яких діє докторантура
Показник забезпеченості наукових досліджень науковими кадрами вищої кваліфікації	—	– кількість наукових кадрів вищої кваліфікації (докторів і кандидатів наук), що відносяться до категорії дослідників, при виконанні наукових і науково-технічних робіт, осіб; – кількість дослідників при виконанні наукових і науково-технічних робіт, осіб
Показник секторальної забезпеченості науковими кадрами	—	– кількість докторів і кандидатів наук, які складають наукові кадри освіти основної діяльності осіб
Показник наукової діяльності	—	– кількість організацій і закладів вищої освіти що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність, – кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації
Показник залученості кадрів до наукової діяльності	—	– кількість кадрів сектору освіти які здійснювали наукову діяльність, осіб – загальна чисельність кадрів сектору освіти, осіб

Закінчення таблиці 2.5

Показник підприємництва	—	– обсяги реалізації продукції і послуг підприємств сектору освіти млн. грн., – обсяги фінансування освіти, млн. грн.
Показник рівня бюджетного фінансування освіти	—	– обсяги фінансування сфери освіти з державного бюджету і обласних бюджетів млн. грн.
Показник якості кадрів	—	– кількість докторів і кандидатів наук з числа науково-педагогічних працівників, осіб
Показник міжнародної інтеграції закладів освіти	—	– кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, які є учасниками міжнародних асоціацій у сфері освіти
Показник міжнародного наукового співробітництва	—	– обсяги фінансування програм і проектів у сфері міжнародного наукового і науково-технічного співробітництва, що виконувалися закладами освіти, млн. грн., – загальні обсяги фінансування програм і проектів у сфері міжнародного наукового і науково-технічного співробітництва, млн. грн
Інтегральний показник стану ресурсної складової	Σ —()	

Визначена система показників кількісного оцінювання стану ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки разом із методикою їх обчислення узагальнена в табл. 2.5.

Методичний підхід до кількісного оцінювання результативного складника ОП логістизації національної економіки побудований на таких самих принципах. До системи показників стану досліджуваного складника були включені такі:

– *показник патентної активності*. Репрезентує створення у сфері освіти науково-технічної продукції (НТП) з високим рівнем патентної чистоти і наукової новизни, що не має аналогів. Показник розраховується як частка охоронних документів, отриманих сектором освіти, у загальній кількості охоронних документів, отриманих протягом року;

– *показник створення НТП за пріоритетними напрямками*. Репрезентує внесок сектору освіти у створення НТП за пріоритетними напрямками наукових досліджень. Показник являє собою частку НТП, створену закладами освіти за пріоритетними напрямками, у загальній її кількості. До уваги береться тільки та НТП, створення якої відбулося за рахунок бюджетного фінансування;

– *показник реалізації НТП за пріоритетними напрямками*. Репрезентує внесок сектору освіти у впровадження НТП за пріоритетними напрямками наукових досліджень. Показник являє собою частку НТП, створену закладами освіти за пріоритетними напрямками і реалізовану, у загальній кількості реалізованої НТП за пріоритетними напрямками. До уваги також береться тільки та реалізована НТП, створення якої відбулося за рахунок бюджетного фінансування;

– *показник публікаційної активності*. Репрезентує активність закладів сектору освіти щодо оприлюднення результатів наукових досліджень у формі монографій, статей, підручників і навчальних посібників. Показник розраховується як частка наукових публікацій сектору освіти у загальній їх кількості;

– *показник вагомості іноземних інвестицій*. Розраховується як відношення обсягів прямих іноземних інвестицій в економіку України до обсягів ВВП за відповідний рік. Показник репрезентує такий елемент результуючого складника ОП логістизації національної економіки, як розвиток інтеграційних процесів, що

передбачає зростання прямих іноземних інвестицій, які доцільно розглядати у взаємозв'язку з макроекономічними показниками, зокрема обсягами ВВП.

Для кожного із запропонованих показників позитивною динамікою також є зростання. Для обчислення інтегрального показника стану результативного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки застосовується графічний метод (площа пелюсткової діаграми, утвореної окремими показниками, розрахована з використанням формули трикутників).

Таблиця 2.6

**Методика кількісного оцінювання стану
результативного складника освітньо-інноваційного потенціалу
логістизації національної економіки**

<i>Назва показника</i>	<i>Розрахункова формула</i>	<i>Опис змінних</i>
Показник патентної активності	—————	– кількість охоронних документів, отриманих закладами сектору освіти, – загальна кількість отриманих охоронних документів,
Показник створення НТП за пріоритетними напрямками	—————	– кількість науково-технічної продукції, створеної закладами сектору освіти за пріоритетними напрямками за рахунок бюджетного фінансування, – кількість створеної за рахунок бюджетного фінансування НТП за пріоритетними напрямками

Закінчення таблиці 2.6

Показник реалізації НТП за пріоритетними напрямками	—	– кількість НТП, створеної закладами освіти за пріоритетними напрямками, яка була реалізована, – кількість реалізованої НТП за пріоритетними напрямками
Показник міжнародної публікаційної активності	—	- кількість наукових публікацій сектору освіти, що входять до міжнародних баз даних – загальна кількість наукових публікацій, що входять до міжнародних баз даних
Показник вагомості іноземних інвестицій	—	– обсяги прямих іноземних інвестицій в Україну, млн грн, – обсяги ВВП, млн. грн
Інтегральний показник стану результативної складової	Σ	— ()

Визначена система показників кількісного оцінювання стану результативного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки разом із методикою їх обчислення узагальнена в табл. 2.6.

Слід зауважити, що запропоновані системи показників оцінювання ресурсного і результативного складників є відкритими, тобто можуть доповнюватися новими показниками, що дозволить

адаптувати даний методичний підхід до більш детального аналізу і діагностики стану ОП логістизації економіки країни. Однак слід пам'ятати, що зі зростанням кількості показників, а отже, точності отриманої оцінки, зростає ресурсомісткість розрахунків і вимоги до обсягів статистичної бази дослідження.

Комплексний підхід на основі виявлення причинно-наслідкових зв'язків, прийнятий нами для кількісного оцінювання стану ОП логістизації національної економіки, передбачає виявлення такого зв'язку між ресурсним і результативним складниками, який забезпечується внутрішнім (структурним), або функціональним, складником, що, власне, і репрезентує стан освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, можливостей досягнення цільових орієнтирів логістизації економіки країни шляхом забезпечення ефективної трансформації комплексу доступних ресурсів.

Враховуючи різну природу і принципово відмінний економічний зміст виділених складників, роль у репрезентуванні стану ОП логістизації національної економіки, пропонується синтетичний показник стану освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки, який розраховується як відношення темпу приросту інтегрального показника ресурсного складника до темпу приросту інтегрального показника результативного складника:

$$\frac{(\quad)}{(\quad)} / \frac{(\quad)}{(\quad)}$$

де i – порядковий номер досліджуваного періоду (рік).

Запропонована розрахункова формула є рекурентною, тобто дозволяє визначати значення показника стану ОП логістизації лише через визначення мінімум двох послідовних у часі значень інтегральних показників ресурсного і результативного складників. З одного боку, це становить певну незручність у її застосуванні, а з іншого – дозволяє відобразити спроможність до перетворення ресурсів на результат, тобто процесу, який має певні часові межі, початок і кінець. Зауважимо, що в літературі існують і інші методичні підходи до оцінювання стану потенціалу за допомогою графічного методу. Так, К. Лабенок вважає за доцільне брати до уваги не площу пелюсткової діаграми, а ступінь її відмінності від максимально можливої, що утворюється у разі, коли всі без винятку показники мають оптимальне значення (тобто дорівнюють одиниці)

[106]. Таку ж думку висловлюють і О. Сівенкова та

К. Гошкодьорова [184] і деякі інші науковці. Однак більш детальний аналіз запропонованих авторами окремих відносних показників свідчить про присутність серед них таких, які завідомо не можуть досягти одиниці або теоретично перевищити одиницю, хоча на практиці такого не трапляється. Тому такий підхід, на нашу думку, не є доцільним. Крім того, він не відбиває процесного складника розвитку потенціалу.

За результатами розрахунків синтетичного показника стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки можливі три відмінні ситуації:

– $P_{ОИЛ} > 1$. Тобто річний темп приросту інтегрального показника ресурсного складника перевищує темп річного приросту інтегрального показника результативного складника. Свідчить про екстенсивний характер формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (але тільки у разі, коли:

$$\frac{()}{()} > 1,$$

в іншому разі мова має йти про деградацію);

– $P_{ОИЛ} = 1$. Нейтральний випадок, коли річний темп приросту інтегрального показника ресурсного складника дорівнює темпу річного приросту інтегрального показника результативного складника, після чого розвиток освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки можливий лише шляхом додаткового «вливання» ресурсів з боку держави;

– $P_{ОИЛ} < 1$. Інтенсивний характер формування і розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, коли, між тим, можливе кількісне зростання ресурсного складника, однак темпи зростання результативного складника забезпечуються на більш високому рівні завдяки інтенсивному характеру використання ресурсів.

РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА ПРОЦЕСІВ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

3.1. Економічні передумови логістизації національної економіки

Визначені в розділі 1 стратегічні орієнтири розбудови національної економіки на засадах логістизації і динаміка факторів впливу на їх формування виступають цільовими орієнтирами трансформації структури і нарощування потужності освітньо-інноваційного потенціалу логістизації вітчизняної економіки.

Визначення економічних передумов і напрямів цілеспрямованого формування, оптимального використання, відтворення і нарощування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації на макроекономічному рівні доцільно розпочати з аналізу динаміки експортно-імпортних потоків і операцій.

Динаміка показників розвитку зовнішнього сектору України за період 2005-2014 рр., розрахована на основі [247-263] (рис. 3.1), дозволяє встановити такі тенденції.

Коефіцієнт покриття імпорту товарів експортом протягом останніх 10 років менший за 100%, а з 2009 р. до 2013 р. мав стійку тенденцію до зниження. Тенденція поглиблювалася не тільки через стабільне перевищення обсягів імпорту товарів над обсягами експорту, але й через перевищення темпів зростання імпорту над темпами зростання експорту товарів протягом усього досліджуваного періоду.

Досить стабільне зростання показника відкритості економіки України (розрахованого як відношення зовнішньоторговельного обороту країни до ВВП з урахуванням [178]) було перервано у 2011 р., коли почалася не менш стійка тенденція до спаду.

Зміна тенденцій у 2014 році викликана тим, що, враховуючи суспільно-політичну ситуацію в країні, статистичні дані наведені

без урахування показників тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим і м. Севастополь.

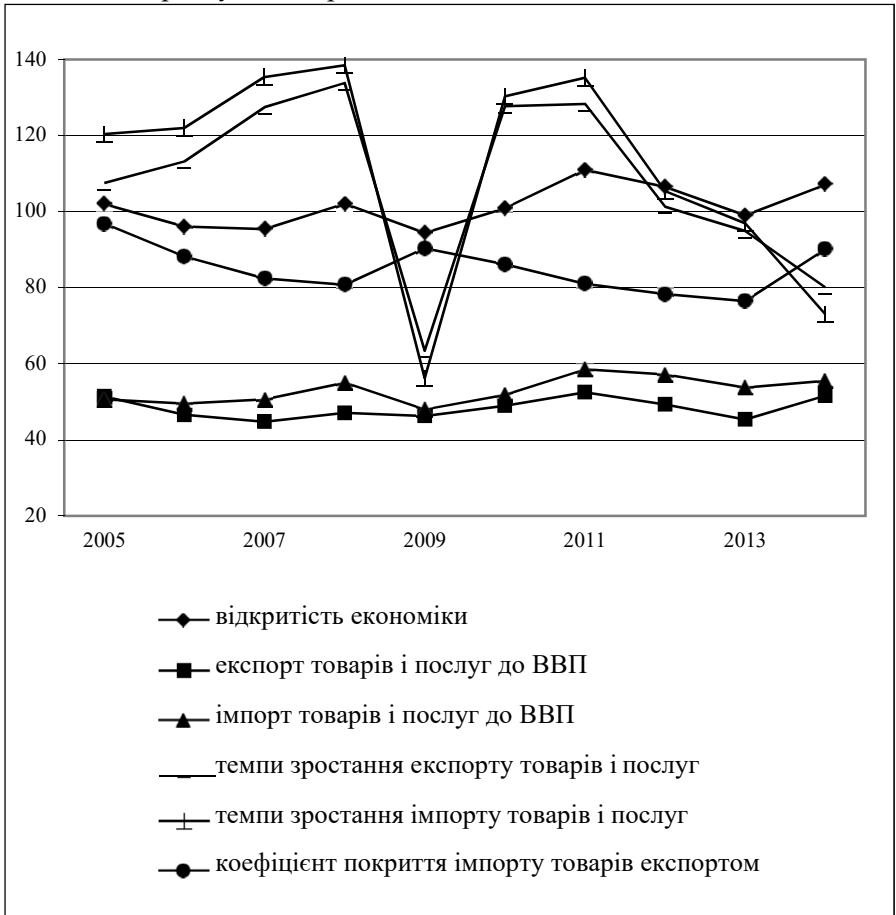


Рис. 3.1. Динаміка показників розвитку зовнішнього сектору України за період 2005-2014 рр., %

(дані за 2014 рік – без урахування тимчасово окупованої території АР Крим і м. Севастополь)

Товарна структура зовнішньої торгівлі на 01.01.2014 р. не мала значних змін порівняно з попереднім періодом. Статистичні дані [247-263] свідчать, що в структурі експорту найбільша частка припадає на недорогоцінні метали та вироби з них – 28,3% (27,7% у попередньому періоді), продукти рослинного походження – 16,2%

(14,0% у 2013 р.), мінеральні продукти – 11,3% (11,8% у 2013 р.), машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання – 10,5% (11,0% у 2013 р.). У структурі імпорту найбільшу частку мають мінеральні продукти – 29,6% (29,1% в 2013 р.), машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання – 16,0% (16,2% в 2013 р.), продукція хімічної та пов'язаних із нею галузей промисловості – 12,5% (11,0 у 2013 р.), полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них – 6,7% (6,0% у 2013 р.), недорогоцінні метали та вироби з них 6,1% (6,5% у 2013 р.). Перевищення експорту над імпортом досягнуто по таких групах товарів, як: продукти рослинного походження, жири та олії тваринного або рослинного походження, готові харчові продукти, деревина і вироби з деревини, недорогоцінні метали та вироби з них.

У структурі експорту послуг на початок 2014 року переважають транспортні послуги – 53% (56,0% у минулому періоді). З них 36,2% припадають на послуги трубопровідного транспорту (40,2% у минулому періоді), залізничного транспорту – 18,0% (19,4% у минулому періоді), повітряного транспорту – 17,6% (16,1% у минулому періоді), морського транспорту – 13,9% (13,5% у минулому періоді), автомобільного транспорту – 7,5% (5,8% у минулому періоді), інше – на послуги річкового транспорту, передачу електроенергії та інші допоміжні і додаткові послуги транспорту.

Експорт послуг у сфері телекомунікації, комп'ютерних та інформаційних послуг становив на початок 2014 р. 14,5%, послуг із переробки матеріальних ресурсів – 11,6%, ділових послуг – 10,9% (у попередньому періоді 10,1%, 11,6% та 10,6% відповідно). У структурі імпорту послуг на початок 2014 р. також переважали транспортні послуги – 21,6% (22,6% у минулому періоді). З них по 31,3% припадало на послуги залізничного транспорту і повітряного транспорту (36,5% та 37,5% у минулому періоді відповідно), морського транспорту – 17,7% (11,4% у минулому періоді), автомобільного транспорту – 13,8% (11,5% у минулому періоді), інше – на послуги річкового транспорту, передачу електроенергії та інші допоміжні і додаткові послуги транспорту. Велика частка в структурі імпорту послуг належить державним та урядовим послугам – 18,2%, діловим послугам – 15,5%, послугам, пов'язаним із фінансовою діяльністю, – 12,6% (7,8%, 18,9% та 13,3%

відповідно), а також послугам, пов'язаним із подорожами, – 10,7% (9,1% у минулому періоді) [247-263].

У динаміці експорту/імпорту послуг у розрізі окремих видів послуг слід звернути увагу на лавиноподібне зростання обсягів експорту комп'ютерних послуг (з 259,6 млн дол. США у 2010 р. до 1102,0 млн дол. США у 2014 р.), а також інформаційних послуг (з 98,5 млн дол. США 2010 р. до 203,2 млн дол. США у 2014 р.), що у кілька разів перевищує імпорт таких послуг.

Серед ділових послуг перше місце за обсягами експорту посідають наукові та технічні послуги (зростання з 336,8 млн дол. США у 2010 р. до 376,3 млн дол. США у 2014 р.) і послуги з дослідження та розробок (зростання з 209,4 млн дол. США у 2010 р. до 262,5 млн дол. США у 2014 р.). Імпорт таких послуг також значно поступається за обсягами експорту.

Звертає на себе увагу також позитивна динаміка обсягів експорту послуг з оперативного лізингу і послуг, пов'язаних із торгівлею, і посередницьких послуг, хоча вони поки поступаються обсягам імпорту.

Наразі одним із важливих аспектів аналізу економічних передумов формування і розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є суспільно-політична детермінанта розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України, в межах якої змінюються і перспективи економічного партнерства країни на міжнародній арені. Так, наприклад, набуває більшої ваги економічне співробітництво з країнами Вишеградської групи – Польщею, Чехією, Словаччиною й Угорщиною [342], країнами Балтії, Туреччиною та ін. Набуває актуальності більш активний пошук стратегічних партнерів у країнах Азії, Африки, Америки.

У цьому зв'язку доцільно розглянути географічну структуру експорту/імпорту товарів за групами країн світу (табл. 3.1). Як видно з таблиці, складеної за даними [247-263], як у структурі експорту, так і в структурі імпорту країни сталися суттєві зміни починаючи з 2012 року.

Таблиця 3.1

Географічна структура експорту/імпорту товарів за групами країн світу*

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Млн дол. США	% до попереднього	Млн дол. США	% до попереднього	Млн дол. США	% до попереднього	Млн дол. США	% до попереднього	Млн дол. США	% до попереднього
Експорт товарів										
Усього	50744,3	100	67594,1	100	6779,8	100	62305,9	100	53901,7	100
Країни СНД	18482,9	36,4	25835,8	38,2	24911,2	36,8	21672,1	34,8	14882,3	27,6
Країни ЄС	12916,4	25,5	17862,9	26,4	16937,9	25,1	16573,5	26,6	17002,9	31,5
Азія	13585,2	26,8	17562,8	26,0	17506,4	25,8	16671,0	26,8	15350,9	28,4
Африка	2996,2	5,9	3325,6	4,9	5544,7	8,1	5079,9	8,1	5098,2	9,4
Америка	1950,0	3,8	2488,6	3,7	2471,4	3,6	1938,8	3,1	1372,2	2,5
Інші	816,6	1,6	518,4	0,8	408,2	0,6	370,6	0,6	195,2	0,4
Імпорнт товарів										
Усього	60352,0	100	81040,5	100	83135,4	100	75834,6	100	54428,7	100
Країни СНД	26607,2	44,1	37080,1	45,7	34317,9	41,3	27741,5	36,5	17276,9	31,8
Країни ЄС	19004,2	31,5	25270,3	31,1	26033,9	31,3	26766,9	35,2	21069,1	38,7
Азія	9901,4	16,5	12474,5	15,4	15999,1	19,2	14639,6	19,3	10848,3	19,9
Африка	871,5	1,5	931,4	1,1	838,2	1,0	729,7	1,0	679,9	1,2
Америка	2861,9	4,7	3896,0	4,8	4421,9	5,3	4298,2	5,7	3021,5	5,6
Інші	1105,8	1,7	1388,2	1,7	1524,4	1,8	1658,7	2,3	1533,0	2,8

* Складено без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим і м. Севастополь

Загалом обсяги експорту українських товарів у 2014 році зросли на 3157,4 млн дол. США. У структурі експорту товарів чільне місце посідають країни ЄС і Азії (31,5% та 28,4% відсотки відповідно), однак це зумовлено не стільки зростанням обсягів експорту в ці регіони, скільки зменшенням експорту в країни СНД (на 3600,6 млн дол. США порівняно з 2010 роком), переважно у Російську Федерацію. Зменшується обсяг експорту в країни Американського континенту і Африки, в чотири рази скоротився експорт в інші країни світу, що є досить негативною тенденцією для української економіки.

Складніша ситуація з імпортом товарів, обсяги якого за період 2010-2014 рр. скоротилися на 5923,3 млн дол. США. Імпорт із країн СНД за період 2010-2014 рр. скоротився на 9330,3 млн дол. США. Протягом розглянутого періоду Україна нарощувала обсяги імпорту з країн ЄС, Азії, Африки й Америки, однак у 2014 році скорочення відбулося по всіх розглянутих групах країн. Враховуючи, що в структурі експорту/імпорту України найбільшу частку мають країни ЄС, доцільно розглянути їх детальніше. На 14 країн, що представлені в табл. 3.2, припадає 88,7% експорту товарів з України в країни ЄС. Вони ж забезпечують 88,2% товарів, що імпортує Україна з країн ЄС.

Однак у 2014 р. обсяги експорту товарів до країн, які б могли бути стратегічними економічними партнерами України, зокрема країн Вишеградської групи, зменшилися, хоча експорт до інших країн Євросоюзу зростає стабільно. При цьому обсяги імпорту з країн ЄС до України на 4066,5 млн дол. США перевищують обсяги експорту до ЄС.

Обсяги товарообороту оптової і роздрібної торгівлі дають уявлення про потенціал утворення внутрішніх товарних і супутніх їм потоків (табл. 3.3).

У контексті даного дослідження доцільно проаналізувати стан транспортної галузі України.

Таблиця 3.2

Найбільші за обсягами експорту/імпорту товарів країни ЄС*

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
Польща	1785,6	2778,1	2791,8	3164,2	2571,0	3545,4	2545,4	4052,4	2644,7	3070,8
Італія	2397,7	1369,2	3026,2	1976,2	2456,6	2207,8	2335,6	2062,4	2468,3	1509,0
Німеччина	1470,1	4543,1	1716,8	6538,3	1597,8	6763,2	1551,3	6659,5	1590,6	5361,5
Угорщина	857,0	1213,8	1327,9	1279,8	1507,1	1158,6	1552,8	1400,1	1509,9	1464,0
Іспанія	402,0	467,3	961,2	683,5	1529,1	744,0	978,1	860,8	1166,6	607,6
Нідерланди	516,6	822,7	821,7	1183,5	829,7	1108,8	1036,8	1050,2	1106,1	763,9
Чехія	620,4	745,6	838,2	1176,9	698,8	1247,9	812,4	986,7	772,5	687,9
Словаччина	563,9	437,2	833,7	594,3	665,2	580,1	747,4	652,3	670,2	426,9
Велика Британія	504,5	816,8	484,8	1088,2	527,1	1127,3	525,1	1126,7	589,2	692,0
Румунія	704,5	682,1	945,7	1117,2	549,7	921,3	546,9	896,1	584,1	847,7
Болгарія	447,9	217,1	754,3	268,8	567,2	279,7	589,8	299,0	550,6	238,4
Франція	469,1	1104,2	559,0	1489,8	535,5	1657,2	679,2	1725,6	532,7	1269,2
Австрія	507,4	694,0	587,7	707,5	519,5	731,0	552,5	959,7	530,9	606,3
Литва	263,4	637,2	315,4	820,7	277,7	911,1	323,2	964,4	362,1	1032,2

* Складено без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим і м. Севастополь

Таблиця 3.3

Оптовий і роздрібний товарооборот в Україні*

(у фактичних цінах, млрд. грн.)

	Роки				
	2010	2011	2012	2013	2014
Оптовий товарооборот підприємств	968,7	1085,2	1076,6	1057,8	988,0
Оборот роздрібною торгівлі	513,5	649,2	767,0	838,2	903,5
Роздрібний товарооборот підприємств	16,7	19,8	21,9	22,8	21,3

* Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим і м. Севастополь

Нажаль, результати аналізу свідчать про низку негативних тенденцій, зокрема:

– впровадження прогресивних видів шляхів сполучення фактично зупинилося у 2010 році [247-263]. Із цього періоду не зростають експлуатаційна довжина електрифікованих залізничних колій загального користування (47% від загальної довжини), двоколієних і багатоколієних дільниць (34,0%), довжина річкових судноплавних шляхів з освітлювальними та світловідбиваючими знаками судноплавства (53,0%), довжина автомобільних доріг загального користування з твердим цементобетонним і асфальтобетонним покриттям (37% від загальної довжини доріг із твердим покриттям);

– протягом останніх 10 років не змінюється щільність шляхів сполучення загального користування і їхня довжина;

– стабільно зменшується рухомий склад за видами транспорту та призначенням (крім автомобільного, про який за 2012-2013 рр. у Державної служби статистики немає даних);

– спостерігається падіння вантажообігу (у натуральному вираженні) як загалом, так і за всіма видами транспорту окремо. У структурі вантажообігу стабільно зростає частка автомобільного транспорту – з 7% у 2005 р. до 16% на початок 2014 р.;

– транспортування (перекачка) вантажів трубопроводами за період 2005-2014 рр. суттєво зменшилося – у 2,13 разів, зокрема газу – у 2,06 разів, нафти і нафтопродуктів – у 2,76 разів;

– відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту стабільно зменшується, включаючи трамвайні, тролейбусні і метрополітенівські перевезення.

У переробці вантажів морськими портами з 2005 року зростає питома вага експортних вантажів (до 72% на початок 2014 р.) за рахунок зменшення транзитних (з 36% у 2005 р. до 14% на початок 2014 р.). У переробці вантажів річковими портами з 2005 року зростає питома вага експортних вантажів (до 44% на початок 2014 р.) за рахунок зменшення внутрішніх (з 78% у 2005 р. до 50% на початок 2014 р.). Структура переробки вантажів морськими і річковими портами за видами вантажів представлена у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Структура переробки вантажів морськими і річковими портами за видами вантажів у 2014 р., %

Види вантажів	Усього вантажів	У тому числі			
		експортних	імпортних	транзитних	Внутрішніх
Усього	100	70,6	11,6	13,9	3,9
у тому числі:					
Наливні	9,3	5,2	7,1	34,3	0,6
Сипучі	68,9	72,5	66,7	47,4	87,5
тарно-штучні	15,6	18,0	4,4	14,0	12,1
у контейнерах	5,8	4,0	20,6	3,9	-
інші	0,4	0,3	1,2	0,4	-

За середньою відстанню перевезення однієї тони вантажів лідером є морський транспорт – 1452 км станом на 01.01.2014 р. Аналогічний показник трубопровідного транспорту – 821 км, залізничного – 544 км, річкового – 432 км, автомобільного – 49 км. При цьому вантажообіг автомобільного транспорту має невелику тенденцію до зростання – з 53918,4 млн т у 2010 р. до 58683,1 у 2014 р. Слід, однак, зауважити, що у розрізі окремих регіонів цей показник значною мірою варіюється, як і тенденції його зміни. Так, вантажообіг Житомирської, Запорізької, Миколаївської і Чернігівської областей стабільно

зменшується, а показники Волинської, Київської, Луганської, Рівненської, Черкаської областей і м. Київ не мають певної тенденції. Найменший вантажообіг протягом останніх років мала Сумська область (803,6 млн ткм на початок 2014 р.), а найвищий – Львівська область (4564, млн ткм на початок 2014 р.) і Закарпатська (4410,7 млн ткм на початок 2014 р.).

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі [302]. Актуальність питання формування міжнародних транспортних коридорів зумовлена необхідністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту й збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників [104].

Міжнародні транспортні коридори формуються тими транспортними зв'язками країн і регіонів світу, які проходять територією України, зокрема [119]:

- країни Центральної Європи – країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

У роботі Г. Рахматуліної [166] виділені і згруповані за напрямками основні європейські транспортні коридори, серед яких три залізничні транспортні коридори – № 3, 5, 9 – проходять територією України. Через українські порти Ізмаїл і Рені

здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів сьогодні в Україні становить 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані магістралі, які характеризуються високим рівнем використання технічних засобів та обладнані автоблокуванням. Окрім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія) [37]. Найбільш перспективним для України є коридор № 5, який може отримати продовження і розгалуження територією України. Крім того, наша країна спільно з іншими визначила й ухвалила новий перелік міжнародних транспортних коридорів, які додатково пропонувалося включити до традиційної мережі МТК: Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Польща, Україна); «Євроазіатський» (ЄАТК), Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі) – Тбілісі – Баку (Україна, Грузія, Азербайджан); альтернативний транспортний коридор «Європа – Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай) [317].

У Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р., який передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав – членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з обмеженою кількістю транс'європейських транспортних осей (напрямок інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів), що поєднують країни – члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами. Єврокомісією визначено 5 основних мультимодальних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами [317].

Територією України проходить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам Критських МТК № 3, 5, 7, 9 та нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 та 9, включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь–Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. Формування міжнародних

транспортних коридорів передбачає два варіанти розбудови транспортних коридорів на території України, включених як складова частина до мережі міжнародних транспортних коридорів: реконструкція і модернізація існуючої мережі; спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами [149].

Обсяги фінансування програм транскордонного співробітництва за участю України представлені на рис. 3.2.

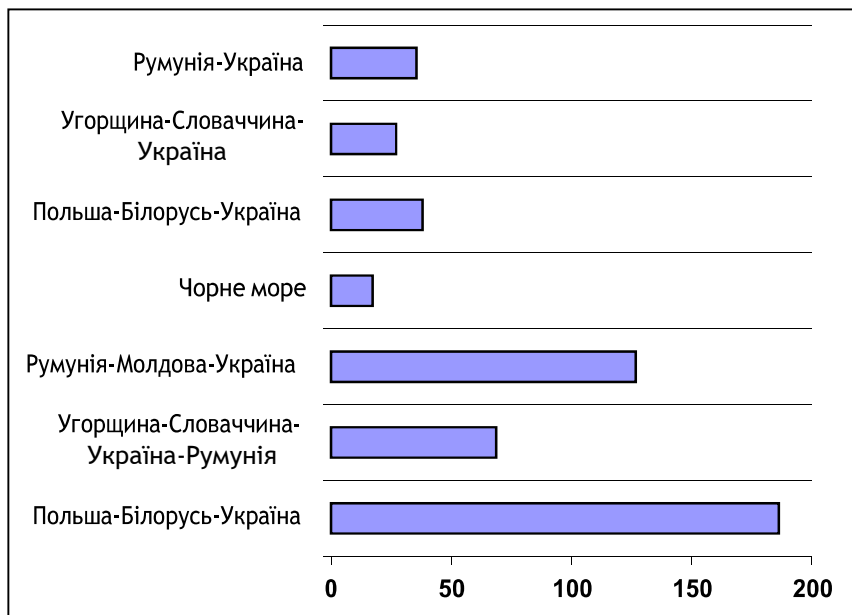


Рис. 3.2. Обсяги фінансування програм транскордонного співробітництва за участю України [335]

Інноваційний вектор розвитку соціально-економічних систем усіх рівнів як вимога часу, пріоритетність розбудови інститутів економіки знань і структурної трансформації національного господарського комплексу на засадах логістизації потребують більш детального аналізу інноваційних процесів в економіці України, їх стану і тенденцій розвитку.

Розрахунки, проведені на основі [247-264], наведені в табл. 3.5, доводять, що протягом останніх років у промисловості зменшується як кількість інноваційно активних підприємств, так і

питома вага їх у загальній кількості практично за всіма видами економічної діяльності у промисловості. На кінець 2014 р. лідерами за питомою вагою інноваційно активних підприємств у загальній їх кількості залишалися: виробництво основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів; виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів. Зауважимо, однак, що при цьому новостворені інноваційні технології здебільшого були новими для України.

Таблиця 3.5

Кількість інноваційно активних промислових підприємств за видами економічної діяльності

Види економічної діяльності	Інноваційно активні промислові підприємства, од./% до загальної кількості підприємств		
	2012 р.	2013 р.	2014 р.
Промисловість	1679/16,2	1715/16,8	1609/16,1
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	53/8,6	38/6,5	32/7,7
у т.ч. добування кам'яного та бурого вугілля	16/6,3	12/6,0	3/6,5
Переробна промисловість, у т.ч.:	1499/17,1	1551/18,5	1449/17,3
Виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів	384/16,1	398/18,4	334/16,8
Текстильне виробництво, виробництво одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів	68/13,8	71/11,7	82/13,2
Виготовлення виробів із деревини, виробництво паперу та поліграфічна діяльність	53/10,6	138/13,8	134/12,1
Виробництво коксу та продуктів нафтопереробки	15/34,9	11/22,9	8/25
Виробництво хімічних речовин і хімічної продукції	125/34,0	86/28,4	76/24,4

Закінчення таблиці 3.5

Виробництво основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів	34/41,2	32/41,0	29/38,2
Виробництво гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції	63/15,1	183/14,4	158/13,0
Металургійне виробництво, виробництво готових металевих виробів, крім виробництва машин і устаткування	120/15,2	133/16,7	138/17,3
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	68/35,3	70/35,7	71/34,0
Виробництво електричного устаткування	72/31,3	80/28,5	64/23,2
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	199/21,5	160/24,5	155/25,5
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	84/30,7	87/35,2	69/29,6
Виробництво меблів, іншої продукції, ремонт і монтаж машин і устаткування	101/13,4	102/13,7	131/14,4
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	78/12,8	81/12,6	75/14,1
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	41/6,8	45/7,7	53/7,9

Складено автором на основі [260-262]

Лише у виробництві харчових продуктів протягом 2014 р. було створено три принципово нових технології, одна – у виробництві готових металевих виробів, крім машин і устаткування, одна – у виробництві інших транспортних засобів; одна – у сфері інформації і телекомунікації. Аналіз новостворених принципово нових

технологій за їх видами показав, що з 30 одиниць дві створені у сфері автоматизованого транспортування матеріалів і деталей, а також здійснення автоматизованих вантажно-розвантажувальних операцій, і п'ять – в області зв'язку та управління.

Синтетичним показником, який об'єднує конкурентоспроможність товарів, товаровиробників, галузей і характеризує положення країни на світовому ринку, вважається глобальний індекс конкурентоспроможності (*GCI*) країни. У загальному вигляді його можна визначити як здатність країни в умовах вільної конкуренції виробляти товари та послуги, що відповідають вимогам світового ринку [4]. У контексті даного дослідження *GCI* заслуговує на увагу у зв'язку з тим, що серед його дванадцяти субіндексів присутні показники технологічної готовності країни, інноваційного розвитку, стану вищої, середньої і професійної освіти, які презентують їх кількісну оцінку з позицій світового економічного співтовариства.

За даними останнього звіту Світового економічного форуму про глобальну конкурентоспроможність 2013-2014 рр. [332-334], серед лідерів за Глобальним індексом конкурентоспроможності кілька років перебувають Швейцарія, Сінгапур, США, Німеччина, Фінляндія, Велика Британія. Динаміка позицій і значень України в Індексі глобальної конкурентоспроможності (табл. 3.6) є нестабільною і не свідчить про наближення країни хоча б до першої двадцятки.

Таблиця 3.6

**Динаміка позицій і значень України
в Індексі глобальної конкурентоспроможності**

Показник	Роки							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Бал	3,98	4,09	3,95	3,9	4,0	4,14	4,02	4,14
Рейтинг	73	72	82	89	82	73	84	76
Кількість країн у рейтингу	131	134	133	139	142	144	148	144

Джерело: складено за даними [4, с. 332-334]

Динаміка окремих складників *GCI* (рис. 3.3) свідчить про низку негативних явищ. Так, з 2010 року рейтинг України зростає, однак

вона так і не досягла свого докризового максимуму 2005 року ані у рейтинговому вираженні, ані у балах.

Україна втратила конкурентну перевагу у глобальному контексті за показником ефективності ринку праці. Таким чином, згідно з [4], станом на 2014 рік Україна мала конкурентні переваги лише за двома позиціями: вищою освітою і підготовкою кадрів (40-ве місце у рейтингу) і ємністю ринку (38-ме місце у рейтингу). До невикористаних можливостей віднесені: технологічна готовність; інфраструктура; охорона здоров'я і початкова освіта; інновації та ефективність ринку праці. Критичне відставання України зберігається за такими критеріями, як: інституції, макроекономічне середовище, ефективність товарних ринків, розвиток фінансового ринку, рівень розвитку бізнесу. І позитивна динаміка рейтингових показників за цими критеріями відсутня. Зауважимо, що Україна має і досить специфічні проблеми за цими критеріями оцінювання. Так, у джерелі [73] відзначається, що проблема України не лише у державних інституціях, але й у приватних, таких як корпоративна етика і стандарти, оцінка яких вкрай низька порівняно з іншими країнами світу.

Одним із найбільших досягнень України за останні роки є поліпшення показників інфраструктури. Найбільше зростання спостерігалось за оцінкою якості інфраструктури в цілому, якості інфраструктури повітряних перевезень (плюс 20 позицій), якості портової інфраструктури (плюс 12 позицій). При цьому оцінка якості автомобільних доріг систематично погіршується: втрата 17 позицій за останні роки і дуже низьке, 137-е, місце у світі. Подібна диспропорція є серйозною перешкодою на шляху до створення ефективної транспортної мережі і реалізації логістичного потенціалу країни [73].

Занепокоєння викликає і той факт, що за даними [73], маючи відносно високі показники охоплення середньою (49-е місце) і вищою (10-е місце) освітою, Україна систематично втрачає позиції в оцінках якості освіти. Передусім це стосується загальної оцінки якості системи освіти (втрата 30 місць за останні роки), а також якості бізнес-освіти (111-е місце). Це пояснюється двома головними причинами [73]: *по-перше*, бізнес не задоволений якістю отриманих в освітніх установах знань і навичок співробітників; *по-друге*, система освіти готує фахівців не тих спеціальностей, яких потребує бізнес.

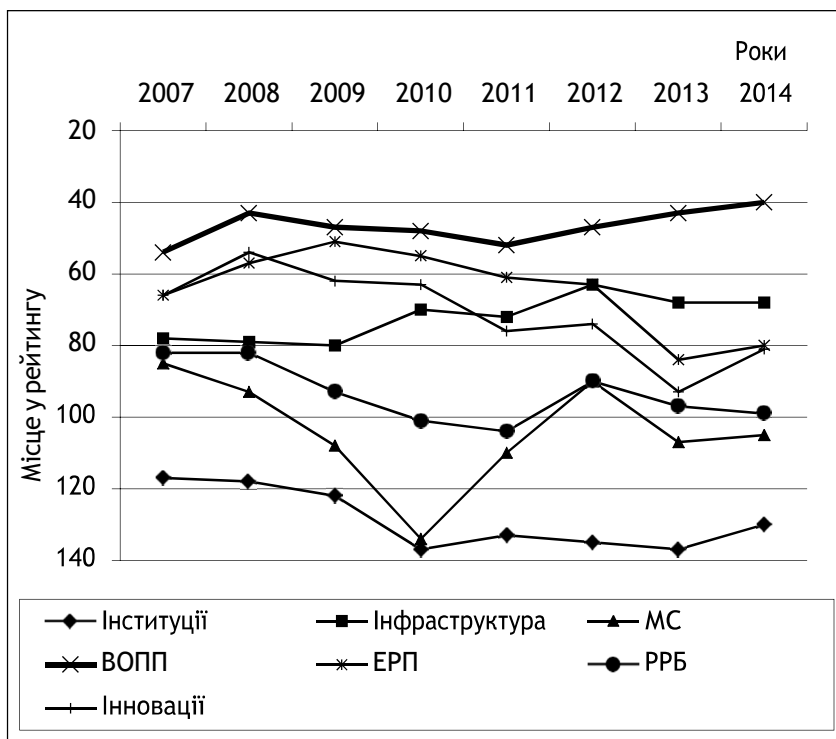


Рис. 3.3. Динаміка окремих складників *GCI* України
 (МС – макроекономічне середовище; ВОПП – вища освіта і підготовка кадрів; ЕРП – ефективність ринку праці; РРБ – рівень розвитку бізнесу)

Незважаючи на збереження низки відносних конкурентних переваг за показниками гнучкості ринку праці, у джерелі [73] відзначається помітне погіршення співпраці у відносинах «працівник-працедавець» та за обтяжливостю оподаткування. Критично низького рівня (2,28 бали із 7 можливих) досягла оцінка показника «відпливу умів», за яким Україна займає 131-е місце зі 144 оцінюваних країн світу. За доступністю венчурного фінансування Україна перебуває за межами першої сотні світового рейтингу, що свідчить про складність запуску стартапів і проектів розробки нових технологій. Не сприяє поширенню нових технологій і низький показник їх проникнення в країну через прямі іноземні інвестиції – Україна займає низьке, 113-е, місце у світі.

Цей показник є частиною складника технологічної готовності, за якою в цілому Україна посідає 83-тє місце зі 144 країн [73].

Показники за критерієм «інновації» доцільно розглянути дещо детальніше. За даними [334], найбільш проблемними складниками є такі: якість науково-дослідних інститутів (69 місце, 3,6 бали із 7 можливих), видатки компаній на дослідження і розробки (ДіР) (112 місце, 2,7 бали), взаємозв'язки університетів із промисловістю у сфері ДіР (77 місце, 3,4 бали), державні закупівлі новітніх технологій і продукції (118 місце, 3,0 бали). Крім того, обвалився рейтинг України за таким показником, як інноваційна спроможність, – з 58 місця у 2012-2013 рр. до 100-го у 2013- 2014 рр. Поки що Україна зберігає конкурентну перевагу за показником наявності вчених та інженерів (46 місце, 4,5 бали), хоча через «відплив умів» вона може бути втрачена.

Глобальний інноваційний індекс (GII) 2014 р. охоплював 143 економіки світу і використовував 81 показник, що утворювали 7 розділів (інститути, людський капітал і дослідження, інфраструктура, розвиток внутрішнього ринку, розвиток технологій і економіки знань, результати креативної діяльності, розвиток бізнесу).

За даними аналітичної доповіді [4; 337; 338] за 2014 р., Україна в рейтингу країн за ГІІ посіла 63 місце серед 143 країн світу, набравши 36,3 бали зі 100 можливих. Для порівняння: у 2013 р. – 71 місце серед 142 країн. Україна покращила свої позиції за 3 підіндексами (інституції, результати наукових досліджень і творчість). У 2014 р. в інституціональному підіндексі Україна посідала 103 місце проти 105 місця у 2013 р. За підіндексом людського капіталу Україна посіла 45 місце (44 місце у 2013 р.). При цьому за рівнем освіти – 58 місце, вищої освіти – 34, досліджень та розробок – 48 місце. За рівнем інфраструктури Україна на 107 місці рейтингу проти 91-го у 2013 р. Ринкові показники України оцінені в 45,1 балів, що вивело її у 2014 р. за цим підіндексом на 90 місце (за кредитами – 67 місце, рівнем торгівлі та конкуренції – 65, інвестиціями – 127). За результатами наукових досліджень Україна у 2014 р. посіла 32 позицію (зокрема, за показниками створення знань – 15 місце, вплив знань – 85, поширення знань – 71). За складником творчості Україна посідає 77 місце у рейтингу, в тому числі за показниками нематеріальних активів – 112 місце, креативних товарів та послуг – 82, онлайн

творчості – 42. За оцінкою бізнес-досвіду Україна посіла 87 місце (за кількістю працівників розумової праці – 65 місце, інноваційним зв'язками – 105, сприйняттям знань – 90).

Слід окремо зауважити, що основні провали у показниках України щодо розвитку бізнесу стосуються стану кластерного розвитку (131 місце) й участі у спільних підприємствах і стратегічних альянсах (102 місце). Серед результатів креативної діяльності абсолютно провальними виявилися у 2014 р. показники інформаційних, комп'ютерних технологій (ІКТ) та створення бізнес-моделей та ІКТ і створення організаційних моделей (119 та 121 місця відповідно) [284].

3.2. Стан, структура та стратегічні тренди розвитку ринку логістичних послуг в Україні

Визначення економічних передумов і напрямів цілеспрямованого формування, оптимального використання, відтворення і нарощування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації на макроекономічному рівні повинно мати комплексний та системний характер, бо мова йдеться про обґрунтування національної політики. Логістизація національної економіки, як найсучасніша концепція неоекономічного розвитку, передбачає тотальний наскрізний перехід всіх галузей, всіх видів діяльності на всіх управлінських рівнях на логістичні принципи управління. Тому в межах даного дослідження не переслідувалася задача провести такий комплексний масштабний аналіз. Задача була значно звужена. Основними напрямками діагностики передумов формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації було обрано три ключові фактори: рівень ефективності логістики; стан і тенденції розвитку ринку логістичних послуг в Україні та проблеми підготовки фахівців з логістики для національної економіки.

Майже щорічно різні міжнародні організації такі як Світовий банк, Міжнародний валютний фонд та інші складають економічні рейтинги між країнами, що базуються на обчисленні зведеного індексу на основі різних показників (субіндексів).



Рис. 3.4. Роль індексу ефективності логістики для державної економічної політики

Це дозволяє країнам використовувати ці індекси для прогнозування, визначення проблем розвитку та їх причин, переймання досвіду розвинутих країн для вирішення цих проблем. У 2007 р. Всесвітній банк спільно з Університетом м. Турку (Фінляндія) вперше застосував Індекс ефективності логістики (LPI) для оцінки рівня розвитку логістики в різних країнах, що слід вважати визнанням міжнародними організаціями значення логістики для успіху національних економік (рис. 3.4). Показник логістичної ефективності є життєво важливим для розвитку торгівлі та економічного зростання. Можливість країни торгувати по всьому світу залежить від доступу до глобальної логістичної мережі та вантажів. Ефективність ланцюгів поставок (вартість, час і надійність) залежить від індивідуальних особливостей економіки країни, в тому числі і від побудови системи логістики.

