

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ

На правах рукопису

СМЕРІЧЕВСЬКА СВІТЛАНА ВАСИЛІВНА

ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління  
національним господарством

Дисертація на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Науковий консультант :  
Рекова Наталія Юріївна,  
доктор економічних наук,  
професор

Маріуполь – 2015

## ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ І УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП – валовий внутрішній продукт

ВНЗ – вищий навчальний заклад

ГУАМ – співдружність «Грузія, Україна, Азербайджан, Молдова»

ДПП – державно-приватне партнерство

ДФФД – Державний фонд фундаментальних досліджень

ЄДРПОУ – єдиний державний реєстр підприємств, організацій і установ

ЄЕП – єдиний економічний простір

КВЕД – класифікатор видів економічної діяльності

МАІ – метод аналізу ієрархій

МС – митний союз

МСКО - Міжнародна стандартна класифікація освіти

НДР – науково-дослідна робота

НДДКР – науково-дослідна і дослідно-конструкторська розробка

НІС – національна інноваційна система

НПА – нормативно-правовий акт

НТП – науково-технічний прогрес

ОІП – освітньо-інноваційний потенціал

ОЧЕС – Організація Чорноморського економічного співробітництва

ПДВ – податок на додану вартість

ППП – публічно-приватне партнерство

ППТ – передові виробничі технології

ПТНЗ – професійно-технічний навчальний заклад

РІУ – регіональне інтеграційне утворення

ТНК – транснаціональна корпорація

УЛА – Українська логістична асоціація

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ВСТУП.....                                                                                                                                                                         | 5   |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ                                                                                                                    |     |
| 1.1. Логістизація національної економіки: сутність, генеза .....                                                                                                                   | 17  |
| 1.2. Стратегічні орієнтири розбудови національної економіки України на засадах логістизації.....                                                                                   | 42  |
| 1.3. Освітньо-інноваційний потенціал логістизації економічних систем.....                                                                                                          | 68  |
| 1.4. Висновки за розділом 1 .....                                                                                                                                                  | 87  |
| РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНИЙ БАЗИС ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ                                                                          |     |
| 2.1. Концептуалізація ідей логістизації національної економіки: методологічний аспект .....                                                                                        | 91  |
| 2.2. Методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....                                                                             | 112 |
| 2.3. Методичний підхід до кількісного оцінювання стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки.....                                                               | 134 |
| 2.4. Висновки за розділом 2.....                                                                                                                                                   | 149 |
| РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА ПРОЦЕСІВ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ                                                         |     |
| 3.1. Економічні передумови логістизації національної економіки.....                                                                                                                | 152 |
| 3.2. Стан освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і тенденції його розвитку .....                                                                    | 183 |
| 3.3. Оцінювання відповідності первинного стану освітньо-інтелектуального потенціалу логістизації національної економіки тенденціям розгортання економічних процесів в країні ..... | 211 |

|                                                                                                                                                                           |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.4. Висновки за розділом 3.....                                                                                                                                          | 227        |
| <b>РОЗДІЛ 4. КОНЦЕПЦІЯ ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ</b>                                                               |            |
| 4.1. Концептуальні засади формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....                                                           | 231        |
| 4.2. Методичний підхід до обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....                                    | 249        |
| 4.3. Організаційно-правові засади реалізації концепції формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни.....                                    | 270        |
| 4.4 Висновки за розділом 4.....                                                                                                                                           | 291        |
| <b>РОЗДІЛ 5. СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ</b>                                                               |            |
| 5.1. Розробка стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....                                                             | 294        |
| 5.2. Механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.....                                                  | 312        |
| 5.3. Удосконалення систем державного програмування економічного розвитку на засадах формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки..... | 333        |
| 5.4. Висновки за розділом 5.....                                                                                                                                          | 351        |
| <b>ВИСНОВКИ.....</b>                                                                                                                                                      | <b>353</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>                                                                                                                                    | <b>359</b> |
| <b>ДОДАТКИ.....</b>                                                                                                                                                       | <b>407</b> |

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Складність завдань забезпечення сталого інноваційного розвитку країни, зростання її конкурентоспроможності, прискорення процесів інтеграції у світовий економічний простір вимагають докорінного перегляду змісту і механізмів управління національним господарством. 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 логістизації національної економіки, тобто перенесення принципів, методів, новітніх логістичних технологій на організацію управлінських процесів і соціально-економічних відносин. Парадигмальна зміна поглядів на роль логістики в управлінні національним господарством, застосування логістичних підходів та 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.

Глобалізаційні тенденції у світовій економіці прискорюють становлення і розвиток нових інтеграційних форм взаємодії економічних агентів від підприємств до національних економік. На жаль, Україна поки залишається осторонь активних інтеграційних процесів через неготовність вітчизняної економіки до прийняття логістичної парадигми розвитку. Разом з тим, еволюція логістики як інноваційної концепції управління, її інтелектуалізація висуває жорсткі вимоги як до формування нового управлінського мислення, логістичного за своєю суттю, так і до здатності економіки країни перейти в режим функціонування логістичної системи

макроекономічного рівня, ключовим чинником якої виступає освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки.

Аксіоматизація логістичних засад в теорії управління економічним розвитком країни на мікро-, мезо- і макрорівнях закладена працями таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: А. Альбеков, Д. Бауерсокс [D. Bowersox], Д. Вордлоу [D. Wardlow], Д. Вуд [D. Wood], М. Григорак, Дж. Джонсон [J. Johnson], А. Долгов, В. Дибська, В. Дубницький, З. Каїра, С. Карнаухов, Є. Крикавський, О. Кроллі, В. Лукинський, І. Маркіна, П. Мерфі [P. Murphy], Г. Монастирський, Н. Рекова, В. Омельченко, О. Похильченко, І. Проценко, О. Проценко, О. Семененко, В. Сергєєв, Т. Скоробогатова, І. Смирнов, Т. Терьошкіна, Д. Турченко, В. Шумаєв та ін. Визнаючи вагомість наукового доробку вчених, який є суттєвим внеском у розвиток сучасних теоретичних уявлень щодо змісту процесів логістизації економіки країни, слід відзначити, що велике коло теоретико-методологічних, методичних і прикладних проблем реалізації логістичної парадигми управління розвитком економічних систем макрорівня залишилися поза увагою.

Актуальність даної дисертації зумовлена необхідністю створення теоретичних і методологічних основ, концептуальних засад і організаційно-методичних підходів до формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, що визначає об'єкт і предмет дослідження, його мету і завдання, а також структуру дисертації.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано відповідно до тематики держбюджетних науково-дослідних робіт Донецького державного університету управління Міністерства освіти і науки України за темами: «Тенденції і закономірності маркетингового управління соціально-економічними системами» (номер держреєстрації 0107U004221, 2007–2012 рр.), «Стратегічний розвиток національної економіки, регіонів та підприємств» (номер держреєстрації

0113U005211, 2013–2014 pp.), у межах яких автором визначено стратегічні цільові орієнтири розвитку національної економіки та запропонована модель освітнього антрапренерства та інтрапренерства як форми підприємницької діяльності та механізму інноваційного розвитку освітніх установ; Донецької академії автомобільного транспорту за темою: «Формування транспортно-логістичного кластеру промислового регіону» (номер держреєстрації 0113U003594, 2013–2014 pp.), у межах якої запропоновано концептуальний підхід до формування ТЛК інноваційного типу в Україні; Інституту економіки промисловості НАН України за темою: «Розробка напрямів і моделей трансформації інноваційної діяльності в промисловості в контексті міжнародної інтеграції» (номер держреєстрації 0106U008450, 2006–2009 pp.), у межах якої запропонована методика інтегральної оцінки рівня розвитку регіональної інноваційної системи та інноваційної системи України.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертації є розробка теоретичних і методологічних основ, концептуальних засад, організаційно-методичних підходів до формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки як основи її інноваційного розвитку в умовах глобалізації господарських систем. Для досягнення поставленої мети сформульовано і вирішено наступні завдання:

узагальнити і систематизувати теоретичні підходи до розуміння змісту процесу логістизації національної економіки;

обґрунтувати комплекс стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації;

розвинути теоретичні погляди на сутність і структуру освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економічних систем національного рівня;

концептуалізувати методологічні імперативи логістизації національної економіки як основи формування її освітньо-інноваційного потенціалу;

створити методологію формування освітньо-інноваційного потенціалу

логістизації національної економіки;

удосконалити методичні засади оцінювання стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни;

визначити економічні передумови формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки, оцінити його первинний стан і відповідність стратегічним орієнтирам розбудови економіки країни на засадах логістизації;

запропонувати концепцію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки;

удосконалити методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу розбудови національної економіки на засадах логістизації;

удосконалити організаційні та правові засади формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни;

розробити стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки;

запропонувати організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни;

удосконалити систему державного програмування економічного розвитку країни на засадах логістизації.

*Об'єктом дослідження* є процес забезпечення інноваційного розвитку економіки України на засадах її логістизації.

*Предмет дослідження* – теоретичні і методологічні основи, організаційно-методичні підходи та інструментарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

**Методи дослідження.** Теоретичну основу дослідження склали фундаментальні положення економічної теорії, теорії державного регулювання економіки, менеджменту і логістики. У процесі дослідження

використовувався комплекс загальнонаукових, конкретно-наукових і спеціальних методів, зокрема: *структурно-аналітичний* (для побудови логіки й структури дисертації); *монографічний та порівняльний аналіз, абстрактно-логічний метод* (для дескриптивного і конструктивного обґрунтування сутності нових економічних категорій «логістизація економіки», «освітньо-інноваційний потенціал логістизації», «державний логістичний менеджери́зм», «освітнє антрапренерство», «освітнє інтрапренерство»); *історичний метод, систематизація, конкретизація, аналіз і синтез, структурна декомпозиція, узагальнення* (при вивченні теоретичних основ логістизації національної економіки і визначенні складових її освітньо-інноваційного потенціалу); *концептуалізація, декомпозиція, методологічний синтез, комплексний підхід на основі виявлення причинно-наслідкових зв'язків, графічний метод* (при формуванні методології дослідження і формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, методики його кількісного оцінювання); *статистичний, графічний, ретроспективний аналіз, кореляційний аналіз, структурний та системно-компаративний аналіз* (при діагностиці передумов логістизації економіки країни і оцінці відповідності первинного стану її освітньо-інтелектуального потенціалу тенденціям розгортання економічних процесів в країні); *концептуалізація, структурне моделювання, метод аналізу ієрархій, сценарне моделювання* (в процесі побудови концепції та стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки та організаційно-економічного механізму її реалізації); *методи сценарного та форсайт-прогнозування* (для визначення стратегічного вектору логістизації економіки та формування основної її передумови – відповідного освітньо-інноваційного потенціалу).

Інформаційну базу дослідження склали дані Державної служби статистики України, статистичні і звітні дані Міністерства освіти і науки України, дані Світового банку та Євростату, аналітичні доповіді та матеріали

Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації, законодавчі й нормативні акти України, результати досліджень зарубіжних і вітчизняних науковців, а також власних досліджень автора.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у розв'язанні важливої наукової проблеми – розробці теоретичних і методологічних основ, концептуальних засад, організаційно-методичних підходів до формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки як основи формування логістичного мислення і реалізації принципів логістичного менеджменту в управлінні розвитком економічних систем усіх рангів. Наукова новизна результатів дисертації розкривається в наступних положеннях:

*вперше:*

створено методологію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, особливістю якої є її дуальність як гносеологічного базису логістизації економіки країни (перенесення принципів логістичного менеджменту на управлінські процеси та соціально-економічні відносини на рівні національної економіки) і систематизованої сукупності підходів, способів, методів, прийомів та процедур формування її освітньо-інноваційного потенціалу, що здійснено шляхом методологічного синтезу основоположних концептів економічної теорії та державного управління і дозволяє забезпечити спадкоємність та наступність формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, досягнення стратегічних орієнтирів економічного розвитку на засадах логістизації і чіткого вектору входження України у глобалізаційні й інтеграційні процеси у світовій економіці;

запропоновано концепцію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, представлену у вигляді ієрархічно організованої п'ятирівневої системи теоретико-методологічних концептів, методів, інструментів та організаційних засад, побудовану на

методологічних імперативах тотальної (наскрізної) логістизації економіки країни, запровадження концепцій освітньої логістики і державного логістичного менеджеризму у межах одного з трьох визначених сценаріїв (базового, мобілізаційного, інноваційного), реалізація якої спрямована на перехід національної економіки в режим функціонування інноваційної логістичної системи;

створено стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, який, за своїми кількісними параметрами та якісними характеристиками, відповідає вимогам реалізації стратегічних орієнтирів розвитку економіки на засадах логістизації і входження до світових інтеграційних і глобалізаційних процесів на основі збереження її суб'єктності з визначенням принципів, основних і пріоритетних завдань та засобів їх реалізації;

запропоновано організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, дія якого спрямована на досягнення стратегічних орієнтирів економічного розвитку країни на засадах логістизації і забезпечується інституціональною взаємодією на основі партнерських моделей співробітництва та потокової організації управлінських процесів і програмно-цільового методу управління;

*удосконалено:*

наукове обґрунтування шляхів переходу до інноваційної моделі розвитку економіки України за рахунок концептуалізації методологічних засад і визначення пріоритетних напрямів логістизації національної економіки у процесі формування її освітньо-інноваційного потенціалу з кількісними параметрами та якісними характеристиками, що відповідатимуть стратегічним орієнтирам розбудови національної економіки на засадах логістизації;

методичний підхід до кількісної оцінки параметрів окремих складових

і освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни в цілому на основі створення системи індикативних оцінних показників, застосування графічного методу і обчислення результуючого синтетичного показника, який відображає характер реалізації потенціалу (екстенсивний, нейтральний, інтенсивний) через результативність його функціональної складової, що дозволяє диференціювати методи і потужність регулюючих впливів держави;

систему інформаційно-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень у процесі формування освітньо-іноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі системного аналізу, кількісної оцінки показників його первинного стану та їх відповідності тенденціям розгортання економічних процесів у країні, що дозволить підвищити ступінь обґрунтованості й аналітичності розробки сценаріїв логістизації національної економіки на основі формування її освітньо-інноваційного потенціалу;

методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки із застосуванням методу аналізу ієрархій для вибору базового, мобілізаційного та інноваційного сценаріїв та характеристик поточного стану освітньо-інноваційного потенціалу з метою визначення цілей і основних завдань стратегії його формування;

науково-методичний підхід до структурної трансформації функціональної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки шляхом визначення комплексу організаційних і правових засад, спрямованих на забезпечення реалізації запропонованої концепції його формування на основі мобілізаційного сценарію;

систему державного програмування економічного розвитку країни на основі визначення комплексу програм загальнонаціонального, регіонального і галузевого рівня, їх основних завдань і засобів реалізації як складових

елементів механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки;

*дістали подальшого розвитку:*

понятійно-категоріальний апарат економічної науки за рахунок уточнення поняття «логістизація національної економіки», під якою запропоновано розуміти системно-інноваційний процес стратегічного управління економічним розвитком країни, спрямований на трансформацію її економічної системи в національну логістичну систему, інтегровану у глобальну логістичну систему, і заснований на формуванні логістичного стратегічного мислення на державному рівні та запровадженні у всі сфери діяльності на усіх рівнях управління інноваційних логістичних технологій;

теоретико-методичний підхід до формування комплексу цілей стратегічного управління економічним розвитком України на основі обґрунтування стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки на засадах логістизації, до яких віднесено: створення інститутів економіки знань; перехід від експортно-сировинного до інноваційно-інвестиційного типу економічного розвитку; від галузево-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, що дозволить забезпечити відповідність вектору розвитку економіки України змісту світових глобалізаційних процесів;

теоретичні уявлення про зміст поняття «освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки» за рахунок розкриття його структури із застосуванням синтетичного підходу, що поєднує ключові концепти ресурсного, функціонального і цільового підходів, а також уточнення відповідного поняття як сукупності інтелектуальних, інформаційно-комунікаційних, матеріальних, науково-технічних, кадрових і

фінансових ресурсів, що функціонально взаємодіють у системно організованому інституціонально-правовому середовищі, забезпечуючи досягнення стратегічних орієнтирів розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки України на засадах логістизації.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у тому, що теоретичні положення і висновки безпосередньо доведено до рівня конкретних практичних пропозицій і рекомендацій, які можуть бути впроваджені в діяльність органів державної виконавчої влади, місцевого самоврядування, організацій і підприємств з метою впровадження новітніх логістичних технологій, принципів, методів, інструментарію логістичного менеджменту в усі сфери і види діяльності. Розроблені в дисертації принципи, методи, підходи, рекомендації створюють методичну базу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки на усіх її рівнях і були використані: Міністерством інфраструктури України при підготовці Проекту Постанови Кабінету Міністрів України «Про забезпечення участі громадськості у моніторингу реалізації інфраструктурних проектів» від 13 січня 2015 року (довідка від 27.01.2015 № 37/08/10-12); Донецькою обласною державною адміністрацією в процесі розробки Регіональної програми розвитку малого і середнього підприємництва в Донецькій області на 2015-2016 роки (довідка від 09.12.2014 № 03-010/1011), Українською логістичною асоціацією в процесі розробки кваліфікаційних вимог та компетентнісної моделі підготовки фахівців для логістичної галузі (довідка від 19.01.2015 № 16-1251) та логістичною компанією ТОВ «5PL» в процесі визначення стратегії розвитку логістичного провайдера нового покоління та на курсах професійної підготовки фахівців за програмами *FIATA* при викладанні навчальних модулів «Логістичні системи», «Логістичні послуги» та «Логістичний контролінг і аудит» (довідка від 02.02.2015 № 1/15-129).