Загалом за індексом ефективності логістики *LPI (Logistics Performance Index)*, який кожні два роки Всесвітнім банком розраховується на основі опитувань міжнародних, національних та/або регіональних логістичних і складських операторів, транспортно-експедиторських компаній, Україна у 2013-2014 рр. трохи покращила свої позиції (табл. 3.7).

Як видно з таблиці, індекс має динаміку по роках. Зокрема, Сінгапур, Гонконг, Фінляндія і Данія, які були лідерами у рейтингу 2012 року, взагалі не потрапили до десятки кращих у 2014 р. Україна ж піднялася на шість позицій, покращивши свої показники за всіма напрямками обстеження, крім інфраструктурного [289, 341]. Нагадаємо, що до *LPI*, за яким здійснюється оцінка ефективності логістичної діяльності, включено такі показники, як [341]:

- ефективність процедури пограничного контролю, у тому числі митного (швидкість, простота і передбачуваність формальностей) (*customs*);
- якість торгово-транспортної інфраструктури (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології) (*infrastructure*);

Таблиця 3.7

**Індекси ефективності логістики України
та країн світу у 2012-2014 рр.***

№ п/п	Країна	Рейтинг 2012 р.	Індекс, бали	Рейтинг 2014 р.	Індекс, бали
1	Сінгапур	1	4,13	5	4,00
2	Гонконг (Китай)	2	4,12	15	3,83
3	Фінляндія	3	4,05	24	3,62
4	Німеччина	4	4,03	1	4,12
5	Нідерланди	5	4,02	2	4,05
6	Данія	6	4,02	17	3,78
7	Бельгія	7	3,98	3	4,04
8	Японія	8	3,93	10	3,91
9	США	9	3,93	9	3,92
10	Велика Британія	10	3,90	4	4,01
11	Польща	30	3,43	31	3,49
12	Україна	66	2,85	61	2,98
13	Росія	95	2,58	90	2,69

*Складено на основі [341]

- простота організації міжнародних перевезень за конкурентоздатними цінами (*international shipments*);
- компетентність і якість логістичних послуг (транспортні оператори, митні брокери) (*logistics quality and competence*);

- можливість відстежувати переміщення вантажів (*tracking & tracing*);
- своєчасність доставки вантажів (*timeliness*).

У 2010 р. Всесвітній банк вніс деякі зміни в методичку розрахунку Індексу і вилучив такий критерій оцінки, як «логістичні витрати». Це було зроблено через те, що в багатьох країнах статистика по логістичним витратам відсутня і зібрати достовірну інформацію по даному чиннику немає можливості. Також показник «компетентність» був трансформований в «якість і компетентність логістичних послуг».

На думку експертів, логістична система України незмінно прогресує, що яскраво демонструє динаміка національного індексу ефективності логістики. 2014 року він досяг оцінки в 2,98 бала, що на 0,13 бали вище у порівнянні з 2012 роком. Найбільш розвиненим компонентом вітчизняної системи логістики у 2014 році вважається, за оцінками Всесвітнього банку, своєчасність поставок вантажів (3,51), а найменш розвиненим – якість торговельної й транспортної інфраструктури (2,65). Розрив у показниках ефективності торгової логістики між країнами, що демонструють найкращі і найгірші результати, як і раніше досить великий – не дивлячись на поступове зближення, починаючи з 2010 року.

Всесвітній банк доходить до висновку, що країнам з низькими, середніми і високими доходами необхідні різні стратегії для поліпшення показників ефективності логістики. У країнах з низьким рівнем доходів (Україна, на жаль, належить саме до цієї групи) найзначніші поліпшення показників, як правило, досягаються за рахунок вдосконалення інфраструктури та підвищення ефективності основних процедур прикордонного контролю. Це може мати на увазі необхідність реформування митних органів, проте все частіше мова йде про поліпшення роботи інших відомств, присутніх на кордоні, в тому числі тих, хто відповідає за санітарний і фітосанітарний контроль. Найчастіше потрібні багатосторонні підходи.

У країнах із середнім рівнем доходів, навпаки, інфраструктура і прикордонний контроль досить ефективні. Ці країни зазвичай домагаються найбільшого поліпшення результатів завдяки підвищенню якості логістичних послуг і, зокрема, за рахунок аутсорсингу спеціалізованих функцій, таких як, наприклад, транспортування, експедирування та складування вантажів.

У країнах з високим рівнем доходів все більше визнається важливість і зростає попит на «зелену» логістику, тобто екологічно чисті логістичні послуги. У дослідженні 2014 року біля 37% респондентів, які відправляють товари в країни ОЕСР, відзначили наявність попиту на екологічно сприятливі логістичні рішення – в порівнянні лише з 10% опитаних серед тих, хто відвантажує товари в країни з низьким рівнем доходів.

У цьому широкому контексті зростає увага до індексу LPI з боку осіб, що визначають національну економічну політику. Наприклад, в Індонезії індекс LPI офіційно використовується для оцінки результатів діяльності міністерства торгівлі. Організація Азіатсько-Тихоокеанського економічного співробітництва (АТЕС) використовує індекс LPI для вимірювання впливу, що чиниться ініціативою щодо розвитку взаємозв'язків в ланцюзі постачань. Європейська комісія використовувала індекс при формуванні європейської системи оцінки ефективності транспорту, а також для проведення в 2013 році оцінки Митного союзу ЄС.

Порівняльна характеристика за 2007-2014 рр. динаміки змін індексу ефективності логістики України з динамікою показників ВВП (табл.3.8, 3.9), дозволила зробити висновок, що чітко вираженого тренду між цими показниками не спостерігається.

Таблиця 3.8

Порівняння індексу ефективності логістики і ВВП України за 2007-2014 рр.

Рік	Індекс ефективності логістики (LPI) Україна	Номинальний ВВП України, в млн грн.	ВВП України, в млн USD
2007	2,55	720731	142719
2010	2,57	1082569	136419
2012	2,85	1408889	175781
2014	2,98	1566728	131805

Хоча динаміки змін індексу ефективності логістики та номінального ВВП України в національній валюті дозволяє, на перший погляд, констатувати пряму між ними залежність. Але це лише на перший погляд.

Незважаючи на незначне, але все ж таки стабільне, підвищення індексу LPI, в 2010 та 2014 рр. спостерігається суттєве падіння показників ВВП в доларовому еквіваленті (табл. 3.8 і 3.9), що відбувалося в результаті цілого комплексу причин, основною з яких, безперечно, можна вважати суттєве падіння курсу національної валюти в результаті економічних і політичних кризових ситуацій. Але при цьому слід усвідомлювати, що при негативній динаміці індексу LPI, значення ВВП могли бути ще нижчими.

Таблиця 3.9

Порівняння індексу ефективності логістики і номінального ВВП на душу населення України за 2007-2014 рр.

Рік	Індекс ефективності логістики (LPI) Україна	Номінальний ВВП на душу населення Україна, в грн.	Номінальний ВВП на душу населення Україна, в USD	Населення Україна, тис. чол
2007	2,55	15496,5	3068,6	46509.4
2010	2,57	23600,4	2974	45870.7
2012	2,85	30912,5	3856,8	45576.7
2014	2,98	35834	3014,6	43721.8

Аналіз додаткових індикаторів, які мають вплив на ефективність логістики, таких як можливість глобальної торгівлі, глобальна конкурентоспроможність, роль індикаторів на прийняття логістичних рішень, ранжування за рівнем впливу та їх важливістю на розвиток підприємства дозволять більш точно визначати проблеми розвитку логістики в національному масштабі. Аналіз в динаміці результатів Міжнародного рейтингу країн світу за індексом LPI дозволяє зробити висновок, що світовий ринок логістичних послуг інтенсивно розвивається, його структура характеризується підвищеною динамічністю та інноваційністю, що потребує постійних змін до сегментування даного виду ринку. Методологічно обґрунтований підхід до структуризації ринку логістичних послуг сприятиме вирішенню комплексу стратегічних цілей (рис.3.5), основною з яких є формування обґрунтованого замовлення держави і бізнесу на підготовку компетентних і

кваліфікованих спеціалістів згідно зі специфічними потребами на логістичні послуги відповідних груп споживачів.



Рис. 3.5. Стратегічні цілі визначення структури національного ринку логістичних послуг

Отже, як зазначалося в першому розділі монографії, одним із пріоритетних векторів логістизації національної економіки є формування та розвиток відносно нового для України, але такого, що має стратегічне значення для національної економіки, ринку – ринку логістичних послуг. Саме вимоги та особливості ринку логістичних послуг, його структура і тенденції розвитку мають першочергове значення для визначення напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки.

Серед наукових досліджень ринку логістичних послуг найбільш значні роботи Анікіна Б.А., Бауерсокса Д. Дж, Клосса Дейвида Дж., Гаджинського А.М., Леншина І.А. Левікова Г.А., Міротіна Л.Б., Неруш Ю.М., Нікіфорова В.С, Семененко А.И., Чудакова А.Д. та інші. Але ринок логістичних послуг характеризується особливою динамічністю та необхідністю системних досліджень з метою вияву та кореляції тенденцій. Окрім того досвід світових лідерів на ринку логістичних послуг є край важливим для розвитку логістики в Україні.

Частка логістики в структурі ВВП України є важливою характеристикою розвитку національної економіки, свого роду макроекономічним індикатором. Якщо в розвинених країнах логістичний складник у ВВП дорівнює 10-15%, то в добре організованих економіках цей показник ще менший. У країнах ЄС і США логістичні витрати коливаються на рівні 12-16% ВВП, у Китаї – 26%, Японії – 6%, а в Україні, згідно з даними [27, 190], цей показник становить 30-35%, причому 70% логістичних витрат припадає на транспорт, 25% – на складське зберігання і близько 5% – на управління логістичними потоками [173].

Найбільшим експортером логістичних послуг є США (близько 80-90 млрд. дол США). До крупних експортерів належать також Німеччина (25-26 млрд. дол США), Японія (40-45 млрд. дол США), Велика Британія, Нідерланди, Гонконг (22-28 млрд. доларів США). Одноосібним лідером в імпорті логістичних послуг також є США. Слідом за США за обсягами імпорту транспортних послуг ідуть: Німеччина – 52 млрд. дол США (7,56% ринку); Японія – 42,3 млрд. дол США (6,24% ринку); Велика Британія – 35,8 млрд. дол США (5,21% ринку); Франція – 29,5 млрд. дол США (5,01% ринку); Данія – 23,9 млрд. дол США (3,48% ринку); Індія – 31,1 млрд. дол США (3,47% ринку); Республіка Корея – 29,9 млрд. дол. США (3,41% ринку); Італія – 22,6 млрд. дол США (3,3% ринку); Нідерланди – 16,6 млрд. дол США (2,41% ринку).

Відстеження тенденцій вітчизняного ринку логістичних послуг є вкрай складним завданням, оскільки українська база статистичної інформації не містить відповідних показників. За даними [247-263], у 2013 р. на долю транспорту і логістики в Україні припадало 38,5% ринку послуг, 15% надходжень до бюджету від виробничої сфери, 12,1% ВВП. Крім того, в Україні відсутній єдиний підхід до структуризації ринку логістичних послуг, що ускладнює процес створення системи та методології обліку і статистики для ринку логістичних послуг. Більшість дослідників ринку логістичних послуг в Україні в якості основних структурних складових логістичної галузі розглядають: транспортні послуги, складські послуги, експедиційні, управління ланцюгами поставок. Альтернативна точка зору на структуру ринку логістичних послуг в Україні акцентує увагу на таких її складниках як: внутрішні доставки (45%); міжнародні перевезення (25%); контрактна логістика (25%); митно-брокерське обслуговування (5%).

Проте, враховуючи світовий досвід та інноваційні тренди розвитку ринку логістичних послуг доцільно було б виділити такі сегменти:

- транспортно-експедиційні послуги;
- професійні складські послуги;
- експрес-доставка;
- комплексні логістичні рішення (контрактна логістика);
- управління ланцюгами поставок.

В Україні дослідження ринку логістичних послуг, нажаль, не має системного характеру. Найбільш репрезентативними дослідженнями можна вважати дослідження, які в 2010 році були ініційовані та організовані Українською логістичною асоціацією (УЛА) в межах проведення національного рейтингу «LOGISTICS AWARD UKRAINE», в результаті якого було здійснено оцінку результатів роботи транспортно-експедиторських, складських операторів, дистриб'юторських компаній, а також компаній, діяльність яких пов'язана з формуванням ринку логістичних послуг в Україні: постачальників устаткування, IT-рішень у логістиці, консалтингових компаній. Серед основних критеріїв визначення переможців Національного рейтингу використовувалися такі характеристики:

- комплексність послуг (кількість послуг і охоплення логістичних рішень);
- імідж компанії (період і географія діяльності, відкритість, популярність, репутація, конкурентні переваги);
- рівень компетентності компанії;
- технічне й технологічне устаткування;
- фінансовий стан;
- обсяги робіт і послуг;
- економічна ефективність та якість логістичних послуг [27].

Структура учасників дослідження в рамках рейтингу «LOGISTICS AWARD UKRAINE» за їхньою спеціалізацією повністю відповідає сучасній структурі українського ринку (рис. 3.3). Тобто структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані з транспортною логістикою – 89%, послуги складського зберігання – 8%, експедирування – 2%, керування ланцюгами поставок – 1% (рис. 3.6).



Рис. 3.6. Структура ринку логістики в Україні

Іншими словами, сьогодні український ринок логістичних послуг формують в основному вузькофункціональні посередники, що займаються окремо транспортуванням, експедитуванням, вантажопереробкою, митним оформленням, складуванням, а на ринку переважають транспортно-експедиторські підприємства [190].

Аналогічні дослідження структури ринку логістичних послуг в Україні в 2014 р. дозволили виявити позитивні зрушення на вітчизняному ринку логістики згідно з загальносвітовими тенденціями. Доля транспортної логістики в 2014 р. у порівнянні з 2010 р. зменшилася на 7% і склала 82%. Доля інших видів логістики збільшилася: складської логістики на 4%; експедитування – більш ніж на 2%, управління ланцюгами поставок – майже на 3% (рис. 3.7).

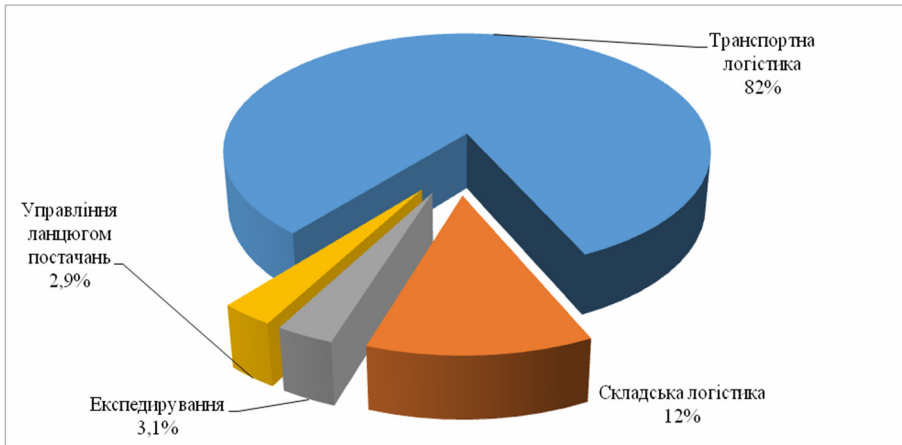


Рис. 3.7. Структура ринку логістичних послуг в Україні в 2014 р.

Іншими словами, сьогодні на українському ринку логістичних послуг намітилася позитивна тенденція, зорієнтована на розвиток не окремих функціональних сфер логістики, а на становлення управлінської логістики. Але, нажаль, збільшення долі складської логістики в структурі логістичних послуг свідчить про зростання запасів і послуг на їх зберігання, що, згідно з основними концепціями логістики (JIT, KANBAN, LP...) можна вважати показником зниження ефективності загальнонаціональної логістики.

Для порівняння: структура ринку логістики Європи або світового ринку логістики свідчить про те, що в ній постійно зменшується питома вага транспортних витрат, зате зростає обсяг комплексних логістичних послуг 3PL-провайдерів – спеціалізованих підприємств, що надають весь комплекс логістичних послуг в одній особі. В Україні, на жаль, такі послуги представлені на ринку слабо (рис. 3.8). Проте питома вага комплексних логістичних послуг поступово зростає.

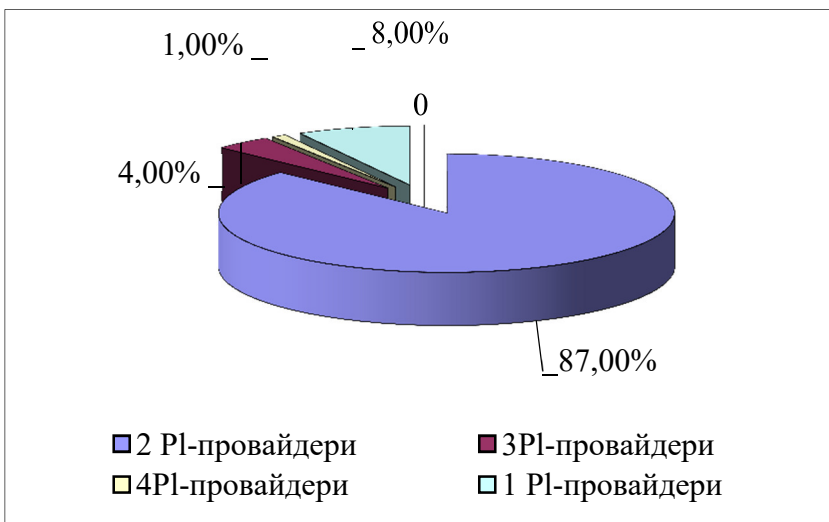


Рис. 3.8. Структура транспортно-логістичної галузі України в 2013 році

У табл. 3.10 наведено комплекс логістичних послуг України, що надаються, а також частки досліджених транспортно-експедиторських компаній і складських операторів, які надають ці послуги [190].

Таким чином, лише 50% транспортно-експедиторських компаній і 43,8% складських операторів забезпечують експедирування вантажів, причому тільки 40% транспортно-експедиторських компаній надають одну з основних логістичних послуг – послугу інтермодальних перевезень. Обробку й упакування вантажів забезпечують 87,5% складських операторів і 40% транспортно-експедиторських компаній [173]. В Україні розвинені транспортні логістичні послуги: експедиторські, автомобільні перевезення, залізничні перевезення, авіаперевезення.

Послуги складування перебувають у розділі проблемних, наприклад упакування вантажів, зберігання, обробка. А супровідні послуги, такі як консультування, страхування, оптимізація вантажопотоків, управління замовленнями, перебувають у розвитку.

Таблиця 3.10

**Комплекс логістичних послуг,
надаваних логістичними операторами в Україні**

Вид послуги	Транспортно-експедиторські компанії	складські оператори
	частка компаній, що надає дану послугу, %	
1	2	3
автомобільні перевезення	94,1	64,7
залізничні перевезення	76,5	41,2
Авіаперевезення	64,7	35,3
інтермодальні перевезення	64,7	29,4
Річкові перевезення	47,1	17,6
морські перевезення	47,1	23,5
управління й контроль перевезень	88,2	58,8
кур'єрські послуги	47,1	29,4
експедиторські послуги	94,1	70,6
доставка вантажів клієнтові	41,2	76,5
доставка «just – in – time»	82,4	41,2
доставка на основі власної мережі розподілу	64,7	5,9
доставка за допомогою мережі міжнародних транспортних агентів	94,1	35,3
Зберігання	58,8	100
формування рекламних комплектів	100	58,8
страхування складських запасів	64,7	58,8
обробка й упакування вантажів	100	76,5
крос-докінг	76,5	70,6
митні послуги	70,6	47,1
консультування в області логістики	88,2	58,8
оптимізація вантажопотоків	70,6	52,9
управління замовленнями від імені клієнта	47,1	35,5
Страхування	58,8	47,1
Інше	29,4	1,8

В Україні логістичними операторами стають організації, які є як новоствореними, так і вже діючими у суміжних галузях. Логістичними операторами, зокрема, стають дистриб'юторські компанії. Інтеграційні процеси, що відбуваються в роздрібній ланці товаророзподільчих ланцюгів, дозволяють серйозно тиснути на оптові компанії. Багато мереж будують власні розподільчі центри й відмовляються від послуг дистриб'юторів. У процесі роботи ж із дрібним роздробом оптові компанії, як правило, надають кредити магазинам на тривалий строк під низький відсоток або взагалі без відсотків, що призводить до різкого падіння рівня рентабельності й росту простроченої дебіторської заборгованості. У результаті середня ланка в ланцюзі «виробник – оптовик – роздріб» поступово втрачає прибуток, що змушує дистриб'юторів або піти з ринку, або переорієнтувати свій бізнес на надання комплексних логістичних послуг [190].

Якість упровадження інформаційної системи будь-якого класу й стандарту залежить від старанності вивчення й опису технологічних процесів підприємства, що автоматизується, оскільки на етапі установки й налагодження програмного забезпечення фахівці з головою поринають у бізнес клієнта, що надалі дозволяє надавати кваліфіковані консалтингові послуги. Ще недавно ІТ-постачальникам доручався винятково аутсорсинг ІТ-сервісів, таких як управління серверною інфраструктурою, інтеграція програмно-апаратних систем, підтримка центрів обробки викликів і баз даних. Однак у міру розвитку бізнесу, нагромадження достатнього досвіду в різноманітних областях логістики й придбання зв'язків багато ІТ-компаній прагнуть переорієнтуватися на послуги з інтеграції ланцюгів поставок. У цьому разі цінність посередника для клієнтів полягає не в тому, що він має широку логістичну інфраструктуру або матеріальну базу, а в його можливості забезпечити інформаційну прозорість каналу розподілу і впровадити сучасні технології управління логістичним процесом [190].

Одним із найбільш динамічних ринків в Україні є ринок експрес-доставки. Безумовним лідером за охопленням ринку і за долею ринку є компанія «Нова пошта» [243] (рис. 3.9, 3.10)

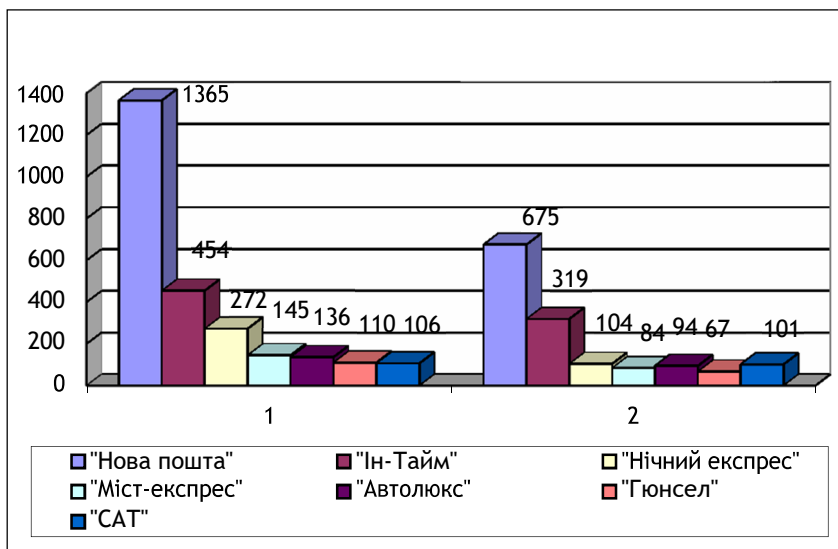


Рис. 3.9. Охоплення ринку операторами експрес-доставки

(1 – кількість регіональних відділень, 2 – кількість міст)

Джерело: [243]

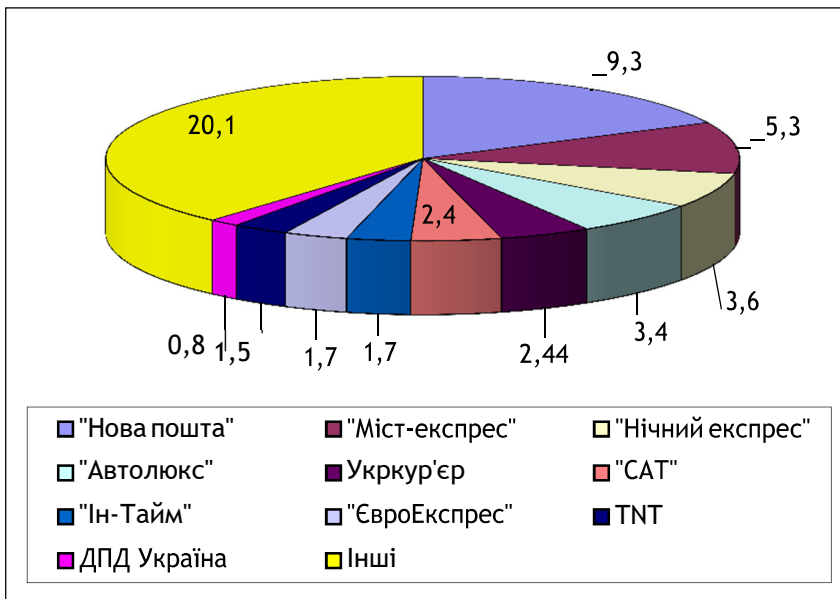


Рис. 3.10. Доля комерційних операторів ринку експрес-доставки на початок 2014 р., % [243].

Дані свідчать про високий інституціональний розвиток даного сегменту ринку логістичних послуг, який супроводжується зростанням конкуренції, тому прогнозується розвиток експрес-доставки у напрямі переорієнтації на сегмент B2C, який характеризується більшою динамікою розвитку, ніж B2B, чому сприяють високі темпи зростання ринку електронної комерції. Серед перспективних напрямів розвитку сегменту експрес-доставки – також розгалуження регіональних мереж [243].

У структурі послуги експрес-доставки 55% припадає на організацію доставки вантажу і його відстеження, 20% – на передпоштову підготовку вантажу (пакування, маркування, комплектація тощо), 15% – на складську логістику, 10% – на приймання й оформлення замовлення, отримання плати за послугу, 2% – на оформлення повернень і переадресацію замовлень.

Згідно з дослідженнями [241] в Україні частіше на аутсорсинг передають: ІТ-послуги (40,5%), логістику (35,1%), ресурсне забезпечення виробничих процесів (27%), маркетингові послуги (21,6%), рекрутмент (18,9%), бухгалтерський облік (13,5%),

розрахунок заробітних плат (13,5%), обробку й систематизацію інформації (8,1%), аутсорсинг медичних представників (8,1%), облік кадрів та кадровий супровід (5,4%), адміністративні функції (2,7%).

Розвиток ринку логістичних послуг в Україні, як і в усьому світі відбувається під впливом ряду факторів, основними з яких є: глобалізація світової економіки; розповсюдження та використання на всіх етапах руху товару в ланцюзі поставок логістичних технологій й, насамперед, технології ЛТ; розвиток електронної торгівлі, що сприяло зародженню концепції віртуальної логістики.

Отже, з розвитком і поширенням інформаційних технологій та зростанням ролі мережі Internet в усіх сферах життя та діяльності суспільства все більшого значення набуває віртуальна (електронна) логістика, яка по суті лежить в основі появи логістичних провайдерів типу 5PL (рис. 3.11).

Відносно перспектив розвитку логістики п'ятого покоління думки експертів різняться. Деякі взагалі стверджують, що введення визначення 5PL – це скоріше маркетинговий хід, чисто теоретична конструкція. Нічого принципово нового в практику логістичної діяльності вона не привносить, а лише удосконалює 4PL-рівень – автоматизує та оптимізує роботу з пошуку логістичних рішень.

На додаток до цього багато експертів говорять про те, що, попри глобалізацію світового інформаційного середовища, найбільші транснаціональні оператори не зацікавлені в інтеграції в єдиний інформаційний простір, оскільки це створить несприятливе для них конкурентне середовище і нівелює їх досягнення зі створення власних сервісних мереж. Їм вигідніше розвиватися в бік монополізації ринку і утвердження своєї винятковості, а не брати участь у створенні відкритого інформаційного логістичного простору.

Але є й міркування, що сьогодні конкуренція присутня не тільки між економічними суб'єктами ринку, а й між політичними союзами та світовими елітами, які готові стимулювати розвиток глобального інформаційного середовища для захоплення технологічної першості. Так, Євросоюз активно фінансує зі свого бюджету розвиток нових глобальних ІТ-технологій в галузі логістики, тож років через 20-30, за наявності політичної волі, на території Європейського союзу цілком може з'явитися єдина логістична інформаційна мережа, і, як наслідок, 5PL-провайдери.

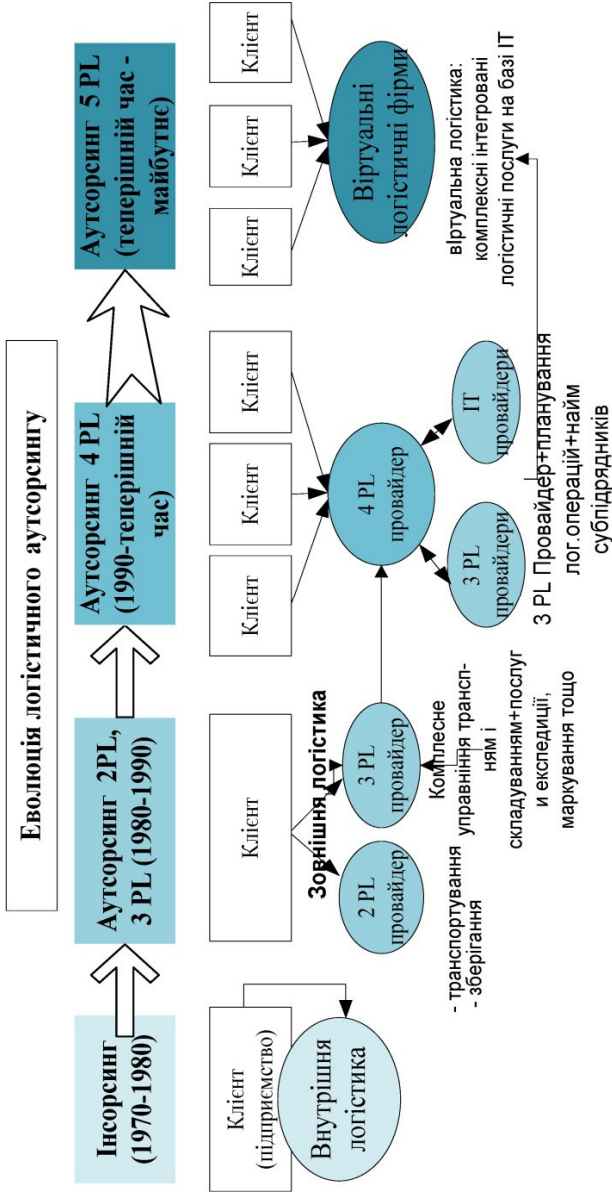


Рис. 3.11. Еволюційна модель розвитку логістичного провайдингу та аутсорсингу в логістиці

Все це означає, що компанія 5PL [137], яка створена в Україні в 2014 р., має реальні шанси для свого розвитку та забезпечення унікального технологічного та економічного прориву для країни, але для можливості скористатися цим шансом необхідне, насамперед, концептуальне визначення особливостей та пріоритетних напрямів розвитку логістичного провайдера нового покоління.

Згідно з [301] 5PL-провайдер – логістичний аутсорсер, що надає весь комплекс послуг за рахунок використання глобального інформаційно-технологічного простору. Такий собі «віртуальний» логістичний партнер, у якого в руках знаходиться вся інформація про логістичні можливості учасників ринку і високотехнологічний IT-продукт, що дозволяє будувати найоптимальніші логістичні ланцюжки.

Основними властивостями 5 PL-провайдеру є:

- глобальні масштаби діяльності;
- надання широкого спектра послуг;
- інноваційний характер діяльності та послуг, що пропонуються;
- можливість зведення до мінімуму власних активів;
- основний актив – високопрофесійні фахівці нового покоління.

Інформаційне суспільство базується на створенні е-ринку без географічних бар'єрів, і саме заявка 5PL-логістичного провайдера на створення глобальної інформаційної платформи для управління глобальними ланцюгами поставок і організації мультимодальних перевезень може стати в майбутньому основною конкурентною перевагою логістичного провайдера нового покоління.

Таким чином, результати дослідження дозволяють стверджувати, що на сьогодні в Україні не існує єдиного методичного підходу до сегментування та структуризації ринку логістичних послуг, але можна говорити про те, що не менш третини організацій, що функціонують у сфері логістики в Україні, становлять підприємства малого й середнього бізнесу. Беручи до уваги структуру ринку логістичних послуг, можна констатувати, що для розвитку малих і середніх підприємств у сфері логістики існують досить комфортні умови. Крім того, на ринку логістичних послуг з'являються підприємства (наприклад, компанія 5PL) з мінімальним обсягом активів, які вибудовують свій бізнес на основі

поєднання інтелектуального капіталу, інформаційних технологій і новітніх логістичних концепцій та технологій.

Представники малого й середнього бізнесу, насамперед, можуть виступати в ролі традиційного вузькофункціонального логістичного оператора, тобто надавати або одну, або кілька суміжних функцій (наприклад, транспортування й експедирування або експедирування й митне оформлення) і бути представленими в кожному із секторів галузі (перевезення й експедирування вантажів різними видами транспорту, складські послуги, послуги з інтеграції та управління ланцюгами поставок), як-от: транспортні компанії; експедитори; склади загального користування; вантажні термінали; митні брокери, агенти; інформаційно-консалтингові послуги й т. ін. Але зараз український ринок фрагментарний і вузькоспеціалізований, і в країні ще є чимало можливостей для поліпшення його якісного стану. Більш того, основним фактором, що впливає на формування ринку загалом, на його обсяги й на структуру, є діяльність іноземних компаній, які надають бізнесу комплексні логістичні послуги. При цьому такі компанії, як «Kuehne + Nagel», «Raben», «Frans Maas», «Asstra», «FM Logistic», ICT, DHL, TNT, «Fedex», та ін. дуже відрізняються від таких самих компаній, скажімо, у Німеччині, Франції та інших країнах [173]. В Україні вони більше спеціалізуються на перевезеннях, на наданні транспортних послуг, і питома вага логістичних послуг у їхніх доходах незначна, що знову ж свідчить про нерозвиненість українського ринку. Проте наявність логістичного складника у переліку послуг цих компаній свідчить про те, що перспективи для розвитку є, і чималі.

З українських компаній, які наближаються у своїй роботі до світових стандартів надання логістичних послуг, можна назвати УВК, «Група Беріг», «Укрпродукт-Логістик», «EKOL-Logistics».

3.3. Системно-компаративний аналіз освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки як передумови її логістизації

Розвиток освіти складає один з вирішальних факторів міжнародного позиціонування України в глобальних логістичних системах. Сьогодні людський потенціал дає найбільші підстави

відносити нашу країну до числа розвинених, тоді як за цілим рядом інших позицій вона належить скоріше до країн, що розвиваються. Опора на освіченість суспільства, на якість людського капіталу дозволить Україні зберегти своє місце в ряді держав, здатних впливати на світові процеси. Оновлена система освіти повинна допомогти Україні відповісти на виклики, що постають перед нею в соціальній і економічній сферах, у забезпеченні національної безпеки і зміцненні інститутів держави, що, як було доведено в першому розділі монографії, є можливим на основі логістизації національної економіки.

Надзвичайно складна структура освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, характеризується розгалуженими взаємозв'язками і взаємним впливом не тільки окремих складників, але й окремих елементів між собою, які забезпечують системні властивості освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни, не дозволяють чітко дефрагментувати його в процесі аналізу на відносно автономні елементи, навіть на рівні ресурсного складника. Виходячи із цього і враховуючи домінантне положення інтелектуальних ресурсів у системі освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, стан і закономірності його розвитку доцільно розглядати комплексно, у площині генетичного зв'язку із системою освіти і підготовки кадрів в Україні, тенденції розвитку якої значною мірою детермінують стан і якісні трансформації інших елементів освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки України.

Оцінити об'єктивно стан освітньої галузі та рівень якості базової освіти в Україні досить складно. Країна майже не приймає участь в авторитетних міжнародних дослідженнях. Так, наприклад, в 2012 році Організацією економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) вп'яте проводилося міжнародне порівняльне дослідження знань учнів PISA, яке визначає, як учні загальноосвітніх шкіл навчилися використовувати здобуті знання на практиці. У цьому дослідженні брали участь 64 країни. Україні серед учасників не було [108]. Україна за 22 роки незалежності спромоглася взяти участь лише у двох міжнародних порівняльних дослідженнях. Йдеться про TIMSS-2007 та TIMSS-2011. У решті міжнародних порівняльних досліджень (а їх, починаючи з 2000-го року, було

проведено більше 20-ти) Україна участі не брала. Така ситуація пояснюється наступними причинами [108]:

По-перше, відсутності політичної волі щодо участі України в таких дослідженнях. Міжнародні дослідження — це не український «моніторинг» якості освіти. Вони насправді показують реальний рівень навчальних досягнень. А от саме така інформація широкому загалу, на думку керівників з освіти, і не потрібна.

По-друге, в участі своїх учнів (студентів) в міжнародних порівняльних дослідженнях не зацікавлена й більшість українських педагогів, яким добре відомий справжній рівень знань їхніх вихованців, яких вони вимушені навчати в умовах жорсткого адміністративно-методичного тиску; за тими підручниками, які рекомендовані Міністерством; проходити підвищення кваліфікації лише там, де визначають чиновники; впроваджувати нові програми та експериментальні навчальні плани лише з «найвищого благословення».

Причина третя. Результати міжнародних порівняльних досліджень є джерелом важливої інформації. Так, результати участі в дослідженні PISA дають можливість оцінити не лише функціональну грамотність учнів з читання, природознавства, математики (що дуже важливо якраз у контексті «функціональності») і здатність вихованців використовувати набуті знання для повноцінного функціонування в сучасному суспільстві, але і є, на думку багатьох фахівців, своєрідним індикатором освітнього середовища, в якому навчаються учні.

Причина четверта — відсутність в українській освітній системі професійної структури, здатної організовувати, проводити та аналізувати моніторингові дослідження в сфері забезпечення якості освіти [108].

За результатами PISA-2012 кращими з математики є учні Китаю (Шанхай) та Сінгапуру. Також у числі кращих школярі з Гонконгу (Китай), Кореї, Японії, Ліхтенштейну, Швейцарії та Нідерландів. Такий перелік фаворитів не має дивувати, адже у цих країнах велику увагу надають добору та підготовці педагогів, спрямовують інвестиції в їхню підготовку, заохочують учителів за якісні показники їхньої роботи, а не обліковують їхню роботу лише кількістю проведених уроків. Так, у Швейцарії на першому етапі середньої освіти посадовий річний оклад вчителя стартує з 51240 міжнародних доларів (дані 2010 р.). В Україні –

6551 міжнародних доларів (дані 2012 р.). На другому етапі загальної середньої освіти стартовий оклад голландського вчителя значно зростає і сягає 38001 міжнародних доларів (дані 2010 р.). В Україні оплата праці педагога старшої школи залишається незмінною, незалежно від освітнього рівня закладу, де він викладає, і становить ті ж 6551 міжнародних доларів. Значно вищим, у порівнянні з Україною, є рівень творчої свободи у викладанні та управлінні школами. Так, у Нідерландах, за даними ОЕСР, 86% рішень щодо управління середньою освітою приймається на рівні школи. В Україні, за даними експертного опитування, проведеного експертами МБО «Центр тестових технологій і моніторингу якості освіти», ця частка складає лише 15% [108].

Аналіз статистичних даних, проведений на основі [247-263] дозволив встановити таке. У 2014 році 61,3% випускників дев'ятих класів перейшли до десятих класів денних загальноосвітніх навчальних закладів, 2,1% – до вечірніх (змінних) шкіл, 15,7% вступили до професійно-технічних навчальних закладів та 20,3% – до вищих навчальних закладів.

Кількість ПТНЗ в Україні невинно зменшується: за період з 2005 року до 2014 року кількість таких закладів скоротилася на 20,4%, а кількість підготовлених (випущених) кваліфікованих робітників – на 36,5%. При цьому кількість прийнятих учнів за той же період скоротилася на 43,3%. Втрачають своє значення професійно-технічні заклади освіти і як база професійного навчання і підвищення кваліфікації робітників для незайнятого населення і працівників підприємств України: у 2014 р. лише 10,2 тис. осіб із числа незайнятого населення і 23,4 тис. працівників підприємств пройшли професійне навчання, а підвищили кваліфікацію 4,3 тис. осіб і 3,1 тис. осіб відповідно. Ще більш загрозливою тенденцією у контексті даного дослідження є скорочення кількості осіб, що навчаються, у розрахунку на 10 тис. населення (табл. 3.11).

У структурі кількості осіб, які навчалися у ПТНЗ і ВНЗ України всіх рівнів акредитації, після 2010 р. простежується тенденція до зменшення питомої ваги студентів ВНЗ III-IV рівнів акредитації на користь учнів ПТНЗ.

При цьому аналіз спеціальностей, які пропонуються ПТНЗ, показав, що серед них багато застарілих, що не відповідають потребам ринку праці і завданням інноваційного розвитку

економіки країни. Так, більше 60% ПТНЗ пропонують навчання за спеціальностями: оператор комп'ютерного набору, оператор із реєстрації бухгалтерських даних, обліковець, оператор електронно-обчислювальних машин, електромеханік з ремонту та обслуговування лічильно-обчислювальних машин, секретар-друкарка, секретар-стенографіст. Найбільша кількість професійно-технічних навчальних закладів технічного напрямку готує кадри для будівельної, автомобілеремонтної галузей і сфери обслуговування, а також водіїв усіх категорій.

За інформацією Міністерства освіти і науки України [138] і Національного інформаційного центру академічної мобільності ENIC UKRAINE [139], станом на кінець 2014 р. мережа вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації налічувала 803 заклади, з них: державної форми власності – 415 закладів, комунальної форми власності – 221, приватної форми власності – 167. Із 478 вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації: 200 – державної форми власності, 207 – комунальної та 71 – приватної. З 325 вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації: 215 – державної форми власності, 14 – комунальної та 96 – приватної.

У системі вищої освіти України на кінець 2014 р. налічувалося 198 університетів, 62 академії, 83 інститути, 245 коледжів, 97 технікумів, 117 училищ та 1 консерваторія. При цьому із загальної кількості вищих навчальних закладів майже 60% старовлять ВНЗ I-II рівнів акредитації та 40% – ВНЗ III-IV рівнів акредитації.

Як видно з табл. 3.11, непевною є ситуація в сегменті вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації, які здійснювали підготовку молодших спеціалістів і бакалаврів. Станом на кінець 2014 р. у ВНЗ I-II рівнів акредитації навчалось 329 тис. осіб, з них: за кошти державного бюджету – 124,3 тис. осіб (або 37,8%), за кошти місцевих бюджетів – 77 тис. осіб (або 23,4%), за кошти фізичних та юридичних осіб – 127,7 тис. осіб (або 38,8%).

Таблиця 3.11

Динаміка кількості осіб, які навчалися у ПТНЗ і ВНЗ України усіх рівнів акредитації

Кількість учнів, студентів	Навчальні роки										
	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	
Усього, тис. осіб	3206	3261	3267	3208	3023	2925	2721	2593	2444	2005	
професійно-технічних навчальних закладів, у % до загального	15,54	14,53	13,90	13,81	14,00	14,87	15,10	16,31	15,98	15,76	
Вищих навчальних закладів: I-II рівнів акредитації, у % до загального	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
III-IV рівнів акредитації, у % до загального	15,75	14,35	13,50	12,44	11,72	12,36	13,08	13,33	13,38	12,52	
	68,71	71,12	72,60	73,67	74,28	72,73	71,81	70,35	70,63	71,72	
<i>у розрахунку на 10 тис. осіб населення</i>											
Професійно-технічних навчальних закладів, осіб	106	102	98	96	92	95	90	93	86	73	
у % до попереднього року	-	96,22	96,07	98,34	95,83	103,26	94,74	103,33	92,47	84,88	
Вищих навчальних закладів: I-II рівнів акредитації, осіб	108	106	103	87	77	79	78	76	72	58	
у % до попереднього року	-	98,15	97,17	84,14	88,50	102,60	98,73	97,44	94,74	80,56	
III-IV рівнів акредитації, осіб	470	501	530	512	488	465	428	401	380	335	
у % до попереднього року	-	106,60	105,78	96,71	95,31	95,30	92,04	93,69	94,76	88,16	

Таблиця 3.12

Кількість ВНЗ І-ІІ рівнів акредитації, що здійснивали підготовку кадрів за відповідними галузями знань (станом на кінець 2014 р.)