Результати дисертації використано у навчальному процесі Донецького державного університету управління Міністерства освіти і науки України (м. Маріуполь) при викладанні дисциплін «Оптимізація логістичних рішень», «Стратегічне планування логістики», «Теорія логістичної інтеграції», «Міжнародна логістика» (довідка від 25.12.2014 № 01-12/856).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійною завершеною науковою працею. Наукові положення, рекомендації та результати дисертації отримані автором самостійно. З наукових праць, що опубліковані у співавторстві, у дисертації використано матеріали, пропозиції та висновки, що є результатом особистих досліджень здобувача. У даній роботі матеріали і висновки кандидатської дисертації автора не використовувалися.

**Апробація результатів дисертації.** Результати дисертації оприлюднено та отримано позитивну оцінку на таких міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Проблеми розвитку транспортних систем і логістики» (Луганськ, 2014 р.); «Регіональний розвиток – основа становлення української держави» (Донецьк, 2014 р.); «Логистические системы в глобальной экономике» (Красноярськ, Росія, 2013 р.); «Логістика промислових регіонів» (Донецьк, 2013 р.); «Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації» (Дніпропетровськ, 2012 р.); «Логістика промислових регіонів» (Донецьк, 2012 р.); «Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики» (Харків, 2011 р.); «Логістика промислових регіонів» (Донецьк, 2011 р.); «Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды» (Київ, 2011 р.); науковій конференції викладачів Донецької академії автомобільного транспорту за підсумками науково-дослідної роботи у 2008-2009 рр. (Донецьк, 2010 р.); «Логістика промислових регіонів» (Донецьк, 2010 р.); «Транспорт і логістика» (Донецьк, 2010 р.).

**Публікації.** Основні положення та результати дослідження відображено у тридцяти шести наукових публікаціях, а саме: одна одноосібна

монографія, дві колективні монографії, двадцять одна публікація у наукових фахових виданнях (зокрема вісім – у виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз), дванадцять публікацій – у матеріалах конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 50,4 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належать 37,8 ум.-друк. арк.

## **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 зумовлюють 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 представляють один з ключових факторів підвищення конкурентоспроможності будь-якої національної економіки у глобальному середовищі [58, 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 національної економікою справили представники неокласики та інституціоналізму, ключові теоретичні постулати і методологічні принципи яких узагальнені в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

## Теоретико-методологічні витоки логістичного управління розвитком економічних систем

| Засновники,<br>представники                                 | Теоретичні<br>постулати                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Методологічні<br>принципи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                                           | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <i>Маржиналізм</i>                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| У. С. Джевонс [427];<br>К. Менгер [159]<br>Л. Вальрас [25]; | Теорія граничної корисності (теорія індивідуальної оптимізації), зокрема:<br>- принцип спадної граничної корисності;<br>- теорія цінності і праці: праця управляє пропозицією, пропозиція регулює потреби, потреби визначають цінність;<br>- визначення споживчої цінності товару і його мірної цінності;<br>- 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 з погляду кожного з партнерів;<br>- 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; | - <i>методологічний індивідуалізм</i> (суспільство в цілому – сукупність індивідів; економічні явища – результат поведінки окремих індивідів);<br>- <i>статичний підхід</i> (динаміка економічної системи – послідовність статичних дискретних станів);<br>- <i>рівноважний підхід</i> (дослідження рівноважного стану, стійкого до короткострокових змін економічних параметрів);<br>- <i>економічна раціональність</i> (економічна раціональність поведінки господарюючого суб'єкта – максимізація цільової функції);<br>- <i>граничний аналіз</i> (принцип максимізації цільової функції: стан є оптимальним, або рівноважним, якщо додаткова одиниця блага не збільшує загального рівня корисності або прибутку); |

Продовження табл. 1.1.

| 1                        | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          | корисність зумовлена споживанням певного блага і залежить тільки від кількості цього блага., причому загальна корисність утворюється додаванням корисностей, отриманих від споживання окремих благ.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | - <i>формалізація досліджень у сфері економіки</i> (розвиток математичного апарату, формування основ економетрії)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <i>Австрійська школа</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ф. Хайек [361]           | <p>Вірність класичному лібералізму.</p> <p>Отримання економічної інформації ускладнюється як випадковим характером самої економічної діяльності, так і неузгодженістю інтересів її учасників.</p> <p>Централізовано керована 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.</p> <p>Ефективний обмін і використання ресурсів можуть діяти виключно через ціновий механізм на вільних ринках. Вільна цінова система є не цілеспрямований винахід (свідомо розроблений людством), а самоорганізований порядок речей.</p> <p>Ціновий механізм слугує для того, щоб розділити і синхронізувати загальне й особисте знання, надаючи можливість членам суспільства досягти різноманітних і складних результатів на основі</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>інтегрування в економічну теорію фактору невизначеності;</i></li> <li>- <i>принципова неможливість побудови цілісної і повної системи економічного знання;</i></li> <li>- <i>сутність розвитку економічної теорії у генерації і розповсюдженні економічної інформації;</i></li> <li>- <i>неможливість (неприпустимість) підміни природного порядку (ринку) принципом підпорядкування суспільного життя певній цілі;</i></li> <li>- <i>каталаксія як система самоорганізації добровільного співробітництва;</i></li> <li>- <i>економічний прогноз представляє собою передбачення про ймовірний напрям розвитку подій, а не кількісну оцінку майбутніх значень параметрів</i></li> </ul> |

Продовження табл. 1.1

| 1                         | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                           | самоорганізації.<br>Уявлення про економіку як про систему координації.<br>Підвищений науковий інтерес до суспільних механізмів, які забезпечують узгодженість дій економічних суб'єктів.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | економічної системи.<br><i>Основні методологічні принципи:</i><br>суб'єктивізм, апіоризм,<br>методологічний індивідуалізм.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Кембріджська школа</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| А. Маршалл [154 ]         | Розвиток теорії граничної корисності.<br>Введення поняття еластичності попиту і виділення трьох періодів рівноваги попиту і пропозиції.<br>Теоретичні концепти:<br>- граничні витрати не управляють ціною;<br>- аналіз факторів впливу на управління ціною може бути об'єктивним лише при досягненні 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. | - <i>методологічний синтетизм</i> на основі поєднання підходів маржиналізму, класичної політичної економії, історичної школи;<br>- <i>збалансованість теоретичного й емпіричного</i> рівнів дослідження як основа забезпечення прикладного характеру економічної науки;<br>- <i>вспоміжна роль математичного апарату</i> у розкритті і розумінні економічних явищ;<br>- <i>-часткова рівновага</i> як стан ринку певного блага. |

Продовження табл. 1.1

| 1                                                          | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>- Інституціональна теорія</b>                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Т. Веблен [31]; Дж. З. Коммонс [117]; Дж. К. Гелбрейт [55] | <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.</p> <p>Примирення економічних протиріч через колективні дії, закріплені як правовий інститут.</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 техноструктури як відмінної риси нового індустріального суспільства.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>генетичний підхід</i> до поведінкових реакцій на розвиток матеріальної цивілізації;</li> <li>- <i>аналіз юридичних форм</i> становлення інститутів;</li> <li>- <i>статистичний підхід</i> до визначення впливу інститутів на економічні процеси та явища;</li> <li>- <i>ліберальне реформаторство</i>;</li> <li>- <i>соціальний баланс</i> між обсягами виробництва товарів споживчого призначення і витратами на суспільні послуги</li> </ul> |
| <b>- Економічна теорія інформації</b>                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| К. Дж. Ерроу [401]; Дж. Стиглер [343]                      | <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 іманентом 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;</p>                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>зі збільшенням долі витрат</i> покупця на певний товар збільшується економія завдяки пошуку; зі збільшенням економії може бути збільшений обсяг пошуку;</li> <li>- <i>зі збільшенням частки досвідчених постійних покупців</i> на ринку збільшується обсяг пошуку;</li> <li>- <i>зі збільшенням частки досвідчених постійних покупців</i> на ринку підвищується кореляція між цінами</li> </ul>                                                |

Продовження табл.1.1

| 1                                       | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | <p>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 виграш від ще одного запиту щодо мінімальної ціни падає.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>різних періодів і різних продавців і збільшується обсяг накопиченого пошуку;</p> <p>- <i>витрати на пошук зростають</i> відповідно до географічної протяжності ринка;</p> <p>- <i>очікувана економія від додаткової одиниці пошуку</i> відповідає кількості товару, помноженій на очікуване зниження ціни в результаті пошуку.</p>                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Ринкові концепції господарювання</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Маркетинг-менеджмент</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ф. Котлер [127];<br>М. Портер [411]     | <p>Загальна цінність для споживача є сукупністю вигод, які очікується отримати від придбання товарів або послуг. Споживча цінність визначається як різниця між загальною цінністю для споживача і його загальними витратами. Загальні витрати споживання – сума витрат, що виникають у процесі оцінки, отримання і використання продукту або послуги.</p> <p>Маркетинг-менеджмент реалізується на основі управління взаємопов'язаними робочими процесами. Стрижневі бізнес-процеси – створення нових зразків продукції, стимулювання продажів і виконання і виконання замовлень на основі спрямування ресурсного потоку на користь споживача.</p> <p>Ланцюжок створення цінності як складна система різних видів діяльності, у якій створюється цінність і</p> | <p>- <i>портфельний аналіз</i> – інструмент стратегічного управління на основі оцінки господарської діяльності з метою виявлення найбільш прибуткових або перспективних її напрямків (структурних підрозділів);</p> <p>- <i>матричні методи</i>: матриця Ансоффа (товари-ринки); матриця БКГ (темпи зростання ринків збуту – відносна ринкова доля на цільових ринках); матриця МакДоналда (ступінь привабливості цільових ринків – конкурентні переваги на цільових ринках); матриця конкурентних переваг М. Портара (джерело конкурентних переваг – стратегічна орієнтація);</p> |

Продовження табл.1.1

| 1                                                                                                | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                  | <p>формуються витрати, передбачає п'ять 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 постачальниками, покупцями, споживачами, посередниками тощо); розробка і випуск нового товару та ін.</p>                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- багатокритеріальні матриці;</li> <li>- <i>SWOT</i>-аналіз – інструмент стратегічного управління, процес встановлення зв'язків між найхарактернішими для господарюючої системи у певному ринковому середовищі можливостями, загрозами, сильними сторонами (перевагами), слабкостями з метою обґрунтування і вибору стратегій розвитку;</li> <li>- <i>Концепція тотальних витрат у дистрибуції товарів.</i></li> </ul> |
| <i>- Регіональний (територіальний) маркетинг</i>                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>Панкрухін [195]; А. Старостіна, С. Мартов [320]; В. Дубницький [61]; Є. Крикавський [131]</p> | <p>Регіональний (територіальний) маркетинг за суттю – орієнтація всієї системи влади і менеджменту на потреби цільових груп споживачів товарів та послуг території. Організаційно представляє собою систему управління регіональними соціально-економічними процесами на основі комплексу заходів щодо формування і вивчення регіональних (локальних) ринків, максимального пристосування структури економіки регіону до внутрішніх і зовнішніх умов, узгодження інтересів суб'єктів господарювання та органів управління для забезпечення відповідного рівня і якості життя населення, врахування сильних, слабких сторін та конкурентних переваг розвитку адміністративно-територіальних одиниць.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>програмно-цільовий метод</i> управління за критеріальною визначеністю елементів: «проблема – ціль – програма дій – реалізація програми»;</li> <li>- <i>ціннісно-орієнтоване управління</i> на основі системи цінностей як визначального фактору ціле покладання;</li> <li>- <i>маркетинг регіону</i> як аналог традиційного маркетингу, в якому територія виступає у якості товару;</li> <li>-</li> </ul>         |

Закінчення табл. 1.1

| 1 | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 3                                                                                       |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>Функціонально являє собою сукупність взаємовідносин між суб'єктами регіонального управління та споживачами результатів їхньої діяльності (об'єктами регіональної політики) з приводу вивчення вивчення та використання конкурентних переваг території, вироблення, просування та реалізації «регіонального продукту», ідей, стратегічних пріоритетів розвитку адміністративно-територіальної одиниці.</p> | <p>- <i>маркетинг у регіоні</i> як аналог маркетинг-менеджменту на рівні території.</p> |

Теоретичні конструкти течій і шкіл неокласичної теорії та інституціоналізму реалізувалися у ринкових концепціях господарювання як на мікро-, так і на мезоекономічному рівнях. Становлення і 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 з найменшими витратами у всьому логістичному ланцюзі, міцно завоювала провідні позиції, що безпосередньо пов'язано із загальними еволюційними тенденціями в суспільстві і економіці зокрема:

- перехід від домінування виробництва товарів до сервісної економіки;
- перетворення знань на основний ресурс соціально-економічного розвитку з наступною трансформацією капіталомісткого виробництва у наукомістке;
- системне, стратегічне поєднання в товарах і моделях розвитку передових технологій виробництва та випуску товарів; вирівнювання інформаційних можливостей усіх учасників бізнес-процесів;
- зміна ролі дистрибуції і концентрації логістичних каналів;
- посилення 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 управління логістичними процесами, оптимізувати рух матеріальних і нематеріальних потоків, підвищувати ефективність використання ресурсів [70].

Практичний потенціал логістики першими передбачили американські фахівці П. Конверс і П. Друкер [118, 59], які визначали її потенційні можливості як «останній рубіж економії витрат» і «непізнаний материк економії». За свідченням М. Портера, Д. Стока [411, 344] логістика вийшла за межі її традиційного вузького визначення і має велике значення у стратегічному управлінні та плануванні розвитку національної економіки. Обґрунтування подальшого зростання ролі і значення логістики для розвитку економіки країни присвячено чимало праць, зокрема: [11, 344, 389, 359, 312]. У науковій літературі приділяється чимало уваги перспективам розвитку логістики у зв'язку новими економічними тенденціями і умовами господарювання, зокрема у роботах: [162, 104, 88, 143, 202, 365, 364, 376]. 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 М. Кристофера, В. Сергєєва, Ч. Сковронека, З. Сариуш-Вольського, Т. Терьошкіної, Л. Баранової, Л. Войнової, В. Лукинського та ін. [135, 252, 148, 151]. Узагальнюючи сучасні погляди на етапізацію розвитку логістики як концепції і практики господарювання, слід підкреслити наступне.

Перший етап – етап виникнення і фрагментації логістики – припадає на 1920-1950-ті роки, в 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 і виробничої з орієнтацією на збут концепцій підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Мірою 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 та 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. В цей період виділяються два основні напрями логістичної діяльності [151]:

- фізичне розподілення товарів, засноване на маркетинговій концепції управління підприємством, що забезпечує доставку товарів в 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 усі логістичні функції, найчастіше невиробничого характеру [151].

Четвертий етап, який розпочався у другій половині 1990-х років і який 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 усьому ланцюгу поставок. В. Лукинський говорить також про виникнення і розвиток у цей період нових логістичних концепцій, зокрема макрологістики, єврологістики, глобальної логістики [151].

В роботі [148] представлені й інші підходи до етапізації еволюції логістики. Д. Іванов виходить з критерію удосконалення ключових компетенцій [95], 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 [155], які виходять з позиції підприємства як партнера по бізнесу, приділяючи найбільшу увагу питанням співробітництва і кооперації. На цій підставі пропонується виділяти етапи [155]:

- 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);
- інтегровані корпоративні структури (стратегічне партнерство і франчайзинг).

Зауважимо, що часові інтервали етапів еволюції логістики і у першому, і у другому випадках співпадають з 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 наразі логістика, отримавши розвиток як наука, перебуває на четвертому етапі еволюції, який простягається і дотепер. У контексті даного дослідження слід прийняти до уваги наступне.

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 впровадження 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 з перспективою формування національної логістичної системи і її інтеграції у глобальну логістичну систему мегаекономічного рівня.

По-третє, 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 [314];
- інтеграції в єдину систему процесів управління виробництвом, транспортно-складським господарством, запасами, фінансовим капіталом, персоналом, інформаційними потоками, які вважалися до недавнього часу економічно-незалежними [9]. Цінність такого підходу як метода організаційно-аналітичної оптимізації виробничо-комерційної діяльності на рівні регіону полягає в практичному використанні формалізованих процедур опису поточкових процесів в 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 [69]. 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 дії на неї суб'єкта управління логістичною системою. Сьогодні окрім традиційних логістичних матеріальних, фінансових, інформаційних, сервісних і транспортних 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») [37].

Слід зауважити, що вивчення наукових праць таких вчених, як, наприклад, А. Семененко [251], В. Чижонко [383], А. Купцова [139], В. Омельченко [182] та ін., показало, що набирає обертів управлінський підхід до організації різноманітних процесів у різних сферах діяльності як поточних 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 [9]. У цьому контексті цікавим є визначення терміну «логістика», надане В. Омельченком, який пропонує розглядати її як науку про управління еколого-соціально-економічними системами на світовому і

національному рівні на основі оптимізації потокових процесів, що відбуваються у цих системах [182]. Отже, наукова думка, визначаючи шляхи і перспективи розвитку економічних систем вищих рангів (мезо-, макро-, мега-), обґрунтовує необхідність застосування логістичної організації не тільки 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, і використання якої, на думку автора, закладає науково-методичні засади для вирішення проблеми організаційно-інституціональних змін і формування необхідного правового поля в рамках перспективної логістизації економіки України в системі світового господарства [182].