№ п/п	Галузь знань	Кількість закладів	У % до загального	№ п/п	Галузь знань	Кількість закладів	У % до загального
1	Авіаційна та ракетна техніка	7	0,3	21	Морська техніка	4	0,2
2	Автоматика та управління	55	2,6	22	Оброблювання деревини	13	0,6
3	Біотехнологія	-	-	23	Педагогічна освіта	53	2,5
4	Будівництво та архітектура	92	4,4	24	Право	85	4,0
5	Ветеринарія	26	1,2	25	Природничі науки	34	1,6
6	Видавничо-поліграфічна справа	6	0,3	26	Радіотехніка та зв'язок	39	1,8
7	Геодезія та землеустрій	34	1,6	27	Рибне господарство та аквакультура	3	0,1
8	Економіка та підприємництво	369	17,5	28	Розробка корисних копалин	28	1,3
9	Електроніка	19	0,9	29	Системні науки та кібернетика	3	0,1
10	Електротехніка та електромеханіка	27	1,3	30	Сільське господарство та лісицтво	73	3,5
11	Енергетика	31	1,5	31	Соціальне забезпечення	16	0,7
12	Журналістика та інформація	12	0,6	32	Сфера обслуговування	90	4,3
13	Інформатика (ІТ)	149	7,0	33	Текстильна та легка промисловість	19	0,9
14	Культура	57	2,7	34	Техніка аграрного виробництва	39	1,8
15	Машинобудування та матеріалообробка	128	6,1	35	Транспорт та інфраструктура	103	4,9
16	Медицина	103	4,9	36	Фармація	38	1,8
17	Менеджмент і адміністрування	71	3,6	37	Фізичне виховання, спорт і здоров'я людини	35	1,7
18	Металургія та матеріалознавство	21	1,0	38	Харчова промисловість	78	3,7
19	Метрологія, вимірювальна техніка	5	0,2	39	Хімічна технологія та інженерія	30	1,4
20	Мистецтво	111	5,2	40	Цивільна безпека	1	Х

Дещо інший розподіл джерел фінансування підготовки кадрів має місце у ВНЗ III-IV рівнів акредитації: з 1723,7 тис. студентів за кошти державного бюджету навчалось 750,4 тис. осіб (або 43,5%), за кошти місцевих бюджетів – 18,8 тис. осіб (або 1,1%), за кошти фізичних та юридичних осіб – 954,5 тис. осіб (або 55,4%). Однак ця структура джерел фінансування поступово змінюється у бік зростання частки коштів державного бюджету. Так, у 2013 році до вищих навчальних закладів України I-IV рівнів акредитації всіх форм власності та підпорядкування зараховано 468,1 тис. осіб (у тому числі 221,3 тис. осіб за кошти державного та місцевого бюджетів, що становить майже 50%). Окремо слід зазначити, що фінансування навчання за освітньо-кваліфікаційними рівнями «магістр» і «спеціаліст» за рахунок коштів місцевих бюджетів у 2014 році не здійснювалося.

У 2013 році вищими навчальними закладами I-II рівнів акредитації випущено 91,2 тис. осіб, вищими навчальними закладами III-IV рівнів акредитації – 485,1 тис. осіб.

Результати аналізу підготовки кадрів вищими навчальними закладами I-II рівнів акредитації за галузями знань освітнього переліку відповідно до [171] засвідчують, що першість за кількістю ВНЗ, що готують відповідні кадри, належить галузі знань «Економіка та підприємництво», «Інформатика (ІТ)», «Машинобудування та матеріалообробка», «Мистецтво», «Медицина», «Транспорт та інфраструктура». Аналіз виконано з використанням даних порталу «Освіта.UA» [131]. У 2013/2014 навчальному році у ВНЗ I-II рівнів акредитації працювало 36,3 тис. педагогічних та науково-педагогічних працівників, на кожного з яких припадало в середньому 7,9 студенти.

Основними проблемами бюджетного фінансування вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації фахівці визначають: відсутність фінансування капітальних ремонтів; відсутність фінансування матеріально-технічної бази; фінансування витрат на закупівлю меблів, обладнання в межах 1000 грн; низька оплата праці працівників вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації, що унеможливує залучення висококваліфікованих фахівців із підприємств; вимушене зменшення навантаження викладачів, спричинене несприятливою демографічною ситуацією в Україні, та заплановане скорочення бюджетних місць; невідпрацьована на державному рівні схема працевлаштування студентів, що готувались за кошти державного та місцевих

бюджетів; фінансові проблеми, пов'язані із входженням вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації до вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації та їх взаємодією [5].

Таблиця 3.13

Кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, що здійснювали підготовку кадрів за відповідними галузями знань (станом на кінець 2014 р.)

№ п/п	Галузь знань	Кількість закладів	У % до загального	№ п/п	Галузь знань	Кількість закладів	У % до загального
1	Автоматика та управління	61	3,6	13	Механічна інженерія	75	4,5
2	Аграрні науки та продовольство	36	2,1	14	Освіта та педагогіка	74	4,4
3	Архітектура та будівництво	49	2,9	15	Охорона здоров'я	27	1,6
4	Ветеринарія	13	0,8	16	Право	130	7,8
5	Виробництво та технології	7	0,4	17	Природничі науки	51	3,1
6	Гуманітарні науки	132	7,9	18	Соціальне забезпечення	61	3,6
7	Електрична інженерія	58	3,5	19	Соціально-політичні науки	124	7,4
8	Електроніка та телекомунікації	26	1,5	20	Сфера обслуговування	99	5,9
9	Журналістика	53	3,2	21	Транспорт	62	3,7
10	Інформаційні технології	120	7,2	22	Управління та адміністрування	225	13,5
11	Культура і мистецтво	99	5,9	23	Хімічна та біоінженерія	25	1,5
12	Математика і статистика	51	3,1	24	Цивільна безпека	14	0,8

Враховуючи, що Законом України «Про вищу освіту» [55] визначено нову галузеву ієрархічну структуру вищої освіти (галузі знань, спеціальності, спеціалізації), яка враховує положення Міжнародної стандартної класифікації освіти – галузі освіти та підготовки (МСКО-Г), доцільно розглянути освітні пропозиції ВНЗ III-IV рівнів акредитації відповідно до неї (табл. 3.13).

Таким чином, майже 44% вітчизняних ВНЗ III-IV рівнів акредитації здійснювали підготовку за такими галузями знань, як: «Управління та адміністрування» (включає економічні науки), «Гуманітарні науки», «Право», «Соціально-політичні науки», «Інформаційні технології».

На початок 2014/15 у 144 приватних вищих навчальних закладах різних рівнів акредитації навчалось 154,9 тис. студентів, або 9,17% від загальної їх кількості.

В Україні переважає державне фінансування вищої освіти, що в основному здійснюється за рахунок бюджетних коштів. (табл. 3.14).

Таблиця 3.14

Динаміка бюджетного фінансування і структура фінансування вищої освіти в Україні

Показники	Роки						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Видатки зведеного бюджету на вищу освіту, млн. грн	17989,3	18552,9	20966,3	24998,4	26619,6	29335,9	30003,1
Державний бюджет, %	58,3	58,5	59,2	60,8	61,2	62,6	63,1
Обласні бюджети, %	5,1	5,3	5,4	5,6	5,9	7,2	6,9
Домогосподарства, %	35,1	34,8	33,3	32,0	31,7	29,2	29,0
Приватні фірми і корпорації, %	1,2	1,4	2,1	1,6	1,2	1,0	1,0

Джерело: складено на основі [66; 132]

В українському суспільстві існує переконання, що усі проблеми вищої освіти в її недофінансуванні. Чи відповідає це дійсності?

У більшості розвинених країн світу вища освіта, як і в Україні (табл.3.14), фінансується переважно державою. Згідно з даними Організації економічної співпраці та розвитку (ОЕСР) в країнах ЄС частка приватного фінансування становить не більше ніж 15–20%. У скандинавських країнах приватне фінансування не перевищує 5%. З іншого боку є держави, де приватне фінансування становить більше як 50%: США (62%), Південна Корея (73%), Японія (67%), Австралія (56%), Великобританія (54%). Приватне фінансування, у першу чергу, – це плата за навчання студентами та спонсорами.

За обсягами фінансування вищої освіти у % до ВВП Україна, на рівні скандинавських країн, які лідирують у витратах на освіту, посідає одне з перших місць у Європі. В середньому країни ЄС витрачають 1,3% ВВП з державного бюджету на вищу освіту. В Україні у 2010 році цей показник становив 2,3% ВВП, в 2011 і 2012 – був на рівні 2%. Випередила Україну лише Данія – 2,41% ВВП [140].

Статистика щодо приватного фінансування вищої освіти в Україні, нажаль, не ведеться, його можна поррахувати лише приблизно на основі загальної кількості студентів, які навчаються за кошти фізичних і юридичних осіб у вищих I–II і III–IV рівнів акредитації та вартості навчання одного студента. Приблизна оцінка приватного фінансування складає 0,7% ВВП. З урахуванням державного фінансування в розмірі 2% ВВП, загальний обсяг фінансування досягає 2,7% ВВП [140].

Законом України «Про освіту» передбачено фінансування всієї вищої освіти в розмірі 10% від ВВП. Однак, обґрунтування для цієї норми не надано, просто встановлено норму, що не залежить від жодних факторів. Ця застаріла норма закону, один з прикладів нормативів радянського часу, яких ніяк не може позбутися українська система освіти [140].

Як свідчить структура фінансування найкращих вищих навчальних закладів світу, залежність від державних дотацій не є запорукою академічного успіху. Ендавмент – джерело стабільних грошових надходжень для таких загальновідомих університетів як Гарвард, Єль, Принстон та Стенфорд, за рахунок яких їхнє керівництво спонсорує стипендії, проводить дослідження і впроваджує інновації, оплачує додаткові видатки на охорону здоров'я, публічні послуги [140].

Німецький досвід для України є важливим і в питаннях фінансування наукових досліджень. Так, наприклад наукові дослідження з логістики та управління ланцюгами поставок в Німеччині підтримуються Німецьким співтовариством досліджень (DFG), а також спеціалізованими організаціями, наприклад, Федеральним союзом логістики (BVL). DFG підтримує, в першу чергу, проекти, пов'язані з фундаментальними дослідженнями, а BVL – з прикладними. За класифікатором DFG логістика відноситься до інженерних наук. Тому більшість проектів отримують кафедри логістики на факультетах машинобудування і профільні інститути суспільства Фраунгофера.

Найпотужнішими та наймасштабнішими логістичними проектами Німеччини вважаються проект щодо створення логістичного кластеру землі Північний Рейн – Вестфалія (обсяг проекту – понад 100 млн євро), що виконується Інститутом логістики суспільства Фраунгофера (Дортмунд), а також проект щодо підтримки та сприяння розвитку автономних самоорганізовуючих логістичних мереж, який виконує інститут ВІВА в м. Бремен) [190]. Взагалі, тематика наукових досліджень як інженерного, так й економічного напрямлення в логістиці відповідає об'єктивним бізнес-реаліям, серед яких найактуальнішими є: мультимодальний транспорт і контейнерна логістика; технологічний розвиток й інформація; безпека, мобільність, енергоємні ланцюги поставок; глобальна логістика та міжнародні ланцюги поставок.

Нажаль, в Україні не набула розповсюдження така форма фінансової підтримки освітніх і наукових установ, що пояснюється, в більшій мірі, відсутністю відповідного законодавчого забезпечення.

Зауважимо, що розвиток підприємництва у сфері освіти не має певної тенденції щодо кількості суб'єктів господарювання, однак обсяги реалізованої ними продукції у грошовому вимірі мають незначну тенденцію до зростання, хоча за останні роки вони не перевищували 8,4% від загальних обсягів фінансування вищої освіти [247-263].

Міжнародний аспект діяльності українських ВНЗ набуває надзвичайної ваги в умовах розвитку процесів світової глобалізації й інтеграції. За інформацією Центру міжнародних проектів НДІ прикладних інформаційних технологій, станом на початок

2014 року з 277 ВНЗ України 67 приєдналися до Великої Хартії університетів, яка визначає основні принципи розвитку університетської освіти і взаємодії між учасниками [137].

З метою розвитку співробітництва і взаємообміну в освітній, науковій і культурній сферах серед університетів та інших установ держав – членів (ОЧЕС) у 1997 році була заснована Мережа університетів Чорноморського регіону (Black Sea Universities Network – BSUN). Діяльність BSUN спрямована на досягнення цілей ОЧЕС і Парламентської асамблеї Організації Чорноморського Економічного Співробітництва (ПАЧЕС). BSUN співпрацює і підтримує контакти з іншими міжнародними і регіональними організаціями й асоціаціями місцевих органів влади. На початок 2014 р. 29 вітчизняних ВНЗ входили до Мережі університетів Чорноморського регіону – BSUN [137].

До Міжнародної асоціації університетів, яка об'єднує заклади вищої професійної освіти у 150 країнах і співпрацює з різноманітними міжнародними, регіональними та національними органами, входять 19 українських ВНЗ. Діяльність асоціації спрямована на захист загальнокультурних цінностей та правових принципів у сфері вищої освіти, створення гнучкої правової бази, що регламентує взаємини між освітніми закладами усього світу, представлення та захист інтересів університетів на світовій арені. Практична діяльність Асоціації включає дослідження питань, пов'язаних із проблемами і тенденціями розвитку вищої освіти у співпраці з міжнародними організаціями, а також фінансову підтримку своїх членів через систему грантів та премій [137].

Європейська асоціація університетів (EUA) представляє та підтримує вищі навчальні заклади в 46 країнах, засновуючись на таких основних пріоритетах у своїй діяльності, як формування європейського простору вищої освіти, дослідництво та інновації, інтернаціоналізація вищої освіти та наукових досліджень, підвищення якості європейських університетів, управління, фінансування та автономія. Станом на 28 березня 2014 р. 32 українських ВНЗ входили до Європейської асоціації університетів [137].

За інтегральним показником діяльності ВНЗ України за результатами визначення рейтингів університетів України «Топ-200 Україна» у 2014 році кращими визнані: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Національний технічний

університет України «Київський політехнічний університет», Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна, Національний університет «Києво-Могилянська академія», Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Разом із тим жоден з українських ВНЗ не входить до 200 кращих університетів Європи за версією Британського видання «Times Higher Education» [137].

Досить показовим є той факт, що за наукометричними показниками ВНЗ України, впорядкованими за h-індексом (h – кількість статей, на які є посилання в понад h публікаціях), серед «Топ-10» за 2014 рік – практично всі ті ВНЗ, що очолюють вітчизняний рейтинг університетів України [135]. Нагадаємо, що наукометричний апарат Scopus забезпечує облік публікацій науковців і установ, у яких вони працюють, та статистику їх цитування. Тому опосередковано h-індекс характеризує актуальність і науковий рівень університетської науки, затребуваність її результатів світовою науковою спільнотою.

Найпопулярнішим у світі академічний рейтингом університетів вважається рейтинг, що складає Шанхайський університет Цзяо Тун. Лідером за кількістю університетів у цьому рейтингу є США, потім ідуть Великобританія та Німеччина. Українських вишів у цьому рейтингу немає [140].

Можливо, що це не найвдаліший показник успішності для українських реалій. Оскільки рейтинги розраховуються на основі таких показників як кількість випускників та викладачів-лауреатів Нобелівської і/або Філдсівської премій, статей, опублікованих (випускниками чи викладачами) у провідних світових наукових журналах, індексу цитувань у провідних журналах світу. Українські викладачі мало друкуються навіть в українських або російських наукових журналах, не кажучи вже про світові.

За даними Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [136], кількість організацій, що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність у 2014 р., становила 999 одиниць, з яких на сектор вищої освіти припадає 15,8%, або 158 організацій (табл. 3.15). При цьому спостерігається зростання як частки організацій сектору вищої освіти у загальній кількості науково активних організацій та підприємств у період з 2005 року до вересня 2014 року (на 4,5%), так і частки організацій сектору вищої освіти, які здійснювали наукову і науково-технічну діяльність, – із

49,9% у 2005 році до 57% на кінець 2014 року. На жаль, тенденція щорічного зниження кількості організацій, що здійснюють науково-технічну діяльність, супроводжується збереженням незмінної структури їх розподілу за галузями наук: найбільші частки припадають на технічні (40,3%) і природничі науки (35,4%), найменша частка – на гуманітарні науки (4,4%) [136].

Таблиця 3.15

Динаміка кількості організацій, що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність, за секторами діяльності, од.

Організації	Роки					
	2005	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Всього</i>	<i>1510</i>	<i>1303</i>	<i>1255</i>	<i>1208</i>	<i>1143</i>	<i>999</i>
Підприємницький сектор	837	610	570	535	507	422
Приватний неприбутковий сектор	-	1	1	1	-	-
Державний сектор	501	514	508	496	456	419
Сектор вищої освіти	172	178	176	176	180	158

Продовжується тенденція скорочення загальної чисельності працівників організацій, які виконували наукові та науково-технічні роботи, в тому числі в секторі вищої освіти, однак структура кадрового забезпечення за категоріями персоналу залишається практично незмінною (понад 50% – дослідники, близько 10% – техніки, понад 18% – допоміжний персонал). Найбільша кількість виконавців наукових досліджень і розробок припадає на галузі технічних (48,9% від загальної кількості виконавців) і природничих наук (37,1%). На початок 2014 р. переважна більшість дослідників із науковими ступеннями працює в галузі природничих наук: докторів наук – 62% (37,7% з них – у сфері фізико-математичних наук), кандидатів наук – 54,8%; у суспільних і гуманітарних науках докторів наук – 15,3%, кандидатів наук – 14,6%. За секторами діяльності найбільша питома вага спеціалістів із науковими ступеннями (34% від кількості виконавців наукових досліджень і розробок) припадає саме на сектор вищої освіти [4].

За даними Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [136], наукоємність ВВП (видатки на науку за всіма джерелами у відсотках до ВВП) у 2013 р. становила 0,77%, тоді як частка обсягу витрат на наукові дослідження та розробки країн ЄС-28 у ВВП становила 2,01%. Більшою за середню частку витрат на дослідження та розробки була у Фінляндії – 3,31%, Швеції – 3,3%, Данії – 3,06%, Німеччині – 2,85%, Австрії – 2,81%, Словенії – 2,59%, Франції – 2,23%, Бельгії – 162,28%; меншою – у Чорногорії, Румунії, Кіпрі, Латвії та Болгарії (від 0,38% до 0,65%).

За секторами науки найбільші обсяги фінансування витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт припадали на організації галузевого і академічного секторів науки (54,3 і 31,8% відповідно), найменші – на організації сектору вищої освіти (5,8%) та заводського сектору (8,1%). При цьому академічний сектор переважно фінансувався за рахунок державного бюджету – 88,4%, галузевий – за рахунок коштів іноземних замовників – 33,0%, сектор вищої освіти – за рахунок державного бюджету – 67,3%, заводський – за рахунок власних коштів – 66,3% [292].

Розподіл фінансування досліджень і розробок за видами робіт і секторами науки у 2013 році (табл. 3.16) свідчить про те, що наукові дослідження у секторі вищої освіти спрямовані переважно на прикладні аспекти і створення фундаментальних знань, а науково-технічні розробки не є пріоритетними для ВНЗ.

Аналіз показників бюджетного фінансування наукової сфери України у 2013 році, проведений за даними [247-263, 292], свідчить, що Міністерство освіти і науки України виступало одним із найкрупніших розпорядників бюджетних коштів, отримавши 12% від загальних обсягів фінансування (або 631,79 млн грн.). Видатки на науку за рахунок загального фонду у розрізі бюджетних програм включали видатки Міністерства освіти і науки України на фундаментальні дослідження, прикладні наукові і науково-технічні розробки, підготовку наукових кадрів, фінансову підтримку наукової інфраструктури та наукових об'єктів, що становлять національне надбання, у розмірі 288,02 млн грн., або 7,05% від загального.

Таблиця 3.16

**Фінансування досліджень і розробок за видами робіт
і секторами науки у 2013 р.***

Напрямок фінансування	Всього	У т. ч. за секторами науки			
		Академічний	Галузевий	Вищої освіти	Заводський
Фундаментальні дослідження, млн. грн	2698,19	2319,85	151,58	226,76	-
у % до загального	100	86,0	5,6	8,4	-
Прикладні дослідження, млн. грн	206,40	867,55	898,89	288,89	6,07
у % до загального	100	42,1	43,6	14,0	0,3
Науково-технічні розробки, млн. грн	5488,94	195,86	4043,31	107,95	1141,82
у % до загального	100	3,6	73,7	1,9	20,8

*Складено автором на основі [136]

Розподіл обсягів бюджетного фінансування досліджень і розробок за секторами науки у 2014 р. показує, що на організації сектору вищої освіти припадає 10,34% загального обсягу бюджетного фінансування. При цьому більша частина цих коштів спрямована на фундаментальні дослідження та прикладні розробки ВНЗ – 55,71% та 43,89% відповідно. На програми і проекти у сфері міжнародного наукового і науково-технічного співробітництва було виділено 1,41 млн. грн. (0,4%) [247-263, 292].

Співвідношення обсягів фінансування основних видів наукової і науково-технічної діяльності ВНЗ України у 2013 р. мало вигляд:

$$\Phi:П:Р = 37:30:33,$$

де Φ – обсяги фінансування фундаментальних досліджень, млн. грн., $П$ – обсяги фінансування прикладних досліджень, млн. грн.; $Р$ – обсяги фінансування науково-технічних розробок, млн. грн.

Враховуючи, що бюджетне фінансування основних видів наукової і науково-технічної діяльності ВНЗ України становило 87,8% від загального, наведене співвідношення наближене до оптимального. Водночас слід визнати гостру потребу ВНЗ України у збільшенні фінансування від іноземних і вітчизняних інвесторів насамперед у напрямі розробок у сфері логістики, впровадження передових логістичних технологій, програмних засобів розвитку інформаційної логістики, транспортної логістики тощо.

Фінансова підтримка розвитку наукової інфраструктури та оновлення матеріально-технічної бази, на жаль, має тенденцію до скорочення: з 398,3 млн грн. у 2012 р. до 296,8 млн грн. на початок 2014 р. При цьому Міністерству освіти і науки України було виділено 18% фінансування із загального фонду державного бюджету. Загалом в Україні найбільш профінансованими піднапрямами стали: «Розвиток інфраструктури», «Технічне забезпечення наукової бази та придбання обладнання» і «Національне надбання». МОН України як розпорядник бюджетних коштів найбільшу частку отримало за піднапрямом «Технічне забезпечення наукової бази та придбання обладнання» – 49,1% від загальних обсягів фінансування (або 22,8 млн грн.), що є вкрай недостатнім не тільки для розвитку матеріальної бази вітчизняних ВНЗ, а навіть для підтримання її поточного стану. За іншими напрямами лівова частка фінансування припала на установи Національної академії наук України [247-263; 292].

Слід зауважити, що за даними [136], на долю закладів МОН України на початок 2014 р. припадало 21,7% від загальної кількості науково-технічної продукції і послуг, створених за пріоритетними напрямами розвитку науки і техніки України, причому 58,3% з них було впроваджено або отримало іншу форму практичного використання. Найбільша кількість публікацій результатів, здобутих за рахунок коштів усіх джерел, готується науковцями сектору вищої освіти (80% – загальної кількості; 76,7% – статей у наукових фахових журналах). За даними головних розпорядників бюджетних коштів, у 2013 році 86,2% публікацій належали МОН і НАН України. Найбільші частки виданих за кордоном монографій припадали також на МОН України (64,6%) і НАН України (27,9%). Найбільшу кількість статей у наукових фахових журналах, що входять до міжнародних баз даних, також було опубліковано організаціями НАН України (63,6%) і МОН України (25,5%) [4].

Найвища патентна активність за кількістю поданих заявок на видачу охоронних документів в Україні (75,6% від загальної кількості заявок) та отриманих охоронних документів в Україні (72,9% від загальної кількості отриманих охоронних документів) була властива сектору вищої освіти, як і за кількістю отриманих охоронних документів в інших країнах світу (56,5%).

Відомості зі звіту Державного фонду фундаментальних досліджень (ДФФД) України про виконання наукових і науково-технічних робіт за 2013 рік [134], фінансової підтримки і виконання конкурсних грантових науково-дослідницьких проектів свідчать про таке (табл. 3.17).

Таблиця 3.17

**Розподіл коштів Державного бюджету 2013 року
за КПКВК 2209020 у частині «... забезпечення діяльності
Державного фонду фундаментальних досліджень»**

№ п/п	Підстава	Кількість проектів	Обсяги фінансування, тис. грн.
1	Видатки на дослідження і розробки, у тому числі спрямування коштів за статтею “Фундаментальні дослідження з найважливіших проблем природничих, суспільних і гуманітарних наук” на:	257	27216,8
1.1	гранти Президента України для підтримки наукових досліджень молодих учених	42	2685,0
1.2	фінансування спільних конкурсних проектів ДФФД і CNRS (Франція)	6	510,0
1.3	цільові тематичні конкурсні проекти у т. ч. для науково-навчальних центрів НАН України та МОН України	2	190,0

Закінчення таблиці 3.17

1.4	грантова підтримка міжнародних спільних проектів ДФФД і Німецького наукового об'єднання	7	620,0
1.5	фінансування проектів спільного конкурсу ДФФД і Російського фонду фундаментальних досліджень	97	8430,0
1.6	фінансування проектів четвертого спільного конкурсу ДФФД і Білоруського республіканського фонду фундаментальних досліджень	72	6340,0
1.7	фінансування матеріалознавчих проектів спільних конкурсів ДФФД та Національного Наукового Фонду (США)	3	270,0
1.8	фінансування спільних проектів конкурсу ДФФД, БРФФД, РФФД за екологічною тематикою	4	360,0
1.9	грантова підтримка наукових досліджень Проблемних (ключових) лабораторії молекулярної і клітинної біології	2	2000,0
1.10	Проблемних (ключових) лабораторій фізики високих енергій	11	2869,8
1.11	фінансування спільних проектів ДФФД і Японського товариства сприяння науці	10	2692,0

На конкурс на отримання грантів Президента України для підтримки наукових досліджень молодих учених від ВНЗ МОН подано 106 проектів, переможців – 22. У спільному конкурсі ДФФД і Російського фонду фундаментальних досліджень (РФФД) із поданих ВНЗ 166 проектів перемогли 16. Усі проекти спрямовані на реалізацію перспективних напрямів розвитку науки України. На п'ятий спільний конкурс ДФФД і Білоруського республіканського фонду фундаментальних досліджень (БРФФД) ВНЗ було подано 67 проектів, з яких 20 стали переможцями. Спрямованість проектів – фізика, математика та інформатика; технічні науки; хімічні науки й науки про Землю; біологічні, медичні та аграрні науки.

Серед переможців конкурсів спільних проектів ДФФД і CNRS (Франція) – три ВНЗ: Національний технічний університет України «КПІ», Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського, Київський Національний Університет імені Тараса Шевченка. Напрями їх конкурсних досліджень – супрамолекулярні системи в хімії і біології, важкі іони з ультрарелятивістськими енергіями; магнітоакустичні ефекти у феро- та антиферомагнетиках.

Грантову підтримку міжнародних спільних проектів ДФФД і Німецького наукового об'єднання (Німеччина) отримали Національний Технічний Університет України «КПІ», Сумський державний університет, Національний лісотехнічний університет України, Львівський національний університет імені І. Франка. Спрямованість досліджень – математика і статистика, новітні технології у металознавстві, землевпорядкування.

Спільні проекти конкурсу ДФФД, БРФФД, РФФД за екологічною тематикою виконувалися Чернігівським національним педагогічним університетом імені Т. Г. Шевченка (3 проекти) і Одеським національним університетом імені І. І. Мечнікова (1 проект). Спрямованість – транскордонне співробітництво у сфері екологічної безпеки.

З трьох грантів на виконання матеріалознавчих проектів спільних конкурсів ДФФД та Національного Наукового Фонду (США) два отримали Київський національний університет імені Тараса Шевченка та Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут».

Грантову підтримку наукових досліджень Проблемної (ключової) лабораторії фізики високих енергій отримали Київський

національний університет імені Тараса Шевченка і Дніпропетровський національний університет (два проекти з дванадцяти переможців).

Фінансування спільних проектів ДФФД і Японського товариства сприяння науці надано Дрогобицькому державному педагогічному університету імені І. Франка (один проект із десяти переможців конкурсу).

У цільових тематичних конкурсних проектах (у т. ч. для науково-навчальних центрів НАН України та МОН України) переможців із числа ВНЗ не було взагалі.

За даними [4], у бюджетному фінансуванні інноваційної діяльності та трансферу технологій у 2013 році частка Міністерства освіти і науки України становила 19,9% (або 38,4 млн грн.). Слід зазначити, що МОН України є єдиним розпорядником бюджетних коштів, яким здійснено фінансування за всіма стратегічними пріоритетами. Аналіз основних результатів здійснення трансферу технологій у 2013 році показав, що найбільша питома вага припадає на НААН та МОН України – 70,7% та 26,3% відповідно, причому питома вага МОН України зростає. У надходженнях коштів від передання технологій на внутрішньому ринку частка МОН України становить 31,7%. Із переданих протягом 2014 р. на зовнішньому ринку технологій три технології на суму 352,60 тис. грн. є принципово новими, і їх передання здійснено МОН України за стратегічним пріоритетом

«Широке застосування технологій більш чистого виробництва та охорони навколишнього природного середовища». Крім того, одна технологія на суму 30,00 тис. грн. передана МОН України на зовнішньому ринку за пріоритетом «Освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа – і суднобудування, озброєння та військової техніки» за формою передання «ліцензії, ліцензійні договори на використання винаходів, промислових зразків, корисних моделей» (передача немайнових прав на використання комп'ютерної програми «Тренажер оператора посту маршрутної релейної централізації сортувальної станції» – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна). Усі технології за даним пріоритетом належать організаціям МОН України, шість із них реалізовані на внутрішньому ринку, дві з яких є новими для України, на суму 292,8 тис. грн., або 90% від загального обсягу надходжень за пріоритетом. За пріоритетом «Розвиток сучасних

інформаційних, комунікаційних технологій, робототехніки» передано 17 технологій обсягом 473,16 тис. грн., що становило 1,3% загального обсягу надходжень від передавання нових технологій. За кількістю протягом 2014 р. передано технологій більше, ніж 2013 р., на 9 одиниць. Усі технології належать МОН України та передані на внутрішньому ринку, з них нові для України не передавались.

Важливим у контексті даного дослідження є той факт, що заклади МОН України у 2012-2013 рр. виступали виконавцями проектів із реалізації середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності і трансферу технологій за стратегічним пріоритетним напрямом «Розвиток сучасних інформаційних, комунікаційних технологій, робототехніки», зокрема за піднапрямами «Розвиток технологій розвитку національної інформаційно-телекомунікаційної інфраструктури, зокрема з використанням радіотехнології MITRIS» та «Розвиток суперкомп'ютерних технологій для розв'язання задач у галузі економіки; управлінні складними об'єктами в екології, біології та медицині; обороноздатності держави». Це становить основу розвитку інформаційно-комунікаційних ресурсів країни як складової частини освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Разом із тим вкрай недостатнім залишається ступінь інтеграції вітчизняних ВНЗ у «світову павутину», про що свідчить, зокрема, рейтинг Webometrics Ranking of World's Universities, який укладається за спеціальною методикою, розробленою відповідно до Берлінських принципів рейтингування вищих навчальних закладів (Berlin Principles on Ranking of Higher Education Institutions), визначених ЮНЕСКО, та аналізує не освітню діяльність університету в цілому, а саме представлення ВНЗ в Інтернеті як інформаційно-комунікаційному середовищі [328]. Нагадаємо, що у рейтингуванні беруть участь дванадцять тисяч університетів з усього світу. У січні 2014 р. свої рейтингові web-місця отримали 313 ВНЗ України. Найбільш присутніми у мережі вітчизняними ВНЗ виявилися: Київський національний університет імені Тараса Шевченка (789-та позиція у світовому рейтингу, 370-та – у групі Europe, 42-га – у групі Central & Eastern Europe), Львівський національний технічний університет (1956-та, 523-тя і 74-та позиції відповідно), Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут» (1370-та, 481-ша і 66-та

позиції відповідно) [328]. Тобто українські вищі навчальні заклади поки дуже далекі від світового лідерства за присутністю у мережі.

Протягом 2010-2013 років створено 13 регіональних університетських центрів на базі 33 вищих навчальних закладів.

14 вищим навчальним закладам надано статус дослідницького, серед вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації 118 вищих навчальних закладів мають статус національного. Крім цього, з метою вдосконалення управління вищою освітою протягом 2010-2013 років до сфери управління МОН передано 69 вищих навчальних закладів, з них – 28 вищих навчальних закладів III-IV та 41 вищий навчальний заклад I-II рівнів акредитації.

У 2011 році за участю представників роботодавців розроблена та затверджена Урядом Національна рамка кваліфікацій, яка забезпечує ефективний взаємозв'язок між сферою освіти і ринком праці, наступність між рівнями освіти, реалізацію стратегії навчання впродовж життя. Це свого роду «дорожня карта», згідно з якою в подальшому необхідно за участю роботодавців розробити галузеві рамки кваліфікацій з відповідним наповненням, провести спільну роботу щодо впорядкування Переліків напрямів та спеціальностей, за якими ведеться підготовка фахівців, Національного класифікатора професій, Класифікатора видів економічної діяльності тощо. Водночас сьогодні проводиться активна робота зі створення нового покоління державних стандартів вищої освіти, зорієнтованих на формування нової системи діагностичних засобів з переходом від оцінки знань випускника до оцінки його компетенцій і визначення рівня компетентності в цілому. Нині реалізується пілотний проект освітніх стандартів із низки напрямів і спеціальностей вищої та професійно-технічної освіти в рамках спільного проекту Міністерства, групи підприємців і Федерації роботодавців. Зокрема, впродовж 2013 року за участю роботодавців розроблено 18 нових галузевих стандартів вищої освіти.

На виконання доручення Президента України впроваджено Національну систему рейтингового оцінювання діяльності ВНЗ України як інструмент моніторингу якості освіти та освітніх послуг. Сьогодні лише три вітчизняні університети представлені в міжнародному рейтингу університетів світу QS World University Rankings (Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут», Донецький національний університет). Крім цього, впродовж вересня-листопада 2013 року

Сумський державний університет пройшов незалежний зовнішній аудит за цим рейтингом. Таким чином, Сумський державний університет став першим з українських ВНЗ, що взяв участь у зовнішньому аудиті QS STARS, який оцінює заклади за більше ніж 50 різними показниками.

Аналіз динаміки підготовки кадрів вищої кваліфікації в Україні (табл. 3.18) свідчить про те, що останніми роками кількість організацій, що мають аспірантуру, поступово зменшується, як і обсяги щорічного набору і кількість аспірантів. Негативною тенденцією є також зміни у структурі контингенту аспірантів за формою підготовки: зростає частка аспірантів денної форми (з відривом від виробництва) – від 61,8% у 2005 р. до 65,1% на початок 2014 р.

Починаючи з 2011 року Міністерством освіти і науки проведено три конкурсні відбори студентів, аспірантів і науково-педагогічних працівників на навчання або стажування у провідних закордонних вищих навчальних закладах. За угодами міжурядового та міжвідомчого характеру щорічно близько 300 осіб направляються за кордон для здобуття освіти у вищих навчальних закладах (у 2011 – 275, у 2012 – 353). Зокрема, у 2013 році на навчання або стажування в провідні вищі навчальні заклади за кордон направлено 315 осіб, з них: 148 студентів, 75 аспірантів та 92 наукових та науково- педагогічних працівника. У рамках прямих угод між українськими та закордонними вищими навчальними закладами щорічно за кордон відряджаються на навчання та стажування близько 4000 осіб. Державна підтримка і фінансування навчання та стажування за кордоном у найкращих вищих навчальних закладах США, Великобританії, Франції, Німеччини, Японії та інших економічно розвинених країн надається студентам, аспірантам і фахівцям природничого та інженерно-технічного напрямів, у яких на сьогодні в державі є найбільша необхідність. Зокрема, це такі напрями, як ІТ- технології, біонанотехнології, інформаційно-комунікаційні технології, нанофізика та наноелектроніка, електротехніка, нові нетрадиційні джерела енергії, раціональне природокористування, розробка корисних копалин, металургія, машинобудування, авіаційна та ракетно-космічна техніка, атомна енергетика, хімічна технологія та інженерія тощо. Водночас розширюється участь вищих навчальних закладів України у програмах ЄС з обміну студентів і викладачів «Еразмус Мундус» та «Жан Моне».

Таблиця 3.18

Підготовка наукових кадрів вищої кваліфікації

на початок відповідного року

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	<i>Кількість організації, що мають</i>							
аспірантуру	496	507	521	525	530	524	521	518
докторантуру	240	252	249	256	263	266	271	276
	<i>Загалом кількість</i>							
аспірантів, осіб	29866	32497	33344	34115	34653	34192	33640	31482
докторантів, осіб	1315	1418	1476	1463	1561	1631	1814	1831
	<i>Прийнято</i>							
аспірантів:	9711	10286	10189	10470	10626	10306	9916	8599
з відривом від виробництва, осіб	6006	6188	6259	6403	6503	6382	6289	5596
у % до прийнятих	61,8	60,1	61,4	61,1	61,2	61,9	63,4	65,1
без відриву від виробництва, осіб	3705	4098	3930	4067	4123	3924	3627	3003
у % до прийнятих	38,2	39,9	38,6	38,9	38,8	38,1	36,6	34,9
докторантів, осіб	461	506	531	475	603	605	639	623
	<i>Підготовлено</i>							
аспірантів:	6417	7154	7343	7929	8290	8578	8499	8320
з відривом від виробництва, осіб	4279	4726	4768	5067	5212	5309	5382	5348
у % до кількості	66,7	66,1	64,9	63,9	62,8	61,9	63,3	64,3
без відриву від виробництва, осіб	2138	2428	2575	2862	3078	3269	3117	2972
у % до кількості	33,3	33,9	35,1	36,1	37,2	38,1	36,7	35,7
докторантів, осіб	373	414	424	465	459	491	424	578
у % до кількості	28,4	29,2	28,7	31,8	29,4	30,1	23,4	31,6

* Складено автором на основі [137, 138]

Одним із ключових аспектів діагностики первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки України і визначення напрямів його подальшого розвитку є аналіз територіальних диспропорцій формування потенціалу.

Аналіз статистичних показників стану освіти по регіонах України на основі даних [247-263] показав, що лідером у наданні освітніх послуг в Україні є Дніпропетровська область, яка випереджує всі інші регіони як за кількістю учнів ПТНЗ закладів у розрахунку на 10 тис. осіб населення, так і за кількістю студентів ВНЗ I-II рівнів акредитації і посідає друге місце в Україні за кількістю студентів ВНЗ III-IV рівнів акредитації (після м. Київ). Друге місце за усередненим показником трьох розглянутих груп посідає Львівська область, третє – місто Київ, який є безумовним лідером за кількістю студентів ВНЗ III-IV рівнів акредитації. Інші регіони України мають перевагу здебільшого за якимось одним показником, програючи в інших. До групи аутсайдерів у наданні освітніх послуг у розрахунку на 10 тис. осіб населення входять Донецька, Луганська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська області.

Розташування наукових установ також має чітко виражену географічну локалізацію. Передусім, це Київ і Київська область, Донецька, Харківська, Одеська, Луганська області, де концентрація наукових установ найбільш висока в Україні [124]. Це створює розвинуту освітньо-наукову інфраструктуру певної території, забезпечує взаємозв'язок науки і виробництва, зростання обсягів виробництва інноваційної продукції, підвищення обсягів експорту продукції і послуг.

Підготовку професійних кадрів з логістики в Україні розпочато у 2002 р., коли відповідно до Наказу Міністерства освіти і науки України № 50 від 11.01. 2002 на виконання доручення Кабінету міністрів України № 19-9/33 від 28.12.2001 до «Переліку напрямів та спеціальностей, за якими здійснюється підготовка фахівців у вищих навчальних закладах за відповідними освітньо- кваліфікаційними рівнями» було включено нову спеціальність 050208 «Логістика» напряму 0502 «Менеджмент» з освітньо- кваліфікаційними рівнями «Бакалавр», «Спеціаліст», «Магістр».

Включення нової спеціальності до Переліку означало офіційний старт процедури ліцензування надання освітніх послуг за даною спеціальністю. Але для повної легалізації спеціальності

«Логістика» у вищих навчальних закладах України необхідно було визначити кваліфікацію, яку будуть отримувати випускники. Саме тому надзвичайно важливим був насупний етап, а саме введення первинної посади «менеджер з логістики», до Державного класифікатора професій (наказ Держстандарту України № 230 від 15 квітня 2002 р. «Відносно включення менеджерських професій в Класифікатор професій ДК 003-95»). Це дало можливість включати в штатний розклад державних підприємств, організацій, інших закладів посаду менеджера з логістики [37].

З 202 р. були розроблені галузеві стандарти вищої освіти (освітньо-кваліфікаційні характеристики, освітньо-професійні програми, засоби діагностики), підготовлені сотні навчально-методичних розробок (комплексів, посібників, підручників), створені наукові школи, сформувався галузева та регіональна специфіка наукових досліджень. На сьогоднішній день близько 20 вищих навчальних закладів України здійснюють підготовку бакалаврів, спеціалістів і магістрів за даною спеціальністю для різних галузей економіки та видів економічної діяльності. Спеціальність «Логістика» ліцензована в вищих навчальних закладах різного профелю: в транспортних, фармацевтичних, сільськогосподарських, технічних, економічних, управлінських та інших. Сотні випускників ефективно працюють на підприємствах різних галузей і в цілому підвищують якість логістичних послуг в Україні. В 2005 р.було створено Українську логістичну асоціаці, основною метою якої стала консолідація зусиль професорсько-викладацького складу України та представників бізнес-середовища в галузі популяризації і розвитку теорії і практики логістики. Створення асоціації дало можливість більш активну розвивати співпрацю з громадськими організаціями Європи для обміну досвідом в сфері підготовки логістичного персоналу, а також отримувати інформацію про кращу логістичну практику, кращі логістичні проекти та технології ведення логістичного бізнесу. В 2009 р. УЛА стала повноправним членом Європейської логістичної асоціації.

Проте різке скорочення з 2015 року напрямів і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка фахівців у вищих навчальних закладах України, призвела до втрати цього надбання. Підготовка фахівців за новою спеціальністю 073 «Менеджмент» передбачатиме різке скорочення професійно орієнтованих дисциплін і, відповідно,

якості підготовки логістичного персоналу та менеджерів з логістичним мисленням для усіх ланок управління ланцюгами поставок. Більшість ВНЗ, враховуючи обмеженість фінансування та зменшення контингенту студентів взагалі, об'єднують студентські потоки і, відповідно, складають навчальні плани з мінімальною відмінністю дисциплін вільного вибору. При такому підході майже неможливо забезпечити якісну підготовку фахівців з логістики, основою якої повинно бути специфічні знання з економіки і права, техніки і технології, організації та проектування логістичних процесів і потоків як в межах окремого підприємства, так і на рівні ланцюгів поставок.

На сьогоднішній день в Україні сформувалася система підготовки професійних кадрів з логістики, яка передбачає отримання базової вищої освіти за освітньо-кваліфікаційними рівнями бакалавр, спеціаліст і магістр у вищих навчальних закладах, другої вищої освіти для тих, хто має базову економічну, інженерну чи гуманітарну освіту, а також спеціальної підготовки через розгалужена мережу бізнес-шкіл і тренінгових фірм, які проводять спеціалізовані короткострокові курси, тренінги чи бізнес-семінари з різних аспектів логістики. У відповідь на існуючий дефіцит кваліфікованого персоналу чимало великих компаній організовує власні центри підготовки логістів.

Незважаючи на великий прогрес у підготовці професійних фахівців з логістики та наявність різних форм отримання освіти, слід відзначити відсутність в технікумах і училищах України професійної підготовки кваліфікованих робітників з організації логістичних операцій. Не просто знайти фахівця на керівну посаду, але ще складніше закрити позиції фахівців середньої ланки зі значними технічними знаннями. Корінь проблеми професіоналізму в логістиці криється у сфері освітніх послуг. У вищих навчальних закладах викладаються по суті лише основи логістичних знань, коли так само необхідно практикувати систему проходження студентами стажувань та практик в компаніях для отримання практичних навичок. Для підвищення рівня професіоналізму кадрів, що працюють в логістичних компаніях, необхідно удосконалювати методики викладання логістичних дисциплін. Однак, спостерігається нестача кваліфікованих викладацьких кадрів. Виходячи з цього, необхідні інтенсивна підготовка кадрів за спеціальністю «Логістика», перепідготовка та підвищення

кваліфікації в цій області персоналу середньої та вищої ланки менеджменту [215].

Разом із тим аналіз освітніх програм за різними освітньо-кваліфікаційними рівнями в галузі знань 0306 «Менеджмент і адміністрування» напряму підготовки «Логістика», представлених на офіційних сайтах 10 вітчизняних ВНЗ III-IV рівнів акредитації, відібраних випадковим чином із п'яти регіонів України (м. Київ, Донецька, Запорізька, Одеська, Сумська обл.), показав, що загальними негативними рисами є такі:

- надлишкова спеціалізованість, яка не формує індивідуальних траєкторій навчання, що призводить до ригідності фахівців із низькою здатністю професійної адаптації;

- висока переобтяженість освітніх програм дисциплінами вибіркової складової, які надають описові знання, що завідома не знайдуть використання у професійній діяльності;

- незбалансованість освітніх програм в аспекті «теоретичні знання – практичні навички», що призводить до надмірної теоретизації навчання;

- недостатня частка дисциплін, які формують практичні навички аналізу інформації, кількісного і якісного оцінювання емпіричних даних;

- незадовільна частка дисциплін, що формують навички створення і роботи з базами даних; використання професійних пакетів прикладних програм в області логістики, менеджменту, маркетингу; застосування процедур комп'ютерної обробки даних.

Дефіцит фахівців з логістики та управління ланцюгами поставок в Україні на даний час є значним. Прогноз потреб ринку праці свідчить, що затребуваність фахівців з логістики та управління ланцюгами поставок зростатиме й надалі. Таку думку висловлюють як науковці у сфері зайнятості населення, так і керівники багатьох транспортних, промислових, торговельних, фармацевтичних та сільськогосподарських підприємств на конференціях, круглих столах та в засобах масової інформації.