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 дозволяє 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. Альбеков, В. Федько [1], Г. Бердников [137], С. Гриценко, І. Іконніков, О. Кроллі, О. Проценко [136], І. Проценко [224], О. Шкодін [391], С. Юкилевич С. Є. [402].

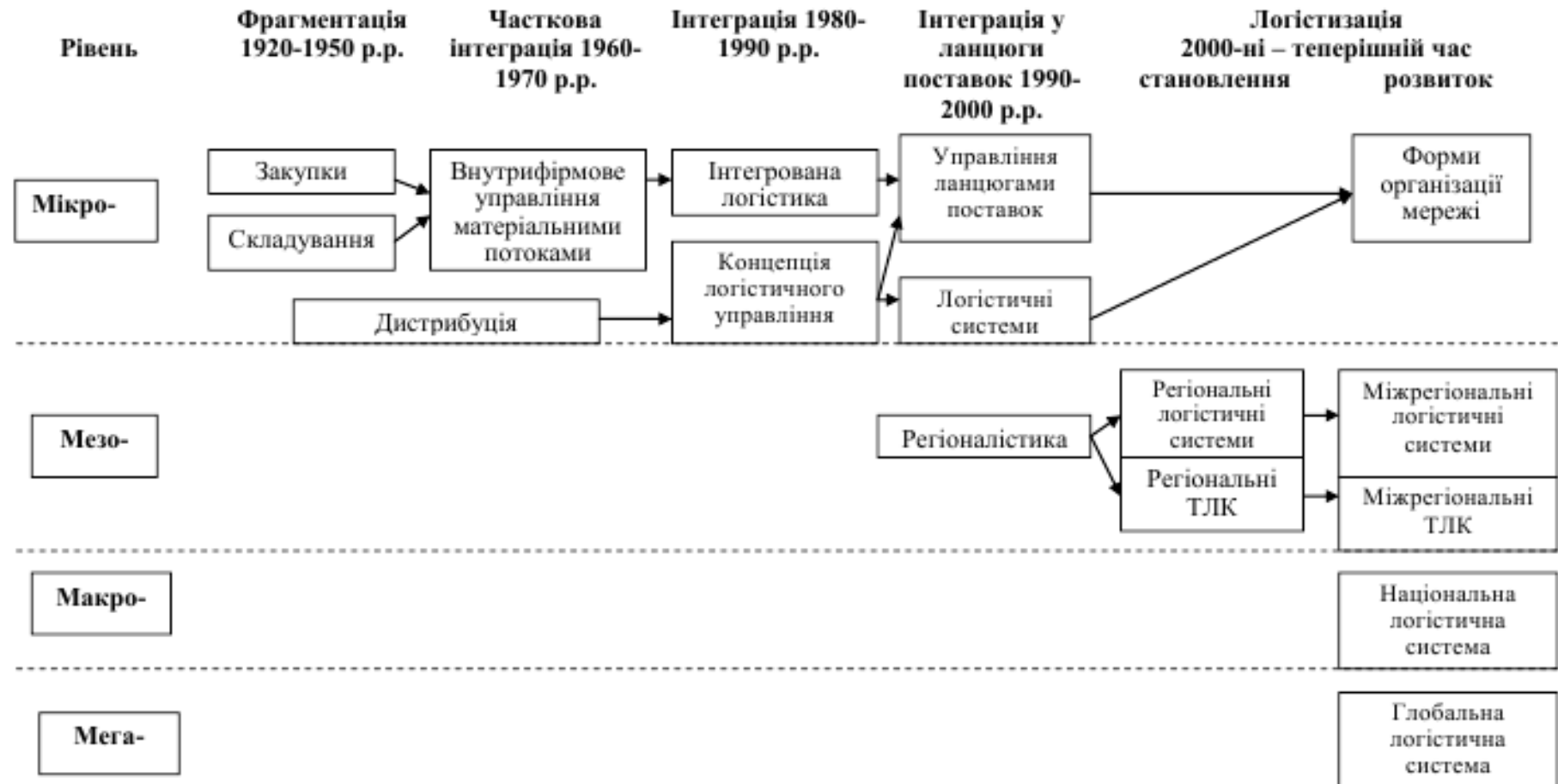


Рис. 1.1. Етапи становлення і розвитку логістики

На макроекономічному рівні окремі теоретико-методологічні та прикладні аспекти логістизація досліджувалися такими науковцями, як: А. Долгов [58], В. Дибська, С. Карнаухов [103, С.99], І. Кіппер, Д. Костоглодов, Є. Крикавський [132], В. Омельченко, О. Семененко, В. Сергєєв [250], Т. Скоробогатова [261], В. Шумаєв [397, С.69],

Однак, в той же час, 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. Похильченком в роботі [132]. Це пояснюється, на нашу думку, кількома причинами.

Першою серед них є фрагментарність досліджень сутності, особливостей і стратегічної необхідності логістизації процесів в економічних системах не тільки на мікро- і мезорівнях, але й на макрорівні. Обгрунтована вище етапізація розвитку логістики як ідеології і концептуальної основи економічної і господарської діяльності в сучасних умовах посилення глобалізаційних та 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 [139], головним джерелом англomовних 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 зустрічається 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, як шлях досягнення економічної безпеки і стратегія розвитку підприємницьких структур. Вивчення наукових праць з даного поняття з використанням елементів контент-аналізу дозволяє виділити три основні підходи: організаційний, управлінський, витратний (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

**Підходи до трактування поняття «логістизація»**

| <b>Підходи до визначення поняття «логістизація»</b>                                                                                                                                                                                                                                                                          | <b>Автори</b>                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <i>Організаційний підхід</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                             |
| Логістизація – концептуальна основа оптимізації виробничо-комерційної діяльності та умова конкурентоспроможності сучасного підприємства                                                                                                                                                                                      | А. Альбеков,<br>В. Федько [1]               |
| Логістизація – це тотальна організація логістичних систем і ланок на основі теорії логістики                                                                                                                                                                                                                                 | А. Семененко,<br>В. Сергеев [250,<br>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»                                                      | Т. Скоробогатова<br>[17]                    |
| Логістизація на базі оперативної інноваційної логістики передбачає раціоналізацію (оптимізацію) поточкових 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. | І. Проценко<br>[14, С.70]                   |
| Логістизація - цілеспрямований процес запровадження логістичного підходу до організаційно-економічної діяльності окремих підприємницьких структур як елементів економіки регіону, країни й світу.                                                                                                                            | І. Струтинська<br>[19]                      |

## Продовження табл.1.2

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Логістизація економіки – це концепція формування поточкових 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.                | Л. Фролова<br>[373, С.11]                  |
| <i>Управлінський підхід</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                            |
| Логістизація – це спонтанний та/або цілеспрямований процес розповсюдження(впровадження) логістичного підходу до оптимізації розвитку організаційно-економічної діяльності (підприємництва, комерційної діяльності) в національній та світовій економіках                                                      | А. Семененко,<br>В. Сергеев<br>[15, С.508] |
| Логістизація – це процес вдосконалення роботи за рахунок використання механізмів та інструментів логістики, спрямованих на оптимізацію потоково-роподільних процесів, що сприяє підвищенню ефективності                                                                                                       | В. Шумаев<br>[21, С.69]                    |
| Логістизація – це формування поточкових процесів і потоків у економічній діяльності підприємницьких структур різного ієрархічного рівня на основі наскрізної оптимізації усіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей                                           | О. Шкодін<br>[20, 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                                                                                  | І. Струтинська<br>[19]                     |
| <i>Витратний підхід</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                            |
| Логістизація - база зниження витрат на всьому шляху просування товару від виробника до споживача                                                                                                                                                                                                              | А. Гаджинский<br>[3]                       |
| Логістизація підприємницької діяльності (раціональна та оптимальна організація) зводиться до сукупності загальних логістичних прийомів або методів, які дозволяють залучати любі засоби та джерела для прирощення цільових функцій любых ринкових структур, в тому числі непродуктивних і навіть кримінальних | Д. Новиков,<br>В. Голоскоков<br>[11, С.75] |

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 відпочатку термін «логістизація» став використовуватися для підсилення значення та ролі логістики для управління нематеріальними потоковими процесами. Так, С. Карнаухов констатує, що у якості об'єкта логістизації можуть виступати як традиційні сфери діяльності, які по своїй природі ставляться до логістичних (наприклад, транспортна, виробнича інфраструктура), так і будь-які поточкові процеси, що мають просторово-часову послідовність [103, С.99].

У той же час, проекти логістизації стали з'являтися як самостійні науково-прикладні розробки (наприклад, медична логістика, яка регулює потоки хворих, їх багатоваріантну маршрутизацію по державним та приватним медичним установам в умовах обмежених фінансових ресурсів бюджету та населення) або як підсистеми, які належать до більш масштабної системи [136]. 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 поточковими процесами з метою підвищення ефективності використання ресурсів, задоволення платоспроможного попиту споживачів продукції й послуг [24, 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. Чорнопиською і узагальнена нами на основі її роботи [384] в табл. 1.3, має зовсім інші часові рамки.

Таблиця 1.3

## Етапізація розвитку логістики в Україні

| Етапи, роки                                         | Характерні особливості                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1991-1999<br>Створення передумов розвитку логістики | Перехід до ринкових умов господарювання; успадкована 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<br>Формування логістики                   | Зростання обсягів вантажопотоків через кордони України; зміна характеру конкуренції в напрямку 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-...<br>Стрімкий розвиток логістики             | Стрибоподібне зростання зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України; включення України у ланцюги поставок глобальних фірм, що працюють в сегменті FMCG; рост 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 з підбором кваліфікованих фахівців з логістики; криза 2008-2009 р.р.; післякризове відновлення: розвиток роздрібних торговельних мереж, розвиток вузькоспеціалізованих напрямків логістики, розвиток логістики Інтернет-магазинів, широке впровадження ІТ-технологій, інновації в системі вантажообробки. |

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 значного відставання 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, непідготовленість діючих систем управління до безпосереднього використання логістики потребує більш широкої та змістовної трактовки логістизації ринкових структур [180].

Дійсно, термін «логістизація» став спочатку використовуватися для посилення ролі логістики та управління як матеріальними, так і нематеріальними поточковими процесами, тобто, у якості об'єкта логістизації можуть виступати як традиційні сфери діяльності, які по своїй природі належать до логістичних (транспортна, виробнича інфраструктура тощо), так і будь-які поточкові процеси, що мають просторово-часову послідовність [103, С.99].

У цьому зв'язку Л. Федулова 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 нерационально, то є підстави стверджувати, що його логістизація не відбулася і навпаки, ефективна організація економічних потоків і процесів означає, що вони стали логістизованими [367]. На наш погляд, такий підхід по суті ототожнює дві економічні категорії: «раціоналізація» і «логістизація», хоча критерії раціоналізації і раціональної логістизації принципово не співпадають.

Ключова відмінна риса логістизації від раціоналізації характеризується словом «наскрізна». Тобто, логістизація передбачає наскрізну раціоналізацію усіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей [391].

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 поточними процесами з метою підвищення ефективності використання ресурсів, задоволення платоспроможного попиту споживачів продукції і послуг [24].

Таким чином, логістизацію економіки, з одного боку, можна розглядати як наслідок розвитку процесів формування глобальних систем, електронних інформаційних систем, виходом 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 поточних процесів, що на даному етапі є актуальним саме для економічних реалій України й інших пострадянських країн.

Отже, попри усі розбіжності у визначенні категорії «логістизація економіки», які наведені у працях провідних науковців, більшість з них бачать у ній концепцію формування поточних процесів на основі логістичного підходу та передбачає цілеспрямований процес розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію з метою раціоналізації та оптимізації поточних процесів в усіх сферах і видах

діяльності і потребує тотальної організації логістичних систем та прискореного розвитку та подальшого практичного впровадження концепції логістичного менеджменту.

Внаслідок зростання масштабів і складності потокових процесів в умовах глобалізації світової економіки, розвитку інформаційних систем, зростання ролі і значущості сервісної економіки, орієнтованої на запити споживача, все більш 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 з природним середовищем [182].

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 усіх 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 [350].

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 Давній Греції логістами, які були державними службовцями адміністрації

управління Афін 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 [65].

В 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 [34].

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 національного 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 урахувати й при експансії економіки логістикою (рис.1.2).

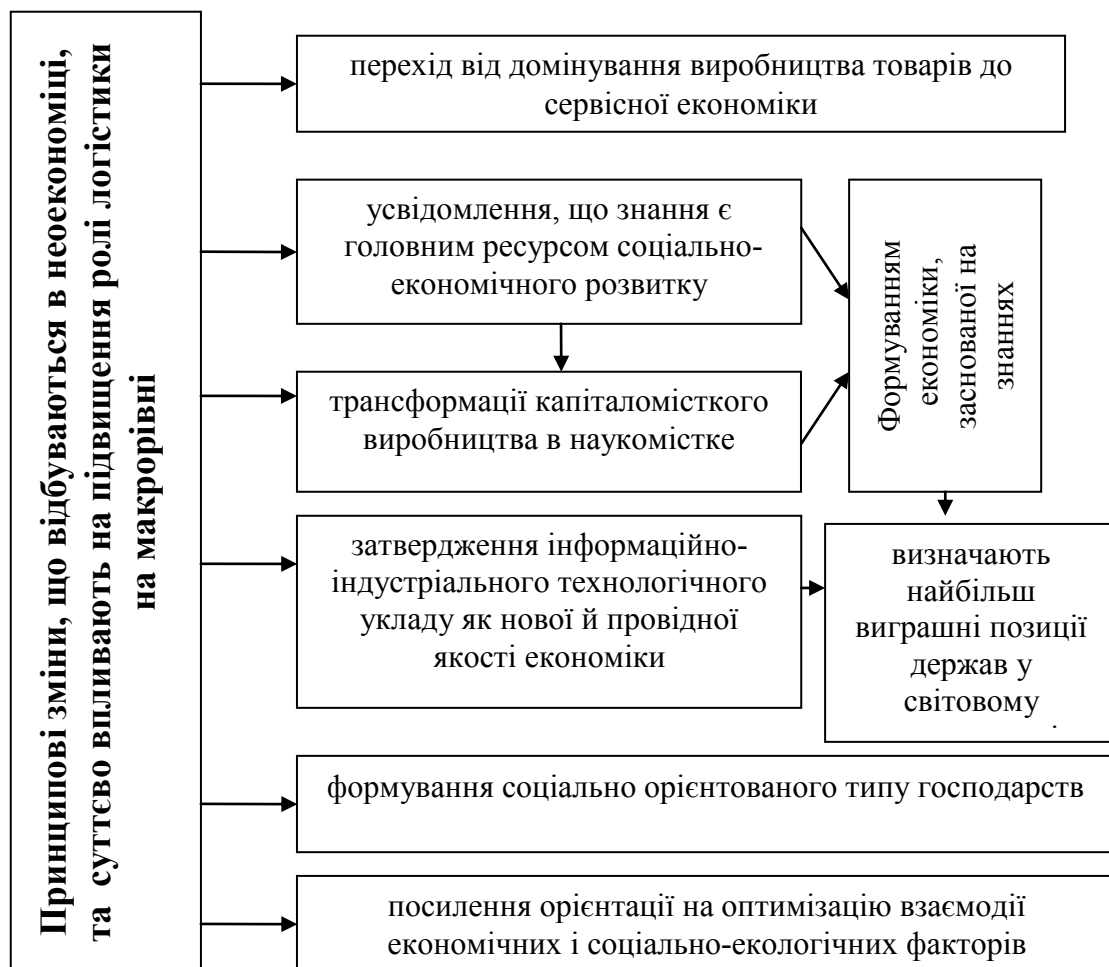


Рис.1.2. Принципові зміни в економіці, що потребують її логістизації

Слід зауважити, що проблемі визначення факторів впливу глобального середовища на економіку України досліджувалися такими авторами, як: А. Сундук [350], І. Євлакова [71] 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 [225]. 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. В 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 складових залежить від ініціатив ТНК, а не політики національних урядів [225]. 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 з векторів визначено забезпечення сталого розвитку держави, проведення структурних реформ і, як наслідок – підвищення стандартів життя. Україна має стати країною з сильною економікою та з 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 на особливу увагу серед першочергових 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 із сприятливим кліматом, із своїм унікальним місцем у світовому розподілі праці та інтегрованою у глобальні ланцюги доданої вартості.

Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» і ратифікація Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, конкретні стратегічні вектори участі нашої країни в інтеграційних процесах 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 [246].

Визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації має виконуватися з урахуванням ключових елементів інтеграційної стратегії держави, складові елементи якої визначені в роботі О. Пойченко [206, С. 8]: мета участі держави в інтеграційних процесах; передумови участі країни в інтеграційному проекті; 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, представленого раніше 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.

Таблиця 1.4

**Рівні і характер інтеграційних процесів в економіці**

| <b>Рівень інтеграції</b> | <b>Характер інтеграції</b>                                                                                                                      | <b>Досвід України</b>                                                                                                          |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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<br><br>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 [246]*

Виходячи з визначеного Україною шляху на інтеграцію у Європейський Союз, цілі і засоби реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна 2020», доцільно розглянути ключові риси інтеграційної стратегії країн ЄС. Дослідження, результати якого представлені у джерелі [246],

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 і 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. У той же час, 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 [246].