Згідно Транспортної стратегії України до 2020 року, розвиток транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів потребує в пріоритеті вдосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівно сприятливих

умов між учасниками транспортно-логістичного ринку, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту; підвищення кадрового потенціалу у сфері логістики, впровадження ефективної системи сертифікації логістів.

Отже, стратегічні пріоритети України свідчать про те, що ринок логістичних послуг, ємність якого на сьогодні становить близько 12-15 млрд дол. США, буде зростати, про що свідчать численні бізнес-форуми, конференції, круглі столи з різних аспектів виробничої, торговельної, транспортної логістики. Це означатиме зростання потреби в висококваліфікованому персоналі. Для прикладу, загальний обсяг ринку логістичних послуг в 29 країнах Європейського Союзу дорівнює 930 млрд. євро, а в Німеччині, яка є лідером на глобальному ринку логістичних послуг і займає перші позиції у Глобальному рейтингу логістичної ефективності країн світу (LPI), логістична індустрія є однією з найбільших галузей економіки. По обороту (150 млрд Євро) вона займає четверте місце, після автомобілебудування, електротехнічної промисловості і загального машинобудування, за доходами до державного бюджету логістична галузь займає третє місце, а за кількістю залученого в ній персоналу знаходиться на першому місці (2,6 млн). Із загального числа всіх найманих працівників країни (36,6 млн чол.) в логістиці зайняті близько 7,2%. За прогнозами німецьких дослідників, в найближчі роки число робочих місць в логістичній сфері має збільшитися на 20%. Це пов'язано з тим, що логістичні компанії постійно розширюють перелік логістичних послуг і все частіше надають комплексні послуги.

Для України, беззаперечно, корисним є досвід Німеччини щодо формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Логістика як освітня дисципліна зароджувалася в Німеччині в 60-і роки ХХ століття на технічних факультетах (машинобудування, повітряної авіації і т.п.). З кінця 70-х років логістика викладається і на економічних факультетах. Всього на даний момент в Німеччині близько 150 кафедр в університетах, які безпосередньо називаються кафедрами логістики або є профільними з підготовки фахівців з логістики. До речі, з розвитком концепції інтегральної логістики – Supply Chain Managment (SCM), намітилася тенденція появи саме кафедр з управління ланцюгами поставок (SCM). Їх з'являється з кожним

роком все більше і більше, причому в самих різних поєднаннях: «Дослідження операцій і SCM», «Логістика і SCM», «Виробництво і SCM» і т.д.

Число професорів логістики в Вищих школах (Fachhochschule) Німеччини точно невідомо і орієнтовно становить 200-250 чоловік [36]. В даний час інженерний і економічний напрями в логістичній освіті досить роз'єднані. У Німеччині не існує єдиного стандарту освітніх програм на жодному з освітніх рівнів. Набір дисциплін визначається факультетом за пропозиціями завідувачів кафедри згідно з потребами ринку. В результаті освітні програми з логістики та управління ланцюгами поставок мають суттєві відмінності в різних університетах Німеччини: одні програми більш орієнтовані на математичні методи в логістиці, інші – на логістичний контролінг, треті – на інженерну логістику і т.п., що свідчить про досить широкий та різноманітний спектр задач, на вирішення яких спрямована логістична наука та вимагає практика.

Аналіз міжнародного досвіду підготовки фахівців з логістики (табл. 3.19) свідчить про відсутність єдиних підходів та стандартів. В світі існує близько 160 освітніх програм, які тією чи іншою мірою стосуються логістичної діяльності.

Основна причина такого різноманіття криється в складності розуміння сутності логістичної діяльності та трансформації розвитку логістики як науки. Її трактують або занадто вузько (як перелік окремих функцій, пов'язаних з рухом товарів, найчастіше транспортуванням і складуванням), або занадто широко (як філософію інтегрованого управління підприємством). Логістику розглядають також і як функцію інтегрованої підтримки життєвого циклу виробу, і як інтегроване управління ланцюгом поставок товарів до кінцевого споживача [36].

Світова практика реалізації освітніх програм з логістики дозволяє зробити наступні висновки:

- підготовка фахівців з логістики має міждисциплінарний та міжгалузевий характер, базується на інтеграції економічних, управлінських, інженерних знань, серед яких особливого практичного значення мають знання новітніх інформаційних технологій;

Таблиця 3.19

Характеристика міжнародного досвіду підготовки фахівців з логістики

Назва спеціальності	Наявність акредитації, освітні рівні,	Основні дисципліни (модулі) в програмі підготовки, або провідні освітні установи, що здійснюють підготовку
США (логістика вивчається в коледжах, університетах і бізнес-школах)		
«Логістика в бізнесі»	Акредитації AACSB (American Assembly of Collegiate Schools of Business)	«Математика», «Бухоблік», «Статистика» «Фінанси», «Маркетинг», «Міжнародний бізнес», «Закон і суспільство», «Маркетингові системи», «Макроекономіка», «Мікроекономіка», «Інформаційні системи в менеджменті», «Бізнес-політика», «Теорія організації», «Дослідження операцій», «Адміністрування».
«Логістичний інжиніринг»	Акредитації ABET (Accreditation Board for Engineering and Technology).	«Бухгалтерський облік», «Загальна хімія», «Загальна фізика», «Мікроекономіка», «Макроекономіка», «Економічна географія», «Програмування та комп'ютерна техніка», «І рафіка», «Інженерна механіка», «Англійська мова», «Маркетинг і продажі», «Вища математика», «Теорія організації», «Статистика для інженерів»
«Логістичні системи»	Не обов'язкова для акредитації в AACSB або ABET	Носить інтегрований характер та є подальшим розвитком теорії логістики та навчальних програм «Логістика в бізнесі» та «Логістичний інжиніринг»
Канада (як правило, це магістерські програми та післядипломне навчання)		
«Менеджмент»		University of Lethbridge, Wilfrid Laurier University University of Calgary, Grant MacEwan University
«Комерційна діяльність»	Бакалаврські програми	University of British Columbia, University of Manitoba, Concordia University
«Логістика і транспортування»		University of British Columbia
«Управління ланцюгом постачання»	Магістерські програми та програми післядипломної освіти як додаткова спеціальність до базової освіти	Wilfrid Laurier University, York University
«Міжнародна і торгівля і транспортна логістика»		British Columbia Institute of Technology
«Логістичний менеджмент»		McGill University

Німеччина (передбачається, що практично кожен факультет в 105 університетах та 21 Вищій школі Німеччини до 2015 року буде мати кафедру або професора з управління ланцюгами поставок)	
«Менеджмент в сфері логістики»	Вища школа прикладних наук в Мюнхені
«Логістика»	Вища школа Хоффе; Вища школа в Кемптені; Вища школа в Регенсбурзі; Вища школа в Білефельді
«Логістика і технічна економіка»	Гамбурзька вища школа прикладних наук
«Міжнародний бізнес і логістика»	Берлінська вища школа з економіки і права
«Логістика і мобільність»	«Інновації та нові підприємства», «Міжнародні фінанси», «Маркетинг», «Основи менеджменту», «Корпоративні фінанси», «Міжнародне підприємницьке право», «Управління людськими ресурсами», «Бізнес-стратегії», «Міжнародний фінансовий облік», «Мікроекономіка», «Макроекономіка», «Поведінка споживача», «Бізнес-ігри», «Обчислення та аналітична геометрія», «Теорія ймовірностей і розподілу», «Описова статистика», «Основи логістики та управління ланцюгами поставок», «Стратегії ланцюгів поставок», «Операційна логістика», «Стигкі ланцюги поставок»
«Логістика та управління ланцюгами поставок (УЛП)», «Дослідження операцій та УЛП», «Виробництво та УЛП»	Власний університет логістичної компанії «Kühne Logistics University» (KLU)
«Логістика»	Польща (логістика є важливою складовою економіки країни і ринку праці)
«Логістичні системи», «Управління транспортуванням», «Інформаційні системи в транспортних мережах», «Автоматизація і обслуговування складських систем» та інші	Міжнародна акредитація єлітарного логістичного клубу CILT (Chartered Institute of Logistics and Transport), Міжнародний університет логістики і транспорту у Вроцлаві (MWSLiT)

Джерело: складено на основі [37]

- підготовка логістів у світовій практиці має наскрізний освітній характер і здійснюється на всіх освітньо-кваліфікаційних рівнях: в коледжах, університетах, бізнес-школах. Спектр освітніх програм коливається від підготовки кваліфікованих робітників для виконання окремих логістичних операцій до підготовки топ менеджерів для стратегічного управління інтегрованими ланцюгами поставок і логістичними системами мезо- та макрорівнів;

- світовий ринок праці потребує як базових знань з загальної логістики, так і широкого спектру спеціалізацій освітніх програм, що вимагає збільшення в навчальних програмах підготовки фахівців з логістики варіативної складової;

- стратегічне значення логістики як сучасної філософії ефективного управління, як концепції інтегрованого управління процесом створення додаткової споживчої цінності в ланцюгах поставок потребує тотальної логістичної грамотності фахівців для всіх сфер діяльності, що можливе забезпечити шляхом вирішення двох задач: включення логістики в якості обов'язкової дисципліни в програми підготовки для всіх спеціальностей та, що є більш важливим, запроваджувати в систему управління освітою логістичних принципів раціональності, дебіюрократизації, відкритості, мобільності та новітніх логістичних концепцій, які повинні сприяти створенню додаткової цінності знань для їх споживача.

Професійна логістика сьогодні – це, без перебільшення, гарантія безпеки країни та її економічного розвитку на основі раціонального використання обмежених ресурсів. Формування транснаціональних макрологістичних систем, міжнародних транспортних коридорів, інтеграція України у світову логістичну мережу мають безпосередній вплив на розвиток українських логістичних систем на всіх рівнях, а також загострюють завдання підвищення конкурентоспроможності українських операторів на світовому ринку логістичних послуг, створення в країні транспортно-логістичної інфраструктури світового рівня, забезпечення розвитку національної економіки та підвищення якості життя населення країни. Підготовка високопрофесійних фахівців з логістики та управління ланцюгами поставок, здатних розвивати нові логістичні системи і технології та ефективно використовувати їх на практиці, стає стратегічно важливим завданням для України, яка прагне

реалізувати значний транзитний потенціал, стати важливою ланкою глобальної гео економічної системи товарного руху і вийти на якісно нові стандарти життя в країні.

Українська логістична асоціація (УЛА), яка є членом Європейської логістичної асоціації, враховуючи світовий досвід, потреби вітчизняного бізнесу та виклики національної економіки, наполягає на виокремленні спеціальності «Логістика та управління ланцюгами поставок» в «Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти», що дозволить сформувати єдину багатоступеневу систему підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців у транспортно-логістичній сфері, збалансувати попит і пропозицію на ринку праці, а також задовольнити вимоги, які пред'являють роботодавці до рівня кваліфікації, набору професійних компетенцій та, власне, логістичного мислення операційного та управлінського персоналу.

Без вирішення кадрових проблем, зокрема, підготовки фахівців нової формації, як для сфери логістики, так і для інших видів економічної діяльності але з логістичним системним мисленням, неможливе ні ефективне освоєння нових логістичних технологій, ні кардинальне підвищення продуктивності праці, ні створення конкурентоспроможної на світовому ринку національної економіки.

3.4. Оцінювання відповідності первинного стану освітньо-інтелектуального потенціалу логістизації національної економіки тенденціям розгортання економічних процесів у країні

Діагностика освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки шляхом статистичного аналізу показників розвитку його окремих структурних елементів дала змогу виявити низку як позитивних, так і негативних тенденцій, які мають бути враховані в концепції його формування і розвитку. Однак, узяті окремо, вони не дають уявлення про первинний стан освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки як системного об'єкта, оскільки не відображають системні взаємозв'язки, взаємну обумовленість динаміки трансформаційних змін, характеру реалізації освітньо-інноваційного потенціалу (інтенсивний або екстенсивний) і багатьох інших аспектів,

викликаних системною природою самого освітньо-інноваційного потенціалу.

Кількісне оцінювання первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки було проведене на основі розробленого раніше в роботі методичного підходу з використанням статистичних даних, зафіксованих на 01.01.2014. Вибір часових меж оцінювання зумовлений неповнотою і недостатнім ступенем достовірності статистичних даних за 2014 рік, спричиненими такими обставинами, як:

– тимчасова окупація АР Крим, міста Севастополь і частини території Донецької і Луганської областей, що унеможливило отримання статистичної інформації від цих територій;

– викривлення показників і тенденцій соціально-економічного розвитку України у 2014 р. у зв'язку із суспільно-політичною ситуацією в країні, проведенням антитерористичної операції, що не є об'єктивною закономірністю розгортання економічних процесів і не може бути відповідним чином враховано в аналізі – статистична достовірність його результатів піддається сумніву.

Результати кількісного оцінювання первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (табл. 3.20) свідчать про екстенсивний його характер у досліджуваній період, навіть на межі деградації, оскільки має місце співвідношення:

$$\frac{()}{()} > 1,$$

$$\frac{()}{()} < 1.$$

Більш інформативними є результати аналізу показників стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації в динаміці, в тому числі у розрізі його окремих складників (табл. 3.21-3.23).

Динаміка показників ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки неоднозначна. Показники забезпеченості вищими навчальними закладами, кадрового відтворення і державного замовлення на підготовку фахівців із вищою освітою, а також залучення кадрів до наукової діяльності мають стійку низхідну динаміку протягом останніх семи років.

Таблиця 3.20

Оцінка первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки станом на 01.01.2014 р.

Показник	Значення	Показник	Значення
Ресурсний складник		-	-
$P_{ВНЗ}$	0,9833	$P_{мін}$	0,6431
$P_{кв}$	0,9410	$P_{МНС}$	0,5116
$P_{дзф}$	0,0182	$P_{ІРС}$	2,4486
$P_{внк}$	0,7538	Результуючий складник	
$P_{НКВК}$	0,5261	$I_{пата}$	0,5222
$P_{ндвк}$	0,3891	$I_{НТПС}$	0,2604
$P_{СНК}$	0,8580	$I_{НТПВ}$	0,2777
$P_{ВНД}$	0,5538	$I_{ПА}$	0,1857
$P_{знд}$	0,0747	$I_{віі}$	0,2192
$P_{нідпр}$	0,0830	$I_{ІРЕЗ}$	0,1040
$P_{ор}$	0,7015	Функціональний складник	
$P_{як}$	0,8579	$P_{оипл}$	1,2594

Таблиця 3.21

Динаміка показників ресурсного складника ОІП логістизації національної економіки

Показ- ник	Роки							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
$P_{ВНЗ}$	-	0,9915	0,9816	0,9666	0,9955	0,9823	0,9833	0,9915
$P_{кв}$	-	0,9469	0,9426	0,9684	0,9888	0,9045	0,9410	0,9254
$P_{дзф}$	0,0192	0,0187	0,189	0,0185	0,0078	0,0195	0,0182	0,0183
$P_{внк}$	0,6754	0,6275	0,6980	0,7077	0,7217	0,7365	0,7538	0,8773
$P_{НКВК}$	0,4377	0,4392	0,4473	0,4613	0,4811	0,5000	0,5261	0,6281
$P_{ндвк}$	0,3274	0,3301	0,3198	0,3412	0,3502	0,3618	0,3891	0,4271
$P_{СНК}$	0,7916	0,7992	0,8101	0,8264	0,8344	0,8484	0,8580	0,8623
$P_{ВНД}$	0,4985	0,4862	0,5114	0,5100	0,5101	0,5269	0,5538	0,5704
$P_{знд}$	0,1123	0,1013	0,0916	0,0830	0,0803	0,0775	0,0747	0,0719
$P_{нідпр}$	0,0886	0,0927	0,0874	0,0778	0,0772	0,0803	0,0830	0,0889
$P_{ор}$	0,6341	0,6382	0,6467	0,6644	0,6711	0,6984	0,7015	0,7248
$P_{як}$	0,7989	0,7978	0,8114	0,8246	0,8314	0,8463	0,8579	0,8631
$P_{мін}$	0,4986	0,5138	0,5328	0,5501	0,5681	0,6108	0,6431	0,7714
$P_{МНС}$	0,4121	0,4611	0,3818	0,4212	0,3681	0,4618	0,5116	0,4716
$P_{ІРС}$	2,1822	2,2316	2,4621	2,3218	2,3811	2,4042	2,4486	2,5846

Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

Динаміка показника підприємництва не має усталеної тенденції, оскільки після стійкого зниження з 2012 року намітилося зростання. Решта показників мають усталену тенденцію до зростання. Інтегральний показник також загалом демонструє позитивну динаміку (рис. 3.7).

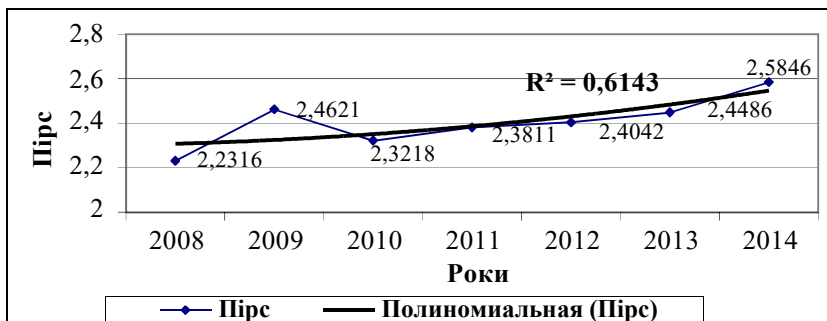


Рис. 3.7. Динаміка інтегрального показника ресурсного складника ОП логістики національної економіки за 2008-2014 роки.

Динаміка показників результативного складника менш гладка. Загалом позитивну тенденцію має лише показник патентної активності. Решта показників взагалі не мають будь-якого вираженого часового тренду. Інтегральний показник результуючого складника має тенденцію до зниження (рис. 3.8), тобто до переходу у стійкий стан екстенсивного розвитку (у разі забезпечення ресурсами) або деградації.

Таблиця 3.22

Динаміка показників результативного складника ОП логістики національної економіки

Показник	Роки							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
$I_{пата}$	0,5063	0,5252	0,4978	0,5119	0,5264	0,5478	0,5222	0,5102
$I_{НТПС}$	0,2739	0,3087	0,2955	0,3212	0,3082	0,3153	0,2604	0,2588
$I_{НТПВ}$	0,2965	0,3185	0,3212	0,3131	0,3196	0,3438	0,2777	0,2523
$I_{ПА}$	0,1716	0,1881	0,2414	0,2629	0,1655	0,1284	0,1857	0,2864
$I_{віі}$	0,2476	0,2214	0,2718	0,2797	0,2599	0,2686	0,2192	0,2116
$I_{РЕЗ}$	0,1086	0,1298	0,1376	0,1431	0,1252	0,1286	0,1040	0,1112

Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

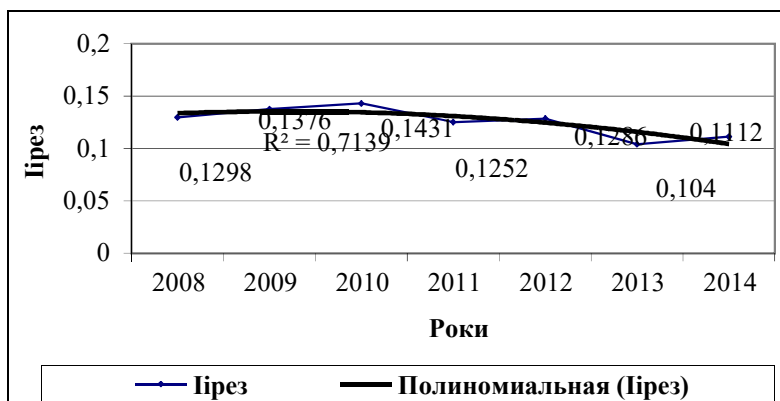


Рис. 3.8. Динаміка інтегрального показника результативного складника ОІП логістизації національної економіки за 2008-2014 роки.

Таблиця 3.23

Динаміка показників функціонального складника й ОІП логістизації національної економіки

Показник	Роки							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
$\frac{(\quad)}{(\quad)}$	-	1,0226	1,1033	0,9430	1,0255	1,0097	1,0185	1,0555
$\frac{(\quad)}{(\quad)}$	-	1,1952	1,0601	1,0400	0,8749	1,0272	0,8087	1,0692
Інтеграл	-	0,8556	1,0408	0,9067	1,1721	0,9830	1,2594	0,9872

Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

Крім того, лінії трендів *ІІРС* та *ІІРЕЗ* із часом повільно розходяться, що свідчить про неефективність функціонального складника, що з часом зростає. Це значною мірою зумовлює зміну характеру освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки в цілому. Синтетичний показник стану ОІП логістизації економіки незначним чином коливається навколо одиниці, переходячи від інтенсивного до екстенсивного характеру розвитку щорічно, тобто річний темп приросту інтегрального

показника ресурсного складника практично дорівнює темпу річного приросту інтегрального показника результативного складника. Таким чином, зростання показників результативного складника можливе лише на основі відповідного відносного зростання задіяних ресурсів.

Виявлений тренд у динаміці синтетичного показника ОП логістизації економіки свідчить про загальну тенденцію до зростання (рис. 3.9), однак слід звернути увагу на зростання амплітуди коливання його річних значень, що свідчить про вкрай нестійкий стан сфери освіти, яка поступово втрачає здатність до забезпечення реалізації інтелектуальної парадигми розвитку логістики, а отже, і процесу логістизації національної економіки як основи її інноваційного розвитку і переходу до економіки знань.

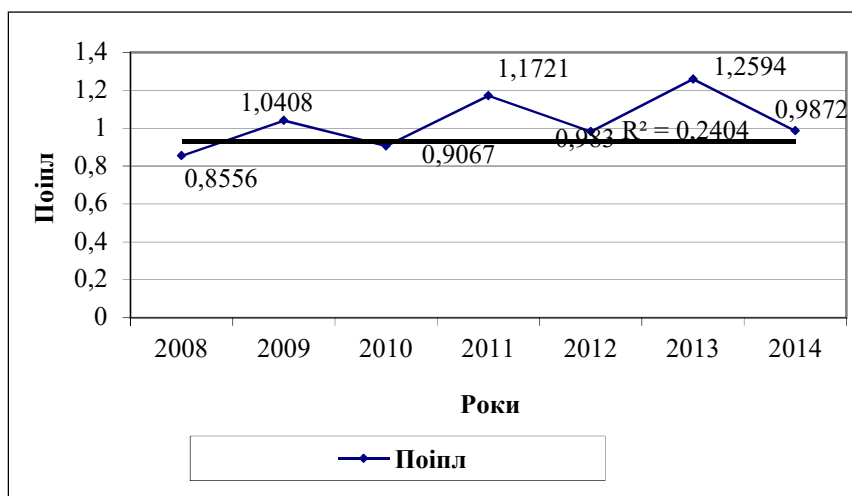


Рис. 3.9. Динаміка синтетичного показника ОП логістизації національної економіки за 2008-2014 роки

Подальший аналіз із метою виявлення причинно-наслідкових зв'язків між станом освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки та окремими показниками розвитку економічних процесів виконувався з урахуванням особливостей кореляційного аналізу рядів динаміки. Оскільки між окремими рівнями ряду динаміки *Поіпл* існує автокореляція (за розрахунками за допомогою ППП «Аналіз даних» MS Excel на рівні $R^2 = -0,47814$),

усі ряди динаміки економічних показників також перевірялися на наявність автокореляції. У жодному випадку кореляції між першими залишками виявлено не було.

Аналіз тісноти зв'язку показників ресурсного складника з інтегральним показником результативного складника і синтетичним показником стану ОП логістизації національної економіки, виконаний за допомогою кореляційного аналізу (табл. 3.24), показав, що кількість навчальних закладів вищої і професійно-технічної освіти, кількість випускників ВНЗ усіх освітньо-кваліфікаційних рівнів, а тим більше обсяги державного замовлення на підготовку фахівців із вищою освітою і кваліфікованих робітників, співвіднесені з кількістю працездатного населення країни, фактично не впливають на показники результативного складника ОП логістизації національної економіки.

Таблиця 3.24

Результати аналізу тісноти зв'язку між показниками ОП логістизації національної економіки (R^2)

Показники	I_{PEZ}	Π_{OPL}
$\Pi_{ВНЗ}$	0,3636	0,1943
$\Pi_{ке}$	0,2712	0,2044
$\Pi_{Дзф}$	0,0660	0,6695
$\Pi_{внк}$	0,6853	0,6268
$\Pi_{НКВК}$	0,7337	0,6261
$\Pi_{ндвк}$	0,8155	0,4952
$\Pi_{СНК}$	0,7298	0,7087
$\Pi_{ВНД}$	0,7703	0,5400
$\Pi_{знд}$	0,5877	0,7260
$\Pi_{підпр}$	0,1797	0,3834
$\Pi_{ор}$	0,7258	0,4813
$\Pi_{як}$	0,7418	0,7089
$\Pi_{мін}$	0,7352	0,4372
$\Pi_{МНС}$	0,6642	0,1416

Найбільший вплив на показники результуючого складника справляють показники: забезпеченості наукових досліджень науковими кадрами вищої кваліфікації, наукової діяльності, якості

кадрів освіти, відтворення наукових кадрів вищої кваліфікації, міжнародної інтеграції закладів освіти, тобто використання потенціалу наукових кадрів вищої кваліфікації (насамперед докторів наук) в освітній і науковій діяльності закладів сектору освіти.

Показники якості кадрів, секторальної забезпеченості науковими кадрами і залучення кадрів сектору освіти здійснюють найбільший вплив і на рівень синтетичного показника стану ОП логістизації національної економіки в цілому. Тісноту зв'язків, вищу за $R^2=0,5$, мають також показники державного замовлення, відтворення наукових кадрів і наукових кадрів вищої кваліфікації, а також показник наукової діяльності, що є свідченням ефективності механізму трансформації інтелектуальних і наукових ресурсів у системі ОП логістизації національної економіки.

Показники, що відображають кількість навчальних закладів вищої і професійно-технічної освіти, кількість випускників ВНЗ усіх освітньо-кваліфікаційних рівнів, розвиток підприємництва у сфері освіти, рівень бюджетного фінансування освіти, істотно на стані освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки поки не позначаються.

Таблиця 3.25

Результати кореляційного аналізу стану ОП логістизації національної економіки і розвитку зовнішнього сектору України

	<i>Попл</i>	<i>Відкритість економіки</i>	<i>Експорт</i>	<i>Імпорт</i>	<i>Чистий експорт</i>	<i>Темпи зрост. експорту</i>	<i>Темпи зрост. імпорту</i>
<i>Попл</i>	1						
<i>Відкритість економіки</i>	0,042098	1					
<i>Експорт</i>	0,067040	0,883713	1				
<i>Імпорт</i>	0,129047	0,929296	0,64844	1			
<i>Чистий експорт</i>	0,37251	-0,24314	0,20417	-0,55578	1		
<i>Темпи зрост. експорту</i>	0,26163	0,437562	0,25177	0,50761	-0,48359	1	
<i>Темпи зрост. імпорту</i>	0,20783	0,446835	0,23484	0,53606	-0,54994	0,99617	1

Дослідження відповідності стану ОП логістизації національної економіки вектору її розвитку потребує аналізу тісноти зв'язків освітньо-інноваційного потенціалу з динамікою показників розгортання економічних процесів на макрорівні, зокрема показників розвитку зовнішнього сектору України. Такий аналіз виконаний на основі статистичних даних експорту/ імпорту товарів, темпів їх розвитку, чистого експорту і відкритості економіки [Стат.щорічники] за допомогою кореляційного аналізу (табл. 3.25).

Таким чином, взаємозв'язок ОП логістизації національної економіки з показниками експорту/імпорту товарів незначний, що зумовлено не стільки проблемами розвитку логістики в Україні, скільки неконкурентоспроможністю її товарів на зовнішніх ринках, насамперед, через низький рівень ринкової новизни.

Разом із тим вплив освітньо-інноваційного потенціалу на експорт та імпорт послуг досить потужний (R^2 в межах 0,6332 та 0,5748 відповідно), що є свідченням розвитку транспортної, інформаційної, сервісної логістики як сфер господарювання. Цей висновок підтверджується і кореляцією між ОП логістизації і динамікою оптового і роздрібного товарообороту України (R^2 в межах 0,6217 та 0,6634 відповідно), що пов'язано з підвищенням рівня логістизації внутрішніх перевезень, розвитком складського господарства, якістю кадрового забезпечення логістичної діяльності підприємств, теоретичною і прикладною розробленістю проблем логістичної організації на мікрорівні, зростанням кількості провайдерів логістичних послуг класу 2РІ і 3РІ.

Інноваційна сутність процесу логістизації національної економіки як економічного й управлінського явища, відповідність характеристик стану і показників трансформації її освітньо-інноваційного потенціалу економічним реаліям країни і стратегічним орієнтирам і цілям соціально-економічного розвитку країни, ефективна реалізація, відтворення і нарощування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки об'єктивно спричиняють значні позитивні зрушення у сфері інноваційної діяльності на мікро-, мезо- і макрорівнях економіки. Разом із тим результати кореляційного аналізу, за допомогою якого встановлювалася тіснота зв'язку між синтетичним показником стану ОП логістизації економіки і показниками інноваційної діяльності в Україні [247-263], не повністю підтверджують цю тезу (табл. 3.26).

Таблиця 3.26

**Результати кореляційного аналізу стану ОІП
логістизації національної економіки і розвитку
зовнішнього сектору України**

	<i>Обсяги реалізації інноваційної продукції</i>	<i>Освоєне виробництво інноваційної продукції</i>	<i>Впроваджено нових технологічних процесів</i>	<i>Частка інноваційно активних підприємств у промисловості</i>	<i>Пошл</i>
<i>Обсяги реалізації інноваційної продукції</i>	1				
<i>Освоєне виробництво інноваційної продукції</i>	-0,02959	1			
<i>Впроваджено нових технологічних процесів</i>	0,268102	0,296589	1		
<i>Частка інноваційно активних підприємств у промисловості</i>	-0,12322	0,834867	-0,49185	1	
Пошл	0,29476	0,735336	0,244176	0,379778	1

У промисловості відчутний взаємозв'язок освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки спостерігається тільки з показником освоєння виробництва інноваційної продукції, хоча практично не впливає на частку інноваційно активних підприємств, що, своєю чергою, істотно корелює з показником освоєння виробництва інноваційної продукції. Не вдалося виявити більш-менш усталений кореляційний зв'язок і між *Пошл* такількістю інноваційно активних промислових підприємств за видами економічної діяльності, максимальне значення коефіцієнта кореляції не переходило позначку $R^2=0,126734$.

Слабкий причинно-наслідковий зв'язок між освітньо-інноваційним потенціалом логістизації економіки країни та впровадженням нових технологічних процесів свідчить про те, що ані промислові підприємства, ані заклади сфери освіти не

розглядають логістику як резерв технологічного оновлення виробництва.

Однак зовсім іншу картину бачимо за результатами виявлення кореляційного зв'язку між $P_{ОПЛ}$ та кількістю використаних передових технологій, серед яких розглядалися показники за такими видами технологій, як:

- автоматизоване транспортування матеріалів і деталей, а також здійснення автоматизованих вантажно-розвантажувальних операцій ($P_{АТ}$);
- апаратура автоматизованого спостереження та/чи контролю ($P_{ААС}$);
- зв'язок та управління ($P_{ЗУ}$);
- виробнича інформаційна система ($P_{ВІС}$);
- інтегроване управління та контроль ($P_{ІУК}$).

Показник кількості використаних передових технологій за видами і терміном упровадження почав використовуватися в офіційній статистичній інформації Державної служби статистики України лише з 2012 р., тому дані за попередній період розраховувалися за матеріалами [160].

Таблиця 3.27

**Результати кореляційного аналізу стану ОП
логістизації національної економіки і кількості використаних
передових технологій за окремими видами**

	$P_{ОПЛ}$	$P_{АТ}$	$P_{ААС}$	$P_{ЗУ}$	$P_{ВІС}$	$P_{ІУК}$
$P_{ОПЛ}$	1					
$P_{АТ}$	0,674533	1				
$P_{ААС}$	0,541228	0,182246	1			
$P_{ЗУ}$	0,662296	0,084631	0,095542	1		
$P_{ВІС}$	0,501077	0,124314	0,113265	0,055514	1	
$P_{ІУК}$	0,66163	0,173549	0,140506	0,123387	0,098685	1

При цьому слід зазначити, що показники інноваційної діяльності в Україні, включаючи рівень використання передових технологій за досліджуваними видами, в абсолютному вираженні залишаються вкрай низькими, не здатними забезпечити перехід вітчизняної економіки до інноваційного сценарію розвитку. Разом із тим міжнародні індекси ідентифікації ефективності національної економіки, як було показано раніше, свідчать про зростання

рейтингу України, причому переважно саме за рахунок зростання ефективності логістики. Слід зауважити, що міжнародні рейтингові системи виявляються значною мірою ізольованими від оцінювання ефективності регулювання економічних процесів в Україні, вибору та реалізації механізмів логістизації національної економіки.

Рейтинг за інтегрованим індексом логістичної ефективності Всесвітнього банку (*LPI*) визначається за результатами опитувань понад 6 тисяч представників логістичного бізнесу, які виступають експертами й оцінюють за бальною шкалою інфраструктуру країн, з якими їхні компанії найчастіше здійснюють свою логістичну діяльність і надають послуги з перевезення. У результаті для складання індексу використовується більше 5000 індивідуальних оцінок країн, а кількісна оцінка Індексу як середнє зважене індикаторів, що характеризують сфери оцінки якості логістичної системи країни [175]. Таким чином, математичний апарат визначення рейтингу країни за *LPI* дозволяє говорити про його високий ступінь аналітичності й об'єктивності. Рейтинг України за *LPI* зростає стабільно з 2007 року, що, безумовно, свідчить про позитивну динаміку процесу логістизації національної економіки в цілому. Однак, враховуючи склад компонентів *LPI*, говорити про тісноту зв'язків між ним і ОІП логістизації національної економіки було б неправомірно.

Зовсім інша структура основних складників Індексу глобальної конкурентоспроможності: «Основні вимоги», «Підсилювачі продуктивності» та «Інновації та фактори вдосконалення», які в сукупності включають більше 100 змінних. У контексті даного дослідження найбільш цікавими є два останніх складника. Розділ «Підсилювачі продуктивності» включає групи показників:

Вища освіта і професійна підготовка:

- частка освіти (зарахування до закладів середньої освіти, зарахування до закладів вищої освіти);
- якість освіти (якість освітньої системи, якість математичної та природничої освіти; якість шкіл менеджменту, доступ до інтернету);
- навчання за місцем роботи (доступність спеціалізованих науково-дослідних і навчальних закладів, ступінь підготовки персоналу).

Ефективність ринку товарів:

- конкуренція;

– якість умов попиту.

Ефективність ринку праці:

– гнучкість (гнучкість визначення заробітної плати, вплив оподаткування на стимули до роботи);

– використання талантів (здатність країни утримувати таланти, здатність країни залучати таланти).

Розвиток фінансового ринку:

– ефективність (наявність фінансових послуг, доступність фінансових послуг, фінансування через місцевий ринок капіталу, простота доступу до кредитів, наявність венчурного капіталу);

– надійність і довіра (міцність банків, регулювання фондових бірж).

Технологічна готовність:

– технологічні запозичення (наявність новітніх технологій, освоєння технологій на рівні фірм, прямі зовнішні інвестиції та передача технологій);

– використання інформаційно-комунікаційних технологій (інтернет-користувачі у % населення, абоненти фіксованого широкосмугового Інтернету на 100 жителів, пропускна здатність інтернету, активні абоненти мобільного широкосмугового зв'язку на 100 жителів).

Розмір ринку:

– розмір внутрішнього ринку;

– розмір іноземного ринку.

За допомогою ППП «Аналіз даних» MS Excel на основі даних [334, 337, 338, 176, 67] було встановлено тісноту зв'язку між рядами динаміки *Пошл* та бальної оцінки за таким складником (субіндексом) Індексу глобальної конкурентоспроможності, як

«Вища освіта та професійна підготовка», яка виявилася недостатньо високою ($R^2=0,4735$) через саму структуру субіндексу.

Ще слабкішим виявився зв'язок *Пошл* з показником технологічної готовності ($R^2=0,3774$). У цьому разі негативним чином позначилася низька оцінка за показниками доступності новітніх технологій (резюме: в основному малодоступні і не знаходять широкого застосування), впровадження новітніх технологій на рівні компаній (резюме: компанії практично не впроваджували новітні технології), прямих іноземних інвестицій і передачі технологій (резюме: прямі іноземні інвестиції мало приносять нових технологій).

Розділ «Інновації та фактори вдосконалення» включає групи показників:

Відповідність бізнесу сучасним вимогам:

- чисельність місцевих постачальників;
- якість місцевого постачальника;
- ширина ланцюга створення вартості;
- управління міжнародним розповсюдженням;
- модернізація виробничого процесу;
- межі маркетингу.

Інновації:

- здатність до інновацій;
- якість науково-дослідних інститутів;
- витрати компаній на дослідження і розробки;
- співпраця університетів та промисловості у дослідженнях та розробці;

- державні закупівлі високотехнологічної продукції;
- наявність вчених та інженерів

Зв'язок *Пошл* з показником рівня розвитку бізнесу ще слабший ($R^2=0,2839$). У цьому разі оцінки ще гірші: повний провал за показником рівня розвитку бізнес-кластерів, у тому числі логістичних (резюме: практично не існують), за природою конкурентної переваги (резюме: визначається скоріше низькою вартістю ресурсів), шириною ланцюжка доданої вартості (резюме: компанії-експортери в основному охоплюють лише окремі етапи створення «ланцюжка вартості»), контролем міжнародної дистрибуції (резюме: до маркетингу і збуту на зарубіжних ринках практично не використовуються власні канали, контрольовані українськими компаніями), рівнем розвитку виробничих процесів (резюме: виробничі процеси практично не відповідають світовому рівню). Показник рівня маркетингу – середній, тобто маркетинг у компаніях достатньо присутній і характеризується сучасними методами і підходами.

Несподівано низьким виявився зв'язок *Пошл* із субіндексом інновацій ($R^2=0,2839$), оскільки середнього рівня оцінка надана лише показникам якості науково-дослідних кадрів і наявності наукових та інженерних кадрів. Досить стримано оцінюються експертами здатність до інновацій (резюме: компанії отримують технології переважно шляхом адаптації зарубіжних аналогів), витрати компаній на НДДКР (резюме: компанії недостатньо

вкладають кошти у наукові дослідження і розробки). Ще більш стримано і неоднозначно оцінюються співпраця університетів і бізнесу в НДДКР (резюме: співпраця скоріше мінімальна) і держзакупівлі високотехнологічної продукції (резюме: держзакупівлі практично не сприяють створенню технологічних інновацій). І абсолютно провальний показник патентів і винаходів, який оцінювався як кількість отриманих патентів на винаходи в Договорі про патентне співробітництво у розрахунку на 1 млн осіб.

Аналізуючи отримані результати, слід зауважити, що протягом досліджуваного періоду Україні так і не вдалося забезпечити стабільність поведінки Індексу глобальної конкурентоспроможності, його окремі показники і субіндекси суттєво «лихоманить» із року в рік, що знижує кількісну оцінку тісноти взаємозв'язку між *Поппл* та показниками і субіндексами *GCI*. Іншим суттєвим аспектом дослідження *GCI* є формулювання питань, які пропонувалися експертам і більшість з яких передбачає оцінку не стільки ресурсів, резервів, умов підвищення конкурентоспроможності країни, скільки ефективності їх реалізації.

Узагальнюючи викладене, можна констатувати, що результати проведеного оцінювання підтверджують недостатній ступінь відповідності первинного (наявного) стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і закономірностей його розвитку тенденціям розгортання економічних процесів в Україні, що практично унеможливорює перехід економіки країни від орієнтованого на ефективність розвитку економіки країни до інноваційно-орієнтованого на засадах реалізації інтелектуальної парадигми розвитку логістики.

РОЗДІЛ 4.

СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

4.1. Ключові концепти та методологічні імперативи визначення стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Логістизація національної економіки, що в умовах глобалізації є запорукою її конкурентоспроможності, потребує кардинальної зміни стратегічного підходу до формування національного освітньо-інноваційного потенціалу, який повинен базуватися на принципово новій освітній філософії.

Рівень концептуалізації ідей логістизації національної економіки закладає як теоретичні, так і прикладні детермінанти формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни, задаючи теоретичне підґрунтя онтологічного бачення витоків і рушійних сил сучасних економічних процесів і явищ на основі еволюції економічних шкіл і течій, трансформації ринкових концепцій господарювання, зміни парадигм розвитку логістики (а зрештою, логістизації економіки на рівні країни з прицілом на становлення глобальної економіки). На іншому полюсі концептуалізації ідей логістизації – стратегічні орієнтири розвитку національної економіки, які надають практичний сенс втіленню на всіх рівнях економіки теоретичних, методологічних, організаційних засад і принципів логістики як науки і як новітньої управлінської концепції.

Концепція у певному розумінні [129] може являти собою впорядковане схематичне представлення взаємозумовленості і логічних зв'язків між системоутворюючими елементами наукового пізнання (законами, постулатами, категоріями, поняттями, гіпотезами тощо), емпіричним матеріалом (фактологічною, статистичною, ситуативною інформацією) і практичними завданнями (побудова стратегії, програми, механізми їх реалізації).

Концептуальна схема має, як правило, багаторівневий характер, всередині неї утворюється складна мережа взаємовідносин концептів, необов'язково безпосередньо пов'язаних між собою. Таким чином, концептуальна схема являє собою певну сукупність положень і припущень, засновану на наявних теоретичних висновках і умовиводах, що охоплюють тенденції і залежності між окремими компонентами досліджуваної області, і яка відповідає усталеній системі понять і дозволяє виходити на рівень практичної (емпіричної) діяльності.

З огляду на викладене, концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки може бути унаочнена у вигляді системно організованої ієрархічно побудованої схеми (рис. 4.1), в якій представлені такі рівні: 1 – концептуалізація ідей логістизації національної економіки, 2 – методологічний рівень формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, 3 – методичний рівень, 4 – інструментальний рівень, 5 – організаційний рівень.

Еволюція логістики, представлена в розділі 1, відображає одночасно, з одного боку, поширення її принципів, методів, інструментарію на інші, більш високі рівні економічних систем: від підприємства до галузей економіки, територіальних економічних систем (місто, регіон, країна), а з іншого – розвиток її внутрішнього змісту, трансформацію логістичних парадигм: від функціональної (переважно мікроекономічний рівень), ресурсної (перехід від операції до координації, а отже – до мезорівня), інноваційної (охоплює мікро-, мезо- і макроекономічні рівні) до стратегічної, що уможливило становлення глобальної економічної системи на логістичних принципах організації економічних процесів на усіх рівнях.

У рамках пануючої інноваційної парадигми розвитку логістики відбулася зміна трьох концепцій, які можуть бути охарактеризовані як неологістичні. Неологістику 1-го покоління, становлення якої зумовили теорія загальної відповідальності, концепція «зеленої логістики», теорія реагування на попит, змінила неологістика 2-го покоління, заснована на поширенні передової ідеології інтегральної логістики (*Supply Chain Management*), що втілюється в оптимізації доданої цінності в ланцюзі поставок, інфраструктурній, організаційній та інформаційній інтеграції в логістиці.

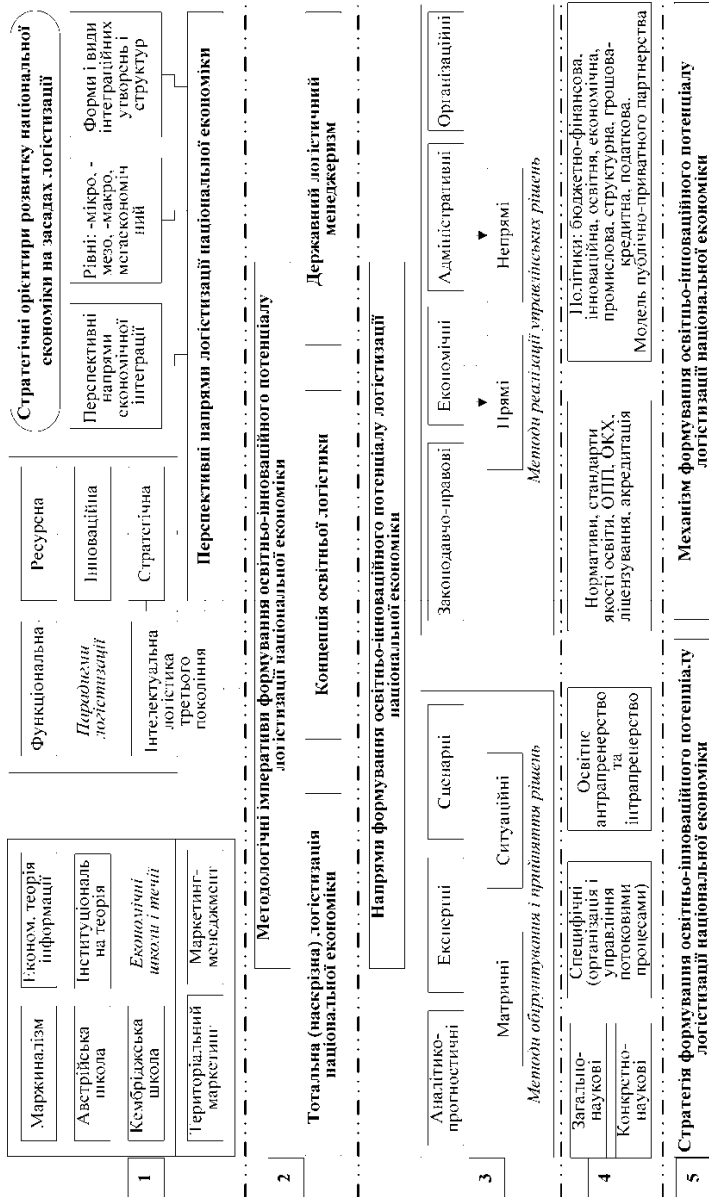


Рис. 4.1 Концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістичації національної економіки

Поглиблення процесів глобалізації, розвиток мережових інформаційних технологій, перехід від структурної та регіональної до ресурсної та кластерної моделі управління національною економікою призвели до виникнення неологістики 3-го покоління – концепції тотальної логістизації національної економіки (*Total Logistization of the Economics*)

Зміна технологічних укладів, постіндустріальний етап розвитку світової економіки, перетворення знань на основний ресурс соціально-економічного розвитку країн і світової спільноти, становлення економіки знань об'єктивно зумовлюють перехід до стратегічної парадигми логістики на сучасному етапі економічного розвитку провідних країн світу. Стратегічна парадигма логістики передбачає використання концепцій логістики та союзів із партнерами для досягнення конкурентних переваг, вихід за вузькі межі однієї організаційної структури, поєднання зусиль компанії із зусиллями головних постачальників матеріалів та послуг [324], що вимагає інтелектуалізації логістики, щоб забезпечити постійне формування, узгодження й підстроювання кількісних і якісних параметрів бізнес-процесів на відміну від диспетчеризації й автоматичного супроводу повторюваних одноманітних операцій масового проведення.