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: Стратегія економічного розвитку Співдружності незалежних держав до 2020 року, Стратегія економічного і соціального розвитку України на 2004-2015 р.р. , 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 напрямком подальшого інтегрування, українська сторона підписала Угоду про створення єдиного економічного простору [353], хоча і з застереженням про те, що братиме участь у формуванні і функціонуванні ЄСП лише у

межах, що відповідають конституції України, фактично звівши 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 з тим, Україна припускала співробітництво з МС, а відповідно, і з ЄЄП, за теоретично незрозумілою схемою 3+1, яка не була сприйнята керівництвом Митного Союзу [226, 357]. 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. 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 ЄЄП, які визначили поведінку України щодо інтеграційного вектору і особливостей її участі в інтеграційних процесах на роки. Зокрема, мова йде про динаміку показників експорту-імпорту, яка спостерігалася останніми роками. Так, згідно результатами досліджень С. Радзієвської, 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. складала біля 24,8 % і 31 % відповідно. Торговельно-економічні зв'язки України з країнами ЄС розвиваються, передусім, за рахунок імпорту, стимулюючи розвиток інтеграційних процесів. Результатом визначеного характеру експорту й імпорту в умовах нарощування товарообороту 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, свідчить про тенденції до дезінтеграції України з країнами ЄС у торгівлі товарами [226, С. 78].

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 відповідно 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 і устаткування тощо. Автор особливо зазначає, що значну частину імпорту продукції машинобудування складають легкові автомобілі, що мало сприяє підвищенню технологічного рівня промисловості України [226, С. 78].

Протилежні тенденції демонструють економічні взаємини України з країнами ЄП. Питома вага експорту й імпорту товарів України до цих країн мала тенденцію до зростання і на 2013 рік складала 32,5 % і 40,1 % відповідно [93, 92].

Розвиток торговельно-економічних відносин з країнами ЄП (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 ЄП: 72 % інструментів і ножових виробів і стільки ж інших виробів з 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 ЄП [226, С. 80; 128].

Картина 2013-2015 р.р. у взаєминах між Україною та ЄС та ЄЕП кардинально змінилася, причому чинниками докорінних змін стали фактори не економічного, а соціально-політичного характеру. Підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС, різке погіршення відносин з країнами колишнього СНД спричинили перерозподіл, у значних обсягах – зменшення і припинення товарних потоків у цьому напрямку.

Співробітництво у рамках ГУАМ згідно із основоположними документами [106, 404, 187] має на меті сприяння власному соціально-економічному розвитку держав-членів, зміцнення й розширення торгово-економічних зв'язків, сприяння розвитку і 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 галузевих технологічних зв'язків. Значну частку в експортно-імпортних товаропотоках становлять сировина, напівфабрикати та продовольство; фактично, лише Україна постачає на ринки ГУАМ продукцію машинобудування [378].

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, в Декларації про створення організації [340] 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 і 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 і 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 [153]

Досліджуючи досвід регіональної інтеграції України Л. Самосьонук характеризує вітчизняну мезо- і макрорівневу інтеграційні стратегії такими ознаками [246]:

- переважання політичних критеріїв відбору інтеграційних процесів над економічними;
- широке розповсюдження дублювання участі у РІУ;
- напрямок 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, в першу чергу, необхідність розуміння логістизації 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 з-поміж усіх інших, оскільки зумовлюються процесами еволюційного характеру у світовій економіці і суспільстві. Їх дія системна, і тому доцільно представити їх у наступному вигляді.

*Становлення економіки знань.* Вивчення праць таких науковців, як В. Геєць [39], А. Колот [113], С. Степаненко [341], А. Чухно [387], Л. Яковенко [403], П. Дракер [59], Е. Тоффлер [352] 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 з урахуванням роботи Л. Яковенко [403] можуть бути узагальнені наступним 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, сітьовий ефект, що виникає тоді, коли споживачі оцінюють товар (сітьове благо) дорожче за умови його сумісності з товарами інших споживачів. Тобто, виникає позитивний зворотній зв'язок, який знаходить свій прояв у зростанні граничної доходності, що має місце у випадку, коли динаміка надходження доходів зростає експоненціально;
- інформація (знання, наука) відіграє вирішальну роль як фактор виробництва, вимагаючи не просто нової конфігурації матеріальних факторів виробництва, а їх оцінювання як другорядних;
- тісна взаємопов'язаність процесів глобалізації та інформатизації суспільного життя, яка, поряд з глобальними процесами лібералізації, транснаціоналізації, інтернаціоналізації виробництва і капіталу, дозволяє 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 до України не тільки докорінного перегляду моделі економічного розвитку, але й ціннісних орієнтирів суспільства як її сутнісної основи.

*Переформатування світової економіки.* За даними міжнародних і вітчизняних досліджень, результати яких викладені, зокрема у джерелах [229, 414, 128], 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) у зв'язці з 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 у 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 з концентрацією на обмеженій кількості проривних напрямів і утриманням частки у світовому обороті 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 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 усі інтеграційні угруповання, які фактично виступають цілісними (за певною ознакою) утвореннями групи країн, що мають спільні кордони. Так, при виникненні політичного протистояння країн-членів ГУАМ з 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. В контексті даного дослідження вважаємо за доцільне виділити такі основні фактори, які наразі виступають здебільшого обмеженнями у розвитку процесів економічної інтеграції України з провідними країнами світу і їх об'єднаннями.

Серед факторів інноваційного розвитку слід виділити, в першу чергу, *збереження Україною передових позицій у наукових дослідженнях і технологіях з низки пріоритетних напрямів*, зокрема: нанотехнології, ядерна енергетика, авіа-, ракето- і суднобудування, новітнє матеріалознавство 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. В той же час, *внутрішній ринок інновацій в Україні не має тенденцій до розвитку*. Серед причин, за свідченням Б. Пунько [225], 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 [377]. Ситуація ускладнюється тим, що на даний час 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 % [26]. В економіці США третій технологічний уклад вже не присутній взагалі, 20 % складає продукція четвертого технологічного укладу, 60 % - п'ятого, 10 % - шостого [233]. У сукупності викладене зумовлює орієнтацію проривних галузей і пріоритетних напрямів інноваційного розвитку переважно на згадану раніше односторонню транснаціоналізацію.

Негативним фактором виступає також *низькоприбутковість діяльності у сфері НДДКР, інформатизації, освіти*. У практиці практиці економічно розвинутих країн ці види господарської діяльності формують визначальні засади національної конкурентоспроможності, провідну роль особистісного фактору [225]. 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 гатунку 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 [422, 408, 424], свідчать, що значення і масовість вищої освіти зростає повсюдно у світі. Разом з тим, як показує аналіз останніх публікацій з цього питання, наприклад [29, 99, 91, 146, 53, 19], досліджуючи проблеми української системи освіти в контексті інтеграції у світовий освітянський і економічний простір, більшість науковців концентрується 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, базованої на незалежних агенціях оцінювання якості. Однак при цьому у 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 (більшою частиною – 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 мережових структур, інтеграції у логістичні схеми, системи, кластери. Це робить їх потенційними «зв'язуючими 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 науковотехнічній кооперації, є джерелом капіталовкладень у формі сучасних засобів виробництва, збільшують продуктивність праці, залучають вітчизняних підприємств 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 % [358]. 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 мірою 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 усім складовим як для іноземних, так і для вітчизняних інвесторів. Разом з 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 [72, 196]. Залишаються немобілізованим ресурсом економічного розвитку валові заощадження, і механізму їх ефективного залучення поки не існує [225]. На жаль, позитивних зрушень у поліпшенні інвестиційного клімату в Україні, збільшення обсягів інвестування інноваційної діяльності за останні роки 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 [405]. З прийняттям в 2010 році Податкового кодексу України ситуація не поліпшилася, а у 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 [204].

Зауважимо, що виділені фактори також мають системну дію, 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 наступних факторів.

*Сформованість світового ринку логістичних послуг*, основними відмітними рисами і рушійними силами якого В. Омельченко визначає [182]:

- інтенсифікацію міжнародних торговельних відносин в умовах глобалізації;
- розвиток аутсорсингу логістики, що означає пріоритет першочергового виконання корпораціями функцій, пов'язаних з ключовими виробничими компетенціями і передавання непрофільних напрямків 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 напрямках, 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 складовими логістичної діяльності, але виступають обов'язковою умовою переходу вітчизняної логістики до нового етапу розвитку – власне логістизації економіки на усіх рівнях. До них, в першу чергу, слід віднести процеси:

- розвитку транспортної інфраструктури країни. Основою його мають стати [121, 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 розвитку інформаційно-комунікаційної інфраструктури. Сучасний період розвитку цивілізації багатьма вченими кваліфікується як черговий етап становлення глобального інформаційного суспільства. К. Колін [111, 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, і 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 [203, 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 дозволяє підвищити сприятливість середовища до розгортання процесу логістизації економіки.

Виходячи з викладеного, 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 впровадження організаційних інновацій на етапі логістизації економіки обумовлюється такими чинниками, як [8,

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) [203, С.19]. Слід визнати, що в сфері логістизації національної економіки має місце спонтанний інститутогенез лише з деякими елементами директивного, що є вкрай недостатнім для формування інституціонального механізму логістизації на усіх рівнях національної економіки.

В узагальненому вигляді фактори впливу на визначення стратегічних орієнтирів логістизації національної економіки, представлені на рис. 1.3, свідчать про те, що найбільшу групу складають 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» [356], розробленого у 2008 році в результаті багатомісячної роботи громадсько-політичного об'єднання «Український форум» за безпосередньої участі Інституту економіки і прогнозування НАНУ, Інституту демографічних і соціальних досліджень НАНУ, Регіонального філіалу Національного інституту стратегічних досліджень в м. Харків при Президентіві України, а також провідних фахівців і експертів у галузі

економіки, політики, права, гуманітарного та суспільного розвитку, а також на підставі виділених факторів.



Рис. 1.3. Фактори впливу на визначення стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України на засадах логістизації.

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.

### 1.3. Освітньо-інноваційний потенціал логістизації економічних систем.

Визначені вище стратегічні орієнтири розбудови національної економіки України на засадах логістизації зумовлюють необхідність визначення і 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 застосовується 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 [181]; засоби, запаси, джерела, які є у наявності і можуть бути мобілізовані, приведені у дію, використані для досягнення певної мети, здійснення плану, вирішення будь-якої задачі; можливості певної особи, суспільства, держави у певній галузі [20]. 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, в першу чергу, спрямовують увагу на інноваційний потенціал економіки України, а формування кадрового ресурсу логістизації національної економіки – на її освітній потенціал. Разом з тим, результати останніх досліджень змісту і структури потенціалу розвитку економічних систем різних рівнів, зокрема [68] 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 з певних причин в економічний обіг, які, однак, мають можливість брати участь у ньому, і суб'єктивна як здатності 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 аспекта 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 складає її освітньо-інноваційний потенціал (ОІП), який має досліджуватися і формуватися як системне ціле, а не у розрізі його окремих складових – 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 їхньому 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 [199]. Разом з 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 [388, С. 11]:

- стратегія перенесення (поширення інновацій), сутність якої полягає у використанні зарубіжного науково-технічного потенціала та його досягнень у вітчизняній економіці;
- стратегія запозичення (диверсифікація інновацій), що полягає в освоєнні виробництва високотехнологічної продукції, яка вже вироблялася у 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.

В. Шандра до основних видів державної інноваційної політики відносить [388, С. 13]:

- політику технологічного поштовху, за якої головні цілі та пріоритетні напрямки 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 в 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 прийняття 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 їхньої взаємодії.

У контексті даного дослідження ключовими для визначення структури, рушійних сил і джерел формування і розвитку ОІП логістизації національної економіки є тип стратегії її інноваційного розвитку і цілі державної інноваційної політики. Саме їх невідповідність не дозволили 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» [81]. Серед причин – невідповідність інноваційного потенціалу, що, зокрема, не дозволило і до цього часу подолати високий рівень зношеності основних виробничих фондів на транспорті [388, С. 13]. Викладене також зумовлює необхідність перегляду структури і джерел відтворення і нарощування ОІП 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 ОІП, 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 підтримується не тільки вітчизняними науковцями, такими, як А. Дука [63], Ю. Бажал, В. Шандра [388, С. 13], Н. Рекова [230] та багатьма іншими, але й була закріплена Указом Президента України [221].

По-четверте, використання і відтворення (нарощування) потенціалу будь-якого виду (зокрема ОІП 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. В 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 в роботі [362, С. 275] виділяють кілька категорій інноваційного потенціалу і розглядають:

- базовий потенціал, який пов'язаний з 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). При досягненні 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 складових 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 погоджуючися з останньою категорією (збитковий потенціал), зміст якої за визначенням авторів, на нашу думку, протирічить 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 представляє собою по суті процес формування, відтворення, нарощування потенціалу.

По-п'яте, наукова думка демонструє три основні підходи до розкриття сутності поняття «потенціал», які описані, зокрема, в роботах Ю. Неговської [177], Н. Краснокутської [130], Ю. Литюги [147]:

- 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 складових потенціалу досягненню поставлених цілей та оцінюється 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 випадку, коли вони створюють можливості для функціонування, діяльності задля досягнення певних цілей [177] однак така декомпозиція може бути корисною з погляду розуміння ролі окремих структурних складових 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, ОІП

логістизації мезоекономічних систем залежить від рівня сформованості і параметрів ОІП логістизації мікроекономічних систем певної території або галузі, від ступеня відповідності напрямів і цілей їх стратегічного розвитку. Більше того, на формування, відтворення і нарощування ОІП логістизації економічної системи будуть створювати значний вплив структура, параметри і напрями трансформації і розвитку ОІП 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 складових ОІП економічного суб'єкта чи сфери економічної діяльності, то слід відмітити, що такий вид потенціалу в економіці у чистому вигляді не виділявся. Тому слід звернутися, в першу чергу, 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, як освіта, освітній потенціал.

Найбільш повну структуру інноваційного потенціалу підприємства пропонують О. Фарат і Р. Русин-Гриник [362, С. 276], включаючи до неї такі складові, 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 робітників підприємства застосувати нові знання та технології, організаційні й управлінські рішення, виконати розробку і виготовити нову інноваційну продукцію. Кадрова складова 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 їхнього 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 прийняття 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 складовими 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; суспільство 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 з 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 їхнього використання у виробництві нової продукції).

Схожу структуру інноваційного потенціалу підприємства виділяють і інші дослідники, наприклад, С. Ступак [349], зокрема: організаційний, кадровий, науково-технічний, інформаційний, інвестиційний, ринковий потенціали.

Ряд науковців схиляється до виділення у структурі інноваційного потенціалу підприємства окремих укрупнених складових, або блоків. Так, Ю. Левченко виділяє управлінський, ресурсний, організаційний і функціональний блоки, П. Сидорчук – матеріально-технічну, кадрову, інфраструктурну, науково-дослідну, маркетингову, організаційно-управлінську, фінансово-економічну, інформаційно-інтерфейсну складові [256], С. Ілляшенко – інтелектуальну, інформаційну, інтерфейсну і науково-дослідну складові і т.ін. Однак більш детальний аналіз представленого авторами змісту виділених складових чи блоків дозволяє впевнитися, що вони також відповідають поняттю «потенціал». При цьому освітня складова, освітній потенціал в структурі інноваційного потенціалу на рівні підприємства не виділяється.

Аналогічний підхід до визначення інноваційного потенціалу регіону демонструють Л. Беновська, виділяючи кадровий, науково-технічний, фінансовий, виробничий, інвестиційний та інформаційний потенціал [13], О. Біловодська та О. Грищенко (кадровий, науковий, фінансово-економічний, технологічний, інформаційний, ринковий, екологічний елементи) [16], А. Бахтізін і О. Акінфієва (виробничо-технологічний, кадровий, інформаційний, фінансовий, науково-технічний, організаційний, управлінський, ринковий потенціали [12] та деякі інші. Н. Буняк на основі аналізу змісту виділених складових відносить такий підхід до ресурсного [22], тому більш виваженим, на нашу думку, є більш розширений підхід, який застосовують, наприклад, І. Федулова [367], В. Шутенко [398] та ін. і який передбачає виділення трьох складових: ресурсної, внутрішньої (структурної) і результативної. При цьому Н. Буняк характеризує їх наступним чином [22]:

- ресурсна складова охоплює усі основні компоненти, які виконують різну функціональну роль в інноваційному процесі, зокрема: матеріально-технічні, фінансові, інформаційні, людські та ін. і відображає наявність ресурсів в регіоні для здійснення інноваційної діяльності;
- внутрішня (структурна) складова є сполученою між ресурсною і результативною складовими 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;
- результативна складова як цільова характеристика інноваційного потенціалу регіону, яка відображає кінцевий результат реалізації існуючих можливостей у сфері інноваційної діяльності регіону і збільшення якої сприяє відтворенню та розвитку ресурсної складової.

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

інноваційного потенціалу економічної системи макрорівня, в якій уже виокремлюється освітній потенціал (освітня складова), зокрема, в роботах Ю. Неговської [177], О. Комарової [116] 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 з тим, узагальнюючи напрацювання В. Шукшунова [396], І Красильникова [129], Б. Виноградова [33], можна зробити висновки, які викладені нами в роботі [285], 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, розповсюдження 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 з 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. В 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 визначити 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 усіх рівнях з метою досягнення стратегічних орієнтирів розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки України на засадах логістизації.

Структуру ОІП логістизації національної економіки може бути представлена трьома складовими: ресурсною (сукупність ресурсів), функціональною (засоби і умови трансформації ресурсів на результативну складову) і результативною (рис. 1.4)

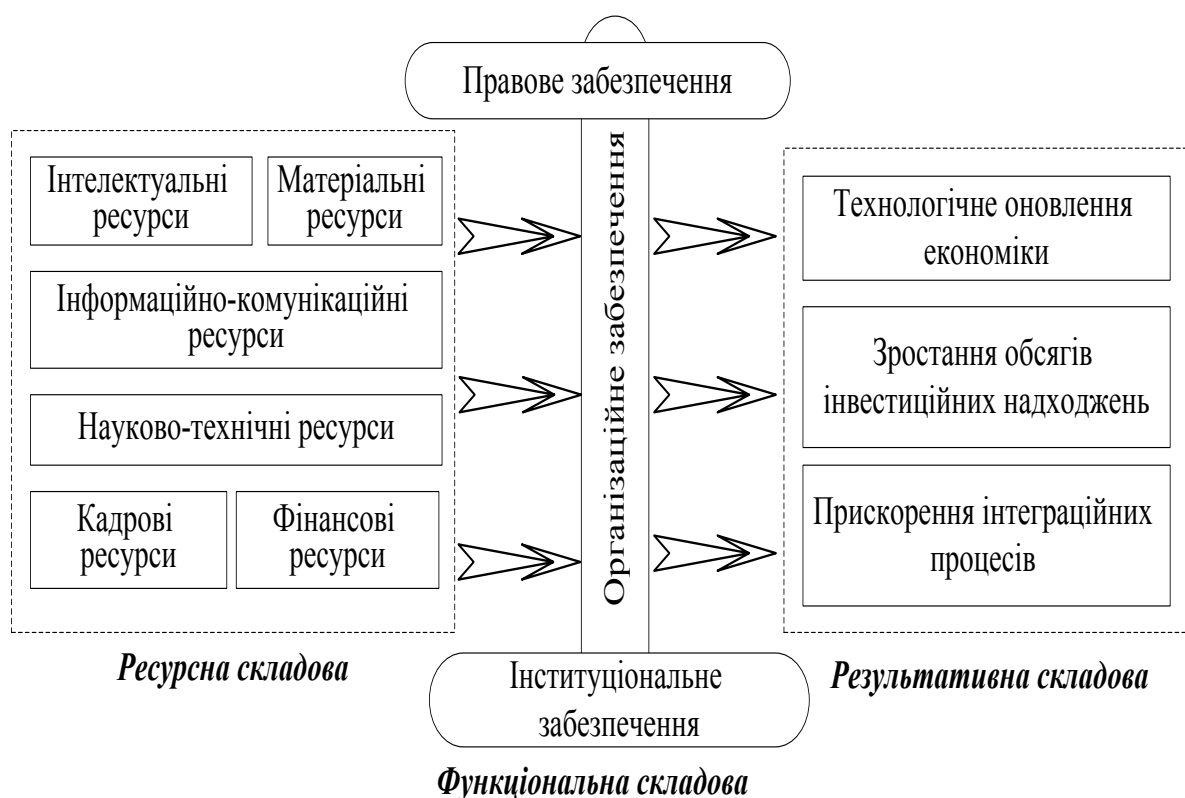


Рис. 1.4 Структура освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Кожна зі складових представляє собою цілісний складний системний об'єкт, підсистему ОІП логістизації національної економіки, яка повною мірою відповідає ключовим характеристикам поняття «потенціал», які були виділені І. Корніловою і Л. Шаповаловою в роботі [122], зокрема таким:

- структурність (складається з сукупності неоднорідних елементів, які несуть властиве тільки їм функціональне навантаження);
- складність (включає у себе інші складові частини, які, своєю чергою, поділяються на інші елементи, пов'язані різнохарактерними й ієрархічними зв'язками);
- системність (розглядається і поводитьсь 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 і цілому, що унеможлиблює повне врахування усіх факторів впливу);
- циклічність (перебуває під впливом дії закономірностей циклічного економічного, технологічного розвитку економіки).

Виходячи з викладеного, можуть бути розкриті структурні елементи кожної з представлених складових.

*Інтелектуальні ресурси* включають систему освіти і підготовки наукових кадрів, в 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 [115]).

*Інформаційно-комунікаційні ресурси* включають апаратні і програмні засоби систем накопичення, зберігання і 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 і складської логістики.

*Науково-технічні ресурси* включають мережу дослідницьких, конструкторських, проектних, технологічних та інших наукових установ і організацій разом з їх 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 потокових процесів, які не є складовими 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 усіх рівнях управління у межах компетенції відповідних органів влади і 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).

Функціональна складова передбачає формування інституціонально-правового середовища, в якому засобами системи організаційного забезпечення шляхом трансформації комплексу ресурсів забезпечується зміна параметрів ОІП 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 усіх рівнях в обраних напрямках, тому обов'язковою вимогою до створення правового забезпечення як елементу ОІП 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 до національної нормативно-законодавчої бази.

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 функціональної складової 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 [203] можна стверджувати, що випереджального розвитку мають набути інститути економіки, засновані на генерації і поширенні знань, загальні інститути ринку і правової держави, а також недержавні інститути, а інституціональний менеджмент отримує першорядного 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.

Результуюча складова ОІП 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 ОІП 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. В 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 усіх рівнях економічних систем

Ринковий успіх продукції з високим ступенем ринкової новизни, забезпечений не тільки її інноваційністю і світовим рівнем якості, але й впровадженням логістичного мислення на усіх рівнях управління, зменшенням трансакційних витрат, скороченням термінів поставок тощо, є передумовою зростання обсягів зовнішньоторговельних операцій України, зростанням 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 ОІП логістизації, його структурної і якісної оптимізації відповідно до поточних і стратегічних цілей логістизації національної економіки, визначення напрямів, механізмів і засобів відтворення і нарощування

#### 1.4. Висновки за розділом 1

За результатами теоретичного дослідження встановлено, що найбільший вплив на формування сучасних наукових поглядів на сутність і принципи логістичного управління національною економікою справили теоретичні постулати і методологічні принципи маржиналізму, зокрема, австрійської і кембриджської шкіл, а також фундаментальні положення інституціоналізму та економічної теорії інформації, які отримали подальше втілення в таких ринкових концепціях господарювання, як маркетинг-менеджмент, територіальний (регіональний) маркетинг, галузевий маркетинг з якими логістика як концепція управління матеріальними потоками, а згодом і економічними процесами, демонструє тісний теоретико-методологічний зв'язок.

Обгрунтовано виділення нового, п'ятого, етапу еволюції розвитку логістики – етапу логістичної організації економіки, або логістичної економіки, характерною рисою якої є логістична раціоналізація й

оптимізація потокових процесів на мікро-, мезо-, макро- і мегаекономічних рівнях. Незважаючи на стрімкий розвиток логістики в Україні, обумовлений зростанням попиту на якісні логістичні послуги і комплексні логістичні рішення і пропозиції професійних складських приміщень, розвитком роздрібних торговельних мереж, вузькоспеціалізованих напрямків логістики, Інтернет-торгівлі, широким впровадження ІТ-технологій, інновацій в системі вантажообробки, зберігається значне відставання України, як і багатьох пострадянських країн, у ступені готовності до широкого впровадження принципів логістичного управління у різних сферах не тільки економічного, але й загалом суспільного життя. На основі аналізу сучасних наукових поглядів на зміст поняття «логістизація» запропоновано авторське визначення поняття «логістизація національної економіки», під якою запропоновано розуміти системно-інноваційний процес стратегічного управління економічним розвитком країни, спрямований на трансформацію її економічної системи в національну логістичну систему, інтегровану у глобальну логістичну систему, і заснований на формуванні логістичного стратегічного мислення на державному рівні та запровадженні у всі сфери діяльності на усіх рівнях управління інноваційних логістичних технологій.

Обґрунтовано, що визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації має виконуватися з урахуванням широкого спектру факторів, які можуть бути зведені у три ключові групи: вплив глобалізованого зовнішнього середовища (становлення економіки знань; переформатування сил у світовій економіці; геополітичне оточення країни); ключові параметри й напрями розвитку соціально-економічних процесів в Україні (збереження передових позицій у НДР і технологіях за низкою пріоритетних напрямів; нерозвиненість внутрішнього ринку інновацій; низькоприбутковість діяльності у сфері НДДКР, інформатизації, освіти; невідповідність освітніх і професійних програм перспективам інноваційного розвитку України; невисока доля малих і

середніх підприємств в структурі економіки; несприятливий інвестиційний клімат і проблеми залучення інвестицій; неефективна податкова політика держави); ступінь логістичної організації економіки (сформованість світового ринку логістичних послуг; недостатній рівень потокової організації і синхронізації процесів забезпечення логістизації економіки; ступінь розвитку організаційних форм та інституціонального середовища). З урахуванням викладеного, а також концептуальних положень чинних програмних документів України, що визначають стратегічні напрями і цільові настанови її соціально-економічного розвитку, сформульований комплекс стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки на засадах логістизації: створення інститутів економіки знань; перехід від експортно-сировинного до інноваційно-інвестиційного типу економічного розвитку; 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 визначених стратегічних орієнтирів сформульовано зміст поняття і розкрито структуру 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 її в режимі національної логістичної системи в умовах глобалізованого зовнішнього середовища. Під освітньо-інноваційним потенціалом логістизації національної економіки запропоновано розуміти сукупність інтелектуальних, інформаційно-комунікаційних, матеріальних, науково-технічних, кадрових і фінансових ресурсів, що функціонально взаємодіють у системно організованому інституціонально-правовому середовищі, забезпечуючи досягнення стратегічних орієнтирів розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки України на засадах логістизації. В

структурі освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі синтетичного підходу виділені три основні складові – ресурсна (сукупність ресурсів), результативна (очікувана зміна параметрів економічного розвитку), функціональна (засоби і умови трансформації ресурсів на результативну складову) – і конкретизовано склад елементів кожної з них.

Основні результати проведеного дослідження і висновки викладені в публікаціях [266, 272, 283, 286, 287, 299, 303, 309, 310]

## **РОЗДІЛ 2**

### **МЕТОДОЛОГІЧНИЙ БАЗИС ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ**

#### **2.1. Концептуалізація ідей логістизації національної економіки: методологічний аспект**

Побудова логіко-структурної схеми створення методології формування ОІП логістизації національної економіки передбачає включення теоретико-методологічних концептів, що складають фундаментальний базис сучасної логістики, а звідси – пріоритетних напрямів логістизації національної економіки, які переходять у прикладну площину на рівні визначення напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни на усіх рівнях. Ці концепти 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, представляє собою по суті процес концептуалізації.

Концептуалізація у даному випадку представляє собою процедуру первинного теоретичного пояснення, яке вводить в 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 випадку мова йде про розробку основоположної ідеї,

моделі дослідження предметної області, яка відображає лише найбільш істотні її сторони, мінімально необхідний набір вихідних концептів-конструктів, що дозволяють задавати картину наукової реальності [179, 319]. 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 зворотній рух від рівня даних до їхньої концептуалізації у певній моделі.

Згідно з тлумаченням [179, 319] концептуалізація як рух у напрямку абстрактного співвідноситься з операціоналізацією як з рухом до конкретного і дозволяє переходити до більш всеохоплюючого пояснювального фактору, «вписувати» одне знання в інше, більш загальне, а в кінцевому випадку – 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.

Таким чином, 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 і організацію економіки країни в поняттях економіки знань. 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 [409] дозволили накопичити значний емпіричний матеріал, що потребує перегляду концептуальної моделі регулювання

економічного розвитку економіки країни на засадах логістизації і формування освітньо-інноваційного потенціалу із певними характеристиками, включаючи світоглядні.

Ідентифікація стадій розвитку національних економік з визначенням ваги ключових факторів, поміщає Україну на другу стадію, орієнтовану на ефективність [48]. 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 %

Мірою руху економіки країни 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 з 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 і адаптивна, здатна інтегруватися у глобальну логістичну систему.

В історичному ракурсі розвитку логістики В. Дибська, Є.Зайцев, В. Сергєєв, А. Стерлингова виділяють три парадигми: функціональну; ресурсну та інноваційну, які докладно охарактеризовані в колективному фундаментальному бізнес-виданні [65].

*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 [65, 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 дозволило перейти на більш високий рівень впливу в ієрархії управління компанією – від операцій до координації [65, С.36]. Саме управління запасами було визнано основним драйвером логістичної координації, бо нераціональне використання ресурсів в найбільшій мірі залежить саме від цієї сфери управління бізнесом. Передача функцій управління запасами

службам логістики стала принципово важливим кроком на шляху оптимізації витрат та запасів в ланцюзі поставок. Це вирішувало проблему штучного завищення рівня запасів, яке було вигідним для локальних організаційних підрозділів компанії, бо дозволяло приховати недоліки управління та збільшити план бюджету для підрозділу.

Новітній етап розвитку логістики, з яким пов'язується розвиток інноваційної парадигми логістики, розпочався з початку 90-х років XX століття [65, 132, 50] Інноваційна парадигма логістики (неологістика) стала подальшим логічним продовженням її еволюції як наслідок передової ідеології Supply Chain Management [65, 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 терміну «неологістика». Так, зокрема В. Лившиц вважає, що в своєму розвитку логістика пройшла три етапи (дологістичний, класичний, неологістичний) і вступила в четвертий етап (регіональний).

Новий період в розвитку логістики – період неологістики, або логістики другого покоління, розпочався на початку 1980 рр. В цей період логістика характеризується розширенням сфери дії компромісів. Основоположний підхід до розвитку системи логістики, який реалізує цю ідею, отримав назву комплексного. Однак, на наш погляд, доцільно виділяти три етапи еволюційного розвитку логістики в межах реалізації інноваційній парадигми, кожен з яких характеризується своїми концептуальними й методологічними особливостями. На кожному з інноваційних етапів розвитку логістики можна виділити домінантну концепцію, яка об'єднує ціле покоління логістичних ідей, тому умовно можуть бути визначені три покоління неологістичних концепцій.

На першому етапі розвитку інноваційної парадигми широке

розповсюдження отримала SCM-ідеології, що, за даними авторитетної аналітичної компанії (AMR Research, Forrester Research), дозволяло отримати наступні 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%. [65, С.32]

Концепція SCM закладає методологічний базис неологістичної концепції першого покоління.

Неологістика другого 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 та практику логістики та сприяло появі новітніх напрямів в логістиці: теорії загальної відповідальності; концепції «зеленої логістики», теорія 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 з партнерами, клієнтами і споживачами усіх 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 напрямок, як практичний інструмент забезпечення конкурентоспроможності, як, нарешті, сучасна концепція інноваційного, інтеграційного та антикризового управління, здобувала усе більш повне поширення, що свідчить про послідовну логістизацію економіки.

Таким чином, логістика почала сприйматися у якості основного фактору у конкурентній боротьбі. Тобто, сьогодні конкурують між собою не стільки самі підприємства, регіони, країни, а конкуренція відбувається на рівні ланцюгів поставок, які вони використовують. Тому, саме рівнем компетенції в логістиці, в першу чергу, 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 [99]. Виняткове значення, яке має логістика сьогодні і яке буде мати в майбутньому, пояснюється в першу чергу сучасними уявленнями про логістику, а по-друге, сучасним і майбутнім станом розвитку систем створення вартості та економічних структур.

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 в якості бойового засобу в конкурентній боротьбі, щоб зберегти та розширити свою клієнтуру. Вони швидше й більш чутливо реагують на потреби клієнтів, ширше та активніше використовують сучасні логістичні технології [407]. Джеймс С. Джонсон та його співавтори сьомого видання книги «Сучасна логістика» справедливо констатують, що використання концепції «сукупних витрат» в процесі прийняття логістичних рішень переводить її в сферу, що називається загальною логістикою (*Total*

*Logistics*). Категорія «загальна» використовується не тому, що при виконанні різних логістичних функцій всі вони здійснюються однаково, а завдяки інтеграції всіх логістичних функцій в одне ціле для мінімізації сукупних логістичних витрат при збереженні необхідного рівня обслуговування [58].

Для неологістики третього покоління характерні постановка і рішення ряду принципово нових теоретично-методологічних і прикладних проблем. Так, в цілях 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). При монополії як виробника, так і посередника неминуче перестане працювати саморегуляція ринкового механізму з усіма впливаючими з цього негативними наслідками, включаючи обмежені можливості щодо застосування логістики. В іншому випадку 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 при 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; ріст привабливості для бізнесу, суспільства та держави ресурсозберігаючих технологій; поглиблення спеціалізації в процесі виробництва товарів і послуг, і, як наслідок, зосередженню підприємств на своїх ключових компетенціях; інтенсивний розвиток інформаційних мережевих систем; підвищення рівня конкуренції майже у всіх галузях економіки; поглиблення інтеграційних процесів в економіці, що приводить, 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.

В умовах переформатування системи державного управління, свержактуальності 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» 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, як найкраще підходить саме концепція тотальної (наскрізної) логістизації економіки

В узагальненому вигляді викладені концепти логістизації національної економіки представлені у табл. 2.1.