Таким чином, орієнтованість на забезпечення тотальної (наскрізної) логістизації не тільки виступає перспективним напрямом логістизації економіки країни, але й являє собою один із ключових методологічних імперативів формування її освітньо-інноваційного потенціалу.

Разом із тим роль держави у забезпеченні логістизації національної економіки, регулююча і координуюча функції державного управління у досягненні стратегічних орієнтирів економічного розвитку на засадах логістизації в умовах суттєвих ресурсних обмежень, як було показано раніше, вимагають чіткого визначення перспективних напрямів економічної інтеграції, на розвитку яких мають бути сконцентровані державні зусилля і ресурси, в тому числі кадрові, інтелектуальні, відтворення і нарощування яких – прерогатива галузі освіти як носія освітньо-інноваційного потенціалу. Це стосується, передусім, забезпечення зростання макроекономічних показників розвитку країни, зокрема зростання чистого експорту завдяки підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг,

національної економіки в цілому, рівня її інноваційності, включаючи організаційно-управлінські інновації в рамках стратегічної парадигми логістизації економіки на всіх рівнях. Перспективні напрями економічної інтеграції країни є визначальними в реалізації таких напрямів логістизації національної економіки, як тотальна організація логістичних систем, інноваційний розвиток логістичної інфраструктури, цілеспрямований процес поширення логістичних принципів, методів і інструментарію і, нарешті, підготовка нового покоління менеджерів та фахівців для національної економіки в умовах її логістизації.

Крім того, перспективні напрями економічної інтеграції країни багато в чому будуть визначати форми і види інтеграційних утворень і структур, як в організаційному аспекті (мережеві структури на базі однієї великої компанії (включаючи аутсорсинг) чи кількох підприємств, близьких за розмірами – кластер, транспортно-логістична і логістична система), так і у просторовому аспекті (регіональні, міжрегіональні, транскордонні тощо) [102]. Принцип добровільності, свободи самовизначення економічної поведінки й економічної відповідальності суб'єктів господарювання будь-якого рівня зумовлюють такий методологічний імператив формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, як державний менеджеризм – управлінська інновація, фокусом якої є бачення громадян як клієнтів, інтересам яких повинна підпорядковуватись уся діяльність держави. Формується принципово нова модель взаємодії органів державної влади та структур громадянського суспільства, яка ґрунтується на масовому залученні до сфери державного управління технологій і механізмів функціонування ринку. Проте, як зазначає Х. Хачатурян, лише орієнтацією на клієнта зміст управлінських інновацій не вичерпується, а впровадження державного менеджеризму передбачає певні напрями інноваційних трансформацій, узагальнених автором на прикладі європейських систем державного управління, серед яких [301]:

- приватизація державних підприємств (у тому числі у галузі освіти) і нова модель поділу праці між державним і приватним секторами економіки;
- надання гнучкості управлінню фінансами;
- реорганізація керівництва міністерствами (замість політичних керівників – жорсткі управлінці);

– розвиток ринкових відносин і конкуренції, контрактно-ринковий підхід до управлінської діяльності у сфері державного управління;

– створення в процесі реорганізації нових органів виконавчої влади, незалежних від міністерств.

Державний логістичний менеджери́зм, ключові концепти якого докладно прописані у розділі 3 монографії, передбачає розгортання впровадження державного менеджери́зму, підпорядкованого принципам і теоретико-методичним засадам логістики, із широким застосуванням логістичного інструментарію в діяльності державних органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування.

Логістичний менеджери́зм, зорієнтований на відхід від бюрократичного та перехід до широкого впровадження у практику державних установ бізнес-стилю управління, сприятиме створенню умов для забезпечення ефективності механізму державно-приватного партнерства в економіці, в освіті, внаслідок чого у державних службовців повинна відбутися зміна мотивація роботи. Логістичний державний менеджери́зм передбачає перезавантаження системи державного управління на основі інноваційних логістичних концепцій і технологій, впровадження в діяльність державних органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування логістичних принципів управління з широким застосуванням логістичного інструментарію, що сприятиме підвищенню економічної ефективності системи державного управління та мінімізації наслідків її негативного впливу на економічні процеси в країні.

Концептуальні постулати та основні принципи логістичного менеджери́зму (соціальноорієнтованість, свобода самовизначення економічної поведінки, економічна відповідальність державних службовців і суб'єктів господарювання будь-якого рівня) зумовлюють можливість і навіть необхідність розглядати логістичний менеджери́зм у якості методологічного імператив формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Визначення поняття «логістизація національної економіки», такі її пріоритетні напрями, як: підготовка нового покоління менеджерів та фахівців для національної економіки, розвиток та тотальне впровадження концепції логістичного менеджменту на мікро-

мезо- та макрорівнях управління економікою, цілеспрямований процес поширення логістичних принципів, методів та інструментарію з метою тотальної раціоналізації та оптимізації потокових процесів в усіх сферах і видах діяльності, задають вектор логістичної організації діяльності у сфері освіти як галузі національної економіки.

Логістизація системи освіти та освітніх процесів в Україні, тобто освітня логістика, в контексті формування освітньо-інноваційного потенціалу національної логістизації має виходити далеко за межі логістичних принципів організації потоків абітурієнтів, студентів, випускників усіх освітньо-кваліфікаційних рівнів, здобувачів наукового ступеня в аспірантурі і докторантурі вищого навчального закладу. Характеру потокових мають набути процеси створення нових знань на основі наукової діяльності професорсько-викладацького складу, працівників наукових і дослідницьких підрозділів ВНЗ, створення інновацій у результаті науково-дослідницької діяльності ВНЗ, подальшої їх реалізації і комерціалізації. У цьому сенсі освітня логістика (логістизація освіти як виду економічної діяльності) виступає третім методологічним імперативом формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. А за своєю суттю реалізація концепції освітньої логістики являє собою впровадження принципів, методів, інструментів логістики на рівні окремої галузі – галузі освіти, тобто елемент логістизації економіки на мезорівні.

Визначені методологічні імперативи не є відокремленими, їх змістовна єдність і взаємозумовленість дозволяють створити цілісну систему, єдиний методологічний базис формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, який і визначає його напрями як сполучну ланку між методологічним і методичним рівнями концепції.

4.2. Сценарний підхід розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки

Економічні реалії України, суспільно-політична ситуація в країні, визначені стратегічні пріоритети розвитку національної економіки на засадах логістизації, система пріоритетних напрямів логістизації економіки країни на всіх рівнях, а також результати

аналізу економічних передумов і поточного стану формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки зумовлюють необхідність попереднього визначення методичних підходів, стратегічного бачення процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації, його основних рис і наслідків для національної економіки, можливості реалізації у заданих соціально-економічних умовах. На цій підставі і з огляду на матеріали даного дослідження можуть бути виділені три типи сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис. 4.2).

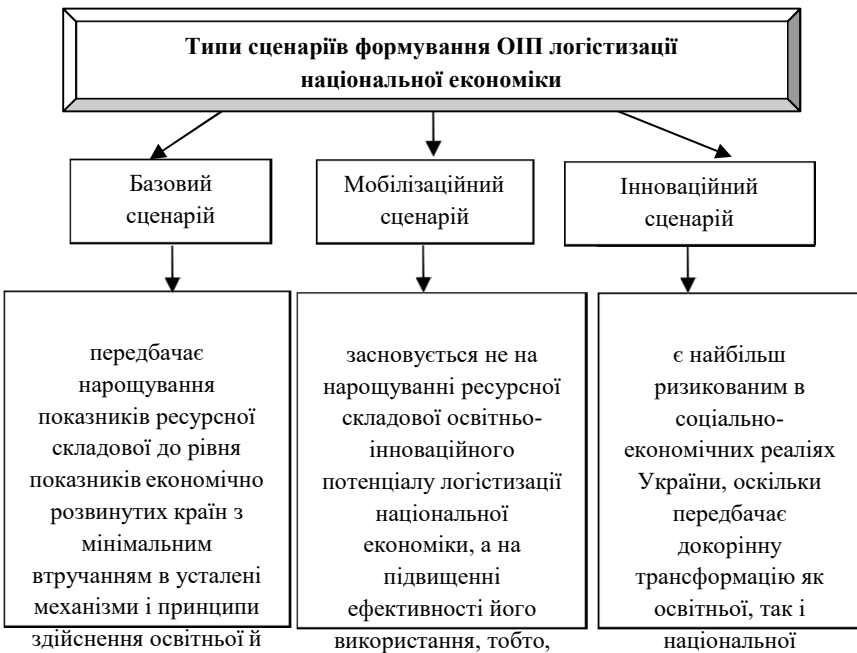


Рис. 4.2. Сценарний підхід формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Базовий сценарій. Виходячи з результатів кількісного аналізу показників первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки і закономірностей їхнього розвитку, слід відзначити, що тенденція до зростання останніх хоча й є

позитивною, однак в абсолютному вираженні ці показники є вкрай недостатніми. Дуже складними є й економічні передумови

формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, зокрема стан транспортної інфраструктури України, обсяги бюджетного фінансування сфери освіти (стосовно як Державного бюджету, так і обласних бюджетів), поточна економічна ситуація в країні, яка не сприяє зростанню обсягів фінансування освітньої діяльності за рахунок коштів домогосподарств, наукової й інноваційної діяльності – за рахунок коштів підприємств і організацій. Несприятливими є й інші чинники й умови формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки. На цій підставі базовий сценарій може передбачати нарощування показників ресурсного складника до рівня показників економічно розвинутих країн із мінімальним втручанням в усталені механізми і принципи здійснення освітньої й науково-інноваційної діяльності закладів сфери освіти. Принципи, методи й інструменти державного логістичного менеджеризму у такому разі мають бути спрямовані на сприяння розвитку ринкових механізмів регулювання сфери освіти, включаючи фінансові аспекти, зокрема розвиток підприємництва у сфері освіти, підвищення рівня комерціалізації результатів наукових досліджень, виконаних закладами освіти, а також зміцнення взаємозв'язків між освітою, наукою і реальним сектором економіки задля прискорення процесів дифузії інновацій, сприяння розгалуженню і зміцненню не тільки міжрегіональних і міжнародних наукових і освітніх зв'язків закладів освіти, але й економічних.

Виключно державною прерогативою залишаються проблеми законодавчо-правового та інформаційного забезпечення реалізації даного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, а також нормативного забезпечення, якому відводиться доволі суттєва роль. Саме створення освітніх стандартів, встановлення нормативних вимог якості освіти має забезпечити відповідність змісту освітньої й інноваційної діяльності завданням цілеспрямованого поширення логістичних принципів, методів та інструментарію для тотальної раціоналізації та оптимізації потокових процесів в усіх сферах і видах діяльності; розвитку та тотальному впровадженню концепції логістичного менеджменту на мікро-, мезо- та макрорівнях управління економікою; підготовці нового покоління менеджерів та фахівців для національної економіки на основі концепції освітньої логістики. Якщо забезпечення інтенсивного розвитку ринку

логістичних послуг як стратегічної галузі національної економіки передбачає оновлення змісту підготовки спеціалістів у галузі логістики, кваліфікованих робітників, зайнятих на ринку логістичних послуг, інноваційних підходів, методик, процедур логістичної діяльності, то реалізація інших перспективних напрямів логістизації національної економіки потребує значно більшого. Тотальна організація логістичних систем та інноваційний розвиток логістичної інфраструктури вимагають формування логістичного мислення у фахівців усіх сфер національного господарства. Формування мережевих структур, утворення кластерів, організація логістичних і транспортно-логістичних систем регіонального, міжрегіонального, національного рівня потребують посилення правового складника у змісті освітніх планів і програм, підвищення компетентності з менеджменту і публічного адміністрування випускників усіх спеціальностей, розуміння сутності новітніх логістичних концепцій і технологій, особливостей логістичної організації потоків і поточкових процесів у фаховій області тощо.

Базовий сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки передбачає посилення акцентів в інноваційній діяльності не на створенні продуктових інновацій, а на інноваціях процесних, управлінських, суто логістичних, а також освітніх, здатних забезпечити підготовку кадрів для логістичної економіки у найкоротші терміни з максимальною ефективністю.

Мобілізаційний сценарій засновується не на нарощуванні ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, а на підвищенні ефективності його використання, тобто результативності функціонального складника потенціалу. Нарощування окремих видів ресурсів може бути допущене лише для забезпечення реалізації стратегічних і середньострокових пріоритетних напрямів інноваційного розвитку економіки України. Формування логістичного мислення у фахівців усіх сфер національного господарства виступає ключовим концептом і мобілізаційного сценарію, але набуває в змісті освітнього складника превентивного характеру. Відставання України від провідних економік світу, зокрема країн Європейського Союзу, у рівні технологічності, темпах економічного розвитку, розвитку логістики (про що свідчить етапізація розвитку логістики у світі і в Україні, показана раніше), з одного боку, а з іншого –

вимога суб'єктності і водночас прискорення інтеграції вітчизняної економіки у світовий економічний простір, а також значний часовий лаг у підготовці фахівців для логістичної економіки країни (мінімально від 4 років для бакалаврів до 14 років для наукових кадрів вищої кваліфікації – докторів наук) потребують переходу від *констатаційної моделі підготовки фахівців до превентивної, тобто випереджальної, моделі*. Перша характеризується тим, що зміст освітньо-професійних програм відповідає вимогам поточного стану національної економіки, а освітньо-кваліфікаційні характеристики випускників забезпечують розв'язання ідентифікованих проблем економіки і управління національним господарством. *Превентивна модель* передбачає підготовку фахівців-новаторів, компетентних у питаннях ефективного впровадження у найсучасніших, передових логістичних концепціях, методах, інструментах, технологіях, які пропонує світова логістична наука і практика, і які поки не знайшли широкого застосування в Україні, однак є найбільш перспективними для розвитку національної економіки. Це дозволить на усіх рівнях економіки країни сформувати логістичний топ-менеджмент, здатний реалізувати концепцію державного логістичного менеджменту.

Іншою ключовою рисою мобілізаційного сценарію є реалізація концепції «освіта протягом життя», яка передбачає не тільки створення умов і стимулів для підвищення кваліфікації і перепідготовки кадрів, що дозволяє у досить стислі терміни підвищувати й оновлювати знання і навички використання логістичних принципів, методів та інструментарію для тотальної раціоналізації та оптимізації потокових процесів в усіх сферах і видах діяльності, але й поширювати філософію безперервної освіти, самоосвіти в тому числі в області логістики.

У межах мобілізаційного сценарію набуває виняткового значення розвиток системи внутрішніх і зовнішніх трансформаторів знань на інновації в усіх сферах національного господарства. Під першими, внутрішніми, трансформаторами слід розуміти наукові і науково-дослідницькі, маркетингові підрозділи, відокремлені і підприємницькі структури сфери освіти, які забезпечують перетворення фундаментальних, теоретичних знань на прикладні, а потім – науково-дослідні розробки, проекти і кінцеві інновації та подальше їх впровадження і комерціалізацію. Система зовнішніх трансформаторів має більш розгалужену

структуру і включає організації, підприємства й установи, які виконують аналогічні функції, забезпечуючи прискорення процесу створення і реалізації інновацій, але не належать до системи освіти: наукові, науково-дослідні, проектно-конструкторські, технологічні підрозділи підприємств, впроваджувальні організації, консалтингові і маркетингові організації тощо. Викладене зумовлює необхідність нової якості освітніх і наукових комунікацій закладів вищої освіти, перетворення їх на освітньо-науково-інноваційні центри, здатні забезпечити безперервний, логістично організований потік «знання – інновації – практика», один із ключових елементів національної інноваційної системи, що надають їй логістичного вектору розвитку. Виняткового значення набувають міжнародні комунікації, програми студентського обміну, зарубіжне стажування викладачів, адаптація передового зарубіжного досвіду у сфері підготовки фахівців із логістики до вітчизняних умов.

Мобілізаційний сценарій передбачає інтенсифікацію використання внутрішніх резервів, зокрема, на основі інноваційного комбінування ресурсів і факторів освітнього процесу не лише від традиційної освітньої діяльності, але й від підприємницької комерційної діяльності – освітнього антрепренерства та інтрапренерства.

В освітній діяльності існує необхідність відокремлення явища, що пов'язане з інноваційним комбінуванням ресурсів і факторів освітнього процесу, не лише від традиційної освітньої діяльності, але й від підприємницької комерційної діяльності. Аналіз економіко-правового визначення сутності підприємницької діяльності виявляє неспроможність використання цього поняття до некомерційних освітніх організацій [198]. Тому виникла потреба підібрати достатньо ємкий і чіткий термін, який би вказував на амбівалентність відносин, що описуються. Саме таким вимогам відповідає поняття «антрепренерство». Сьогодні, антрепренерством називають інноваційні процеси і явища в організаціях [82]. Антрепренерство – є виразом підприємницької спроможності. При цьому такі процеси не характеризуються пріоритетною спрямованістю на отримання прибутку. Антрепренерство спрямоване на досягнення установчих задач і цілей організації. Антрепренерство не зводиться до набору організаційних схем, технологій і методів господарювання, а є образом підприємницької

життєдіяльності. Визначним тут є не продукти і послуги, які пропонує організація, не технології та організаційні структури, а стиль роботи.

Освітнє антрепренерство виникло з використанням навчальними закладами підприємницьких принципів господарювання в процесі реалізації освітніх послуг, на перехресті освітньої діяльності та підприємницької діяльності освітніх організацій. Однак, якщо з освітньою діяльністю антрепренерство об'єднує мета і сутність відносин – задоволення освітніх потреб населення, реалізація освітніх програм і підвищення освітнього рівня населення, то з підприємництвом дане явище об'єднує інноваційний характер дій, їх підприємницький дух, спрямованість дій не на просте «традиційне» навчання, а на використання інноваційних методів і технологій організації освітнього процесу, на інтеграцію відносин освітньої організації в єдине освітнє середовище. Між тим комплекс відносин в процесі реалізації освітнього антрепренерства слід відрізнити і від підприємницької діяльності, і від звичайної освітньої діяльності організації.

Важливо визначити концептуально-стратегічні імперативи реалізації освітнього антрепренерства в Україні як підґрунтя інноваційного розвитку та логістизації національної економіки, основними з яких доцільно вважати наступне:

По-перше, освітнє антрепренерство є некомерційним підприємництвом в освіті і являє собою специфічну високоризикову ініціативну інноваційну діяльність освітніх організацій щодо відшкодувального надання освітніх послуг з використанням найновіших методів і технологій реалізації освітніх послуг, характеризується інноваційним характером діяльності, спрямованістю діяльності на використання всіх досяжних економічних механізмів господарювання у статутних цілях, інноваційних методів і технологій організації освітнього процесу, впровадженні нових педагогічних, інформаційних і телекомунікаційних технологій в освітній процес, економічним переосмисленням ролі та статусу освітніх організацій в освітній системі.

По-друге, існує думка [82], згідно з якою антрепренерство – особлива форма менеджменту, яка характеризується високим рівнем особистої відповідальності антрепренера-менеджера за свою

діяльність, наявністю орієнтованої соціальної місії, навиків стратегічного і творчого мислення, ентузіазму.

По-четверте, характерною рисою освітнього антрепренерства є той факт, що воно здійснюється в межах спеціальної правоспроможності. Згідно з чинним законодавством освітня організація в межах власної освітньої діяльності не може інвестувати власні засоби в інноваційні проекти, які структурно представляють собою окремі організації (данні напрямки господарської діяльності не відносяться до освітнього антрепренерства і класифікуються як комерційна діяльність), але залучати ресурси ззовні для реалізації своїх статутних цілей і задач на принципах відкритості і законності не забороняється. Отже, мобілізаційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки передбачає можливість використання *освітнього антрепренерства обмеженої дії*. В умовах глобальних інтеграційних процесів, що відбуваються у світі, в тому числі і в освітньому просторі, можна виділити наступні напрямки освітнього антрепренерства: залучення іноземних студентів на навчання в українські освітні заклади; реалізація освітньої діяльності в іноземних державах; організація спільно з іноземними компаніями (у тому числі й з вищими навчальними закладами) освітніх програм; фандрайзинг. Як бачимо, шляхів і засобів знайти необхідні додаткові ресурси для вирішення стратегічних задач інноваційної освіти, навіть в умовах існуючих в Україні нормативно-правових обмежень, немало.

По-п'яте, оскільки освітня організація в межах власної освітньої діяльності не зможе інвестувати власні кошти в інноваційні проекти, які структурно яляють собою окремі організації, вона приходить до внутрішнього підприємництва (*освітнього інтрапренерства*) як єдиної на сьогоднішній день форми реалізації освітніх антрепренерських процесів і одного з найбільш ефективних організаційних прийомів інноваційного менеджменту та економічного забезпечення господарської діяльності освітніх організацій [198; 216].

Освітнє антрепренерство та інтрапренерство як форми реалізації інноваційного підходу до мобілізації власних резервів освітніх і науково-дослідних установ з метою їх ефективного використання, особливої ваги набувають в умовах дефіциту бюджету та мають

стратегічне значення для формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Отже, стратегія інноваційного розвитку національної освітньої системи повинна будуватися на принципах антрепренерства та інтрапренерста, що потребує створення відповідних передумов, зокрема на законодавчому рівні та бути врахована в Законі України «Про вищу освіту».

Інноваційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є найбільш ризикованим у соціально-економічних реаліях України, оскільки передбачає докорінну трансформацію як освітньої, так і національної інноваційної систем. Інноваційний сценарій передбачає форсований процес переходу до реалізації неологістики 3-го покоління, концепції тотальної логістизації національної економіки з прискореним переходом через проміжні стадії. Характерні для тотальної логістизації інноваційний розвиток логістичної інфраструктури, розвиток мережових інформаційних технологій, перехід на принципи логістичного менеджменту на всіх рівнях управління, включаючи державне управління, спрямовані на забезпечення якнайшвидшого переходу від структурної та регіональної до ресурсної та кластерної (сітьової) моделі управління національною економікою. Із цього випливає, що інноваційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є найбільш витратним, оскільки його зміст базується на забезпеченні принципів тотальної логістичної грамотності та освітнього логістичного антрепренерства. Логістизація системи державного управління в результаті реалізації концепції логістичного менеджменту, з одного боку, виступає як процесна інновація на макрорівні, а з іншого боку, як кардинальна зміна системи державного управління національної економіки на основі логістичного підходу сприятиме створенню умов для генерації інновацій чотирьох видів: продуктових (розвиток ринку інноваційних логістичних послуг); структурних (створення інноваційної транспортно-логістичної інфраструктури); процесних (упровадження та розвиток новітніх логістичних концепцій і технологій); системних (формування логістичних систем інноваційного типу (стратегічних альянсів, ТЛК, віртуальних логістичних мереж тощо). Своєю чергою, генерація інновацій будь-

якого з вищезазначених видів потребує вибудовування принципово нової системи накопичення і трансформації знань, що вимагає кардинальної зміни освітніх програм, організації процесу навчання, структури освітньої сфери країни, розробки принципово нової державної політики розвитку освітньої та інноваційної сфер діяльності в Україні, тобто переформатування всієї структури освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і взаємозв'язків між його елементами.

Визначені сценарії задають відповідні набори напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, вибір яких здійснюється з використанням методів, представлених на методичному рівні концепції.

Проведена раніше декомпозиція загальної методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки дозволяє виділити на методичному рівні дві групи методів. Методи обґрунтування і прийняття управлінських рішень покликані забезпечити вибір оптимального варіанту з набору усіх можливих. З огляду на складність і неструктурованість завдання, величезний набір вихідних даних, недостатній обсяг статистичного матеріалу, наявність як кількісних, так і якісних характеристик стану ОП логістизації національної економіки і неоднозначність його впливу на макроекономічні характеристики країни, застосування класу оптимізаційних завдань у класичному їх вигляді не є можливим. Дефрагментація процесу обґрунтування і прийняття рішень на окремі стадії дозволяє застосовувати аналітико-прогностичні методи для обробки статистичних даних про стан ОП логістизації економіки країни, виявлення тренду їхньої динаміки, виявлення взаємозв'язків між елементами і їх потужності, побудови кореляційно-регресійних залежностей і їх аналізу, прогнозування рівня показників у майбутніх періодах. Накопичення кількісних даних і характеристик як окремих складників, так і освітньо-інноваційного потенціалу логістизації загалом дає аналітичні підстави для застосування сценарного методу передбачення розвитку подій, побудови ситуативних і матричних моделей, методу експертних оцінок для ухвалення управлінських рішень. Слід зауважити, що методичний рівень є «відкритим» і може доповнюватися новими методами, методичними підходами, засобами обґрунтування рішень.

Методи реалізації управлінських рішень, тобто способи впливу держави на процес формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, згруповані за змістом і сферою застосування. Конкретний їх набір залежить від обраного сценарію і, відповідно, напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, а також рівня запровадження державного менеджеризму і державного логістичного менеджеризму.

Конкретизація методів представлена на інструментальному рівні концепції формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки. Повноту набору аналітичних інструментів відображено блоками загальнонаукових і конкретно-наукових методів, усе різноманіття яких унаочнити практично неможливо. Акцент зроблено на специфічних методах, які забезпечують реалізацію концепції освітньої логістики, логістичного менеджеризму тощо.

Інструментарій державного впливу на процес формування освітньо-інноваційного потенціалу добре відомий, основу його складають державне прогнозування, державне програмування, формування державної політики у різних сферах регулювання соціально-економічного розвитку країни. Однак слід зробити наголос на необхідності розробки чіткої кластерної політики держави і її законодавчому забезпеченні. Тотальна логістизація національної економіки потребує трансформації національної економічної системи в логістичну систему інноваційного-інтелектуального типу, яка б легко інтегрувалася в глобальну логістичну систему. У цих умовах особливої актуальності набуває потреба вибудовування кластерної моделі управління національною економікою, основою якої повинні стати кластери інфраструктурного та інноваційного типу, зокрема транспортно-логістичні кластери. При цьому слід усвідомлювати, що кластери даного типу створюються виключно за ініціативою та фінансовою підтримкою держави, що свідчить про необхідність відповідної державної політики і державної програми формування та розвитку ТЛК в Україні [190]. Крім того, тотальна організація логістичних систем інноваційного типу (*Total Development Logistics Innovation Systems*) на всіх рівнях управління національною економікою потребує:

– запровадження системи логістичного контролінгу та логістичного аудиту [222] національної економіки, що дозволить розробити логістичний паспорт країни [101] як основу стратегічного позиціонування країни на світових ринках та інтегруватися Україні в глобальну логістичну систему (*Total Logistic Control and Logistic Audit*);

– поширення концепції тотального управління якістю (*Total Quality Management*) на всі сфери діяльності та на всіх рівнях управління економікою;

– створення на національному рівні умов для інноваційної активності логістичних систем та трансферу логістичних інновацій та інноваційних технологій (*Innovation Logistics Technology*);

– переходу від регіональної до кластерної та сільової моделей державного управління національною економікою;

– інтелектуалізації системи державного управління економікою.

До цього блоку слід додати інструменти інтегрованої логістики й SCM (*Supply Chain Management*), які спеціально призначені для оптимізації ресурсів не лише окремих компаній і ланцюгів поставок у цілому, а й ресурсів логістичних систем на макро- і навіть мегарівні. При цьому оптимізація ресурсів досягається, зокрема, завдяки синхронізації планування, підвищенню надійності й стабільності ланцюгів поставок, застосуванню новітніх технологій логістичної інтеграції й управління запасами в умовах ризику й невизначеності зовнішнього середовища [183].

Окремої уваги заслуговує такий інструмент реалізації управлінських рішень у процесі формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, як публічно-приватне партнерство (ППП). Він покликаний забезпечити ефективну взаємодію держави й інших інституцій у сфері освіти й інновацій на договірних і контрактних засадах. Слід зазначити, що Закон України «Про державно-приватне партнерство» [56] накладає низку суттєвих обмежень на можливість комерціалізації наукових результатів, створених за рахунок коштів державного бюджету України, і на сфері застосування державно-приватного партнерства. Заклади освіти здебільшого є державними установами і здійснюють статутну діяльність, зокрема наукову й інноваційну, у тому числі і за державний кошт. Більша частина фундаментальних і прикладних

досліджень, результатами яких можуть стати інновації, виконується хоча й на конкурсній основі, але за рахунок коштів загального і спеціального фондів державного бюджету. Це унеможливило розвиток державно-приватного партнерства у сфері освіти. Виходом із цієї ситуації є створення правової моделі публічно-приватного партнерства, яка переводить відносини з потенційними споживачами інновацій, створених закладами освіти, у публічну сферу і знімає більшість законодавчих обмежень, що сприятиме дифузії інновацій, прискоренню процесів їх реалізації, з одного боку, а з іншого – зростанню обсягів фінансових ресурсів сфери освіти, зниженню навантаження на державний бюджет України.

На організаційному рівні концепції представлена стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, яка являє собою програмний документ, що формується на основі обраних напрямів і задає мету, стратегічні пріоритети та цільові орієнтири, розкриває принципи, способи, методи, інструменти і важелі досягнення визначеної мети, терміни реалізації та очікувані результати від процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Обов'язковою умовою успішного втілення стратегії є ефективний механізм її реалізації, який також представлений на організаційному рівні, оскільки розкриває структуру учасників, характер і організаційні форми їх взаємодії, представляє методи та інструментарій реалізації стратегії і відображає контур зворотного зв'язку, який визначається логікою процесу і моделлю управління (детермінована, програмно-цільова, ціннісно-орієнтована).

Таким чином, запропонована концепція являє собою наскрізну ідею, принципове бачення розгортання процесу формування освітньо-логістичного потенціалу логістизації національної економіки із заданими характеристиками, який відповідатиме системі стратегічних пріоритетів розвитку економіки країни на засадах логістизації. Змістове наповнення стратегії визначається перспективними напрямками формування освітньо-інноваційного потенціалу, вибір яких пропонується здійснити на основі методичного підходу, побудованого із застосуванням методу експертних оцінок, зокрема методу аналізу ієрархій.

4.3. Ієрархічна модель обґрунтування стратегічних напрямів зростання освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має базуватися на принципах відповідності заходів державного впливу стратегічним орієнтирам соціально-економічного розвитку країни і стану та закономірностям розвитку ОП логістизації економіки країни.

Одним із підходів, який дає змогу реалізувати цю вимогу, виступає матричний метод, або портфоліо-аналіз, суть якого полягає у формуванні набору певних стратегічних пріоритетів, або власне стратегій, і визначенні координат, перетин яких дає змогу обрати конкретний елемент з усього набору. Застосування даного методу потребує формалізації змісту набору альтернатив, змісту категорій, які визначають вибір певної альтернативи, і правил їх оцінки [174].

Це викликає необхідність формування організаційно-методичного підходу до вибору пріоритетних напрямів формування ОП логістизації на основі врахування довгострокового характеру державного регулювання (базовий, мобілізаційний, інноваційний сценарій) та характеристик поточного стану освітньо-інноваційного потенціалу. З огляду на викладене, необхідно визначити зміст понять і категорій, якими будемо оперувати.

Базовий сценарій, як він був розкритий раніше, передбачає зростання рівня ОП логістизації економіки за рахунок нарощування ресурсного складника. Таке зростання, як було показано раніше, буде характеризуватися як *екзогенне, екстенсивне*, у кращому разі – *нейтральне*, однак із часом дозволить сформувати ресурсний складник, який здатен забезпечити стрибкоподібне зростання результуючого складника потенціалу. Базовий сценарій певною мірою консервує проблеми функціонального складника (організаційно-правового й інституціонального характеру), його реалізація у найближчій перспективі зберігає відставання України від провідних країн за рівнем і темпами розвитку логістики, не сприяє процесам економічної інтеграції у світову економіку за рахунок підвищення рівня її конкурентоспроможності шляхом підвищення логістичної ефективності.

Разом із тим базовий сценарій має певні переваги у довгостроковій перспективі, оскільки здатний забезпечити еволюційний розвиток процесів логістизації економіки на всіх рівнях, зберегти систему державного регулювання економічного розвитку країни у складній суспільно-політичній ситуації, забезпечити принцип суб'єктності і побудувати власну, автентичну модель національної економіки як логістичної системи макроекономічного рівня, яка може бути інтегрована у глобальну логістичну систему суто на економічних, а не політичних принципах. .

Мобілізаційний сценарій передбачає концентрацію на цілях прискорення підготовки кваліфікованих кадрів для антикризового логістичного менеджменту на всіх рівнях економіки; збільшення потоку інновацій не тільки в реальний сектор економіки, але й в усі сфери національного господарства; ставку на мобілізацію ресурсів, включаючи фінансові; зміну підприємницького й управлінського світогляду на засадах логістичних принципів і концепцій; пошук шляхів імпорту й адаптації зарубіжних напрацювань у сфері логістики до вітчизняних умов. Трансформації у функціональному складнику освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни передбачають досягнення його *ендогенного, інтенсивного характеру*. Наслідком реалізації даного сценарію може стати прискорення процесів логістизації економіки насамперед на мікро- і мезорівнях; побудова мережевих підприємницьких структур, регіональних логістичних і транспортно-логістичних систем, міжрегіональних транспортно-логістичних систем, особливо на основі транспортних коридорів; певна активізація процесів інтеграції на основі транскордонного співробітництва. Головними ризиками слід визнати можливість суттєвого розбалансування системи підготовки фахівців у зв'язку із суттєвою зміною змісту освітніх програм, паспортів наукових спеціальностей тощо, що може призвести до поглиблення кадрового дисбалансу в економіці; значної втрати керованості національною економікою під час намагання запровадження принципів державного менеджеризму і державного логістичного менеджеризму, що передбачає наявність досить усталених ринкових механізмів саморегулювання економіки, відсутніх в економічних реаліях України.

Інноваційний сценарій передбачає досягнення високих темпів зростання результативного складника *інтенсивного* типу, розбудову *інноваційної* моделі економіки як логістичної системи макрорівня з високою здатністю до інтегрування з глобальною логістичною системою; реалізацію моделі логістичного менеджеризму у рамках державного менеджеризму; докорінну зміну філософії і принципів здійснення освітньої діяльності. У разі успішної реалізації сценарій може забезпечити економічний прорив і наближення до країн – економічних лідерів. В іншому разі можливе повне розбалансування економіки, економічний колапс, втрата суб'єктності.

В узагальненому вигляді характеристика розглянутих альтернативних сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки наведена в табл. 4.1

Вибір одного зі сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і відповідний підбір напрямів та інструментів реалізації залежить від впливу чинників трансформації освітньо-інноваційної сфери України, до яких слід віднести такі:

- *інтелектуальні* – здатність закладів і установ сфери освіти, підприємств і наукових установ формувати, відтворювати і нарощувати освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки, створювати і визначається рівнем інноваційної діяльності, кількістю впроваджених інновацій, рівнем комерціалізації наукових розробок тощо;

- *фінансові* – узагальнена характеристика обсягів фінансових ресурсів з усіх джерел, які можуть бути залучені для формування освітньо-інноваційного потенціалу, включаючи мобілізацію внутрішніх ресурсів освітньо-інноваційної сфери і її підприємницьку діяльність;

- *кадрові* – наявність і структура викладацьких і наукових кадрів за віком, рівнем наукової кваліфікації, рівень еміграції найбільш кваліфікованих кадрів, можливості інтелектуального зростання завдяки результатам власної роботи, досвіду і постійному навчанню; якість освітніх програм і освіти в цілому;

- *ступінь логістизації економіки* – ступінь проникнення логістичного мислення, логістичних принципів, методів, інструментарію у різні сфери національного господарства;

Таблиця 4.1

Характеристика альтернативних сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістичній національній економіці

Вид сценарію та характер розвитку	Ключові риси сценарію (перспективні напрями)	Ризики сценарію
<p>Базовий екзогенний, екстенсивний (в країному випадку, нейтральний) характер зростання</p>	<p>нарощування показників ресурсної складової до рівня економічно розвинутих країн з мінімальним втручанням в усталені механізми і принципи здійснення освітньої й науково-інноваційної діяльності; сприяння розвитку ринкових механізмів регулювання сфери освіти, розвиток підприємництва в сфері освіти; підвищення рівня комерціалізації результатів наукових досліджень, зміцнення взаємозв'язків між освітою, наукою і реальним сектором економіки; констатувана модель підготовки фахівців; оновлення освітніх стандартів і нормативних вимог якості освіти; сприяння створенню процесних, управлінських, логістичних, освітніх інновацій</p>	<p>певною мірою консервує проблеми функціонального складника (організаційно-правового й інституціонального характеру), його реалізація у найбільшій перспективі зберігає відставання України від провідних країн за рівнем і темпами розвитку логістики, не сприяє процесам економічної інтеграції у світову економіку за рахунок підвищення рівня її конкурентоспроможності шляхом підвищення логістичної ефективності.</p>
<p>Мобілізаційний ендогенний, інтенсивний характер розвитку</p>	<p>вдворення ресурсної складової і підвищення ефективності функціональної складової; перехід від констатуваної моделі підготовки фахівців до превентивної (випереджальної), формування логістичного топ-менеджменту на усіх рівнях економіки країни, здатного реалізувати перехід до концепції державного логістичного менеджменту; перехід до компетентнісної моделі менеджера в галузевих стандартах вищої освіти України, реалізація концепції «освіта протягом життя»; розвиток системи внутрішніх і зовнішніх трансформаторів знань на інновації в усіх сферах національного господарства; розвиток освітнього антрапренерства і освітнього інтрапренерства</p>	<p>існує можливість суттєвого розбалансування системи підготовки фахівців у зв'язку із суттєвою зміною змісту освітніх програм, паспортів наукових спеціальностей тощо, що може призвести до поглиблення кадрового дисбалансу в економіці; зневої втрати керованості національною економікою під час намагання запровадження принципів державного менеджменту і державного логістичного менеджменту, що передбачає наявність досить усталених ринкових механізмів саморегулювання економіки, відсутніх в економічних реаліях України</p>
<p>Інноваційний інноваційний, інтенсивний характер розвитку</p>	<p>стрімке нарощування ресурсної складової і повна реструктуризація функціональної складової; форсований процес реалізації неологістики третього покоління, концепції тотальної логістичної економіки з прискореним переходом через проміжні стадії; виключна пріоритетність генерації інновацій чотирьох видів: продуктових (розвитку ринку інноваційних логістичних послуг); структурних (створення інноваційної транспортно-логістичної інфраструктури); процесних (розвиток новітніх логістичних концепцій і технологій); системних (формування логістичних систем інноваційного типу (стратегічних альянсів, ТЛК, віртуальних логістичних мереж); запровадження концепції державного логістичного менеджменту</p>	<p>самі ризикові сценарії: у разі успішної реалізації сценарій може забезпечити економічний прорив і наближення до країн – економічних лідерів; в іншому разі можливе повне розбалансування економіки, економічний колапс, втрата суб'єктності.</p>

– *ступінь організаційно-правового забезпечення* – ступінь правової і організаційної урегульованості процесів освітньо-інноваційної діяльності;

– *привабливість ринку логістичних послуг* – ступінь і темпи розвитку ринку логістичних послуг, рівень конкуренції, бар'єри для входу, прибутковість діяльності.

– *ступінь централізації влади і фінансів* – характер адміністративних та фінансових відносин між центром та регіонами, наявність у регіональній владі власних фінансових ресурсів для забезпечення формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації мезоекономічної системи, ініціалізації утворення мережових і кластерних структур, наявність конфлікту інтересів регіону та центру;

– *ефективність засобів комунікації* – можливості вільно сприймати і розповсюджувати знання; брати участь у спільних, у тому числі міжнародних, освітніх і наукових проектах і програмах, отримувати освіту і проходити стажування, підвищення кваліфікації освітянських і наукових кадрів у зарубіжних закладах і установах освіти.

Іншою сукупністю категорій матриці вибору пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є категорії його поточного, первинного стану і характер його формування:

– *екстенсивний характер* – динаміка показників результативного складника відстає від динаміки показників ресурсного складника; кількість охоронних документів, отриманих закладами сектору освіти, вкрай незначна порівняно із загальною кількістю отриманих охоронних документів; доля науково-технічної продукції, створеної закладами сектору освіти за пріоритетними напрямами, у загальній їх кількості несуттєва, як і кількість НТП, створеної закладами освіти за пріоритетними напрямами, яка була реалізована; кількість наукових публікацій сектору освіти, що входять до міжнародних баз даних, незрівнянно низька; обсяги прямих іноземних інвестицій в Україну порівняно з обсягами ВВП незначні;

– *нейтральний характер* – наявне зростання і середні рівні з більшості або з усіх показників результативного складника, однак вони забезпечуються відповідним зростанням ресурсного складника;



Рис. 4.3. Методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу

логістизації національної економіки

– *інтенсивний характер розвитку* – темпи динаміки показників перевищують темпи зростання ресурсного складника; показники патентної активності, створення і реалізації НТП за пріоритетними напрямками, міжнародної публікаційної активності і вагомості іноземних інвестицій мають досить високі значення.

Сполучення зазначених категорій дає можливість визначити матрицю вибору пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Загалом методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів представлений на рис. 4.3.

Вибір оптимального набору пріоритетів пропонується здійснювати з огляду на експертне визначення характеру формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації і показників результуючого складника та укрупнених чинників його трансформації. Цей процес спрямований на прийняття рішення щодо визначення квадрату з відповідним певному стану набором пріоритетів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Оптимального рішення у цьому разі можна досягти за рахунок визначення окремо позиції освітньо-інноваційного потенціалу за характером формування та за можливостями забезпечення певного сценарію розвитку.

Визначення цих позицій залежить від експертної оцінки критеріїв, що відображають характер формування, ступінь достатності показників результуючого складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки та дію чинників трансформації освітньо-інноваційного потенціалу логістизації.

Особливого значення у реалізації наведеного організаційно-методичного підходу набуває інформаційно-аналітичне забезпечення стану детермінантів, яке є ефективним важелем державного регулювання освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Процесу його реалізації повинна передувати робота щодо інформаційного забезпечення, тобто формування знань про стан і характер освітньо-інноваційного потенціалу логістизації та чинники його трансформації. Рішення, прийняті щодо впливу відповідних чинників, є автоформалізованими, бо приймаються на основі знань експертів. Тому подальше завдання повинне реалізовуватися за допомогою технологій реалізації складноформалізованих завдань [174].

Формалізоване завдання розробки методичного підходу полягає у виборі набору пріоритетів формування ОІП на основі визначення питомої ваги поточного стану та потенціалу базового (мобілізаційного, інноваційного розвитку) залежно від стану відповідних критеріїв та чинників. Для розв'язання даного завдання пропонується використовувати метод аналізу ієрархій (МАІ).

Використовуючи комп'ютерно-мережеву – технологію [174], МАІ – моделі в змозі провести наочну декомпозицію будь-якої складної проблеми. Верхній рівень ієрархій можна представити як точку зору, звідки відкривається найзагальніший, панорамний, погляд на проблему. Далі йдуть наступні рівні, в яких відбувається усе більш детальне знайомство з проблемою. Поступово спускаючись із вершини до основи, можна послідовну декомпозицію складної проблеми розкласти на все більше дрібні деталі, які в кінцевому результаті дадуть вичерпний опис структури проблеми.

Безумовно, значною перевагою є те, що алгоритмічна мова МАІ-моделі не залежить від рівня ієрархії – вона скрізь однакова. Завдяки цьому досягається значне спрощення опису проблем будь-якої складності: складна проблема перетвориться у відносно просту, ясну й наочну. МАІ-моделі дають змогу одночасно вирішувати завдання формалізації й візуалізації процесу, що дозволяє побачити процес у всій його складності і є підтвердженням ефективності використання їх як інструментальних засобів для розв'язання поставленого завдання.

Перевага МАІ-моделі перед іншими алгоритмами полягає у використанні єдиної форми для подання технологічних (імперативних) знань й опису структури діяльності. Будь-яка проблема складається з двох частин: *пізнавальної* (інформаційної або наукової) і *поведінкової* (або нормативної) [174].

Методики одержання відповідей на пізнавальну й поведінкову частини проблеми не збігаються одна з одною, що вимагає різного виду когнітивних процесів («прямий» й «зворотний»). В одному випадку пошук ведеться від передумов до наслідку, в іншому – від наслідку (результату) до зумовлюючих його дій, тобто йдеться про те, які чинники зумовлюють поточний стан потенціалу, і які чинники можуть вплинути на напрями і перспективи його формування. Таким чином, методологія розв'язання поставленого завдання вибору оптимального набору пріоритетів із застосуванням

методу МАІ дозволить реалізувати системний підхід, за якого сформульована проблема буде розглянута як результат взаємодії і, більше того, взаємозалежності безлічі різнорідних чинників.

Для реалізації етапів даного підходу варто визначити сутність та принципи МАІ. В основу оцінки принципів варто покласти шкалу відносних оцінок, запропоновану Т. Сааті, яка відображає рівень залежності процесів, що досліджуються, стосовно їх взаємного впливу на об'єкт та має низку позитивних ознак порівняно з експертними методами. Основні положення МАІ були розроблені й опубліковані в 1977 р. відомим американським математиком Т. Сааті, який на основі властивостей людського мислення сформулював три основні принципи, реалізація яких і є змістом МАІ [174]: 1) принцип ідентичності й декомпозиції; 2) принцип дискримінації й порівняльних суджень; 3) принцип синтезу. Реалізація принципу ідентичності й декомпозиції здійснюється на першому етапі застосування МАІ, в якому передбачається структурування проблеми у вигляді ієрархії, як показано нарис. 4.4.

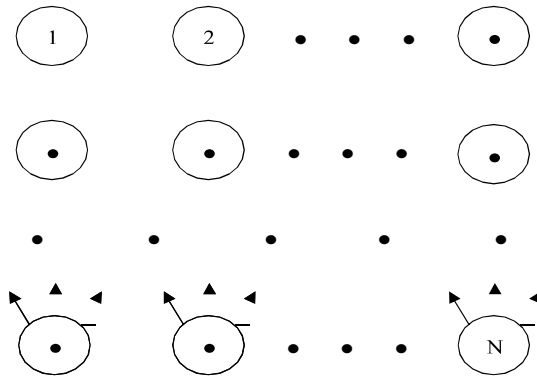


Рис. 4.4. Загальний вид структуризації проблеми у вигляді ієрархії

Під ієрархією будемо розуміти певний тип системи, заснований на припущенні, що елементи системи можуть групуватися в незв'язані безлічі. Елементи кожної групи перебувають під впливом елементів іншої групи й у свою чергу впливають на елементи наступної групи. При цьому варто вважати, що елементи в кожній групі ієрархії взаємно незалежні.

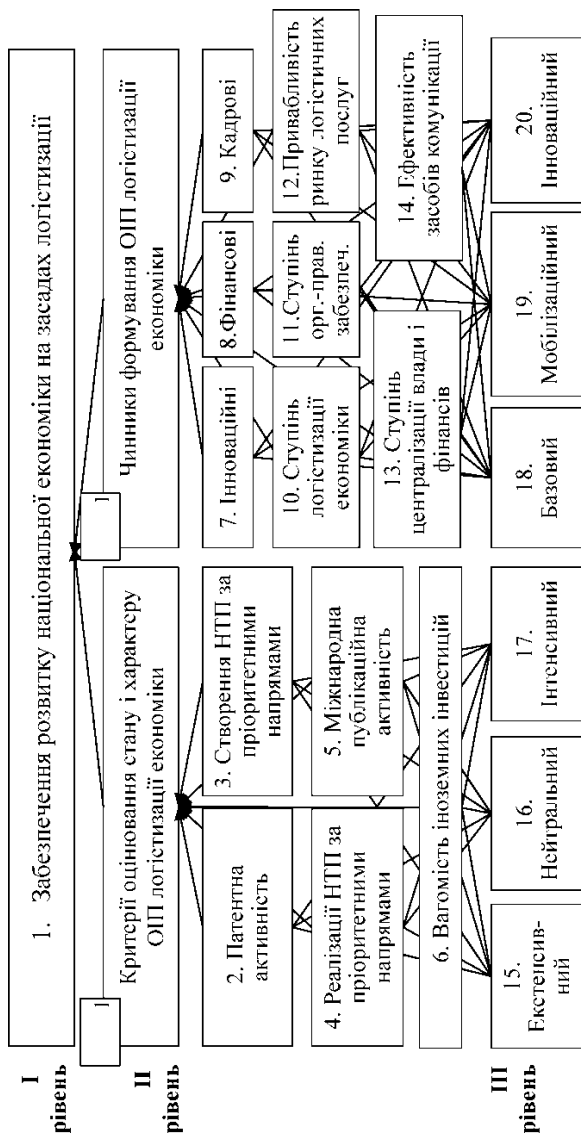


Рис. 4.5. Узагальнена схема ієрархії визначення пріоритетів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Побудову ієрархії необхідно почати з вершини – загальної мети або фокуса проблеми, тобто забезпечення розвитку національної економіки на логістичних засадах. За фокусом розташований рівень, який містить його складові елементи – критерії оцінювання результативного складника й рівень можливості реалізації певного сценарію формування ОІП. За ним розташовується рівень альтернатив – можливі варіанти категорій стану і характеру потенціалу. Побудована ієрархія наведена на рис. 4.5.

Ієрархію, представлену на рис. 4.4, опишемо математично. Наведена ієрархічна структура представлена у вигляді графу, тому варто задати оргграф на безлічі об'єктів

$$G = (I, W), W \subset I \cdot I, \quad (2.5)$$

Де $I = \{1, 2, \dots, N\}$ – безліч об'єктів графа;

W – рівні ієрархії.

Графові притаманні такі властивості:

а) вершини розбиті на непересічні рівні:

$$I = U_i V_j, \quad V_i \cap V_j = \emptyset \quad i, j = \overline{1, m}, \quad (2.6)$$

де U_i – безліч рівнів ; V_i – безліч елементів на кожному рівні.

б) $(i, j) \in W$ означає, що вага Z_i об'єкта i безпосередньо

залежить від ваги Z_j об'єкта j ;

У відношенні розв'язуваної задачі Z_j – питома вага

альтернатив – можливих наборів пріоритетів; Z_i – питома вага чинників.

в) якщо $(i, j) \in W$ – дуга графа G , тобто $(i, j) \in W$, то

об'єкти i і j знаходяться на суміжних рівнях, тобто існує таке k , що $i \in V_{k+1}, j \in V_k$;

Це свідчить про наявність вектору, який визначає взаємозв'язки на кожному рівні: на рівні, що містить чинники (критерії), і рівні, де

розташовані альтернативні варіанти стану ОП логістизації та потенціалу формування за певним сценарієм;

г) ваги Z_i об'єкта $j \in V_{k+1}$ визначаються через ваги Z_j вершин

безлічі, у які ведуть дуги з вершини за допомогою феноменологічної залежності:

$$Z_i = \sum \mathcal{G}_{ij} Z_j, \quad i \in I \setminus V_i, \quad (2.7)$$

де \mathcal{G}_{ij} – вага дуги $(i, j) \in W$.

Під вагою дуги варто розуміти вектор, що визначає вплив одного детермінанта на інший, або вектор, що визначає ступінь залежності однієї альтернативи стосовно іншої.

Після визначення економіко-математичної моделі процесу оцінки ступеня взаємодії детермінантів і її властивостей необхідно перейти до реалізації другого принципу – принципу дискримінації і порівняльних суджень, що полягає в тому, що на основі суджень експерта й алгоритмів їх обробки установлюються ваги критеріїв-детермінантів за ступенем відносної важливості. Судження експерта є результатом дослідження структури його переваг. Оцінки експертам пропонується виставляти у матрицях попарних порівнянь згідно з принципом присвоєння оцінок Т. Сааті [174].

Наступним кроком є формування осереддя матриці попарних порівнянь на основі узагальнення отриманих оцінок. Ця процедура спрямована на визначення питомої ваги стану потенціалу відносно впливу критеріїв формування та рівня відповідних чинників, виходячи з розрахунку узагальненого результату. Однак, з огляду на те, що стан – альтернативи – знаходяться на третьому рівні ієрархії, потрібно перш за все визначити питому вагу самих детермінантів. У цьому випадку матриця парних порівнянь буде мати вигляд, наведений на рис. 4.6.

Стан потенціалу	2	3	4	5	6	чинники за сценарієм	7	8	9	10	11	12	13	14
2	1	λ_{32}				7	1	λ_{87}						
3		1				8		1						
4			1			9			1					
5				1		10				1				
6					1	11					1			
						12						1		
						13							1	
						14								1

Рис. 4.6. Матриця парних порівнянь для II рівня ієрархії

Аналогічним чином для кожного рівня ієрархії формуються значення λ_{ij} матриці попарних порівнянь кожним експертом зі сформованого складу експертної комісії. У результаті попарних порівнянь одержимо матриці порівнянь, кожен елемент у яких – це ступінь переваги i -того елемента над j -тим – оцінений, згідно з принципом Т.Сааті, за 9-бальною шкалою. Після цього за допомогою методу групової експертної оцінки розраховуються узагальнені результати експертної оцінки та формується загальна матриця попарних порівнянь для кожного рівня ієрархії.

Узагальнений результат експертної оцінки потребує перетворення вихідних матриць у нормовані, тобто загальна сума оцінок повинна дорівнювати одиниці. Для нормування варто скласти всі елементи кожної строки матриць попарних порівнянь та пронормувати їх діленням кожної суми на суми всіх елементів.

Сума отриманих результатів буде дорівнювати 1, тобто значення будуть нормовані. Розрахунок групової оцінки на основі нормованих значень експертів здійснюється на основі розрахунку коефіцієнта компетентності експерту, що дозволить визначити кожне узагальнене значення λ_{ij} у матрицях попарних порівнянь на кожному рівні ієрархії як суми добутків коефіцієнтів та суджень експертів.

Визначення питомої ваги Z_i кожного з детермінантів можна здійснити за рахунок визначення власного вектору \mathcal{G}_i :

$$\mathcal{G}_i = \frac{\sum_{i=1}^n \lambda_i}{\sum_{i=1}^k \lambda_{ij}}, \quad (2.4)$$

де n – кількість елементів строки матриці, k – кількість елементів матриці.

Виходячи з того, що перший рівень ієрархії містить лише один елемент, отримані значення власного вектору $i \in$ питома вага Z_i кожного з детермінантів, тобто $Z_i = \mathcal{G}_i$.

Розрахунки на наступному рівні ієрархії відбуваються аналогічно. Однак при цьому варто звернути увагу, що розмірність матриці буде визначатися кількістю альтернатив, а кількість самих матриць – кількістю елементів на попередньому рівні, тобто другому.

Таким чином, маємо, що подальша процедура складається з побудови 5 матриць 3×3 для стану потенціалу та 8 матриць 3×3 – для чинників формування ОП логістизації економіки (рис. 4.7).

2.	15	16	17
15	1	λ_{ij}	λ_{ij}
16	λ_{ij}	1	λ_{ij}
17	λ_{ij}	λ_{ij}	1

 … … …
 …

6.	15	16	17
15	1	λ_{ij}	λ_{ij}
16	λ_{ij}	1	λ_{ij}
17	λ_{ij}	λ_{ij}	1

7.	18	19	20
18	1	λ_{ij}	λ_{ij}
19	λ_{ij}	1	λ_{ij}
20	λ_{ij}	λ_{ij}	1

 … … …
 …

14.	18	19	20
18	1	λ_{ij}	λ_{ij}
19	λ_{ij}	1	λ_{ij}
20	λ_{ij}	λ_{ij}	1

Рис. 4.7. Матриці парних порівнянь для III рівня ієрархії

Наступним кроком є визначення \mathcal{G}_i для кожної матриці, тобто побудова множини оцінок власних векторів для кожної окремої групи детермінантів:

$$\{ \mathcal{G}_{j,i}, \dots, \mathcal{G}_{j,i} \}, \text{ де } i = 2 \dots 6 \text{ та } i = 7 \dots 14, \text{ а } j = 15 \dots 17 \text{ та } j = 18 \dots 20$$

залежно від обраної групи критеріїв (чинників) відповідно. Стосовно задачі, яка вирішується, маємо:

$$\{ \mathcal{G}_{15,2}, \dots, \mathcal{G}_{15,6} \}; \{ \mathcal{G}_{16,2}, \dots, \mathcal{G}_{16,6} \}; \{ \mathcal{G}_{17,2}, \dots, \mathcal{G}_{17,6} \}; \\ \{ \mathcal{G}_{18,7}, \dots, \mathcal{G}_{18,14} \}; \{ \mathcal{G}_{19,7}, \dots, \mathcal{G}_{19,14} \};$$

Визначення питомої ваги альтернатив – координати X та координати Y з осереддя матриці можливих сценаріїв формування ОП логістизації економіки – пропонується здійснити таким чином:

$$Z_j = \sum_{\substack{i=1, \\ j=1}}^q Z_i \mathcal{G}_{ji}, \quad (2.8)$$

де q – кількість елементів на III рівні ієрархії. Стосовно задачі, яка вирішується, маємо:

$$Z_{15} = \vartheta_{15}Z_2 + \vartheta_{15}Z_3 + \vartheta_{15}Z_4 + \vartheta_{15}Z_5 + \vartheta_{15}Z_6$$

.....

$$Z_{17} = \vartheta_{17}Z_2 + \vartheta_{17}Z_3 + \vartheta_{17}Z_4 + \vartheta_{17}Z_5 + \vartheta_{17}Z_6$$

$$Z_{18} = \vartheta_{18}Z_7 + \vartheta_{18}Z_8 + \vartheta_{18}Z_9 + \vartheta_{18}Z_{10} + \vartheta_{18}Z_{11} + \vartheta_{18}Z_{12} + \vartheta_{18}Z_{13} + \vartheta_{18}Z_{14}$$

.....

$$Z_{20} = \vartheta_{20}Z_7 + \vartheta_{20}Z_8 + \vartheta_{20}Z_9 + \vartheta_{20}Z_{10} + \vartheta_{20}Z_{11} + \vartheta_{20}Z_{12} + \vartheta_{20}Z_{13} + \vartheta_{20}Z_{14}$$

Таким чином, для обрання осереддя (X,Y) залишається лише отримані оцінки порівняти за принципом максимуму, тобто максимальному значенню питомої ваги альтернатив відповідають оптимальні координати осереддя. Обране осереддя (X, Y) буде відповідати оптимальному набору пріоритетів формування ОП логістизації національної економіки.

Таблиця 4.2

**Матриця парних порівнянь стану чинників
відносно стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації
національної економіки**

Стан ОПЛ (1)	Патентна активність (2)	Створення НТП за пріоритетними напрямками (3)	Реалізація НТП за пріоритетними напрямками (4)	Міжнародна публікаційна активність (5)	Вагомість іноземних інвестицій (6)
Патентна активність (2)	1,00	3,10	0,30	0,30	0,25
Створення НТП за пріоритетними напрямками (3)	0,30	1,00	0,25	4,00	0,30
Реалізація НТП за пріоритетними напрямками (4)	3,00	6,00	1,00	0,10	1,30
Міжнародна публікаційна активність (5)	5,00	0,20	6,00	1,00	0,20
Вагомість іноземних інвестицій (6)	4,00	3,00	3,00	5,00	1,00

Таблиця 4.3

Матриця парних порівнянь стану чинників відносно сценаріїв формування ОПІ логістичації економіки									
Потужність чинників (1)	Інноваційні (7)	Фінансові (8)	Кадрові (9)	Ступінь логістичації економіки (10)	Ступінь орг.-правов. забезпечення (11)	Привабливість ринку логістичних послуг (12)	Ступінь централізації влади і фінансів (13)	Ефективність засобів комунікації (14)	
Інноваційні (7)	1,00	0,50	0,17	5,00	0,14	4,00	0,33	3,00	
Фінансові (8)	2,00	1,00	0,25	3,00	7,00	5,00	0,14	0,25	
Кадрові (9)	6,00	4,00	1,00	4,00	8,00	3,00	0,33	4,00	
Ступінь логістичації економіки (10)	0,20	0,33	0,25	1,00	7,00	0,33	3,00	4,00	
Ступінь орг.-правов. забезпечення (11)	7,00	0,14	0,13	0,14	1,00	4,00	5,00	0,33	
Привабливість ринку логістичних послуг (12)	0,25	0,20	0,33	3,00	0,25	1,00	0,33	0,33	
Ступінь централізації влади і фінансів (13)	3,00	7,00	3,00	0,33	0,20	3,00	1,00	0,20	
Ефективність засобів комунікації (14)	0,33	4,00	0,25	0,25	3,00	3,00	5,00	1,00	

Значення власного вектору кожної строки матриць та питомої ваги кожного з детермінантів

Стан ОПІЛ (1)	Ф ₁	Потужність чинників формування ОПІЛ (1)	Ф ₁
Публікаційна активність (2)	0,09	Інноваційні (7)	0,10
Створення НТП за пріоритетними напрямками (3)	0,14	Фінансові (8)	0,14
Реалізація НТП за пріоритетними напрямками (4)	0,19	Кадрові (9)	0,22
Міжнародна публікаційна активність (5)	0,27	Ступінь логістизації національної економіки (10)	0,12
Вага іноземних інвестицій (6)	0,32	Ступінь організаційно-правового забезпечення (11)	0,04
Разом	1,00	Привабливість ринку логістичних послуг (12)	0,13
		Ступінь централізації влади і фінансів (13)	0,13
		Ефективність засобів комунікації (14)	0,12
		Разом	1,00

Таблиця 4.5
Матриця парних порівнянь альтернативних варіантів стану ОПІЛ відносно кожного з критеріїв

Публікаційна активність	[3] Створення НТП за пріор. напрямками			[5] Міжнародна публікац. активність		
	Екстенсивний (15)	Нейтральний (16)	Інтенсивний (17)	Екстенсивний (15)	Нейтральний (16)	Інтенсивний (17)
Екстенсивний	1,00	4,00	7,00	1,00	5,00	9,00
Нейтральний	0,25	1,00	3,00	0,20	1,00	4,00
Інтенсивний	0,14	0,33	1,00	0,11	0,25	1,00
Реалізація НТП за пріор. напрямками	[4] Екстенсивний (15)			[5] Екстенсивний (15)		
Екстенсивний	1,00	5,00	8,00	1,00	2,00	6,00
Нейтральний	0,20	1,00	3,00	0,50	1,00	3,00
Інтенсивний	0,13	0,33	1,00	0,17	0,33	1,00
Вагомість іноземних інвестицій	[6] Екстенсивний (15)			[5] Екстенсивний (15)		
Екстенсивний	1,00	3,00	8,00	1,00	2,00	6,00
Нейтральний	0,33	1,00	3,00	0,50	1,00	3,00
Інтенсивний	0,13	0,33	1,00	0,17	0,33	1,00

Таблиця 4.6

**Матриця парних порівнянь альтернативних варіантів потужності чинників формування ОППЛ
відносно кожного із чинників формування**

7.	Базовий (18)	Мобілізац. (19)	Інновац (20)	8.		
				Фінансові	Базовий (18)	Мобілізац. (19)
Інноваційні	1,00	7,00	9,00	1,00	7,00	9,00
Базовий (18)				0,14	1,00	6,00
Мобілізац.	0,11	0,17	1,00	0,11	0,17	1,00
Інновац.						
9.	Базовий (18)	Мобілізац. (19)	Інновац.(20)	10.		
				Ступінь логістизації економіки	Базовий (18)	Мобілізац. (19)
Кадрові	1,00	6,00	4,00	1,00	7,00	5,00
Базовий (18)				0,17	1,00	6,00
Мобілізац.	0,25	0,33	1,00	0,20	1,00	1,00
Інновац.						
11.	Базовий (18)	Мобілізац. (19)	Інновац (20)	12.		
				Привабливі при ринку логістичних послуг	Базовий (18)	Мобілізац. (19)
Ступінь орг.-прав. забезпеч.	1,00	6,00	4,00	1,00	7,00	0,33
Базовий (18)				0,17	1,00	3,00
Мобілізац.	0,25	0,33	1,00	3,00	0,33	1,00
Інновац.(20)						
13.	Базовий (18)	Мобілізац. (19)	Інновац. (20)	14.		
				Ефективність засобів комунікації	Базовий (18)	Мобілізац. (19)
Ступінь централізації фінансів та влади	1,00	9,00	7,00	1,00	5,00	7,00
Базовий (18)				0,11	1,00	4,00
Мобілізац.	0,14	0,25	1,00	0,14	1,00	1,00
Інновац.(20)						

Проведемо апробацію запропонованого методичного підходу.

У нашому випадку потрібно побудувати 2 матриці: 5×5 та 8×8 , бо на першому субрівні міститься два елементи (табл. 4.2).

Отримані дані свідчать про те, що найбільшу питому вагу у формуванні стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки мають економічні, інноваційно-технологічні та політико-правові детермінанти.

Складемо матрицю парних порівнянь чинників відносно сценаріїв формування (табл. 4.3).

Значення власних чисел матриць формуються на основі результатів реалізації запропонованої методики. Власний вектор \mathcal{G}_i для кожної строки матриць та питома вага Z_i кожного з детермінантів наведені в табл. 4.4.

У табл. 4.5 та 4.6 наведені результати парних порівнянь відповідно альтернативних варіантів стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації відносно кожного з критеріїв та альтернативних варіантів потужності чинників формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації відносно кожного із сценаріїв.

Наступним кроком є визначення \mathcal{G}_i для кожної матриці, тобто

побудова множини оцінок власних векторів для кожної окремої групи альтернатив (табл. 4.7).

Проведена процедура реалізації запропонованого методичного підходу дозволяє зробити висновок, що на даний час при виборі набору пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки його вихідний, поточний стан все ж таки варто вважати інтенсивним, а рівень потужності чинників формування ОП логістизації національної економіки відповідає мобілізаційному сценарію.

Таким чином, за результатами аналізу ієрархій до ключових напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки слід віднести:

- оновлення змісту освітньо-професійних програм з метою формування логістичного мислення у фахівців усіх напрямів і спеціальностей і філософії освіти протягом життя;
- запровадження превентивної моделі освітнього процесу з метою підготовки логістичного топ-менеджмента на усіх рівнях управління економікою;

Таблиця 4.7

**Значення власного вектору кожної строки матриць
та питомої ваги кожного з детермінантів**

Стан потенціалу (1)	ϑ_i	Z_i	Потужність чинників (1)	ϑ_i	Z_i
$\vartheta_{15,2}$	0,29	$Z_{15} = 0,230$	$\vartheta_{18,7}$	0,64	$Z_{18} = 0,418$
$\vartheta_{15,3}$	0,06		$\vartheta_{18,8}$	0,60	
$\vartheta_{15,4}$	0,35		$\vartheta_{18,9}$	0,60	
$\vartheta_{15,5}$	0,21		$\vartheta_{18,10}$	0,29	
$\vartheta_{15,6}$	0,23		$\vartheta_{18,11}$	0,31	
$\vartheta_{16,2}$	0,09	$Z_{16} = 0,273$	$\vartheta_{18,12}$	0,11	$Z_{19} = 0,435$
$\vartheta_{16,3}$	0,46		$\vartheta_{18,13}$	0,05	
$\vartheta_{16,4}$	0,24		$\vartheta_{18,14}$	0,36	
$\vartheta_{16,5}$	0,30		$\vartheta_{19,7}$	0,31	
$\vartheta_{16,6}$	0,24		$\vartheta_{19,8}$	0,36	
$\vartheta_{17,2}$	0,62	$Z_{17} = 0,497$	$\vartheta_{19,9}$	0,06	$Z_{20} = 0,170$
$\vartheta_{17,3}$	0,48		$\vartheta_{19,10}$	0,65	
$\vartheta_{17,4}$	0,41		$\vartheta_{19,11}$	0,60	
$\vartheta_{17,5}$	0,49		$\vartheta_{19,12}$	0,57	
$\vartheta_{17,6}$	0,52		$\vartheta_{19,13}$	0,60	
			$\vartheta_{19,14}$	0,56	
			$\vartheta_{20,7}$	0,05	
			$\vartheta_{20,8}$	0,04	
			$\vartheta_{20,9}$	0,33	
			$\vartheta_{20,10}$	0,06	
			$\vartheta_{20,11}$	0,09	
			$\vartheta_{20,12}$	0,31	
			$\vartheta_{20,13}$	0,35	
			$\vartheta_{20,14}$	0,08	

- інституціональний розвиток інноваційної інфраструктури;
- удосконалення організаційно-правового забезпечення трансформації змісту освіти й інноваційної діяльності;
- запровадження моделей освітнього антрепренерства й інтрапренерства;
- зміну освітньо-кваліфікаційних характеристик магістрів усіх напрямів підготовки, спеціальностей і спеціалізацій з визначенням компетенцій у сфері логістики, логістичного менеджменту.

Кожен із визначених напрямів може бути розкритий на нижчих ієрархічних рівнях, що дозволить диференціювати методи і потужність державного впливу на процес формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і структурувати стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації.

4.4. Мобілізаційна стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

З урахуванням сучасного економічного та політичного становища в країні та зважаючи на накопичені проблеми в системі національної освіти і освітньої науки найбільш реалістичним стратегічним сценарієм формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на даному етапі слід вважати мобілізаційний сценарій, реалізація якого з часом дозволить перейти до інноваційного сценарію.

Концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки за мобілізаційним сценарієм визначає основоположні засади побудови відповідної стратегії і механізму її реалізації.

Саме поняття стратегії дуже детально розглянуто у його еволюції в роботі А. Колодійчука [85], який виділяє вісім підходів до його тлумачення, починаючи з І. Ансофа і М. Портера і надаючи власне узагальнене визначення поняття «стратегія» як системи завдань на основі застосування правил, концепцій, моделей прийняття рішень для встановлення і досягнення довготермінових цілей розвитку об'єкта з урахуванням наявних ресурсів та економічних інструментів, кінцевою метою яких є забезпечення економічного і соціального ефектів [85, С. 264]. Шлях забезпечення таких ефектів розкривається конкурентним підходом, прибічником якого є, зокрема, Г. Мінцберг, який визначав стратегію як завдання, політику та плани, що разом визначають характер суб'єкта господарювання та його підхід до виживання і перемоги у конкурентній боротьбі на основі здійснення інновацій, підвищення рентабельності виробництва, якості продукції, раціонального використання ресурсів тощо [120]. У такому тлумаченні, до речі,

стратегія може сприйматися і як документ, в якому визначаються ці завдання, політика і плани.

Правове поле стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни на всіх її рівнях базується на Конституції України і задається системою нормативно-правових актів (НПА), які за сферою регулювання можуть бути зведені у три групи; основними з них є такі:

– *НПА, що регулюють сферу освіти*: Закон України «Про освіту» [54], Закон України «Про вищу освіту» [55], Указ Президента України «Про національну доктрину розвитку освіти» [277], Указ Президента України «Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року» [278];

– *НПА, що регулюють сферу наукової й інноваційної діяльності*: Закон України «Про інноваційну діяльність» [59], Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [62], Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційного розвитку України» [63], Постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.2011 № 389 «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» [153], Закон України «Про Загальнодержавну комплексну програму розвитку високих наукоємних технологій» [57].

– *НПА, що регулюють інші сфери суспільного розвитку*: Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [61], Закон України «Про державно-приватне партнерство» [56], Закон України «Про здійснення державних закупівель» [58], Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної інноваційної небанківської фінансово-кредитної установи «Фонд підтримки малого інноваційного бізнесу» [154] та деякі інші законодавчі і підзаконні акти.

У визначеному правовому полі, на основі окреслених у концепції методологічних імперативів можуть бути визначені принципи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис. 4.7), дотримання яких має бути забезпечене стратегією і механізмом її реалізації. Вони утворюють системну єдність, в якій принципи формування ОІП логістизації економіки відіграють домінуючу роль, задаючи логічну і несуперечливу першооснову, філософію нового, логістичного мислення і способу дії у забезпеченні інноваційного шляху розвитку економіки країни на засадах логістизації

Принципи інноваційного розвитку:

визначення державних пріоритетів інноваційного розвитку; збереження, розвиток і використання інноваційного потенціалу; взаємодія науки, освіти, виробництва, фінансово-кредитної сфери у розвитку інноваційної діяльності; ефективне використання ринкових механізмів для сприяння інноваційній діяльності; підтримка підприємництва у науково-виробничій сфері; міжнародна науково-технологічна кооперація, трансфер технологій; захист вітчизняної продукції на внутрішньому ринку та просування на зовнішній ринок; фінансова підтримка, здійснення сприятливої кредитної, податкової і митної політики у сфері інноваційної діяльності; сприяння розвитку інноваційної інфраструктури; інформаційне забезпечення суб'єктів інноваційної діяльності; підготовка кадрів у сфері інноваційної діяльності

Принципи освітньої діяльності:

доступність освітніх послуг, що надаються державою; гуманізм, демократизм, пріоритетність загальнолюдських духовних цінностей; конкурентність здобуття вищої освіти; незалежність від впливу політичних партій, громадських і релігійних організацій; інтеграція у світову систему вищої освіти при збереженні досягнень і традицій української вищої школи; державна підтримка підготовки фахівців для пріоритетних напрямів наукових досліджень; гласність при формуванні структури та обсягів підготовки фахівців; інтеграція з наукою і виробництвом; гнучкість і прогностичність освіти; єдність і наступність системи освіти; безперервність і різноманітність освіти; послання державного управління і громадського самоврядування в освіті.

Принципи логістичного менеджменту:

системність у формуванні і управлінні потоковими процесами; комплексність формування всіх видів забезпечення для здійснення поточкових процесів у конкретних умовах; науковість і об'єктивність знань та положень логістичного менеджменту; належність і чітке визначення результатів логістичного менеджменту; конструктивність і диспетчеризація усіх поточкових процесів; надійність, безвідмовність і безпека протікання поточкових процесів; варіативність як можливість адекватного реагування на коливання попиту; гнучкість у реагуванні на зміни зовнішнього середовища; інтегрованість усіх складників логістичного менеджменту; цілісність логістичного менеджменту; превентивність логістичного управління; ефективність логістичного менеджменту

Принципи формування ОП логістичної національної економіки: запровадження логістичного менеджменту на всіх рівнях економіки; системність і комплексність відтворення ресурсного складника; науковість та інноваційність процесу підготовки професійних і наукових кадрів; відповідність стратегічним орієнтирам розвитку економіки; потоковий характер, конструктивність і надійність процесів формування освітньої й інноваційної складових; варіативність засобів і сценаріїв реагування на зміни середовища і структурно-організаційна гнучкість; інтегрованість складника формування матеріального, інформаційного, організаційного, інституціонального, правового і фінансового забезпечення; превентивна модель підготовки професійних і наукових кадрів; послання державного управління, громадського самоврядування і механізмів ринкового саморегулювання; освіта протягом життя.

4.7. Система принципів логістичації національної економіки

Ці принципи сформовані як вищий, агрегований рівень тих принципів і положень, які закладені НПА у відповідній сфері діяльності (освітньої та інноваційної), а також основоположних принципів логістичного менеджменту, сформульованих, зокрема, у роботах Дж. Стока, В. Пономаренка, К. Танькова, Т. Лепейко, І. Попової [269, 151, 152] та ін.

Разом із тим принципи забезпечення інноваційного розвитку економіки країни, здійснення освітньої діяльності в Україні, реалізації логістичного менеджменту у різних сферах і на різних рівнях економіки залишаються актуальними і діючими і конкретизують принципи формування ОП логістизації економіки у своїх предметних областях.

Мобілізаційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки визначає ключові організаційно-методичні положення щодо встановлення першочергових завдань стратегії його формування. *Ключовий концепт мобілізаційного сценарію* – формування логістичного мислення у фахівців усіх сфер національного господарства як шлях внутрішньої, змістовної трансформації усього ресурсного складника ОП логістизації економіки – вимагає нового погляду на кінцевий результат системи освіти і підготовки наукових кадрів для логістизованої економіки країни, зокрема перегляду сфери і рівня компетенцій фахівців і науковців. Зміст освітньо-професійних програм і освітнього складника підготовки наукових кадрів мають отримати принципово новий підхід, який дозволить узгодити результат освітнього процесу з очікуваннями економіки, бізнесу. Це створює об'єктивну потребу ширшого залучення представників бізнесу, органів державного управління і місцевого самоврядування, громадських структур до експертизи, оновлення і створення нових освітньо-професійних характеристик, стандартів освіти і підготовки наукових кадрів, а на їх основі – освітньо- професійних програм. Крім того, прискорений цілеспрямований процес тотального поширення логістичних принципів, методів, інструментарію в усіх сферах і видах діяльності передбачає формування нової, логістичної філософії у діючих керівників, менеджерів, фахівців різних напрямів підготовки, посадових осіб органів управління і місцевого самоврядування. Це вимагає прискореного розвитку нових форм і методів здійснення освітньої діяльності, стимулювання і сприяння самоосвіті, розвитку системи

відкритої освіти. Уже сьогодні освітній процес стає більш гнучким, динамічним, прагне адаптуватися до потреб окремого користувача, з одного боку, а з іншого – забезпечувати вигоди для суспільства в цілому. Одними з найбільш перспективних інформаційно-комунікаційних технологій, що суттєво змінюють зміст і технології навчального процесу, мають ключове значення для формування професійних логістичних компетенцій майбутніх фахівців у різних сферах, а також являють собою новітній напрям розробки рішень у сфері логістики, є «хмарні» технології [36].

«Хмарні» технології створюють унікальні можливості не тільки для формування глобального інформаційного середовища відкритої освіти і підготовки кадрів, але й для реалізації основних функцій управління процесом навчання у руслі концепції освітньої логістики, а також для розв'язання проблеми спільної роботи великої кількості користувачів, повсюдного, повсякчасного, зручного і швидкого доступу до обчислювальних ресурсів у процесі навчання [36]. «Хмарні» технології відкривають доступ користувачеві до освітніх ресурсів, що становлять змістове наповнення хмарно-орієнтованого середовища, а також забезпечують створення і постачання освітніх сервісів, завдяки чому створюється персоналізоване комп'ютерно-інтегроване середовище педагогічних систем, в якому забезпечується налаштування ІКТ-інфраструктури (у тому числі віртуальної) на індивідуальні інформаційно-комунікаційні, інформаційно-ресурсні й операційно-процесуальні потреби учасників навчального процесу [11, 12]. В аспекті реалізації мобілізаційного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни

«хмарні» технології є перспективними з економічного погляду. М Григорак зазначає, що технологія забезпечує економію коштів за рахунок масштабу (3-7 кратна економія електроенергії в мережевій інфраструктурі, багаторазове зниження вартості людського персоналу, більш рівномірне завантаження потужностей), а також можливість заміни капітальних витрат операційними [36].

В узагальненому вигляді стратегічні імперативи (вимоги) мобілізаційного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки представлені на рис. 4.8.

Зміни принципового характеру, яким мають піддатися форми, методи і технології навчання, неминуче призводять до необхідності організаційно-структурної перебудови всієї системи освіти на

нових принципах фінансування освітньої наукової та інноваційної діяльності у вищій школі, розвитку освітнього антрепренерства та інтрапренерства. У цьому зв'язку актуалізується проблема фінансування підготовки кадрів у процесі реалізації моделі масової освіти, гарантованої визначеними вище принципами формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Сьогодні виділяють *чотири основні загальнодержавні стратегії фінансування*, узагальнені В. Пашковим у роботі [143] і підтримані І. Світяшук, А. Солодьком, Є. Стадним у [179]:

- експансія державного сектору вищої освіти з мінімальною платою за навчання або за її повної відсутності (держава бере на себе основні зобов'язання щодо фінансування вищої школи, не вимагаючи участі у ньому студентів або їхніх сімей);

- нові механізми фінансування державою плати за навчання, яку випускники мають відшкодувати після закінчення вузу через податкову систему (державне замовлення зберігається лише на стратегічно важливі для національної економіки й держави спеціальності);

- збільшення участі студентів та їхніх батьків у фінансуванні системи вищої освіти зі збереженням часткової державної фінансової підтримки студентів (значна частина витрат державних ВНЗ компенсується студентами, плата за навчання становить 10-25% усього бюджету ВНЗ, використовуються схеми надання допомоги малозабезпеченим студентам і представникам проблемних груп населення);

- розвиток приватного сектору у системі вищої освіти з метою компенсації недостатнього потенціалу державних ВНЗ (характерна для країн, де держава традиційно відіграє провідну роль у соціальних процесах).

Сьогодні соціально-економічні реалії України диктують прийняття другої моделі з перспективою розвитку у подальшому третьої і/або четвертої.

Основними завданнями стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки мають бути визначені:

- забезпечення процесу переходу до стратегічного логістичного управління економічним розвитком країни, заснованого на формуванні логістичного стратегічного мислення на

державному рівні та запровадженні у всі сфери діяльності на всіх рівнях управління інноваційних логістичних технологій;

- сприяння реалізації стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації;
- створення передумов трансформації економічної системи країни в національну логістичну систему, здатну ефективно інтегруватися у глобальну логістичну систему;

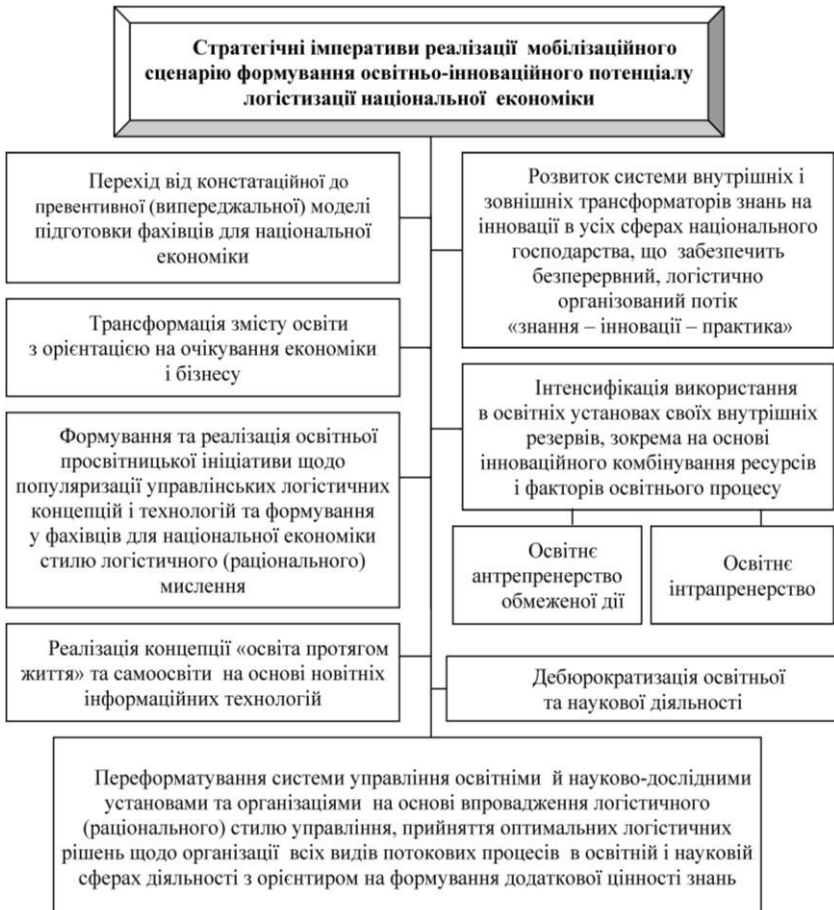


Рис. 4.8. Стратегічні імперативи реалізації мобілізаційного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

– забезпечення системного оновлення сфери освіти на інноваційній основі, запровадження концепції освітньої логістики в процесі підготовки кваліфікованих робітників, фахівців, наукових і науково-педагогічних кадрів, реалізація принципу безперервної освіти та навчання протягом життя;

– удосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації педагогічних, науково-педагогічних та керівних кадрів системи освіти, керівних кадрів усіх сфер діяльності різних ланок і рівнів управління, включаючи державне управління і громадське самоврядування, підприємницького корпусу, підвищення їх логістично-управлінської культури;

– сприяння підвищенню ефективності і результативності функціонування національної інноваційної системи України на основі підвищення ролі закладів освіти як осередків освітньо-науково-інноваційної діяльності і потоковій організації процесу створення, поширення і реалізації знань у формі інновацій та логістичному управлінню ним;

– створення передумов підвищення конкурентоспроможності національної економіки за рахунок зростання наукоємності вітчизняної продукції і послуг, підвищення логістичної ефективності;

– сприяння розвитку внутрішнього ринку інновацій, їх просторової і міжгалузевої дифузії, сприяння трансформації структури інновацій, що створюються, на користь технологічних і логістичних організаційно-управлінських;

– зміцнення зв'язків освітніх і наукових установ із бізнес-середовищем, розвиток логістичної інфраструктури; інституціоналізація розвитку національної економіки на засадах логістики.

Таким чином, зусилля органів державного управління, місцевого самоврядування, структур громадянського суспільства, соціально-відповідальних бізнес-структур мають бути зосереджені на виконанні таких першочергових завдань:

– модернізація структури, змісту та організації освіти на засадах компетентнісного підходу з посиленням логістичного складника, оновлення нормативної бази освіти, створення та забезпечення можливостей для реалізації різноманітних освітніх моделей для забезпечення доступності та безперервності освіти протягом усього життя;

- зміцнення взаємозв'язків освітнього і бізнес-середовища у процесі визначення змісту освітньо-компетентнісних характеристик випускників і освітньо-професійних програм, що їх формують;
- сприяння розвитку логістики як науки і концепції управління, створенню логістичних управлінських інновацій і впровадженню їх у навчальний процес у вищій школі й у практику господарювання на мікро-, мезо-, макроекономічному рівнях;
- надання реальної автономії навчальним закладам усіх рівнів; апробація і впровадження різних моделей державно-громадського управління розвитком навчальних закладів; запровадження принципів державного логістичного менеджериства у сфері освіти;
- забезпечення розвитку підприємництва у сфері освіти у формі освітнього антрепренерства та інтрапренерства, реалізації моделі публічно-приватного партнерства у сфері інноваційної діяльності закладів освіти і створення об'єктів інтелектуальної власності;
- створення і широке запровадження в навчальний процес інноваційних освітніх технологій, підвищення комп'ютеризації й інформатизації процесу підготовки кадрів, оновлення матеріально-технічної бази закладів освіти усіх рівнів акредитації;
- створення і запровадження дієвих механізмів державного фінансування підготовки кадрів у системі вищої освіти;
- забезпечення зростання конкурентоспроможності вітчизняного сектору наукових досліджень і розробок у тому числі за рахунок збільшення кількості досліджень і розробок у сфері логістики, інноваційних логістичних технологій, ІКТ, логістизації функціонування економічних систем мікро-, мезо-, макро рівнів, результати яких мають високий рівень наукової новизни і потенціал практичного впровадження;
- забезпечення розширеного відтворення знань і активізації інноваційних процесів за рахунок її потокової організації на принципах логістичного менеджменту і державного логістичного менеджериства на основі інтеграції діяльності закладів сектору освіти, академічних та галузевих наукових установ, підприємств малого і середнього інноваційного бізнесу;
- сприяння пріоритетному розвитку наукових досліджень і розробок у сфері інноваційного розвитку логістичної інфраструктури, адаптації її до вимог інтеграції у світову логістичну інфраструктуру, імплементації правових норм ЄС у нормативно-законодавчу базу України;

- створення умов для інституціонального розвитку національної інноваційної системи шляхом розбудови системи інноваційних трансформаторів нових знань в інноваційні розробки, спроможних забезпечити системність, надійність і безвідмовність потоку інновацій в усі сфери економіки і суспільного розвитку;

- концентрація ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку науки і техніки та інноваційної діяльності на основі стратегічної парадигми логістики;

- сприяння розвитку інтегрованих логістичних утворень (мережових структур, логістичних кластерів, транспортно-логістичних кластерів і систем регіонального, міжрегіонального, національного, міждержавного рівнів) з метою забезпечення переходу до реалізації неологістики 3-го покоління;

- забезпечення пріоритетного розвитку малого і середнього інноваційного бізнесу і підприємництва у сфері логістики як інституціональної основи для інтенсивного розвитку ринку логістичних послуг як стратегічної галузі національного господарства;

- сприяння зміцненню міжнародного співробітництва у сфері науки й інноваційної діяльності; розвитку міжнародних програм і проєктів, грантових програм у стратегічно важливих для логістизації національної економіки галузях і сферах господарювання (освіта, транспорт, енергетика, засоби комунікацій, комп'ютерні технології, інформатизація, державне управління, місцеве самоврядування).

Окреслене коло пріоритетних завдань визначає стратегічні вектори формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної (рис. 4.9).

Сформовані стратегічні напрямки (рис. 4.9) визначають структуру стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки. Основними ж засобами реалізації окреслених стратегічних орієнтирів пропонується визначити такі.

Структурні трансформації системи освіти.