Таким чином, сучасна концепція тотальної логістизації національної економіки (Total Logistization of the National Economy) є результатом еволюційного розвитку загальної теорії логістики в умовах неоекономіки, яка базується на теоріях синергетичної та сітьової економіки, економіки знань та логістичного державного менеджеризму, характеризується своєю багатовекторністю та потребує вирішення наступних проблем.

Таблиця 2.1

## Еволюція парадигм і концепцій у логістиці (авторське бачення)

| Логістичні парадигми           | Періоди розвитку логістики                             | Концептуальний підхід                                                                                                        | Передумови виникнення                                                                                                                                                                                                                 | Теоретико-методологічні конструкти                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ДОЛОГІСТИЧНИЙ ЕТАП</b>      | <b>Період фрагмента-ризації (дологістичний період)</b> | <b>Розвиток теорії військової логістики, деякі функції логістики почали використовуватися в цивільних галузях економіки.</b> | Світовий розподіл ринків і сфер впливу; великий рівень загрози національній безпеці країн; розвиток промисловості та тиск витрат на виробництво                                                                                       | Зміна стратегії формування запасів. Створення перших логістичних спілок, зокрема, Національної асоціації з проблем управління запасами, 1915 р., США (перетворена в 1967 р. на Національну асоціацію агентів постачання)                                                                                         |
| <b>ФУНКЦІОНАЛЬНА ПАРАДИГМА</b> | <b>Етап становлення класичної логістики</b>            | <b>Концептуалізація логістики<br/>Розвиток теорії раціоналізації та оптимізації<br/>Формування логістичної концепції 7R</b>  | 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;<br><br>виокремлення матеріального менеджменту і виробничого менеджменту                                                                                                                                                                  |
| <b>ФУНКЦІОНАЛЬНА ПАРАДИГМА</b> | <b>Етап часткової інтеграції</b>                       | <b>Формування та розвиток теорії бізнес-логістики, теорії операційної логістики, функціональної логістики</b>                | 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, вантажопереробка, оформлення на митниці та страхування вантажів тощо) |

Продовження таблиці 2.1

| Логістичні парадигми         | Періоди розвитку логістики         | Концептуальний підхід                                                                                                                   | Передумови виникнення                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Теоретико-методологічні конструкти                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>РЕСУРСНА ПАРАДИГМА</b>    | <b>Етап інтеграції</b>             | <i>Поява концепції «загальних витрат», перехід від операційної та функціональної логістики до координаційної інтегральної логістики</i> | Загострення конкурентної боротьби в результаті насичення ринків, пошук шляхів зменшення сукупних витрат у ланцюзі поставок: операційних витрат на логістику; адміністративно-управлінських витрат; витрат, що пов'язані з іммобілізацією коштів запасу; втраченого прибутку (втрачених продажів).<br>Прискорене зростання кількості 3PL-провайдерів. | Принцип «загальних витрат» як основа комплексного вимірювання порівняльної ефективності прийнятих господарських і економічних рішень на основі визначення ефективності використання ре-сурсів компанії, вкладених у логістику. Розширене використання компаніями логістичного аутсорсингу, розвиток міжфункціональної координації. |
| <b>ІННОВАЦІЙНА ПАРАДИГМА</b> | <b>Неологістика 1-го покоління</b> | <i>Поява теорії загальної відповідальності; концепції «зеленої логістики», теорія реагування на попит</i>                               | Підвищення 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                                      | Оптимізація доданої цінності в ланцюгах поставок.<br>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                                                |

Закінчення таблиці 2.1

| Логістичні парадигми            | Періоди розвитку логістики                             | Концептуальний підхід                                                                                 | Передумови виникнення                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Теоретико-методологічні конструкти                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ІННОВАЦІЙНА ПАРАДИГМА</b>    | <b>Неологістика 2-го покоління</b>                     | <i>Концепція управління ланцюгами поставок (Supply Chain Management)</i>                              | Широке 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 | Управління ланцюгами поставок (SCM) з метою оптимізації доданої цінності в ланцюгу постачань.<br>Підвищення рівня інтеграції виконуваних операцій:<br>інфраструктурна (об'єднання управління активами логістики);<br>- організаційна (еволюція типу організаційної структури служб логістики);<br>- інформаційна (побудова єдиного інформаційного простору контрагентів у ланцюгу постачань). |
| <b>ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ПАРАДИГМА</b> | <b>Неологістика 3-го покоління - розумна логістика</b> | <i>Концепція тотальної логістизації національної економіки (Total Logistization of the Economics)</i> | Перерозподіл світового ринку енергоносіїв, зміна філософії стратегічного мислення на всіх рівнях управління; логістичний підхід до визначення стратегії розвитку країни. Поглиблення процесів глобалізації, інтеграції та інформатизації в управлінні національною економікою                                   | Державний логістичний менеджеризм; перехід від структурної та регіональної до ресурсної та кластерної (сітьової) моделі управління;<br>інноваційний розвиток логістичної інфраструктури; розвиток мережових інформаційних технологій;<br>логістичний контролінг, логістичний аудит                                                                                                            |

*По-перше*, потрібна зміна філософії стратегічного мислення на всіх рівнях управління та запровадження принципово нового логістичного підходу до визначення стратегії розвитку країни, що потребує нової стратегії та інноваційних методологічних підходів до формування освітнього та наукового потенціалу країни, які повинні базуватися на принципах тотальної логістичної грамотності та освітнього логістичного антрепренерства. (*Total Logistics Education and Logistics Educational Entrepreneurs*). Підготовка за кращими світовими стандартами для усіх сфер і видів діяльності компетентних висококваліфікованих фахівців з інноваційним логістичним мисленням – є однією з найскладніших задач, без успішного вирішення якої унеможлиблюється реалізації інших складових складного, але стратегічно важливого для успішного майбутнього країни, процесу тотальної логістизації економіки.

*По-друге*, логістизація економіки передбачає необхідність сприйняття на державному рівні логістики як сучасної концепції інноваційного та антикризового 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 державного менеджеризму.

Державний менеджмент як концепція і модель державного управління оформився у 1980-і р.р. і з'явився відповіддю на кризові явища в державному управлінні, побудованому на принципах бюрократії, ієрархічної організації, централізації, стабільності організації та державної служби, єдності управління, адміністрування. Вихід з кризи державно-адміністративного управління бачився багатьом на шляхах переосмислення теорії державного управління на основі передумов менеджменту як управління бізнесом в ринковій економіці. Найбільш активно ринкова концепція державного управління розробляється у Великобританії, США, Нової Зеландії, Канаді.

Процес переходу від державного адміністрування до державного менеджменту, стосовно до теорії організації, характеризується двома основними моментами: підвищенням самостійності нижніх поверхів ієрархічних державних організацій; переміщенням акцентів із власне побудови організації на її взаємини з середовищем. Особливості переходу до державного менеджменту знаходять вираження 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 з початку і до виконання певного завдання, на делегуванні повноважень приймати рішення команді, яка виконує організаційну роботу і здійснює контроль відповідно до реалізованих проектів.

У моделі нового державного менеджеризму домінують дві тенденції: економічна – *маркетингізація* (введення в практику державного апарату ринкових механізмів) і організаційна – *дебюрократизація* (організаційне забезпечення ринкових імперативів, що орієнтуються на ефективність державного сектору в цілому [68]).

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 перезавантаженні 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.2.1).

Реалізація концепції державного логістичного менеджери́зму 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.

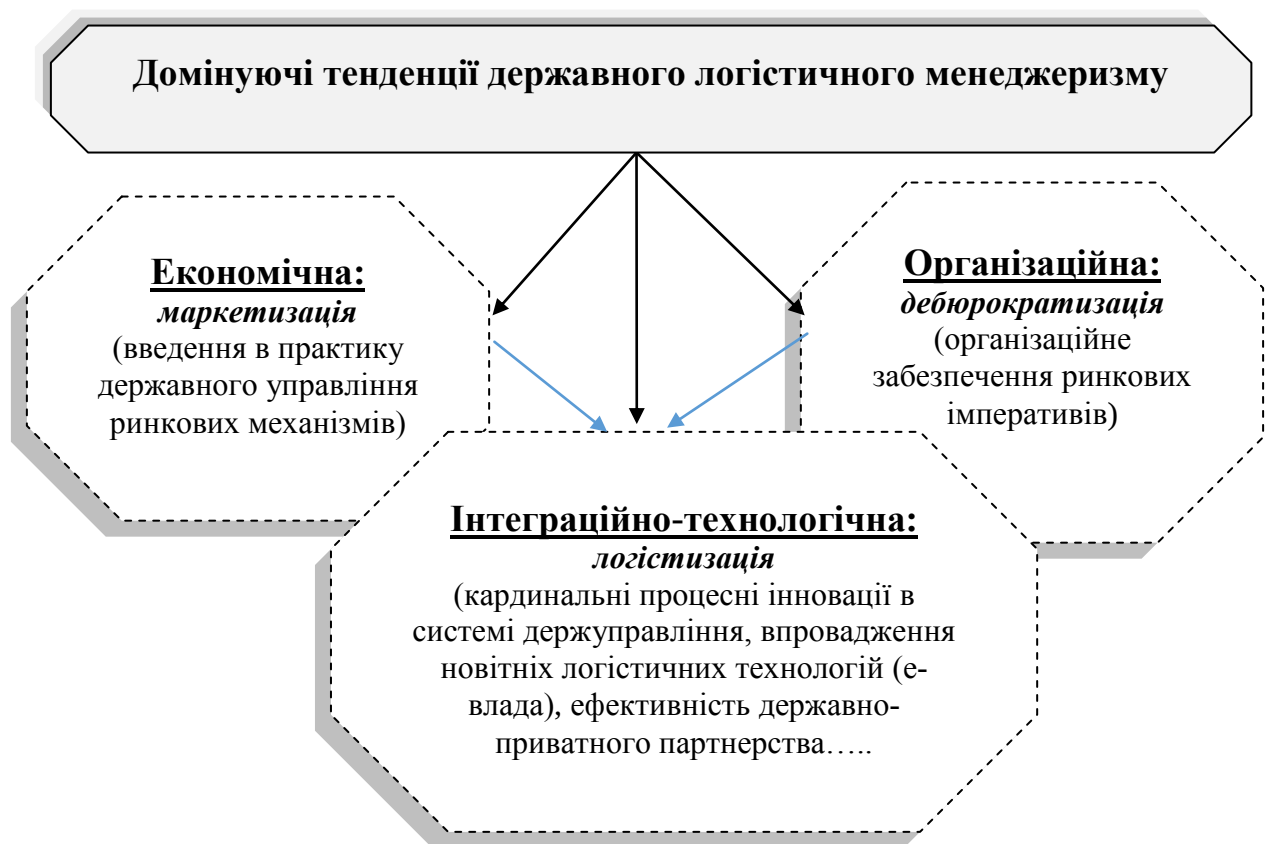


Рис.2.1. Ключові імперативи концепції державного логістичного менеджери́зму

Логістичний менеджери́зм 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.2.2:

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

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).



Рис.2.2. Пріоритетні напрямки реалізація концепції логістичного менеджеризму

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.

*По-третьє*, тотальна логістизація національної економіки потребує концептуальних та методологічних змін до стратегічного управління та планування на макрорівні: переходу від структурно-галузевої до ресурсно-інтегральної моделі управління національною економікою (*Planning resource requirements and Integrated Logistics*). Ресурсний підхід до управління економікою, популярність якого за останні десятиліття виросла, за ствердженням Джефрі Самплер, походить з припущення, що фундаментальним джерелом конкурентної переваги є не галузева структура, а внутрішні ресурси компанії, тобто вважається, що основними факторами рентабельності та конкурентних переваг компанії є спеціальні ТОП-характеристики та компетенції. Це ж саме ствердження в повній мірі можна екстраполювати на конкурентоспроможність національної економіки. Саме ресурси (зокрема, компетентні кадри) дозволяють як компаніям, так і національній економіці отримати конкурентні переваги.

*В-четвертих*, тотальна логістизація національної економіки потребує трансформації національної економічної системи в логістичну систему інноваційного-інтелектуального типу, яка б легко інтегрувалася в глобальну логістичну систему. Світова тенденція переходу від масового виробництва до серійного та індивідуального потребує нових форм інтеграції різних суб'єктів господарювання в ланцюгах поставок. В цих умовах особливої актуальності набуває потреба вибудови кластерної моделі управління національною економікою, основою якої повинні стати кластери інфраструктурного та інноваційного типу, зокрема транспортно-логістичні кластери. Формування кластерів інноваційно-інфраструктурного типу, як доводить світова практика, забезпечує сталий розвиток усіх сфер економічної діяльності, сприяє суттєвому росту ВВП країни та її конкурентоспроможності. В той же час, слід усвідомлювати, що кластери даного типу створюються винятково за ініціативою та фінансовою

підтримкою держави, що свідчить про необхідність відповідної державної програми формування та розвитку ТЛК в Україні.

Тотальна організація логістичних систем інноваційного типу (*Total Development Logistics Innovation Systems*) на всіх рівнях управління національною економікою потребує: формування методології та запровадження системи логістичного контролінгу та логістичного аудиту національної економіки, що дозволить розробити логістичний паспорт країни, як основу стратегічного позиціонування країни на світових ринках, та інтегруватися Україні в глобальну логістичну систему; подальше поширення концепції тотального управління якістю 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 технологій; перехід від регіональної до кластерної та сітьової моделей державного управління національною економікою; інтелектуалізації системи державного управління економікою.

Отже, ідея логістизації національної економіки є результатом еволюції логістичних концепцій та свідчить про необхідність в умовах неоекономіки принципово нового адаптивного підходу до управління економічним розвитком країни. Концептуалізація ідей логістизації національної економіки дозволяє оцінити системні функції освітньо-інноваційного потенціалу логістизації в системі координат макро-та мезоекономіки (рис. 2.3).

При цьому, запровадження державного менеджризму 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 форм підприємництва у сфері освіти, включаючи освітнє антрепренерство та освітнє інтрапренерство як напрям маркетинга.

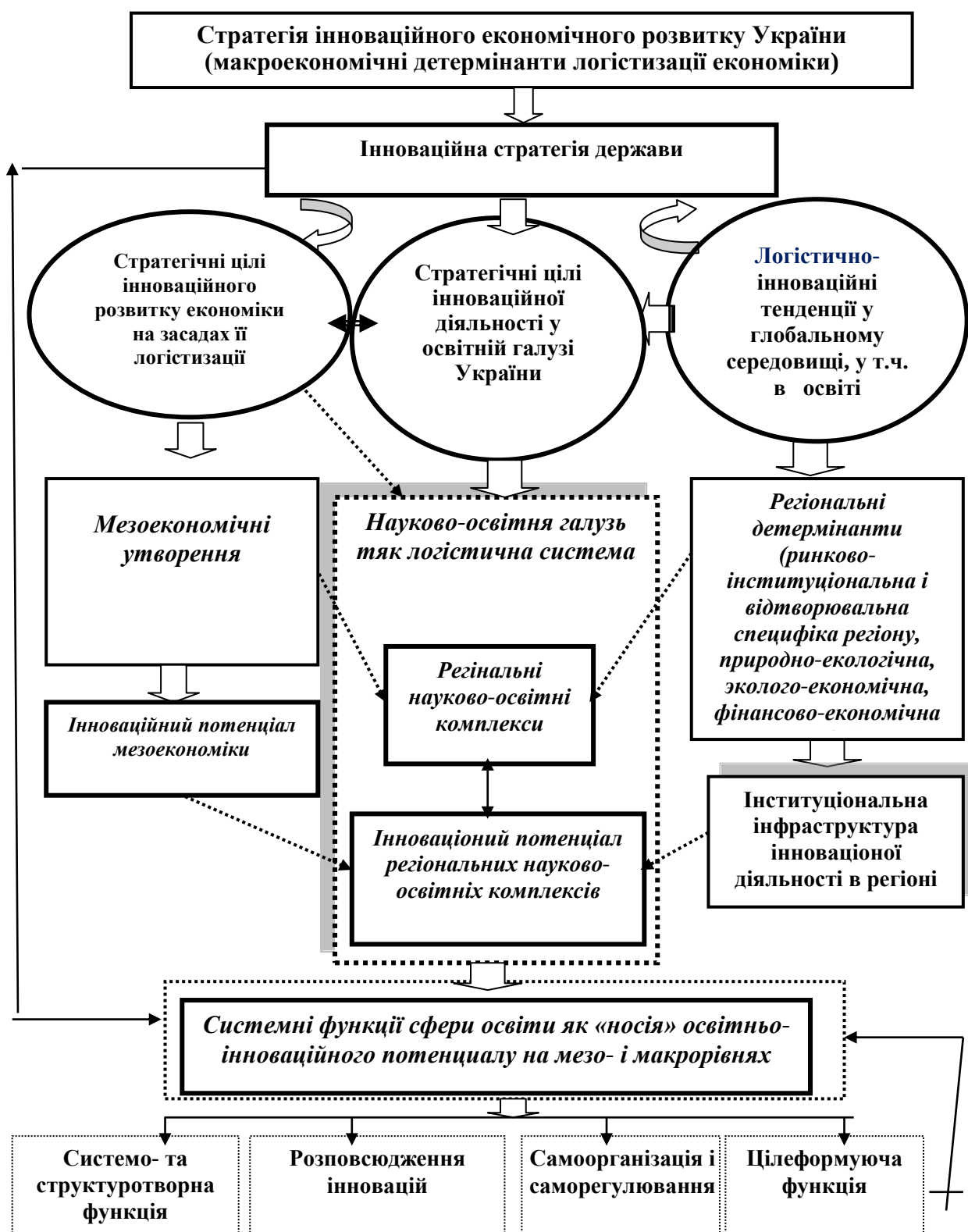


Рис. 2.3 Системні функції освітньо-інноваційного потенціалу логістизації в системі координат макро-та мезоекономіки (складено автором)

Сфера освіти є повноправною галуззю національного господарства, на яку мають розповсюджуватися усі принципи побудови відносин з державою у рамках концепції державного логістичного менеджеризму.