- визначення пріоритетності реалізації концепції освітньої логістики у здійсненні структурної перебудови сфери освіти, наскрізної організації освітньо-професійної підготовки на різних ступенях освіти, що функціонують як продовження попередніх і передбачають підготовку громадян для можливого переходу на наступні ступені;



Рис. 4.9. Стратегічні напрямки формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

- сприяння розвитку в системі освіти науково-інноваційно-виробничих підрозділів і відокремлених структур як ефективної системи внутрішніх трансформаторів потоку знань у потік інновацій, а також їх комерціалізації і впровадження в усі сфери і галузі економіки країни (науково-дослідницькі центри, лабораторії, бізнес-і технологічні інкубатори на базі провідних університетів тощо), в тому числі у сферу освіти;
- урізноманітнення моделей організації освіти задля ефективної реалізації моделі «навчання протягом життя», зокрема забезпечення надання освітніх послуг у системі підготовки,

перепідготовки і підвищення кваліфікації кадрів з метою тотального впровадження концепції логістичного менеджменту;

- збільшення обсягів державного замовлення на підготовку фахівців і наукових кадрів у галузі логістики;

- оптимізація мережі професійно-технічних і вищих навчальних закладів з метою узгодження структури підготовлених кадрів за рівнями і напрямками підготовки з потребами логістизації національної економіки, зокрема, в частині підготовки молодших фахівців для логістичних центрів і складських комплексів;

- прискорення процесу переходу до державно-громадської системи управління освітою в Україні; сприяння трансформації функцій, структури і стилів центрального та регіонального управління освітою з урахуванням особливостей економічного розвитку регіонів (створення освітньо-інноваційних, логістичних, транспортно-логістичних кластерів, систем, мережевих структур тощо);

- запровадження концепції державного менеджеризму в управлінні сферою освіти, перерозподіл функцій і повноважень між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та навчальними закладами;

- підвищення логістичної компетентності управлінців усіх рівнів і запровадження нового мислення й процедур управлінської діяльності, що базуються на принципах логістичного менеджеризму.

Модернізація змісту освітньої і наукової діяльності

- збільшення обсягів професійно орієнтованих дисциплін і підвищення якості підготовки логістичного персоналу та менеджерів з логістичним мисленням для всіх ланок управління ланцюгами поставок, високопрофесійних фахівців з логістики та управління ланцюгами поставок, здатних розвивати нові логістичні системи і технології та ефективно використовувати їх на практиці;

- розширення базових професійних компетенцій у сфері логістики у складі освітньо-компетентнісних характеристик фахівців усіх напрямів підготовки;

- широке запровадження найсучасніших форм і методів ведення навчального процесу, зокрема віртуальних логістичних підприємств та інтегрованих структур, інформаційно-освітніх мереж, «хмарних» технологій тощо;

– збільшення обсягів підготовки фахівців, здатних забезпечити реалізацію Транспортної стратегії України до 2020 року, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграцію транспортних і виробничих процесів, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту;

– сприяння розвитку вітчизняних логістичних наукових шкіл, підготовці наукових кадрів вищої кваліфікації у сфері логістики, збільшенню кількості прикладних досліджень у галузі логістики, створення і впровадження освітніх та організаційно-управлінських інновацій, зміцнення кадрового потенціалу вищої школи;

– зміцнення взаємозв'язків між навчальними закладами й академічними установами України, зокрема виконанню спільних наукових проєктів, проведенню експертизи результатів наукових досліджень, державних стандартів освіти, підручників, інноваційних систем навчання тощо, організації стажування професорсько-викладацьких кадрів, залученню до навчально-виховного процесу та дослідницької роботи в навчальних закладах науковців Національної академії наук України та галузевих академій;

– розвиток методології аналізу і прогнозування стану логістизації економіки на мікро-, мезо-, макроекономічному рівнях;

– адаптація кращого міжнародного досвіду у сфері підготовки фахівців з логістики, зокрема стандартів ФІАТА професійного навчання у сфері міжнародного експедирування вантажів та управління ланцюгами поставок, а також рекомендацій Європейської логістичної асоціації щодо базових професійних компетенцій;

– сприяння зміцненню міжнародних зв'язків вітчизняних і зарубіжних навчальних закладів у сфері наукових досліджень, інноваційної і освітньої діяльності, розширенню практик і програм студентського обміну.

Оптимізація фінансового забезпечення

– визначення фінансування освіти і науки як пріоритетних напрямів видатків бюджетів усіх рівнів, стимулювання інвестицій юридичних і фізичних осіб у розвиток вітчизняної науки та освіти;

– реалізація моделі відшкодування випускниками закладів вищої освіти плати за навчання після закінчення ВНЗ через податкову систему;

– підтримка розвитку підприємництва і підприємницького сектору у сфері освіти, зокрема освітнього антрепренерства й освітнього інтрапренерства;

– оптимізація витрат на проведення наукових досліджень закладами освіти й академічними установами на основі перегляду і збільшення тематики досліджень у сфері логістики, переходу до грантового фінансування наукових досліджень із пріоритетом прикладних проєктів і наукових розробок у галузі логістики;

– сприяння розвитку науково-інноваційної діяльності шляхом підвищення ефективності системи державних закупівель, насамперед конкурентоспроможних наукоємних і логістичних технологій;

– сприяння збільшенню обсягів позабюджетного фінансування наукової й освітньої діяльності, розширення практики фандрейзингу, спеціальних позабюджетних фондів для студентів, аспірантів, докторантів, науковців;

– підвищення обсягів надходжень від надання навчальними закладами додаткових освітніх та інших послуг, здійснення економічної діяльності, не забороненої законодавством України, розвиток системи кредитування на отримання освіти;

– створення і впровадження механізму надання державних дотацій на підвищення кваліфікації у сфері логістики керівних кадрів, а саме на стажування у вищих навчальних закладах, наукових інститутах, організаціях державного і приватного сектору;

– надання цільових безвідсоткових кредитів підприємствам і організаціям, які опановують нову логістичну технологію і діяльність яких не належить до розділу КВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність»;

– сприяння утворенню інтегрованих логістичних структур на основі пільгового кредитування малих і мікропідприємств, які вступають у транспортно-промислову кооперацію з іншими фірмами;

– надання дотацій малим і середнім підприємствам і організаціям, діяльність яких не належить до розділу КВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська

діяльність», на наукові дослідження та/або розробку нової технології організації виробничих, управлінських, господарських процесів з використанням принципів, методів та інструментарію логістичного менеджменту.

Активізація інноваційних процесів.

– оптимізація структури прямих бюджетних витрат на підтримку наукової й інноваційної діяльності шляхом перегляду стратегічних пріоритетів і середньострокових пріоритетів інноваційної діяльності на основі збільшення питомої ваги тих, що сприяють логістизації національної економіки (транспорт, енергетика, створення інтегрованих логістичних структур і систем, розбудова міжнародних транспортних коридорів тощо);

– поширення практики бюджетних дотацій, зокрема, навчальним закладам, науковим установам, органам місцевого самоврядування на створення логістичних центрів, інших елементів логістичної інфраструктури, що мають регіональне або загальнодержавне значення;

– відновлення практики використання податкових пільг для стимулювання інноваційної активності організацій і підприємств насамперед у наукомістких галузях національного господарства;

– стимулювання довгострокового кредитування банківськими і небанківськими фінансовими установами наукової й інноваційної діяльності організацій і підприємств шляхом розвитку системи страхування кредитів;

– стимулювання утворення інтегрованих інноваційних структур з повним інноваційним циклом із залученням коштів Державної інноваційної фінансово-кредитної установи (ДФКУ);

– сприяння розвитку інноваційної логістичної інфраструктури із залученням коштів Державної інноваційної небанківської фінансово-кредитної установи «Фонд підтримки малого інноваційного бізнесу».

Організаційне і правове забезпечення

– створення Національної доктрини логістизації економіки країни як системи концептуальних ідей та поглядів на стратегію і основні напрями розвитку процесів логістизації на мікро-, мезо- і макроекономічному рівнях із визначенням стратегічних напрямів і форм інтеграції національної економіки у міждержавні економічні утворення;

- розвиток правової бази утворення інтегрованих логістичних структур, зокрема державної, регіональної і галузевої кластерної політики на засадах концепції неологістики 3-го покоління з визначенням відповідних механізмів кластеризації;
- правове закріплення моделі публічно-приватного партнерства та організаційно-інституціонального механізму його реалізації у сфері інноваційної діяльності;
- удосконалення класифікації видів економічної діяльності (КВЕД) шляхом виокремлення транспорту і складського господарства, а також контрактної логістики, в окрему секцію задля забезпечення об'єктивності і достовірності статистичного аналізу функціонування і розвитку ринку логістичних послуг в Україні;
- розвиток Державної системи статистичної інформації шляхом доповнення її системою показників, що відображують логістичні види діяльності за КВЕД;
- оновлення нормативної бази освіти, спрямоване на забезпечення реалізації положень даної стратегії стосовно модернізації структури і змісту освітньої, наукової й інноваційної діяльності вищих навчальних закладів;
- нормативно-правові засади створення систем організації експериментальної перевірки та експертизи освітніх інновацій;
- створення систем моніторингу ефективності управлінських рішень, їх впливу на якість освітніх послуг на всіх рівнях, механізму ліцензування, атестації та акредитації навчальних закладів;
- визначення правових засад розвитку освітнього антрепренерства й освітнього інтрапренерства;
- формування організаційно-економічного механізму запровадження принципів логістичного менеджериства у всіх сферах національного господарства;
- розробка «логістичного паспорту України» як системи кількісних і якісних характеристик елементів логістичної інфраструктури країни;
- розроблення та виконання державних, галузевих, регіональних програм, комплексних планів розвитку окремих сфер національного господарства, економічного розвитку регіонів і окремих територій, спрямованих на забезпечення тотального впровадження концепції логістичного менеджменту на всіх рівнях

національної економіки і трансформації національної економічної системи в інноваційну логістичну систему;

Основним очікуваним результатом реалізації запропонованої стратегії є формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, який за своїми кількісними і якісними характеристиками відповідає вимогам реалізації стратегічних орієнтирів розвитку економіки на мікро-, мезо- і макрорівнях і долучення економіки країни до світових інтеграційних і глобалізаційних процесів з одночасним збереженням її суб'єктності.

Реалізовувати заходи стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки передбачається на основі програмно-цільового методу, створивши відповідний організаційно-економічний механізм (рис. 4.10).

За своєю суттю механізм має комплексний характер, оскільки складність і багатогранність завдань стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, велика кількість факторів різноспрямованого впливу на нього вимагають різних за спрямуванням і принципами дії механізмів, зокрема: економічного (механізми державного управління банківською, грошово-валютною, інвестиційною, інноваційною, кредитною, податковою, страховою діяльністю тощо); мотиваційного (сукупність командно-адміністративних та соціально-економічних стимулів); організаційного (об'єкти, суб'єкти управління, їхні цілі, завдання, функції, методи управління, організаційні структури); політичного (механізми формування економічної, соціальної, фінансової, промислової політики тощо); правового (нормативно-правове забезпечення) тощо. Крім того, він вбирає у себе територіальні і галузеві механізми формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки.

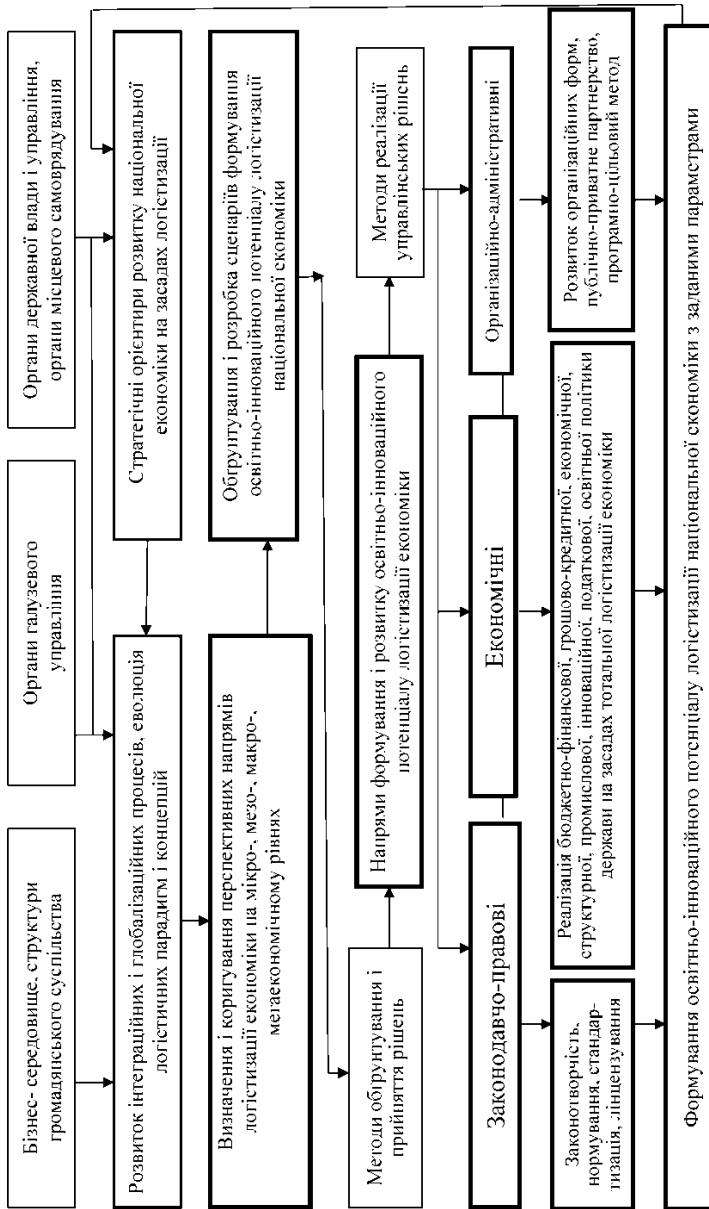


Рис. 4.10. Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Джерело: складено автором

Треба зазначити, що механізм також носить характер організаційно-економічного, що визначається сукупністю ключових методів, засобів, інструментарію здійснення його функцій. Організаційна компонента набуває ключового значення, оскільки за логікою концепції і стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки вона докорінно має змінити свою сутність через перехід до принципово нової концепції управління – державного менеджеризму і більш інноваційної її моделі – логістичного менеджеризму на всіх рівнях економіки, включаючи державний. Ще більше змістовне і функціональне навантаження отримує організаційна компонента із запровадженням правової моделі публічно-приватного партнерства, яка передбачає також зміну ролі держави в економічних відносинах з приватним сектором національного господарства. Виходячи із цього, у процесі побудови механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни організаційна компонента має набути першочергового значення на основі науково обґрунтованого системного підходу. Підвищення гнучкості і адаптивності організаційних структур, розвиток форм і процедур взаємодії органів державного і галузевого управління з органами місцевого самоврядування, з бізнес-структурами і структурами громадянського суспільства, комерційні і некомерційні взаємини учасників на договірних засадах мають отримати нормативно-правове закріплення та економічну мотивацію.

Другим важливим аспектом механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є довгостроковий період функціонування, а звідси – необхідність забезпечення його гнучкості й адаптивності до мінливих умов середовища, спадковості і наступності формування державних, регіональних, галузевих, цільових програм інноваційного розвитку економіки на засадах логістизації, можливості переходу в режим забезпечення розвитку ОП логістизації економіки країни.

І, нарешті, створення контуру зворотного зв'язку з метою оцінювання результатів реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки на макроекономічні показники країни вимагає створення потужного інформаційно-аналітичного забезпечення з використанням

найсучасніших програмно-апаратних засобів комунікації, баз даних і систем доступу, розбудови інформаційних мереж і систем, кадрового супроводження процесів комп'ютеризації й інформатизації на основі принципів, методів та інструментарію логістичного менеджменту у процесі організації інформаційних потоків.

ЗАКЛЮЧЕННЯ

У монографії представлено авторське розв'язання актуальної наукової проблеми логістизації національної економіки на основі розробки стратегії формування її освітньо-інноваційного потенціалу на мікро-, мезо-, макрорівнях, кількісні і якісні параметри якого відповідають стратегічним орієнтирам економічного розвитку України на засадах логістизації і забезпечують можливість ефективної інтеграції національної економіки як логістичної системи макрорівня у глобальну логістичну систему.

У процесі визначення сутності і генези логістизації національної економіки узагальнено теоретико-методологічні витоки логістичного управління розвитком економічних систем із конкретизацією теоретичних постулатів і методологічних принципів основних шкіл і течій економічної теорії і ринкових концепцій господарювання, які справили на нього найбільший вплив. Обґрунтовано, що в процесі еволюції логістики слід виділити новий етап, який розпочався з 2000-х років і продовжується нині – етап логістичної організації економіки, або логістизації економіки. Запропоновано авторське визначення категорії «логістизація національної економіки» як багатокрокового та багатовекторного системно-інноваційного процесу, сучасної соціально- та бізнесорієнтованої стратегічної моделі логістичного управління економічним розвитком країни, яка базується на раціональному використанні національних ресурсів, потребує формування відповідного освітньо-інноваційного та логістичного потенціалу країни та спрямована на трансформацію національної економічної системи в логістичну, інтегровану в глобальну логістичну мережу, що забезпечує економічну, екологічну й політичну безпеку країни та високий рівень конкурентоспроможності національної економіки на світових ринках.

Систематизовано й узагальнено фактори впливу на процес логістизації національної економіки, які зведені у три ключові групи: вплив глобалізованого зовнішнього середовища; ключові параметри й напрями розвитку соціально-економічних процесів в

Україні; наявний ступінь логістичної організації економіки на мікро-, мезо- і макрорівнях. Обґрунтовані стратегічні орієнтири розбудови економіки України на засадах логістизації, до яких віднесені: створення інститутів економіки знань; перехід від експортно-сировинного до інноваційно-інвестиційного типу економічного розвитку; від голузево-регіональної до ресурсно- кластерної структури національної економіки; визначення моделі інтеграції України у світову економіку; забезпечення світового рівня логістичної організації економічних процесів на мікро-, мезо-, макро- і мегарівнях; формування кадрового ресурсу логістизації національної економіки.

На основі синтетичного підходу, який поєднує у собі ресурсний, функціональний і цільовий підходи, визначено поняття «освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки» і розкрито його структуру, яка представлена трьома складниками: ресурсним (сукупність ресурсів: інтелектуальних (освітньо-інноваційних), інформаційно-комунікаційних, матеріальних, науково-технічних, кадрових); функціональним (засоби й умови трансформації ресурсів на результативний складник: правове, організаційне, інституціональне забезпечення); результативним (зміна параметрів самого освітньо-інноваційного потенціалу і ступеня його реалізації, що втілюється у технологічному оновленні економіки, зростанні обсягів інвестиційних надходжень і прискоренні інтеграційних процесів).

Обґрунтовані основоположні постулати створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: спрямованість на досягнення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації; чітке визначення вектору входження України у глобалізаційні й інтеграційні процеси у світовій економіці; спадковість і наступність процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки; методологічний синтез основоположних концептів напрямів і шкіл економічної теорії, що еволюційно зумовлюють перехід до процесу логістичного управління розвитком економічних систем усіх рівнів. Запропонована логіко-структурна схема процесу створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу на основі обґрунтованих семи пріоритетних напрямів логістизації економіки країни. Представлено методологію формування

освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі декомпозиції і групування сукупності методів, методичних прийомів, передумов і принципів організації пізнавальної і практично-перетворювальної діяльності відповідно до стратегічних орієнтирів, специфіки об'єкта і предмета дослідження.

Концептуалізація ідей логістизації національної економіки, в процесі якої розкрито онтологічний базис еволюції логістичних парадигм у взаємозв'язку їх фундаментальних концептів, передумов виникнення і теоретико-методологічного змісту на різних етапах розвитку, дозволила закласти теоретико-методологічну єдність підходів, засобів, методів, інструментів формування освітньо-інноваційного потенціалу економіки на мікро-, мезо- і макроекономічному рівнях.

Методичний підхід до оцінювання стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, сформований у межах комплексного підходу на основі виявлення причинно-наслідкових зв'язків із застосуванням графічного методу, дає змогу отримати кількісні характеристики освітньо-інноваційного потенціалу логістизації у розрізі його ресурсного, функціонального і результативного складників на основі визначеної в роботі системи окремих показників, розрахунку синтетичного показника стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки та критеріальної інтерпретації отриманих оцінок.

Стратегічні орієнтири розбудови національної економіки на засадах логістизації і динаміка факторів впливу на їх формування визначають вектори трансформації структури і нарощування потужності освітньо-інноваційного потенціалу логістизації вітчизняної економіки. Встановлено, що його існуючий (вихідний) стан зумовлений низкою несприятливих явищ і негативних тенденцій соціального й економічного розвитку країни, серед яких: незадовільна динаміка показників розвитку зовнішнього сектору України, переважання в структурі експорту продукції з низьким ступенем обробки, переважання транспортних послуг (майже 40% з яких припадає на трубопровідний транспорт), неусталеність і політична детермінанта у визначенні напрямку стимулювання економічної інтеграції, незначне зростання внутрішніх матеріальних і супутніх їм потоків, деструктивні явища у функціонуванні транспортної галузі країни, згорання програм

розвитку міжнародних транспортних коридорів територією України, системний дисбаланс у сфері інноваційного розвитку країни, що унеможливує перехід національної економіки до інноваційного шляху розвитку, незадовільні позиції України серед країн світу за індексом логістичної ефективності та індексом глобальної конкурентоспроможності та переважно негативна динаміка показників більшої частини їх складників.

Діагностика і результати кількісного оцінювання первинного (вихідного) стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки показали, що тенденції його трансформації мають екстенсивний характер на межі деградації. Поряд з усталеною тенденцією до зростання інтегрального показника ресурсного складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має місце не менш стійка низхідна тенденція динаміки інтегрального показника його результативного складника, що свідчить про неефективність функціонального складника, яка з часом зростає. Виявлений тренд у динаміці синтетичного показника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки свідчить про загальну тенденцію до зростання, однак наявне зростання амплітуди коливання його річних значень, що зумовлено вкрай нестійким станом сфери освіти, яка поступово втрачає здатність до забезпечення реалізації інтелектуальної парадигми розвитку логістики, а отже, і процесу логістизації національної економіки як основи її інноваційного розвитку і переходу до економіки знань. Результати подальшого аналізу з метою виявлення причинно-наслідкових зв'язків між освітньо-інноваційним потенціалом логістизації національної економіки та окремими показниками розвитку економічних процесів не підтверджують їх достатню тісноту, що зумовлює необхідність цілеспрямованого, забезпеченого і керованого на державному рівні процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, кількісні і якісні характеристики якого відповідатимуть цільовим настановам у забезпеченні реалізації стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки на засадах логістизації, переходу її функціонування у режим логістичної системи макроекономічного рівня та успішної інтеграції у глобальну логістичну систему.

Обґрунтована концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки у вигляді

ієрархічно побудованої системи структурних елементів, деталізованої на рівні концептуалізації ідей логістизації економіки країни, а також методологічному, методичному, інструментальному і організаційному рівнях формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки, в якій реалізований авторський підхід на базі трьох методологічних імперативів: тотальної (наскрізної) логістизації економіки на всіх рівнях, переходу до концепції освітньої логістики, запровадження державного менеджеризму і логістичного менеджеризму в усіх сферах і видах діяльності і на всіх рівнях управління. Визначені види і характерні риси можливих сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (базового, мобілізаційного й інноваційного), які задають його ключові напрями.

Запропонований методичний підхід до обґрунтування і прийняття рішень щодо визначення напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки з використанням методу аналізу ієрархій, застосування якого дало змогу визначити пріоритетність таких напрямів у межах мобілізаційного сценарію, як: оновлення змісту освітньо-професійних програм з метою формування логістичного мислення у фахівців усіх напрямів і спеціальностей і філософії освіти протягом життя; превентивна модель освітнього процесу з метою підготовки логістичного топ-менеджмента на всіх рівнях управління економікою; інституціональний розвиток інноваційної логістичної інфраструктури; удосконалення організаційно-правового забезпечення трансформації змісту освіти й інноваційної діяльності; запровадження моделей освітнього антрепренерства й інтрапренерства; зміна освітньо-компетентнісних характеристик магістрів усіх напрямів підготовки, спеціальностей і спеціалізацій із розширенням компетенцій у сфері логістики, логістичного менеджменту.

Розроблена стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки з визначенням принципів, основних і першочергових завдань стратегії, а також шляхів їх реалізації, спрямованих на структурні трансформації системи освіти, модернізацію змісту освітньої і наукової діяльності, оптимізацію їх фінансового забезпечення, активізацію інноваційних процесів в економіці країни, удосконалення організаційного і

правового забезпечення процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Запропонований організаційно-економічний механізм реалізації стратегії на основі програмно-цільового методу управління і запровадження правової моделі публічно-приватного партнерства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Альбеков А.У., Логистика коммерции / А.У. Альбеков, В.П. Федько, О.А. Митько. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – 512 с.
2. Амосенок Э.П. Интегральная оценка инновационного потенциала регионов России / Э.П. Амосенок, В.А. Бажанов // Регион: экономика и социология. – 2006. – № 2. – С. 136-145.
3. Аналіз законодавства України у сфері досліджень, розробок та інноваційної діяльності та пропозиції щодо доповнень до законодавства (станом на жовтень 2011 р.) // Інноваційна політика: європейський досвід та рекомендації для України. – К.: Фенікс, 2011. – 352 с
4. Аналітична довідка. Стан розвитку науки і техніки, результати наукової, науково-технічної, інноваційної діяльності, трансферу технологій. 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <file:///C:/Users/Андрей/Downloads/Стан%20розвитку%20науки%20і%20техніки%20та%20результативність.pdf>
5. Аніщенко М.А. Правові проблеми бюджетного фінансування вищих навчальних закладів I-II рівнів акредитації на сучасному етапі / М.А. Аніщенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/11385/%CC>
6. Ахунзянов А.В. Управление развитием сетевой предпринимательской структуры: система и стратегия / А.В. Ахунзянов // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки, 2012. – № 3 (39). – С. 107-113.
7. Бабій І.В. Характеристика потокових процесів у логістичній системі підприємства / І.В. Бабій // Вісник Хмельницького національного університету, 2015. – № 2. – Т. 2. – С. 108-111.
8. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс ; пер. с англ. – Москва : Олимп-бизнес, 2011. – 640 с.
9. Бахтизин А.Р. Сравнительные оценки инновационного потенциала регионов РФ / А.Р. Бахтизин, Е.В. Акинфиева // Проблемы прогнозирования, 2010. – № 3. – С. 73-81.

10. Бенювська Л.Я. Інноваційний потенціал регіону та умови його реалізації [Електронний ресурс] / Л.Я. Бенювська. – Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua>
11. Биков В.Ю. Моделі організаційних систем відкритої освіти: [монографія] / В.Ю. Биков. – Київ: Атіка, 2008. – 684 с.
12. Биков В.Ю. Технології хмарних обчислень, ІКТ-аутсорсинг і нові функції ІКТ-підрозділів навчальних закладів і наукових установ / В.Ю. Биков // Інформаційні технології в освіті. – № 10. – 2011. – С. 56-62.
13. Біловодська О. А. Формування маркетингових критеріїв щодо оцінки інноваційного потенціалу регіону / О. А. Біловодська, О.Ф. Грищенко // Механізм регулювання економіки, 2009. – № 4 (Т.2). – С. 246-256.
14. Білоусов Є.М. Державно-приватне партнерство як інструмент формування інноваційної економіки / Є.М. Білоусов // Правове забезпечення комерціалізації результатів досліджень і розробок: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 22 травня 2012 р.). – Х., 2012. – С. 27-34.
15. Боголіб Т. Процеси капіталізації розвитку вищої освіти та університетської науки / Т. Боголіб // Фінанси України. – 2012. – № 11. – С. 84-94.
16. Большая советская энциклопедия / Гл. ред. Б.А. Введенский. – Польша: Прокамбий, 1955. – Т. 34. – 656 с.
17. Буняк Н.М. Інноваційний потенціал регіону: сутність та методика оцінки / Н.М. Буняк // Економіка та держава. – 2011. – № 11. – С. 38-41.
18. Быстров А. Логистика и экономика ресурсосбережения и энергосбережения в промышленности / А. Быстров, А. Гарнов, О.Краснобаева // Риск. – 2014. – № 4. – С. 17.
19. Вальрас Л. Элементы чистой политической экономии. – М.: Изограф, 2000. – 448 с.
20. Василенко В. Технологические уклады в контексте стремления экономических систем к идеальности [Електронний ресурс] / В. Василенко // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2013. – Вип. 1 (8). – С. 65-72. – Режим доступу: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2013/13vvoski.pdf>.
21. Васильева Л.В. Эконометрика: начальный курс. Построение линейных и нелинейных моделей. Системы одновременных уравнений: Учеб. пособие для студ. вузов / Л.В. Васильева,

- Е.А. Клеваник. – Краматорск: Донбас. гос. машиностр. акад., 2005. – 99 с.
22. Василькова В.В. Порядок и хаос в развитии социальных систем: (Синергетика и теория социальной самоорганизации) / В.В. Василькова / Серия «Мир культуры, истории и философии». – СПб.: Издательство «Лань», 1999. – 480 с.
 23. Вахович І.М. Стан і проблеми вищої освіти в Україні / І.М. Вахович, Л.І. Іщук, С.О. Пиріг // Актуальні проблеми економіки. – 2014. – № 1. – С. 63-69.
 24. Веблен Т. Теория праздного класса / Торстейн Веблен // : экономическое исследование институций. – Москва: Масmillan – 1984. – 368 с.
 25. Вельчева Н.І. Науково-теоретичні основи державного регулювання вищої освіти [Електронний ресурс] / Н.І. Вельчева // Державне будівництво. – № 2. – 2009. – Режим доступу: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2009-2/doc/1/111.pd>
 26. Виноградов Б.А. Как обустроить образовательную страну [Електронний ресурс] / Б.А. Виноградов. – Режим доступу: http://cyberleninka.ru/journal/n/innovatsii?issue_id=857812#issues-list-title
 27. Выдержки из доклада директора логистической компании «Кюне и Нагель» В.В. Шкурбана на II Международном логистическом конгрессе «Логистика – ключ к развитию» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrlogistika.com.ua.number.php?id=64/>
 28. Гармидер Л.Д. Классификация трудовых потоков логистики / Л.Д. Гармидер // Академічний огляд. – 2010. – № 1 (32). – С. 78-85.
 29. Геєць В. Характер перехідних процесів до економік знань / В. Геєць // Економіка України. – 2004. – № 4. – С. 4-14.
 30. Гэлбрейт Дж.К. Американский капитализм / Дж.К. Гэлбрейт // Transaction Publishers. – США, 1952. – 208 с.
 31. Гэлбрейт Дж.К. Экономическая теория и цели общества / Дж.К. Гэлбрейт // Теория уравнивающей силы: «Прогресс», 1976. – 381 с.
 32. Горностаева А.В. Региональные аспекты инновационного развития высшей школы / А.В. Горностаева, М.А. Казаков // Унивесситетское управление. – 2009. – № 6. – С. 58-64.

33. Гошкодьорова К.О. Методи візуалізації результатів дослідження економічних процесів [Електронний ресурс] / К.О. Гошкодьорова // Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації: Матеріали V міжнар. наук.-практ. конференції молодих вчених і студентів (Дніпропетровськ, 14 лют. 2014р.). – Режим доступу: http://www.confcontact.com/2014_02_meshko/39_Goshkodiorova.htm
34. Грабовецький Б.Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання : [монографія] / Б.Є. Грабовецький. – Вінниця : ВНТУ, 2010. – 171 с.
35. Гражевська Н. Компаративний підхід до аналізу глобальної конкурентоспроможності національних економік / Н. Гражевська // Теоретичні та прикладні питання економіки: Зб. наук. праць. Випуск 1 (29), том 1 (за заг. ред. проф. Єханурова Ю.І., Филлок Г.М.). – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2014. – С. 13-20.
36. Григорак М. Формування професійних компетенцій менеджерів з логістики у віртуальних лабораторіях з використанням хмарних технологій / М. Григорак // Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління», 2014. – Вип. 29. – С. 197-209.
37. Григорак М.Ю. Вступ до спеціальності «Логістика» / М.Ю. Григорак // Навч. посібник. – К.: НАУ, 2014. – 152 с.
38. Дебич М. Світові явища інтеграції у вищій освіті та перспективи участі України в Європейських проєктах / М. Дебич // Шлях освіти. – 2013. – № 2. – С. 18-20.
39. Джонсон Джеймс С. Современная логистика / Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Деніел Л. Вордлоу, Поль Р. Мерфимл. // 7-е издание: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
40. Долгов А.П. Индикаторы логистических процессов макроэкономических систем: сравнительная динамика и тенденции / А.П. Долгов // Логистика сегодня. – 2007. – № 1(19). – С. 50-63.
41. Дракер П. Посткапиталистическое общество / П. Дракер // Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология / Под ред. В.Л. Иноземцева. – М. : Academia, 1999. – 640 с.
42. Дубницький В.І. Розроблення комплексу територіального маркетингу для підвищення соціально-економічного потенціалу промислових міст старопромислового регіону /

- В.І. Дубницький, Н.В. Даніліна // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2012. – № 4. – С. 81-89.
43. Дудко В.С. Економіко-математичне моделювання : навч. посіб. у 2-х ч. Ч. 1. Економетричні моделі / В.С. Дудко, Т.Д. Краснова, В.В. Лаговський. – Ірпінь: Нац. ун-т ДПС України, 2010. – 448 с.
44. Дука А.П. Інноваційний контур сталого розвитку національної економіки / А.П. Дука // Сталий розвиток економіки: Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2012. – № 7. – С. 38–45.
45. Дыбская В.В. Логистика: Учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – Москва: Эксмо, 2008. – 994 с. (Полный курс МВА).
46. Дюлічева Ю.Ю. Про управління навчанням у «хмарах» [Електронний ресурс] / Ю.Ю. Дюлічева // Електронні засоби і дистанційні технології для навчання протягом життя : тези доповідей ІХ Міжнар. наук.-метод. конф. (м. Суми, 14-15 листопада 2013 р.) / відп. за вип. В.В. Божкова. – Суми: СумДУ, 2013. – С. 15-16. – Режим доступу: http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/33295/1/Diulicheva_cloud_services.pdf
47. Дьякова В. Появление и развитие модели «Нового государственного менеджмента» [Електронний ресурс] / В. Дьякова // Центр политического анализа и прогнозирования «Центурион». – Режим доступа: <http://ctnturion-centr.narod.ru/vd3.html/>
48. Ерыгин Ю.В. Потенциал: содержание понятия и его структура [Електронний ресурс] / Ю.В. Ерыгин, Т.Р. Улицкая. – Режим доступа: http://science-bsea.narod.ru//2008/ekonom_2008//erygin_potencial.html.
49. Есенькин Б.С. Логистика в книжном деле [монография] / Б.С. Есенькин, М.Д. Крылова. – Москва: Изд-во МГУП, 2002. – 335 с.
50. Ефремов А.Г. Логистика как фактор экономического развития России / А.Г.Ефремов // автореф. дисс. канд. экон. наук: спец. 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика – Москва, 2005. – 24 с.
51. Євлакова І.А. Глобалізація як фактор модифікації стратегій економічного розвитку країн Центрально-Східної Європи /

- І.А. Євлакова // автореф. дис. канд. екон. наук: спец: 08.00.02. – Київ, 2008. – 20 с.
52. Євтушенко Г.І. Іноземне інвестування в Україні: сучасний стан і перспективи / Г.І. Євтушенко, Т.А. Левківський // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2012. – № 1. – С. 126–135.
 53. Жиц Г.И. Инновационный потенциал высшей школы: проблемы методологии и практики оценки / Г.И. Жиц // Инновации, 2005. – № 9. – С. 85-89.
 54. Закон України «Про освіту» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991. – № 34. – Ст. 451. Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1060-12>.
 55. Закон України «Про вищу освіту» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2014. – № 37-38. – ст. 2004. Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/17342-02>.
 56. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 40, ст. 524. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
 57. Закон України «Про Загальнодержавну комплексну програму розвитку високих наукоємних технологій» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2004. – № 32. – Ст. 384. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1676-15>
 58. Закон України «Про здійснення державних закупівель» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 24, ст. 883. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1197-18>.
 59. Закон України «Про інноваційну діяльність» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002. – № 36. – Ст. 266. Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/40-15>.
 60. Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3022-14>.
 61. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України

- (ВВР), 1997, № 24, ст. 170. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр/paran3#n3>
62. Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1992. – № 12. – Ст. 165. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1977-12>
63. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційного розвитку України» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2012. – № 19-20. – Ст. 166 Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3715-17>
64. Запатріна І.В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проєктів і надання публічних послуг [Електронний ресурс] / І.В. Запатріна. – Режим доступу: http://eip.org.ua/docs/EP_10_4_62.pdf
65. Збаращенко В. С. Интеллектуальные транспортные системы: стратегическое значение / В.С. Збаращенко // Логинфо. – 2010. – № 5 (125). – С. 65-67.
66. Звітність про виконання державного бюджету [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir>
67. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2013. Назустріч економічному зростанню і процвітанню [Електронний ресурс]. – Режим доступу: debate.org/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_ukr_web.pdf
68. Згуровський М. Вища освіта на зламі суспільного розвитку / М. Згуровський // Українознавство. – 2013. – № 1. – С. 160-162.
69. Зовнішньоторговельний баланс України. Експрес-випуск. [Електронний ресурс] Державна служба статистики України. 15.02. 2013 р. № 08.2-27/18. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
70. Зовнішня торгівля України товарами за 2012 р. Експрес- выпуск. [Електронний ресурс]. Державна служба статистики України. 14.02.2013 р. № 08.2-27/16– Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
71. Зони вільної торгівлі на початку ХХІ століття: [монографія] / О.І. Шнирков та ін.; за ред. О.І. Шниркова, В.І. Муравйова. – Київ : Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка, 2013. – 399 с.
72. Иванов Д. Логистика. Стратегическая кооперация / Д. Иванов. – Москва: Вершина, 2006. С. – 212 с.

73. Інноваційний потенціал України [монографія] / А.А. Мазаракі, Т.М. Мельник, В.В. Юхименко, В.М. Костюченко, Л.П. Кудирко та ін. / За заг. ред. А.А. Мазаракі. – К.: КНТЕУ, 2012. – 592 с. – С. 127.
74. Каленюк І.С. Розвиток вищої освіти та економіка знань [Текст] : монографія / І.С. Каленюк, О.В. Куклін. – К.: Знання, 2012. – 343 с.
75. Калетнік Г.М. Державне регулювання економіки: Навч. посібник / Г.М. Калетнік, А.Г. Мазур, О.Г. Кубай. – Київ : Най-Тек Прес, 2011. – 472 с.
76. Карапейчик І.Н. Поняття потенціала в економіці: загальна концепція / І.Н. Карапейчик // Ефективна економіка. – 2011. – № 12. – Режим доступу к журн.: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=820>.
77. Карапейчик І.Н. Потенціальні функції і задача систематизації потенціалів в економіці / І.Н. Карапейчик // Інноваційні економіка. – 2012. – № 4(30). – С. 9-15.
78. Карнаухов С.Б. Логістическі системи в економіці Росії [монографія] / С.Б. Карнаухов. – М.: Благовест-В, 2002. – 216 с.
79. Качалов С. Логістизація управління основними фондами в корпоративних структурах / С. Качалов // Логістика, 2010. – № 10. – С. 53-55.
80. Киппер І.Л. Проблема стійкості логістических систем зустрічної торгівлі: наукова інтерпретація і підходи к вирішенню / І.Л. Киппер // Менеджмент в Росії і за рубежом. – 2006. – № 1. – С. 3-9.
81. Кирилова Г.І. Моделювання регіонально-професійної інфраструктури інформаційної середої професійного освітання / Г.І. Кирилов, В.К. Власов // Освітальні технології і освітання (Educational Technology & Society). – 2011. – Т. 14. – № 1. – С. 407-417.
82. Коваленко А.І. Освітальне антрепренерство [монографія] / А.І. Коваленко. – М.: ООО «Маркет ДС Корпорейшн», 2004. – 166 с.
83. Козик В. Економічний симбіоз і нові форми індустріальних об'єднань / В. Козик, Ю. Сидоров // Економіка України : щомісячний політико-економічний журнал на російській та українській мовах. – 2011. – № 10. – С. 88-95.

84. Колин К.К. Информационная культура в информационном обществе / К.К. Колин // Открытое образование, 2006. – № 6. – С. 50-57.
85. Колодійчук А.В. Розвиток понятійно-термінологічної підсистеми «стратегічне управління промисловістю» / А.В. Колодійчук // Науковий вісник НЛТУ України, 2012 – Вип. 22.2. – С. 260-270.
86. Комарова О.А. Освітній потенціал: теоретико-методологічні та практичні аспекти формування: [монографія] / НАН України; Інститут економіки та прогнозування. – Кіровоград : ДЛАУ, 2009. – 336 с.
87. Комарова О.А. Актуальні проблеми використання освітнього потенціалу населення / О.А. Комарова // Економічний часопис-XXI. – 2014. – № 1-2 (2). – С. 56-59.
88. Коммонс, Дж.Р. Правовые основания капитализма / Коммонс Дж.Р. // Экономико-правовая теория: – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2011. – 416 с.
89. Коммонс Дж.Р. Экономика коллективных действий [Електронний ресурс] / Дж.Р. Коммонс. – 2012. – Том 10 № 3. – С. 69-76. – Режим доступу: <http://eccsocman.hse.ru/data/2012/11/20/1251380341/journal10.3.1-7.pdf>
90. Копитко В.І. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України / В.І. Копитко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д., 2012. – Вип. 41. – С. 261-265.
91. Корнілова І. Сутність інноваційного потенціалу організації та основні підходи до його оцінки / І. Корнілова, Л. Шаповалова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 2008. – Серія «Економіка». – С. 99-100.
92. Корольов О.А. Економетрія : Лекції, питання, тексти, задачі, ситуації / О.А. Корольов. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т., 2000. – 660 с.
93. Котов Д.В. Оценка инновационного развития национальной экономики [Текст] / Д.В. Котов // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы междунар. науч. конф. – М.: РИОР, 2011. – С. 29-33.
94. Крюков В.В. Логистизация и капитализация как стратегия развития предпринимательских структур региона / В.В. Крюков, Г.А. Бердников. – Москва: Спутник, 2008. – 233 с.

95. Колот А.М. Інноваційна праця та інтелектуальний капітал у системі факторів формування економіки знань / А.М. Колот // Економічна теорія. – 2007. – № 2. – С. 3-13.
96. Котлер Ф. «Маркетинг менеджмент. 10-е изд. / Ф. Котлер // Теория и практика менеджмента. – Санкт-Петербург, 2002 р. – 800 с.
97. Країни за товарною структурою зовнішньої торгівлі за січень-грудень 2013 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
98. Красильников И.О. Инновации в управлении вузом: новые решения для корпоративной информационной системы / И.О. Красильников, В.В. Миклушевский // Университетское управление. – 2009. – № 6 (46). – С. 16-24
99. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: навч. посібник / Н.В. Краснокутська – Київ: КНЕУ, 2003.С. – 504.
100. Крикавский Е.В. Организационный механизм внедрения концепции маркетинга в управление экономическим развитием территории при построении инновационной модели / Е.В. Крикавский // Украина и ее регионы на пути к инновационному обществу. Т. 2: под. общ. ред. В.И. Дубницкого. – Донецк: Юго-Восток, 2011. – С. 532-537.
101. Крикавський Є.В. Логістичний паспорт країни contra “логістизації” / Є.В. Крикавський, О.А. Похильченко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 2012. – № 749. – С. 549–556.
102. Крикавський Є.В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоздатності деревообробних підприємств: [монографія] / Є.В. Крикавський, О.А. Похильченко. – Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2012. – 352 с.
103. Кроллі О.А. Логистика и экономические науки: проблемы инфильтрации и взаимодействия / О.А.Кроллі, О.Д. Проценко // Российское предпринимательство. – 2005. – № 4 (64). – С. 77-80.
104. Куйбіда В. Регіональна політика: правове регулювання. Світовий та український досвід / В. Куйбіда, А. Ткачук, Т. Забуковець-Ковачич; за заг. ред. Р. Ткачука. – К.: Леста, 2010. – 224 с.
105. Купцова А.К. Проблемы формирования терминологий новых наук (на примере логистики) автореферат дис. на соискание ученой степени кандидата филологических наук. – М., 2007. – 17 с.

106. Лабенок К.А. Застосування графічного методу у дослідженні інноваційного потенціалу мезоекономічних систем / К.А. Лабенок // Вісник економіки і транспорту України. – 2012. – № 38. – С. 16-18.
107. Лавренко Е.А. Логистизация бизнес-процессов на предприятии ООО «Газпром Добыча Оренбург» / Е.А. Лавренко // Вестник ОГУ, 2014. – № 14 (175). – С. 37-41.
108. акарчук І. PISA-2012. Де і чому загубилася Україна? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://education-ua.org/ua/articles/181-pisa-2012-de-i-chomu-zagubilasya-ukrajina>
109. Левчишена О. Регуляторна політика держави в галузі вищої освіти / О. Левчишена // Освіта і управління. – 2013. – Т. 16, № 1/2. – С. 80-87.
110. Логистика и управление цепями поставок: [монография] / Т.Р. Терешкина, Л.Е. Баранова, Л.В. Войнова, Ю.А. Пого- рельцева и др./ – Санкт-Петербург: СПбГТУРП, 2011. –155 с.
111. Логістика: теорія та практика / В.М. Кислий, О.А. Біловодська, О.М. Олефіренко, О.М. Соляник : навч.посіб. – Київ: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.
112. Литюга Ю.В. Інвестиційний потенціал підприємства: формування і розвиток (за матеріалами хімічних підприємств України): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Ю.В. Литюга. – Київ: Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана 2009. – 20 с.
113. Лукинский В.С. Логистика и управление цепями поставок / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, Н.Г. Плетнева. – Санкт-Петербург, 2011. – 156 с.
114. Майкл Л. Стремительные инновации / Л. Майкл, Воркс Джеймс, Вотсон Хемфилл Кимберли // Пер.с англ. – К.: Companion Group, 2006. – 350 с.
115. Маршалл А. Принципы экономической науки / Альфред Маршалл // Москва: Прогресс, 1993. – С. 594 .
116. Масленников В.В. Процессно-стоимостное управление бизнесом [монография] / В.В. Масленников, В.Г. Крылов. – Москва: ИНФРА-М, 2006. – 311 с.
117. Менгер К. Избранные работы. – М.: Территория будущего, 2005. – 288 с.