Іншим важливим аспектом логістизації національної економіки у методологічному плані є реалізація координаційної функції державного логістичного менеджеризму, забезпечена 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.

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

## 2.2. 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 [204] вимагає, в першу чергу, 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 привадитися у напрямку забезпечення вирішення завдань стратегії суб'єктності на основі дотримання принципів, визначених в роботі [204]:

- 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 сонові цілісного, системного уявлення про економіку країни через сукупність взаємов'язаних і взаємозалежних економічних потоків, організованих на принципах логістики. Логістизація національної економіки у 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 [301].

*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») в біології прийнято називати таку взаємодію двох і більше різних організмів, від якого всі партнери отримують користь, всі щось виграють [369, С. 413]. При цьому виділяють, зокрема, факультативний симбіоз, що передбачає можливість деякого організму існувати самотійно, у відсутності іншого, і облігантний симбіоз, що потребує обов'язкової наявності двох і більше партнерів, які в симбіотичній системі найчастіше в симбіотичній системі найчастіше за своїми характеристиками доповнюють один одного, посилюючи стійкість системи до несприятливих умов зовнішнього середовища існування [401]. В контексті даного дослідження з урахуванням праці В. Козика [111] під симбіотичністю ми розуміємо взаємодію, інтегрованість національних економік різних країн з метою отримання додаткових економічних вигод 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. 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 і

основоположною вимогою. Чітке визначення векторів і ступеня інтеграції економіки України у світові економічні процеси дозволяє 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.

*Спадкоємність і наступність* процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, що передбачає визначення і аналіз первинного його стану; виявлення тенденцій розвитку і їхньої 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 ресурсної складової потенціалу. Це також забезпечуватиме поступальність розвитку освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, чітке бачення його стратегічної перспективи, а відтак – 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 вже представникам кембриджської школи принципах методологічного синтетизму 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 каталаксію як основу забезпечення цього природного порядку, а відтак – генерацію і розповсюдження економічної інформації, методологічно кристалізовану економічною теорією інформації. Становлення й еволюція ринкових концепцій господарювання – класичний маркетинг, маркетинг-менеджмент, регіональний (територіальний) маркетинг, некомерційний маркетинг і 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 і економічними процесами виступають невід'ємною складовою 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. 2.4), 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, впершу чергу окреслює методологію логістизації економіки на різних її рівнях, і тільки через неї обумовлює підходи до створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації.



Рис. 2.4. Пріоритетні напрямки і фундаментальний базис логістизації національної економіки

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

[387] (у даному випадку – формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки з заданими параметрами).

Виходячи з викладеного, може бути запропонована логіко-структурна схема процесу створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис. 2.5), яка включає два методичні блоки, відмінні за змістом і спрямуванням методичного інструментарію: методи аналізу і моніторингу стану процесу формування ОІП логістизації економіки; методи формування ОІП логістизації економіки із заданими параметрами.

Перший блок визначається науковим завданням якісного і кількісного аналізу економічних передумов формування і розвитку ОІП 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 ОІП логістизації економіки протягом певного відрізка часу для виключення впливу випадкових факторів і відстежування тенденцій трансформації освітньо-інноваційного потенціалу, що дозволить визначити найбільш перспективні напрями формування ОІП логістизації економіки з заданими параметрами і диференціювати методи, інструменти і важелі їх реалізації.

Другий методичний блок представляє собою сукупність підходів, способів, методів, прийомів та процедур, що мають застосовуватися для цілеспрямованої трансформації кожної із складових ОІП логістизації національної економіки.

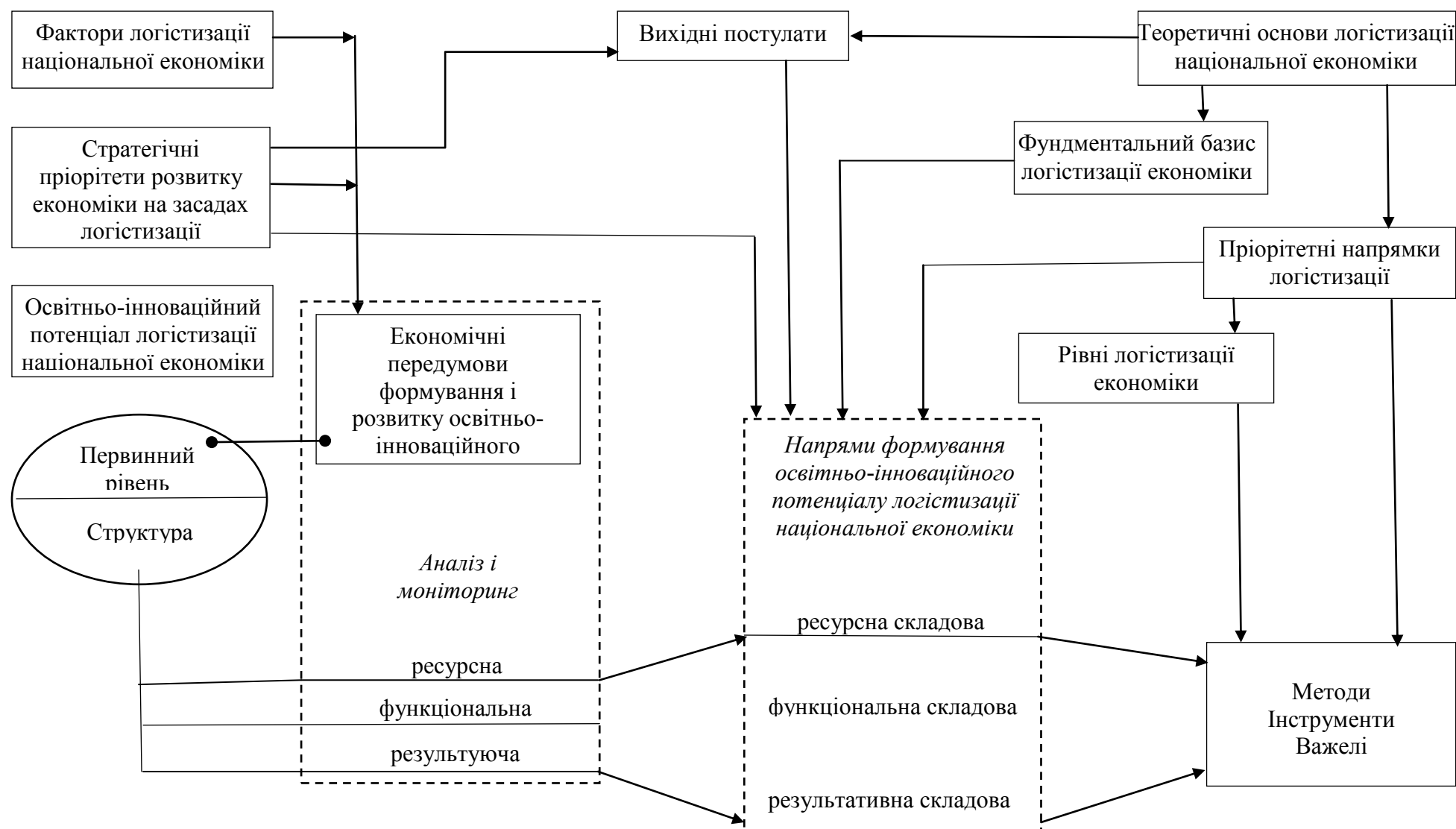


Рис. 2.5. Логіко-структурна схема створення методології формування ОІП логістики національної економіки

Напрями трансформації визначатимуться, з одного боку, представленими вище фундаментальним базисом і пріоритетними напрямками логістизації економіки на усіх 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 і обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки може бути представлене чотирма групами [394], характеристики яких і їх співвідношення між собою з позицій аналітичності і обґрунтованості результатів представлені на рис. 2.6. Вибір методу зумовлюється типом аналітико-прогностичної задачі. Задачі, що передбачають оцінку майбутніх показників по їх передісторії, відносять до області кількісного прогнозування. Натомість задачі власне прогнозування, в першу чергу, означають передбачення тенденцій, циклів, імовірних напрямів розвитку економічних процесів, найчастіше – без кількісного визначення величини параметрів розвитку, що відноситься до області якісного аналізу і прогнозування. Разом з цим, ступінь аналітичності і ступінь об'єктивності різних груп аналітико-прогностичних методів також значним чином відрізняється. Методи кількісного аналізу і прогнозування є більш об'єктивними завдяки можливості структуризації задач і їхньої формалізації, що виключає суб'єктивні нашарування думки особи, що 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, їхніх причинно-наслідкових зв'язків з досліджуваними

параметрами, що забезпечує глибину аналізу, а на цій основі – прогнозування розвитку економічних процесів [394].

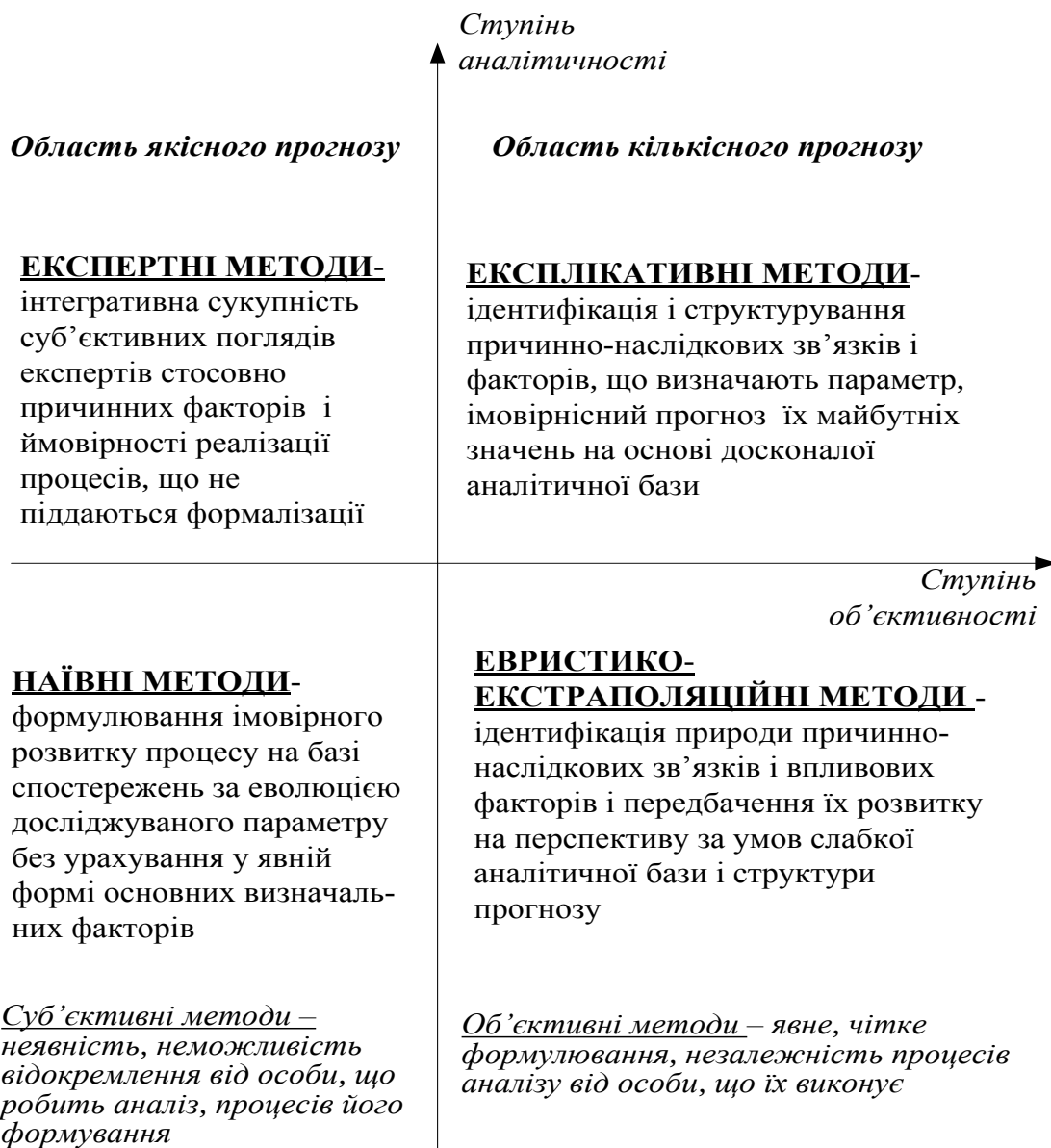


Рис. 2.6. Загальна класифікація методів аналізу, моніторингу, прогнозування і обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки

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

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 [369, 28], необхідно констатувати, що у надрах інноваційної логістики кристалізується нова парадигма розвитку логістики – інтелектуальна. Її попередники (функціональна, ресурсна, інтеграційна, інноваційна парадигми логістики) достатньо 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 спадкоємності і наступності процесу створення методології формування ОІП логістизації національної економіки, значна протяжність у часі 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.

Сьогодні освітня логістика розглядається здебільшого як різновид сервісної логістики [262], спрямований на управління потоками, пов’язаними з навчанням у вищих (середніх спеціальних) навчальних закладах. В такому аспекті бачать сутність освітньої логістики О. Решетикова [233], М. Руда [241], І. Смирнов [313], Н. Склярова [261], Н. Шевченко [391] 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 [319]. 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 з постійним оновленням і удосконаленням їх 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 [319]. Таким чином, освітня логістика включає у об'єкт і предмет свого наукового і прикладного інтересу безпосередньо галузь освіти – носія ОІП 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, з накопиченням критичної маси знань, ресурсів, потенціалу тощо, переходить на новий якісний рівень розвитку [28].

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 легітимація в якості 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. 2.7).

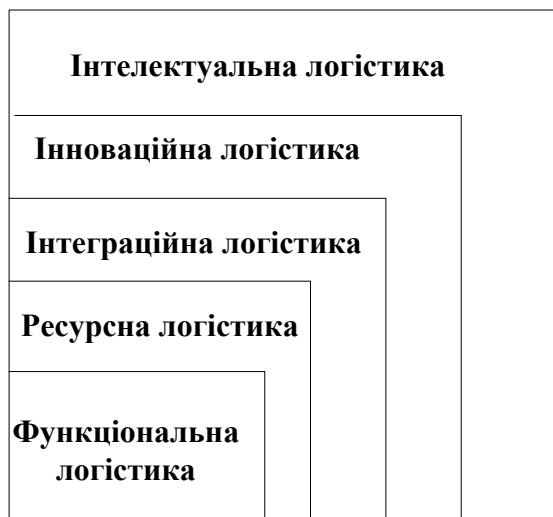


Рис. 2.7. Взаємозв'язок парадигм розвитку логістики в процесі її еволюції

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, їхніх причинно-наслідкових зв'язків з досліджуваними параметрами, що забезпечує глибину аналізу, а на цій основі – визначення напрямів формування ОІП логістизації національної економіки, унеможлиблює застосування тільки кількісних методів обґрунтування прийняття відповідних рішень. Це обумовлюється також неструктурованістю задачі, 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 і прийняття управлінських рішень, зокрема, методу аналізу ієрархій (MAI) Томаса Л. Сааті [244], призначенням якого є підтримка прийняття багатоцільових багатокритеріальних рішень при виборі одного з множини об'єктів (варіантів рішень, стратегій тощо).

MAI 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, 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. MAI 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. MAI 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 оптимального рішення [244].

Разом з тим, палітра методів обґрунтування і прийняття управлінських рішень достатньо різноманітна і включає сценарне і структурне моделювання, когнітивне та гравітаційне моделювання, мультиагентні системи, метод міні-макса Гурвиця, нейромережеві методи імітації, ентропійний метод [265], 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 складових, виявлення характеру і потужності взаємозв'язків елементів потенціалу і оточуючого середовища передбачають використання комплексу евристико-екстраполяційних та експлікативних методів, які дозволять отримати кількісний вимір процесу формування ОІП логістизації економіки, серед яких наступні.

*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 привернуть на свій бік значну частину групи.

*Методи екстраполяції тренду*, які є найпоширенішими і найбільш розробленими серед всієї сукупності кількісних методів аналізу і прогнозування. Екстраполяційні методи прогнозування основний упор роблять на виділення якнайкращого в деякому розумінні опису тренда і на визначення прогнозних значень шляхом його екстраполяції. Специфічною рисою екстраполяції є аналіз логіки і фізики досліджуваного процесу, що робить істотний вплив як на вибір виду екстраполуючої функції, так і на визначення меж зміни її параметрів [124].

*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:

$$Y_x = f(x_1, x_2, \dots, x_n),$$

де  $Y_x$  – 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 в середньому змінюється результативна ознака ( $Y_x$ ) під впливом зміни факторних ознак [27].