118. Менеджмент організацій і адміністрування: Підручник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/74964/menedzhment/vstup_menedzhment_organizatsiy.
119. Міжнародні транспортні коридори. – [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19423/>.
120. Минцберг Г. Стратегический процесс: пер. с англ. / Г. Минцберг, Дж.Б. Куинн, С. Гошал. – СПб.: Изд-во «Питер», 2001. – 688 с.
121. Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры / Л.Б. Миротин. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 252 с.
122. Москвина О.С. Инновационный потенциал как фактор устойчивого развития региона [Електронний ресурс] / О.С. Москвина. – Режим доступу: http://journal.vscs.ac.ru/php/jou/30/art30_02.php/
123. Мушинська Н.Ю. Публічно-приватне партнерство як інструмент сталого економічного розвитку [Електронний ресурс] / Н.Ю. Мушинська. – Режим доступу: http://eprints.kname.edu.ua/17262/1/162167_Мушинська_НЮ.pdf
124. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: Статистичний збірник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm
125. Неговська Ю.М. Державні засади й організаційне забезпечення формування інноваційно-інтелектуального потенціалу національної економіки [Електронний ресурс] / Ю.М. Неговська // Ефективна економіка, 2013. – № 8. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3385>
126. Николаева Е. Критерии оценки качества логистики в компании / Е. Николаева // Аудит. – 2008. – № 9. – С. 7-9.
127. Новейший философский словарь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_new_philosophy/624/
128. Новиков Д.Т. Логистика и маркетинг в переходной экономике России / Д.Т. Новиков, В.Н. Голоскоков // Корпоративный менеджмент, 2011. – № 14. – С. 66-78.
129. Окландер М.А. Контуры экономической логистики. – К.: Наукова думка, 2000. – 288 с.
130. Омельченко В.Я. Логістична стратегія розвитку світової економіки в умовах глобалізації / Володимир Якович

- Омельченко, автореф. Дис. доктора екон.наук 08.00.02. – Донецьк: ДонНУ, 2009. – С. 40.
131. Освітній портал «Освіта.UA» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/college/>
 132. Основні показники діяльності вищих навчальних закладів України на початок 2014–2015 навчального року: Статистичний бюлетень / Державна служба статистики України. – К., 2015. – 169 с.
 133. Офіційний сайт ГУАМ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://guam-organization.org/node/453>.
 134. Офіційний сайт Державного фонду фундаментальних досліджень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old.dffd.gov.ua/images/stories/zvit_2013.doc.
 135. Офіційний сайт Системи наукометричного моніторингу суб'єктів наукової діяльності України «Український індекс наукового цитування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uincit.uran.ua/>
 136. Офіційний сайт Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.uintei.kiev.ua/reconstruct.html
 137. Офіційний сайт компанії 5PL [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.5pl.com.ua/>
 138. Офіційний сайт Міністерства освіти і науки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// mon.gov.ua](http://mon.gov.ua)
 139. Офіційний сайт Національного інформаційного центру академічної мобільності ENIC UKRAINE [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://enic.in.ua>
 140. Офіційний сайт CASE-Україна. Центр соціально-економічних досліджень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.case-ukraine.com.ua/?mode=news&act=view&newsid=371&miid=1>
 141. Пакулін С.Л. Стратегічне планування розвитку вищої освіти України: зміст, проблеми, пріоритети / С.Л. Пакулін // Проблеми економіки. – 2013. – № 2. – С. 39-45.
 142. Папп В.В. Роль інвестиційних процесів у соціально-економічному розвитку України / В.В. Папп, Н.В. Бошота // Наукові записки [Національного університету «Острозька академія»]. Економіка. – 2013. – Вип. 23. – С. 83-88.
 143. Пашков В.О. Стратегії модернізації вищої освіти: світовий досвід (друга половина ХХ – початок ХХІ сторіччя /

- В.О. Пашков // Стратегічні пріоритети. – 2012. – № 1 (22). – С. 137-141.
144. Петрина М. Базовые условия создания инновационной модели развития экономики Украины / М. Петрина // Экономика Украины. – 2006. – № 8. – С. 35-40.
145. Пильтяй О. Фінансові механізми публічно-приватного партнерства / О. Пильтяй // Вісник КНТЕУ. – 2012. – № 3. – С. 63-74
146. Плотников М.В. Логистизация транспортного обеспечения пассажиропотоков в городе [Електронний ресурс] / М.В. Плотников. – Режим доступу: <http://economy-lib.com/logistizatsiya-transportnogo-obespecheniya-gorode>
147. Поважний О.С. Стратегія державного управління структурно-інноваційним розвитком територіальних утворень: інституційний аспект / О.С. Поважний, І.В. Шкрабак // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки, 2013. – № 1 (40). – С. 16-21.
148. Податковий кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст. 112) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
149. Подвальна Г.В. Розвиток транспортних коридорів в Україні [Електронний ресурс] / Г.В. Подвальна. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/12298/1/019_Rozvitok%20transportnih%20_706.pdf.
150. Пойченко О.А. Державне регулювання торговельної інтеграції України у світовий економічний простір: автореф. дис. канд. наук з держ. управління: 25.00.02 / О.А. Пойченко. – Одеса, 2008. – 20 с.
151. Пономаренко В.С. Логістичний менеджмент: [підручник для студ. вищ. навч. закл.] / В.С. Пономаренко, К.М. Таньков, Т.І. Лепейко / за ред. д-ра екон. наук, проф. В.С. Пономаренка. – Х.: ВД «Інжек», 2010. – 440 с.
152. Попова І.В. Логістичний менеджмент як складова логістичного потенціалу підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2010_11_2/Popova.pdf
153. Постанова Кабінету Міністрів України від 2.02.2011 р № 389 «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» [Електронний документ]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-p>

154. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.12.2011 р. № 1396 «Про утворення Державної інноваційної небанківської фінансово-кредитної установи «Фонд підтримки малого інноваційного бізнесу» [Електронний документ]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1396-2011-p>
155. Про державне замовлення на підготовку фахівців, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів (післядипломна освіта) для державних потреб у 2010 році. Постанова КМ України від 14.07.2010 р. № 580 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/580-2010-p>
156. Про державне замовлення на підготовку фахівців, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів (післядипломна освіта) для державних потреб у 2011 році. Постанова КМ України від 29.06.2011 р. № 709 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/709-2011-p>
157. Про державне замовлення на підготовку фахівців, наукових, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів (післядипломна освіта) для державних потреб у 2012 році. Постанова КМ України від 17.05.2012 р. № 583 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/583-2012-p>
158. Про державне замовлення на підготовку фахівців, наукових, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів для державних потреб у 2013 році [Електронний ресурс]. – Постанова КМ України від 20.05.2013 р. № 362 – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/583a-2013-p/paran3#n3>
159. Про державне замовлення на підготовку фахівців, наукових, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів для державних потреб у 2014 році. [Електронний ресурс]. – Постанова КМ України – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/212-2014-p/page>
160. Промисловість України у 2007-2010 роках: Статистичний збірник / За ред. Л.М. Овденко. – Київ: Державна служба статистики України, 2011. – 307 с.
161. Про стратегію економічного і соціального розвитку України «Шляхом європейської інтеграції» на 2004-2015 роки

- [Електронний ресурс]: Указ Президента України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>.
162. Проценко И.О. Стратегическая и инновационная логистика / И.О. Проценко // Российское предпринимательство. – 2005. – № 4 (64). – С. 67-72.
163. Пунько Б.М. Стратегічні пріоритети розвитку національної економіки в глобальному середовищі [Електронний ресурс] / Б.М. Пунько // Том 3. – С. 48-56 – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/viewFile4>
164. Радзівська С. Україна між ЄС та ЄП в умовах глобальної нестабільності / С. Радзівська // Міжнародна економічна політика.- 2013. – № 1 (18). – С. 63-86.
165. Рахимова Б.Х. Роль коммерческой логистики в агропромышленном комплексе [Електронний ресурс] / Б.Х. Рахимова. – Режим доступу: <http://sitebs.ru/blogs/24082.html>
166. Рахматулина Г. Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта / Г. Рахматулина / Евразийская экономическая интеграция. – 2009. – № 2(3). – С. 119-129.
167. Рейтинг стран по объему ВВП на душу населения. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/gdp_per_capita_2013.pdf.
168. Рекова Н.Ю. Національна інноваційна система України: стан і закономірності розвитку / Н.Ю.Рекова, О.С. Харченко // Молодий вчений : науковий журнал. – Херсон : ТОВ Видавничий дім «Гельветика», 2014. – Вип. 12 (15). – С. 45–50.
169. Решетникова О.А. Логистика массовой оценки учебных достижений учащихся : автореф. дис. канд. пед. наук по спец. 13.00.01 «Общая педагогика, история педагогики и образования» / О.А. Решетникова. – Москва: Институт управления образованием РАО, 2011. – 27 с.
170. Rogozin D.O. Робот встанет под ружье [Електронний ресурс] / Д.О. Rogozin // Российская газета. – М., 2013. – № 264 (6240). – Режим доступу: <http://www.rg.ru/2013/11/22/tehnologii.html>.
171. Розроблення освітніх програм : методичні рекомендації / В.М. Захарченко, В.І. Луговий, Ю.М. Рашкевич, Ж.В. Таланова / За ред. В.Г. Кременя. – К.: ДП «НВЦ «Пріоритети», 2014. – 120 с.
172. Руда М.В. Ключові моменти впровадження освітньої логістики в Україні [Електронний ресурс] / М.В. Руда. – Режим доступу: ena.lp.edu.ua:8080/bistream/ntb/16948/1/223-Ruda-364-365.pdf.

173. Рынок логистических услуг Украины за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.marketing.vc>.
174. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий / Т. Саати; Пер. с англ. – М: Радио и связь, 1993. – 320 с.
175. Савіна Н.Б. Світовий досвід вимірювання ефективності результатів логістичної діяльності [Електронний ресурс] / Н.Б. Савіна – Режим доступа: ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16951/1/226-Savina-369-371.pdf
176. Сала-і-Мартін Хав'єр. Індекс глобальної конкурентоспроможності 2013: Забезпечення сталого зростання та забезпечення стійкості [Електронний ресурс] / Хав'єр Сала-і-Мартін, Беньят Більбао-Осоріо, Дженніфер Бланк, Роберто Кротті та ін. – Режим доступа: [www/feg.org.ua/uploadinfiles/reports/files/3_chapter1_ukr.pdf/](http://www/feg.org.ua/uploadinfiles/reports/files/3_chapter1_ukr.pdf)
177. Самосьюнок Л. М. Інтеграційні схеми розвитку національної економіки: рівні реалізації та стратегічні пріоритети [Електронний ресурс] / Л. М. Самосьюнок. – Режим доступа: <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8278-integracijni-sxemi-rozvitku-nacionalnoi-ekonomiki-rivni-realizacii-ta-strategichni-prioriteti.html>
178. Саніна О.Р. Індикатори відкритості економічної системи України / О.Р. Саніна, Ю.А. Кірієнко. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://readera.org/article/indyekatorye-otsinkyev-vidkryetosti-ekonomichnoye-syestemye-ukrayenye-10172900.html>.
179. Світяшук І. Державне фінансування підготовки кадрів у вищій освіті: досвід та виклики / Ірина Світяшук, Андрій Солодько, Єгор Стадний. – К.: Центр дослідження суспільства, 2014. – 76 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cedos.org.ua/system/attachments/files/000/000/055>
180. Семененко А.И. К универсальному пониманию сути и значения логистики / А.И. Семененко // Логистика. – 2001. – № 1. – С. 38-39.
181. Семененко А.И. Логистика. Основы теории: Учебник для вузов / А.И. Семененко, В.И. Сергеев. – СПб.: Издательство «Союз», 2003. – 544 с.
182. Сергеев В.П. Логистика в бизнесе / В.П. Сергеев. – Москва: ИНФРА-М, 2008. – 605 с.
183. Сергеев В.И. Методическое обеспечение и LFA-технология логистического аудита / В.И. Сергеев, А.М. Хлус // Логистика сегодня. – № 5(23), 2007. – С. 274-281.

184. Сівенкова О.М. Методика кількісного оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства [Електронний ресурс] / О.М. Сівенкова // Теоретичні та прикладні питання державотворення. – 2013. – Вип. 12. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_12
185. Струтинська І. Логістичні центри як чинник становлення глобальних логістичних систем / І. Струтинська // Галицький економічний вісник. – 2012. – № 5. – С. 54–61. – С. 58.
186. Сидорчук І.П. Сутність, структура та особливості оцінювання інноваційного потенціалу промислового підприємства / І.П. Сидорчук // Економіка і регіон. – 2014. – № 2 (45). – С. 97-101.
187. Склярєва Н.Ю. К вопросу об образовательной логистике / Н.Ю. Склярєва // Гуманитарные и социальные науки. – 2012. – № 5. – С. 323-33.
188. Скоробогатова Т.Н. Логистизация как основа конкурентоспособности сферы услуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yandex.ua/yandsearch?text=%>.
189. Скоробогатова Т.Н. Логистизация как средство обеспечения экономической безопасности предприятия / Т.Н. Скоробогатова // Культура народов Причерноморья. – 2003. – № 43. – С. 108-114.
190. Смерічевська С.В. Стратегія формування та розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні: інноваційно-інтелектуальний підхід: [монографія] / С.В. Смерічевська, Є.Є. Федоров, Т.В. Ібрагімхалілова. За заг. ред. С.В. Смерічевської. – Донецьк: «ВІК», 2013. – 360 с.
191. Смерічевська С.В. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення / С.В. Смерічевська, М.В. Жаболенко, С.В. Чернишова // Навчальний посібник в схемах і таблицях. Рекомендовано МОНУ / За заг.ред. С.В. Смерічевської. – Львів: Вид-во «Магнолія-2006», 2013. – 552 с.
192. Смерічевська С.В. Оцінка ефективності маркетингового управління інноваційною активністю підприємств / С.В. Смерічевська, О.В. Воеводзинська // Економіка і регіон. – 2008. – № 4 (19). – Полтава: ПолтНТУ. – С. 84-88.
193. Смерічевська С.В. Стратегічний маркетинг [навч.посібник] / С.В. Смерічевська // 2-е видання. – Донецьк: «Вік». – 2009. – 214 с.
194. Смерічевська С.В. Конкурентоспроможність у соціально-економічному вимірі / С.В. Смерічевська // Актуальні

- проблеми економіки. Науковий економічний журнал. – 2009. – № 3(93). – С. 36-44.
195. Смерічевська С.В. Логістична підтримка діяльності автосервісних підприємств / С.В. Смерічевська, М.В. Жаболенко // Вісник Чернівецького торговельно- економічного інституту. – Чернівці: ЧТЕУ, 2010. – Випуск III (39). Економічні науки. – С.212-218.
196. Смерічевська С.В. Сутнісні властивості логістичних систем як різновиду економіко-симбіотичних систем / С.В.Смерічевська, Т.В. Ібрагімхалілова // Фінансово-банківський механізм державного управління економікою України: збірник наукових праць ДонДУУ. – Донецьк: ДонДУУ, 2011. – Т. 12. Серія «Економіка», випуск № 212. – С. 286-298.
197. Смерічевська С.В. Системні функції інноваційного потенціалу науково-освітньої сфери в системі координат макро- та мезоекономіки / С.В. Смерічевська // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво, 2012 р., № 5 (68). – Запоріжжя: Класичний приватний університет, 2012. – С. 24- 26.
198. Смерічевська С.В. Концепція освітнього антрепренерства як запорука інноваційного розвитку та логістизації національної економіки / С.В. Смерічевська // Проблеми ефективності використання людських і природних ресурсів України. Збірник наукових праць ДонДУУ. – Донецьк: Вид-во «Цифрова печать», 2012. – Т. XIII. (серія «Економіка», вип. 233). – С. 210-220.
199. Смерічевська С.В. Метод когнітивного моделювання параметрів і факторів структури управління транспортно-логістичною системою / С.В. Смерічевська, Т.В. Ібрагімхалілова // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: Збірник наукових праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2012. – Вип. 1, Т. 2. – С. 290-293.
200. Смерічевська С.В. Вдосконалення механізму державного регулювання митних процедур в логістичних системах на основі впровадження концепцій ECR та EDI / С.В. Смерічевська // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – Чернівці: ЧТЕУ, 2012. – Випуск II (46). Економічні науки. – С. 127-131.
201. Смерічевська С.В. Організація та управління сервісною логістикою на сучасному автомобільному підприємстві / С.В. Смерічевська, М.В. Жаболенко // Вісник Східноукраїнського

- національного університету ім. В. Даля. – Луганськ, 2012. – № 1(172). – С. 36-39.
202. Смерічевська С.В. Логістизація зовнішньоекономічної діяльності мікрологістичних систем шляхом впровадження електронного декларування митних процедур / С.В. Смерічевська // Логістика: теорія і практика. – Луцьк: Луцький національний технічний університет, 2012. – № 1(2). – С. 169-176.
203. Смерічевська С.В. Вектор розвитку організаційних форм логістизації національної економіки в Україні / С.В. Смерічевська // Економічний часопис –XXI. – Київ: Інститут суспільної трансформації, 2012. – № 7-8. – С. 22-25.
204. Смерічевська С.В. Змістовний підхід до процесу становлення інноваційної освіти в Україні / С.В.Смерічевська // Розвиток економічних методів управління національною економікою та економікою підприємства: зб.наук.праць. – Донецьк: ДонДУУ, 2012. – Т. XIII. – (серія: Економіка; вип. 256). – С. 358-366.
205. Смерічевська С.В. Сучасні тренди концепції «зеленої логістики» / С.В. Смерічевська // Збірник наукових праць ДонДУУ: Управління розвитком фінансово-економічної системи регіону в умовах світових інтеграційних процесів. Серія: Економіка. – Донецьк: Ноулідж, 2013. – Т. XIV, вип. 288. – С. 407-417.
206. Смерічевська С.В. Діагностика передумов формування і стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки [Електронний ресурс] / С.В. Смерічевська // Ефективна економіка. – 2014. – № 12. – Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3295>.
207. Смерічевська С. В. Стратегії маркетингу взаємин в управлінні ланцюгами поставок / С.В. Смерічевська // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – Луганськ: СУНУ, 2014. – № 4(211). – С. 22-27.
208. Смерічевська С.В. Концептуальні основи та багатовекторність логістизації національної економіки в Україні / С.В. Смерічевська // Науковий Вісник ДДМА : зб. наук. праць. – 2014. – № 4 (15Е). – С. 153–162.
209. Смерічевська С.В. Національні пріоритети логістизації економіки: світовий досвід та українські реалії / С.В. Смерічевська // Стратегія економічного розвитку України

- в умовах євроінтеграційних процесів: зб. наук. праць. – Маріуполь: ДонДУУ, 2014. – С. 156-161.
210. Смерічевська С.В. Освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки і його кількісна оцінка / С.В. Смерічевська // Менеджер: Вісник Донецького держ. ун-ту упр. – Донецьк: ДонДУУ, 2014. – № 1 (67). – С. 246-251.
211. Смерічевська С.В. Методичний підхід до обґрунтування сценарію і напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки / С.В. Смерічевська // Електронний журнал. – Херсон : Гельветика, 2014. – № 12 (15). Ч. I. – С. 191–196.
212. Смерічевська С.В. Стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки і механізм її реалізації / С.В. Смерічевська // Молодий вчений. – Херсон : Гельветика, 2015. – № 1 (16). – Ч. II. – С. 186–191.
213. Смеричевская С.В. Стратегические предпосылки формирования транспортно-логистических кластеров в Украине: национальный аспект / С.В. Смеричевская // Логистические системы в глобальной экономике: материалы Межд.науч.-практ.конф. (14-15 марта 2013 г., Красноярск): в 2-х ч. Ч.1. – Красноярск: Сиб.гос. аэрокосмич.ун-т, 2013. – С. 220-226.
214. Смеричевская С.В. Методологические аспекты формирования транспортно-логистических кластеров / С.В. Смеричевская, М.В. Жаболенко // Друкеровский вестник. – Новочеркасск: Изд-во «ЮРГПУ (НПИ) им.М.И.Платонова», 2015. – № 2. – С. 147-152.
215. Smerichevska S. New trends conceptual and competence model training logistics / M. Grigorak, S. Smerichevska // Nowoczesna edukacja: filozofia, innowacja, doswiadczenie – Nr. 1. – Lodz – Wyzsza Szkola Informatyki I Umiejtnosci. – 2015. – P. 29-32.
216. Смерічевська С.В. Стратегія освітнього інтрапренерства: сутність і механізм реалізації / С.В. Смерічевська // Аналітико-інформаційний журнал «Схід». – Донецьк. – 2007. – № 1 (79). – С. 3-6.
217. Смерічевська С.В. Стратегічні напрями розвитку вищого навчального закладу в умовах трансформації економіки України / С.В. Смерічевська // Аналітико-інформаційний журнал «Схід». – Донецьк. – 2008. – № 7(91). – С. 11- 14.
218. Смерічевська С.В. Аналіз використання людського капіталу регіонів у сфері інноваційної діяльності / С.В. Смерічевська //

- п. 3.3 в кн.: Людський капітал регіонів України в контексті інноваційного розвитку: [монографія] / В.П. Антонюк, О.І. Амоша, Л. Г. Мельцер та ін. – Донецьк: НАН України, Ін-т екс-ки пром-ті. – 2011. – С. 143-157.
219. Смерічевська С.В. Характеристика рівня розвитку регіональної інноваційної системи Донецької області та інших промислових регіонів України / С.В. Смерічевська // п. 5.4 в кн.: Людський капітал регіонів України в контексті інноваційного розвитку: [монографія] / В.П. Антонюк, О.І. Амоша, Л.Г. Мельцер та ін. – Донецьк: НАН України, Ін-т екс-ки пром-ті. – 2011. – С. 230-247.
220. Смерічевська С.В. Оцінка конкурентоспроможності Донецького регіону та обґрунтування шляхів підвищення її рівня / С.В. Смерічевська, Л.Г. Мельцер // п. 7.4 в кн.: Сталий розвиток промислового регіону: соціальні аспекти [монографія] / О.Ф. Новікова, О.І. Амоша, В.П. Антонюк та ін. – Донецьк: НАН України, Інститут економіки промисловості 2012. – С. 326-341.
221. Смерічевська С.В. Supply Chain Management (SCM) як нова ідеологія управління бізнесом в умовах глобалізації економіки / С.В. Смерічевська, М.В. Жаболенко, Т.В. Ібрагімхалілова // п. 2.1 в кн.: Инновационный подход к развитию предприятий, отраслей, комплексов: [монографія] / под общ. ред. С.В. Куприенко; SWorld / В 2 книгах. К 1. – Одесса: «Изд-во Куприенко С.В.», 2012 – 145 с. – С. 33-48.
222. Смерічевська С.В. Логістичний аудит как управленческий инструмент повышения эффективности логистических функций / С.В. Смерічевська, Т.В. Ібрагімхалілова // Матеріали наукової конференції викладачів академії за підсумками науково-дослідної роботи у 2008-2009 році (20-21 квітня 2010 р.). – Донецьк: ДААТ, 2010. – С. 146-148.
223. Смерічевська С.В. О направлениях развития информационно – логистической инфраструктуры регионального транспортного комплекса / І.П. Енглезі, С.В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції, 26-28 травня 2010 р. – Донецьк: ДААТ, 2010. – С. 216-219.
224. Смерічевська С.В. Оценка инновационных процессов в экономике Украины на основе теории диффузии инноваций / С.В. Смерічевська, С.В. Смерічевська Е.С. Безгина // Матеріали ІУ наукової конференції студентів Академії за

- підсумками науков-дослідної роботи у 2010 році (19 травня 2011 р.). – Донецьк: ДААТ, 2011. – С. 13-17.
225. Смерічевська С.В. Основи функціонування логістичних систем інноваційних структур / С.В. Смерічевська, О.С. Безгіна // Транспорт і логістика: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених та студентів, 13-14 жовтня 2010 р. – Донецьк: ДААТ, 2010. – С. 133-134.
226. Смерічевська С.В. Використання концепції логістичного менеджменту в управлінні регіональними транспортними системами / С.В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: матеріали науково-практичної конференції (6-9 квітня 2011 р.). – Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2011. – С. 188-191.
227. Смеричевская С.В. Логистическая постановка проблем оптимизации менеджмента / С.В. Смеричевская // Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики: Матеріали наук.-практ.конф., 14-15 квітня 2011 р. – Харків: НФаУ, 2011. – С. 107-108.
228. Смеричевская С.В. Логистика как одно из самых перспективных карьерных направлений в Украине / С.В. Смеричевская, М.В. Жаболенко // Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды: IX МНПК 27-28 октября 2011 г. Сб. докладов в 2-х частях. Ч. 2 / Отв.ред. М.Ю. Григорак. – К.: НАУ, 2011. – С. 139-141.
229. Смерічевська С.В. Кадровий потенціал забезпечення інноваційного розвитку транспортно-логістичного кластеру Донецького регіону / С.В. Смерічевська, Т.В. Ібрагімхалілова // Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації: матеріали III Міжнар.наук.-практ.конф.молодих вчених та студентів, 17-18 лют. 2012 р.: у 5 т. Т. 5. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2012. – С. 104-106.
230. Смеричевская С.В. Приоритетные направления инновационного развития интегрированных логистических систем / С.В. Смеричевская, Е.С. Безгина // Логістика промислових регіонів: збірник наук.праць за матеріалами IV-ї Міжнар.наук.-практ. конфер., 23-25 квітня 2012 р. – Донецьк: ЛАНДОН-XXI-, 2012. – 225 с. – С. 42-44.
231. Смерічевська С.В. Методологія формування національної кластерної політики / С.В. Смерічевська // Актуальні питання підвищення конкурентоспроможності держави, бізнесу та

- освіти в сучасних економічних умовах: матеріали І Міжнар.наук.-практ.конф., 14-15 лютого 2013 р., м. Полтава: у 3-х томах. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2013. – С. 40-43.
232. Смерічевська С.В. Новації як вектор розвитку логістичних процесів в Україні / С.В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: збірник наукових праць за матеріалами п'ятої Міжн. наук.-практ. конференції, 3-4 квітня 2013 р. – Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2013. – С. 77-79.
233. Смерічевська С.В. Завдання і суперечності еколого-орієнтованого логістичного управління / С.В. Смерічевська // Альянс наук: вчений – вченому: зб. наук. праць ІХ Міжнар.наук.-практ.конф., м.Рівне, 27–28 березня 2014 р.: у 2-х т. Т. 1. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2014. – С. 60-63.
234. Смерічевська С.В. Управління ланцюгами поставок на основі концепції маркетингу взаємин / С.В. Смерічевська // Проблеми розвитку транспортних систем і логістики: Збірник наукових праць за матеріалами У Міжн. наук.-практ. конф., 5-8 травня 2014. – Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2014. – С. 56-58.
235. Смерічевська С.В. Основні перешкоди та «драйвера» формування транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.В. Смерічевська // Регіональний розвиток – основа становлення української держави. Матеріали ІІІ Міжнар.наук.-практ.конференції. – Донецьк: Донецький державний університет управління, 2014. – С. 125-127
236. Смерічевська С.В. Сучасне інформаційне забезпечення процесу формування транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.В. Смерічевська // Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики: ІV-а Міжн. науково-практична конференція, 2-3 квітня 2015. – Харків: Вид-во НФаУ, 2015. – С. 158-160.
237. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір : монографія / І.Г. Смирнов. – Київ : Обрії, 2004. – С. 335.
238. Смирнова Т.А. Тенденції розвитку українського ринку аутсорсингу ІТ-послуг [Електронний ресурс / Т.А. Смирнова, Ю.М. Голей // Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації: Мат. V міжнар. наук.-практ.конф. молодих вчених і студентів (Дніпропетровськ, 14 лютого 2014 р.).–Режим доступу: http://www.confcontact.com/2014_02_meshko/39_Smyrnova.htm.

239. Современная логистика / Ф. Дональд, Д. Вордлоу, Л. Мерфилл, Р. Поль ; пер. с англ. – 8-е изд. – Москва: Вильямс, 2008. – С. 624.
240. Современное состояние украинского рынка услуг экспресс-доставки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [file:///C:/Users/Андрей/Downloads/Современное%20состояние%20украинского%20рынка%20услуг%20экспресс-доставки%20\(1\).pptx](file:///C:/Users/Андрей/Downloads/Современное%20состояние%20украинского%20рынка%20услуг%20экспресс-доставки%20(1).pptx).
241. Соломахо В.Л. Образовательная логистика непрерывного инженерного образования как фактор развития инновационной экономики [Электронный ресурс] / В.Л. Соломахо, А.А. Ракицкий, Н.Я. Новик. – Режим доступа: <http://www.Rep.bntu.by/bitstream/handle/data/12832/C.%20111-113.pdf>.
242. Скоробогатова Т.Н. Логистизация как основа конкурентоспособности сферы услуг. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://yandex.ua/yandsearch?text=%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8B8&clid=46510&lr=142&ncrn>.
243. Старостіна А.О. Регіональний маркетинг: сутність та особливості становлення в Україні / А.О. Старостіна, С.Є. Мартов // Маркетинг в Україні, 2004. – № 3. – С. 55-57.
244. Статистичний щорічник України за 2006 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2007. – 572 с.
245. Статистичний щорічник України за 2007 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2008. – 567 с.
246. Статистичний щорічник України. за 2008 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2009. – 567 с.
247. Статистичний щорічник України за 2009 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2010. – 560 с.
248. Статистичний щорічник України за 2010 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2011. – 559 с.
249. Статистичний щорічник України за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 552 с.

250. Статистичний щорічник України за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 552 с.
251. Статистичний щорічник України за 2012 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 536 с.
252. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2014. – 542 с.
253. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 534 с.
254. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2006 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2007. – 260 с.
255. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2007 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2008. – 260 с.
256. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2008 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2009. – 258 с.
257. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2009 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2010. – 252 с.
258. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2010 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2011. – 251 с.
259. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 249 с.
260. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2012 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 240 с.
261. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2014. – 246 с.
262. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2014 рік. Державна служба статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – Київ, 2015. – 242 с.

263. Степаненко С.В. Новітні закони нової економіки / С.В. Степаненко // Науковий вісник. Одеський держ. екон. ун-т. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2006. – № 2 (22). – С. 52-60.
264. Степанов А.Я. Категорія «потенціал» в економіці [Електронний ресурс] / А.Я. Степанов, Н.В. Иванова. – Режим доступу: <http://www.marketing.spb.ru/read/article/a66.html>
265. Стиглер Дж. Экономическая теория информации // Теория фирмы / Под ред. В.М. Гальперина. – СПб.: Экономическая школа, 1995. – 534 с.
266. Сток Дж.Р. Стратегическое управление логистикой / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт; пер. с англ. – Москва: ИНФРА-М, 2009. – 797 с.
267. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів (Проект) [Електронний документ]. – Режим доступу: <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/doccatalog/list?currDir=48718>
268. Стратегія реформування вищої освіти в Україні до 2020 року (проект) [Електронний ресурс]. – Київ, 2014. – Режим доступу: http://old.mon.gov.ua/img/zstored/files/HE%20Reforms%20Strategy%2011_11_2014.pdf
269. Ступак С.М. Комплексна структура інноваційного потенціалу підприємства / С.М. Ступак // Соціально-економічний розвиток України в умовах євроінтеграції: Міжнар. молодіжна наук.-практ. конф. (14-17 травня 2007 р.). – Луганськ: ЛНПУ, 2007. – С. 189-194.
270. Сундук А.М. Стратегічні пріоритети забезпечення ефективного розвитку національної економіки в контексті глобальних тенденцій / А.М. Сундук // Інвестицій: практика та досвід, 2012. – № 5. – С. 34-35.
271. Тищенко О.П. Державна кластерна політика в контексті формування інноваційної моделі розвитку національної економіки / О.П. Тищенко, С.А. Заніздра // Бізнес-інформ. – 2014. – № 8. – С. 34-39.
272. Тоффлер Э. Революционное богатство: как оно будет создано и как оно изменит нашу жизнь / Элвин Тоффлер, Хейди Тоффлер; [Пер. с англ. М. Султанова, И. Цыркун]. – М.: Профиздат, 2008. – 569 с.
273. Угода про формування Єдиного економічного простору http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_990

274. Указ Президента України «Про національну доктрину розвитку освіти» від 17.04.2002 № 347/2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/347/2002>
275. Указ Президента України «Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року» від 25.06.2013 № 344/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/344/2013>
276. Україна – 2015: Національна стратегія розвитку. Економіка / Громадсько-політичне об'єднання «Український форум». – Київ, 2008. – 73 с.
277. Україна в інтеграційних процесах на пострадянському просторі: моделювання альтернатив: Аналітична доповідь / Клименко І.В., Харазішвілі Ю.М., Шаров О.М., Ус І.В.] – Київ: НІСД, 2013. – 312 с.
278. Україна у цифрах 2013: Статистичний збірник / За редакцією О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 239 с.
279. Уотерс Д. Логістика. Управление цепью поставок / Д. Уотерс ; пер. с англ. – Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.
280. Фарат О.В. Формування структури інноваційного потенціалу підприємства та особливості управління його розвитком / О.В. Фарат, Р.Р. Русин-Гриник // Вісн. Нац. ун-ту «Львів. політехніка». – 2010. – № 684. – С. 273-277.
281. Фаэй Лайм. Курс МВА по стратегическому менеджменту / Лайм Фаёе, Роберт Ренделл // Пер.с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2002. – 608 с.
282. Федоренко Р.В. Логистизация таможенного обслуживания как фактор повышения эффективности работы участников ВЭД / Р.В. Федоренко // Управленец. – 2014. – № 4 (50). – С. 64-67.
283. Федотенков Д.Г. Инновационная логистика как один из ключей в развитии экономики // Молодой ученый. – 2014. – № 4. – С. 623-627.
284. Федотова Ю.В. Роль органів державного управління у здійсненні процесів кластеризації на макро- і мезоекономічному рівнях [Електронний ресурс] / Ю.В. Федотова // Комунальне господарство міст : науково- технічний збірник № 113 – Режим доступу: <http://eprints.kname.edu.ua/37151/1/240-244>.

285. Федулова І.В. Теоретичне обґрунтування сутності інноваційного потенціалу / І.В. Федулова // Галицький економічний вісник, 2009. – № 4 (15). – С. 43-51.
286. Фігун Н.В. Индекс ефективності логістики (LPI) як показник конкурентоспроможності та потенціалу країни / Н.В. Фігун, О.Б. Білошевська // Наукові праці Донецького національного технічного університету. Сер.: Економічна. – 2014. – № 4. – С. 223-229.
287. Філіппова В. Специфіка державного регулювання в галузі освіти України [Електронний ресурс] / В. Філіппова. // Теоретичні та прикладні питання державотворення. – 2013. – Вип. 12. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_12
288. Философский энциклопедический словарь. – Москва: ИНФРА-М, 2004. – 576 с.
289. Фінансове забезпечення реалізації середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня за даними головних розпорядників бюджетних коштів у 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.uinpei.kiev.ua/reconstruct.html.
290. Фоменко А.В. Эффективность применения логистического подхода в системе управления трудовыми ресурсами [Електронний ресурс] / А.В. Фоменко // Проблемы современной экономики. – 2005. – № 1/2 (13/14). – Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=693>.
291. Фролова Л.В. Логістичне управління торговельним підприємством: теорія та методологія: Автореф. дис. д-ра екон. наук: 08.07.05 / Л.В. Фролова; Донец. держ. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського. – Донецьк, 2005. – 37 с.
292. Хаирова С.М. Логистизация банковских услуг в условиях финансового кризиса [Електронний ресурс] / С.М. Хаирова, Г.А. Дремова. – Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2739>.
293. Хайек Ф. А. Использование знания в обществе / Ф. А. Хайек// American Economic Review, XXXV, № 4 (September, 1945), pp. 519-30.
294. Хайек Ф.А. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. – М.: Изд-во «Новости»при участии изд-ва «Catallaxy», 1992. – С. 304.

295. Хайек Ф. Судьбы либерализма в XX веке. – М.: ИРИСЭН, Мысль; Челябинск: Социум, 2009. – С. 337.
296. Харченко О.С. Маркетинг інновацій в управлінні інноваційним розвитком регіону / О.С. Харченко // Регіональний розвиток – основа розбудови української держави : зб. матер. II Міжнар. наук.-практ. конф. (9–10 квіт. 2013 р., м. Донецьк). – Донецьк : ДонДУУ; Юго-Восток, 2013. – С. 23-25.
297. Харчук О.О. Співробітництво України в рамках ГУАМ: проблеми та перспективи розвитку / О.О. Харчук // Часопис Київського університету права, 2013. – № 1. – С. 324-327.
298. Хорольский О. Логистика в Lean среде / О. Хорольский // Дистрибуция и логистика. – 2012. – № 9. – С. 30-31.
299. Цветков Ю.М. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цветков, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин т ін. / Збірник наукових праць. – К., 2009. – 67 с.
300. Чижонко В.Д. Теоретические основы нормативной правовой базы в области логистической деятельности / В.Д. Чижонко // Техническое нормирование и стандартизация. – 2010 – № 5. – С. 27-32.
301. Чернописька Н.В. Еволюція логістики в Україні / Н.В. Чернописька // Сучасні проблеми економіки і менеджменту: тези доп. міжнар. Наук.-практ. Конф., Львів, 10-12 листоп. 2011 р. – Львів: Вид-во Львівської політехніки, 2011. – С. 136-137.
302. Чуйко В. Чотири методології філософії науки: особливості та сфери застосування // Філософська думка. – 2000. – № 1. – С. 3-26.
303. Чухно А. Інституціоналізм: теорія, методологія, значення / Чухно А. // Економіка України. – 2008. – № 6-7. – С. 12-17.
304. Шандра В.М. Механізм технологічного оновлення економіки інноваційного спрямування: структура, задачі, функції, принципи [Текст] / В.М. Шандра // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 12. – С. 9-16.
305. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / Дж. Шапиро; пер. с англ. – СПб.: Питер, 2009. – 720 с.
306. Шеметев А.А. Международные стандарты инновационного менеджмента. Оценка инновационного потенциала / А.А. Шеметев // <http://psyera.ru/6524/ocenka-innovacionnogo-potenciala>
307. Шкодінна О.С. Теоретично-методичні аспекти процесів логістизації промислових підприємств / О.С. Шкодінна //

- Логістика: теорія та практика. Науковий журнал Луцького національного технічного університету. – 2012. – № 1 (2). – С. 217–221.
308. Шкрабак І.В. Теоретико-методологічні засади стратегічного управління економічним розвитком територіальних утворень: дис. доктора екон. наук: 08.00.03 / Ірина Володимирівна Шкрабак. – Донецьк, 2012. – 368 с.
309. Шляхто И.В. Оценка инновационного потенциала региона / И.В. Шляхто // Управление общественными и экономическими системами. – 2007. – № 1. – С. 6-14.
310. Штерцер Т.А. Эмпирический анализ факторов инновационной активности в субъектах Российской Федерации / Т.А. Штерцер // Вестник НГУ. Сер. «Социально-экономические науки». – 2005. – Т. 5. – Вып. 2. – С. 26-34.
311. Шукшунов В.Е. Состояние, перспективы развития и повышения эффективности инновационной деятельности высшей школы / В.Е. Шукшунов // Инновации. – 2005. – № 8. – С. 11-18.
312. Шумаев В.А. Развитие экономики на основе инноваций, интеграций, интеграции логистической координации / В.А. Шумаев // Логистика сегодня. – 2007. – № 1(19). – С. 69.
313. Шутенко В.О. Інноваційний потенціал регіону: теоретичний аспект [Електронний ресурс] / В.О. Шутенко, Т.І. Городинський. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua>
314. Щодо перспектив інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/EuAsia-cbffa.pdf>.
315. Энциклопедия современной биологии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://slovar.cc/biol/enc/2327746.html>.
316. Эрроу К. Информация и экономическое поведение // Вопросы экономики. – 1995. – № 5. – С. 98-107.
317. Юкилевич С.С. Осуществление сквозной логистизации деятельности организаций-экспортеров зерновых и масличных культур / С.С. Юкилевич // Российское предпринимательство. – 2007. – № 4 Вып. 1 (88). – С. 159-163.
318. Яковенко Л.І. Інноваційний характер економіки знань / Л.І. Яковенко // Вісник Полтавської державної аграрної академії. – 2012. – № 2. – С. 141-145.
319. Ялтинська Хартія ГУУАМ. Азербайджан, Грузія, Молдова, Україна, Узбекистан від 7 червня 2001 р. [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/888_008.
320. Ясенова І.Б. Структурне моделювання податкового регулювання інноваційної діяльності / І.Б. Ясенова // Економічні інновації (випуск 52). – 2013. – С. 217-223.
 321. Bowersox Donald J., Daugherty Patricia J., Droge Cornelia L., Rogers Dale S., Wardlow Daniel L., Leading-Edge Logistics: Competitive Positioning for the 1990s (Oak Brook, IL: Council of Logistics Management, 1989), p. 1, vi.
 322. Bowersox, Donald J. Logistics Strategic Planning for the 1990s / Council of Logistics management Fall 1987 Annual Conference Proceedings, vol.1 (OAK Brook, IL; CLM, 1987), p. 233.
 323. College Enrollment and Work Activity of 2012 High School Graduates // US Bureau of Labor Statistics, April 17, 2013 [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.bls.gov/news.release/hsgec.nr0.htm>
 324. Farmer R.N., Richman B.M. Comparative Management and Economics Progress. Homewood / III, Richard Irwin, 1965 [Electronic resource] – Mode of access: <https://books.google.com.ua/books?id=eEsY1zhoVb4C&pg=PA165&lpg=PA165>
 325. Gopfert, Ingrid. Состояние развития логистики и тенденции будущего: Перевод Н.Н. Ковтанюк. По материалам 'Jahrbuch Logistik // Логинфо 2001' № 7-8. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.cfin.ru/press/loginfo/2001-07/4-7.shtml>
 326. Porter, Michael E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, New York: Free Press, 1985.
 327. Ramstad, Evan «Dell Fights PC Wars by Emphasizing Customer Service», Wall Street Journal, August 15, 1997, p. B4.
 328. V. Strauss. Global education market reaches \$4.4 trillion – and is growing // The Washington Post, February 9, 2013 [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.washingtonpost.com/blogs/answer-sheet/wp/2013/02/09/global-education-market-reaches-4-4-trillion-and-is-growing/>
 329. The Global Competitiveness Report, 2007-2012. [Electronic resource] – Mode of access: http://www.feg.org.ua/uploadfiles/reports/files/ukraine_inthe_world_2013_ukr_web_part1_1_competitiveness.pdf
 330. The Global Competitiveness Report 20012-2013. Klaus Schwab, World Economic Forum. – Geneva, Switzerland, 2013. [Electronic

- resource] – Mode of access: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf
331. The Global Competitiveness Report 2013-2014. [Electronic resource] – Mode of access: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2013-2014>
332. The Global Enabling Trade Report 2013 / [by editor. R. Z. Lawrence, M. Drzeniek Hanouz, S. Doherty]. – The World Economic Forum's, 2014. – 396 c.
333. The Global Innovation Index 2012. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.globalinnovationindex.org/gii/main/fullreport/index.html>
334. The Global Innovation Index 2013. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.globalinnovationindex.org/userfiles/file/reportpdf/GII-2013.pdf>
335. The Global Innovation Index 2014. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.globalinnovationindex.org/content.aspx?page=gii-full-report-2014>
336. The Logistics Performance Index. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.lpi.worldbank.org/international/global>
337. The Most Educated Countries in the World // Edu-Active.com, 21.09.2013. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.edu-active.com/news/2013/sep/21/most-educated-countries-wg2orld.html>
338. The Most Educated Countries in the World // Edu-Active.com, 21.09.2013 [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.edu-active.com/news/2013/sep/21/most-educated-countries-wg2orld.html>
339. The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and drivers of logistics performance. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2015Logistics/Ojala.pdf>
340. Oslo manual. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.oecd.org/dataoecd/35/61/2367580.pdf>
341. Visegrad Declaration 1991. Declaration on cooperation on between the Czech and Slovak Federal Republic, the Republic of Poland and the Republic of Hungary in striving for European. [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.visegradgroup.eu/main.php>
342. Webometrics-2014: Інтернет-рейтинг вузів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.osvita.ua/vnz/rating/45902/>

343. William Stanley Jevons, *The Theory of Political Economy* (London: Macmillan, 1888) 3rd ed. [Electronic resource] – Mode of access: <http://oll.libertyfund.org/titles/625>
344. Wilson R. (2006). 17th Annual State of Logistic Report. Washington, DC: Ronald Reagan Building, 38 p.
345. World bank: логистический рейтинг стран мира. [Electronic resource] – Mode of access: <http://cfts.org.ua/infographic?open=4>

Наукове видання

С. В. Смерічевська

**ФОРМУВАННЯ
ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ЕКОНОМІКИ: СТРАТЕГІЧНІ ІМПЕРАТИВИ**

МОНОГРАФІЯ

Українською мовою

Верстка – Н.М. Ковальчук

Підписано до друку 27.04.2015. Формат 60х84/16.
Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman. Цифровий друк.
Умовно-друк. арк. 18.6. Тираж 300. Замовлення № 0616м-276.
Ціна договірна. Віддруковано з готового оригінал-макета.

Видавництво і друкарня – Видавничий дім «Гельветика»
73034, м. Херсон, вул. Паровозна, 46-а, офіс 105.
Телефон +38 (0552) 39 95 80
E-mail: mailbox@helvetica.com.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 4392 від 20.08.2012 р.