*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 [63].

Крім іншого, названі методи повністю реалізовані програмно, входять до усіх існуючих пакетів прикладних програм статистичної обробки і аналізу економічної інформації, зручні у використанні, хоча мають і низку недоліків, добре описаних у літературі, зокрема [63]. 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 складає 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 і обґрунтування напрямів формування ОП логістизації з заданими параметрами складають 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 усіх рівнях, в тому числі – галузі освіти.

Логістизація національної економіки як новітня концепція менеджменту передбачає докорінну зміну управління господарською діяльністю на усіх рівнях економіки країни. Це вимагає запуску потужних і, головне, чітко зкоординованих 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 державного 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 розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію на усі 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 і об'єкт реалізації такого пріоритетного напрямку, як підготовка нового покоління менеджерів та фахівців для національної економіки на основі концепції освітньої логістики.

Відзначимо, 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) [101].

Особливістю сфери освіти як об'єкта державного регулювання є значна питома вага застосовуваних у процесі такого регулювання прямих методів [32, 371], 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 з 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 виокремлюють: 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 [32, 371].

В контексті даного дослідження необхідно відмітити 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 і інструментів на основі декомпозиції за спрямуванням і способами реалізації ( рис. 2.8).

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

Слід відзначити, що зміна парадигми розвитку логістики передбачає як предметний, так і методологічний зміст, оскільки пов'язана з критичним переглядом існуючого апарату понять і підходів до інтерпретації наукових фактів, тенденцій, закономірностей.



Рис. 2.8. Декомпозиція методології формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки за спрямуванням і способом реалізації елементів

Нагадаємо, що традиційно проблеми наукової методології розроблялися у межах філософії, однак мірою диференціації сучасного наукового пізнання, ускладнення понятійного апарату, посилення теоретизації наукового мислення, диференціації пізнавальних засобів і методів, диференціювалася і сфера методології [28], 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 усіх етапах дослідження.

Розподіл методології науки на загальну і часткову не проти поставляє 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. 2.8 не показані силою їх різноманіття і універсального пізнавального характеру.

Процес створення методології формування ОІП логістизації економіки країни, як показує декомпозиція її елементів, передбачає методологічні запозичення з різних галузей знань, зокрема менеджменту, маркетингу, державного управління, логістики, соціології, права. Міждисциплінарний характер наукового пошуку, методологічне «зрощування» з іншими сферами знань має стати відмітною рисою і принципом побудови методології формування освітньо-інноваційного потенціалу силою його суспільної ролі, впливу 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.

### 2.3. Методичний підхід до кількісного оцінювання стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки

Аналізуючи методичні підходи до кількісної оцінки потенціалу розвитку економічної системи регіонального рівня, зокрема, інноваційного потенціалу, Н. Буняк [22], виділяє найбільш характерні їх риси:

- оцінювання лише ресурсної складової потенціалу, що не дозволяє спів ставляти наявний потенціал та рівень його використання;
- перевантаженість 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.

Погоджуючися з автором у тому, що на сьогоднішній день наукова думка не сформувала єдиного підходу щодо обґрунтування методів і критеріїв оцінювання складових потенціалу економічних систем різних рівнів агрегування [22, 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 властивість емерджентності, тобто наявність таких якостей, які є суто системними. Тому дія і, відповідно, рівень потенціалу не може зводитись до простої суми рівнів окремих складових (ресурсної, функціональної і т. ін.), оскільки система забезпечує синергетичний ефект [395]. Не заперечуючи проти системної природи потенціалу, слід відмітити, 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.*

При оцінці потенціалу економічної системи враховуються не одиничні, а комплексні показники, які враховують взаємозв'язки і взаємозалежність його складових: ресурсної, функціональної, результативної. Так, застосовуючи цей підхід до оцінювання інноваційного потенціалу регіону, О. Біловодська і О. Грищенко [16], 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 розповсюдженим і постійно удосконалюваним. При цьому найбільшу складність викликають принципи і підходи до визначення комплексних показників, які б достатньо повно й адекватно відображали взаємозв'язки і взаємозалежність складових 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 при аналізі причинно-наслідкових зв'язків із сукупності елементарних ознак виявити приховані загальні характеристики вищого порядку. При цьому головні компоненти виконують роль інтегральних показників окремих частин потенціалу регіону [22, С. 39].

Схожий підхід демонструють С. Кортон [126], називаючи його, однак, еволюційним, Т. Штерцер [396], використовуючи регресійний аналіз для визначення факторів, які спричиняють позитивний і негативний вплив на результуючі показники.

Методики оцінки потенціалу економічної системи на основі ресурсної та результативної складової зустрічаються доволі часто. Так, О Москвіна пропонує включити до ресурсної складової інноваційного потенціалу мезоекономічної системи такі компоненти, як кадровий, техніко-технологічний, фінансовий та науковий. Результативна складова оцінюється за допомогою таких показників як: кількість патентних заявок у розрахунку на 10 тис. населення; рівень інноваційної активності промислових підприємств; частка інноваційної продукції [172]. Зауважимо, що функціональна складова потенціалу при цьому не виділяється і не оцінюється у явному вигляді, однак про неї дає уявлення тіснота зв'язку між ресурсною і результативною складовими.

Н. Буняк в роботі [22, С. 40] відзначає, що найчастіше при визначенні інтегрального показника потенціалу економічної системи використовуються метод експертних оцінок в 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, у 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 складових у сумарний показник,

що надає можливість оцінювати та порівнювати не лише потенціал в цілому, але й окремі його складові [22].

Враховуючи викладене, кількісне оцінювання рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки вважаємо за доцільне застосування комплексного підходу на основі врахування причинно-наслідкових зв'язків між ресурсною, функціональною і результативною складовими з використанням графічного методу для отримання інтегрального показника рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки і окремих його складових.

При формуванні методичного підходу до кількісного оцінювання ресурсної складової 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 індикативних відносних показників, що забезпечить можливість уніфікованого підходу до кількісної оцінки окремих показників, можливість їх порівнювання, моделювання взаємодії тощо. Індикативні показники як система доступних спостереженню і вимірюванню характеристик досліджуваного об'єкта дозволяють скласти уявлення про його стан, кількісне оцінювання якого на базі безпосереднього вимірювання параметрів не видається можливим через відсутність релевантної інформації у системі державної і галузевої статистики.

Важливим аспектом аналізу й оцінки освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є взаємозалежність і взаємозумовленість формування і розвитку його окремих складових. Це є більш очевидним при дослідженні складових в цілому, коли, як було показано раніше, вони розглядаються як цілісні складні системні об'єкти, підсистеми ОІП логістизації національної економіки. Менш очевидно, однак потужною є така взаємозалежність і взаємозумовленість окремих

елементів ресурсної складової, що має бути враховано при побудові системи показників оцінювання освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Так, кадрові ресурси забезпечують не тільки можливість надання викоякісних освітніх послуг, але й виступають одночасно науковими кадрами, що здійснюють наукові дослідження і розробки, створюють інновації не лише в сфері освіти, але й логістики, транспорту, складського господарства тощо. Підготовка кадрів вищої наукової кваліфікації у системі освіти забезпечує потреби у відтворенні і нарощуванні наукового потенціалу усіх 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 індикативних 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 у працездатному віці. 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 у працездатному віці за відповідний рік;

*показник забезпечення відтворення кадрів.* Репрезентує ступінь відповідності динаміки кількості підготовлених кваліфікованих робітників і фахівців з вищою освітою динаміці кількості населення у працездатному

віці. 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 у працездатному віці за відповідний рік;

*показник структури потреби у наданні освітніх послуг.* Репрезентує державну потребу у підготовці фахівців з 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. При розрахунку даного показника 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.* Представляє собою частку докторів і кандидатів наук, які здійснюють наукові дослідження у закладах і установах сектору освіти і

відносяться до категорії дослідників, у загальній кількості дослідників при виконанні 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 складають 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 залученості 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 (від 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 (від 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 в 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, до загальних обсягів фінансування таких програм і проектів в Україні.

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

Визначена система показників кількісного оцінювання стану ресурсної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки разом з методикою їх обчислення узагальнена в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

**Методика кількісного оцінювання стану ресурсної складової  
освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**

| Назва показника                                                                  | Розрахункова формула                                                | Опис змінних                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Показник забезпеченості навчальними закладами                                    | $\Pi_{\text{ВНЗ}} = \frac{\Delta \text{ВНЗ}}{\Delta \text{нас}}$    | $\Delta \text{ВНЗ} = K_{\text{ВНЗ}i} / K_{\text{ВНЗ}i-1}$<br>$\Delta \text{нас} = K_{\text{нас}i} / K_{\text{нас}i-1}$<br>$K_{\text{ВНЗ}}$ - кількість ВНЗ, ПТНЗ,<br>$K_{\text{нас}}$ - кількість населення у працездатному віці, осіб, i-період (рік)                                         |
| Показник кадрового відтворення                                                   | $\Pi_{\text{кв}} = \frac{\Delta \text{ВИП}}{\Delta \text{нас}}$     | $\Delta \text{вип} = K_{\text{вип}i} / K_{\text{вип}i-1} K_{\text{вип}}$<br>кількість випускників ВНЗ (без тих, хто продовжує навчання на наступному освітньому рівні) і ПТНЗ, осіб                                                                                                            |
| Показник державного замовлення фахівців з вищою освітою                          | $\Pi_{\text{дзф}} = \frac{K_{\text{дз}}}{K_{\text{нас}}}$           | $\Delta \text{вип}$ обсяг державного замовлення, осіб                                                                                                                                                                                                                                          |
| Показник відтворення наукових кадрів                                             | $\Pi_{\text{внк}} = \frac{K_{\text{ВНЗасп}}}{K_{\text{ВНЗIII-IV}}}$ | $K_{\text{ВНЗасп}}$ кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, в яких діє аспірантура,<br>$K_{\text{ВНЗIII-IV}}$ загальна кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації                                                                                                                                |
| Показник відтворення наукових кадрів вищої кваліфікації                          | $\Pi_{\text{нквк}} = \frac{K_{\text{ВНЗд}}}{K_{\text{ВНЗIII-IV}}}$  | $K_{\text{ВНЗд}}$ кількість ВНЗ III-IV рівнів акредитації, в яких діє докторантура                                                                                                                                                                                                             |
| Показник забезпеченості наукових досліджень науковими кадрами вищої кваліфікації | $\Pi_{\text{ндвк}} = \frac{K_{\text{нквк}}}{K_{\text{досл}}}$       | $K_{\text{нквк}}$ кількість наукових кадрів вищої кваліфікації (докторів і кандидатів наук), що відносяться до категорії дослідників, при виконанні наукових і науково-технічних робіт, осіб; $K_{\text{досл}}$ - кількість дослідників при виконанні наукових і науково-технічних робіт, осіб |
| Показник секторальної забезпеченості науковими кадрами                           | $\Pi_{\text{снк}} = \frac{K_{\text{дкосе}}}{K_{\text{ВНЗIII-IV}}}$  | $K_{\text{дкосе}}$ - кількість докторів і кандидатів наук, які складають наукові кадри освіти основної діяльності осіб                                                                                                                                                                         |

Продовження табл.2.2

|                                                    |                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Показник наукової діяльності                       | $П_{нд} = \frac{K_{ндосв}}{K_{ВНЗІІІ-ІV}}$                  | $K_{ндосв}$ - кількість організацій і закладів вищої освіти що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність, $K_{ВНЗІІІ-ІV}$ - кількість ВНЗ ІІІ-ІV рівнів акредитації                                                                                                                                        |
| Показник залученості кадрів до наукової діяльності | $П_{знд} = \frac{K_{кнд}}{K_{кадр}}$                        | $K_{кнд}$ - кількість кадрів сектору освіти які здійснювали наукову діяльність, осіб<br>$K_{кадр}$ - загальна чисельність кадрів сектору освіти, осіб                                                                                                                                                              |
| Показник підприємництва                            | $П_{підпр} = \frac{O_{рідпр}}{O_{фін}}$                     | $O_{рідпр}$ - обсяги реалізації продукції і послуг підприємств сектору освіти млн. грн., $O_{фін}$ - обсяги фінансування освіти, млн. грн.                                                                                                                                                                         |
| Показник рівня бюджетного фінансування освіти      | $П_{ор} = \frac{Об_{фін}}{O_{фін}}$                         | $Об_{фін}$ - обсяги фінансування сфери освіти з державного бюджету і обласних бюджетів млн. грн.                                                                                                                                                                                                                   |
| Показник якості кадрів                             | $П_{як} = \frac{K_{дк}}{K_{кадр}}$                          | $K_{дк}$ - кількість докторів і кандидатів наук з числа науково-педагогічних працівників, осіб                                                                                                                                                                                                                     |
| Показник міжнародної інтеграції закладів освіти    | $П_{мін} = \frac{O_{фмВНЗ}}{O_{фм}}$                        | $O_{фмВНЗ}$ – кількість ВНЗ ІІІ-ІV рівнів акредитації, які є учасниками міжнародних асоціацій у сфері освіти                                                                                                                                                                                                       |
| Показник міжнародного наукового співробітництва    | $П_{мнс} = \frac{O_{фмВНЗ}}{O_{фм}}$                        | $O_{фмВНЗ}$ - обсяги фінансування програм і проектів у сфері міжнародного наукового і науково-технічного співробітництва, що виконувалися закладами освіти, млн. грн.,<br>$O_{фм}$ - загальні обсяги фінансування програм і проектів у сфері міжнародного наукового і науково-технічного співробітництва, млн. грн |
| Інтегральний показник стану ресурсної складової    | $П_{ІРС} = \sum_{j=1}^n \sin \frac{360}{n} (П_j * П_{j=1})$ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

Методичний підхід до кількісного оцінювання результативної складової ОІП логістизації національної економіки побудований на тих же принципах. До системи показників стану досліджуваної складової 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 представляє 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 представляє 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 результуючої складової 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 результативної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки застосовується графічний метод (площа пелюсткової діаграми, утвореної окремими показниками, розрахована з використанням формули трикутників).

Визначена система показників кількісного оцінювання стану результативної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки разом з методикою їх обчислення узагальнена в табл. 2.3.

Слід зауважити, що запропоновані системи індикативних оцінних показників ресурсної і результативної складових 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 ресурсною і результативною складовими, який забезпечується внутрішньою (структурною), або функціональною, складовою, що власне, і репрезентує стан освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки,

Таблиця 2.3

**Методика кількісного оцінювання стану результативної складової  
освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**

| Назва показника                                      | Розрахункова формула                                                | Опис змінних                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Показник патентної активності                        | $I_{\text{пата}} = \frac{K_{\text{одмон}}}{K_{\text{од}}}$          | $K_{\text{одмон}}$ - кількість охоронних документів, отриманих закладами сектору освіти,<br>$K_{\text{од}}$ - загальна кількість отриманих охоронних документів,                                                                                                          |
| Показник створення НТП за пріоритетними напрямками   | $I_{\text{НТПС}} = \frac{K_{\text{смон}}}{K_{\text{ст}}}$           | $K_{\text{смон}}$ - кількість науково-технічної продукції, створеної закладами сектору освіти за пріоритетними напрямками за рахунок бюджетного фінансування,<br>$K_{\text{ст}}$ - кількість створеної за рахунок бюджетного фінансування НТП за пріоритетними напрямками |
| Показник реалізації НТП за пріоритетними напрямками  | $I_{\text{НТПВ}} = \frac{K_{\text{вмон}}}{K_{\text{впр}}}$          | $K_{\text{вмон}}$ - кількість НТП, створеної закладами освіти за пріоритетними напрямками, яка була реалізована,<br>$K_{\text{впр}}$ - кількість реалізованої НТП за пріоритетними напрямками                                                                             |
| Показник міжнародної публікаційної активності        | $I_{\text{ПА}} = \frac{K_{\text{пмон}}}{K_{\text{публ}}}$           | $K_{\text{пмон}}$ - кількість наукових публікацій сектору освіти, що входять до міжнародних баз даних<br>$K_{\text{публ}}$ - загальна кількість наукових публікацій, що входять до міжнародних баз даних                                                                  |
| Показник вагомості іноземних інвестицій              | $I_{\text{вii}} = \frac{O_{\text{iii}}}{O_{\text{ВВП}}}$            | $O_{\text{iii}}$ - обсяги прямих іноземних інвестицій в Україну, млн грн,<br>$O_{\text{ВВП}}$ - обсяги ВВП, млн. грн                                                                                                                                                      |
| Інтегральний показник стану результативної складової | $I_{\text{ІРЕЗ}} = \sum_{k=1}^m \sin \frac{360}{m} (I_k * I_{k+1})$ |                                                                                                                                                                                                                                                                           |

можливостей досягнення цільових орієнтирів логістизації економіки країни шляхом забезпечення ефективної трансформації комплексу доступних ресурсів.

Враховуючи різну природу і принципово відмінний економічний зміст виділених складових, роль у репрезентуванні стану ОІП логістизації національної економіки, пропонується синтетичний показник стану освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки, який розраховується як відношення темпу приросту інтегрального показника ресурсної складової до темпу приросту інтегрального показника результативної складової:

$$П_{ОІПА} = \frac{П_{ІРС(i)}}{П_{ІРС(i-1)}} \bigg/ \frac{І_{ІРЕЗ(i)}}{І_{ІРЕЗ(i-1)}}$$

де  $i$  – порядковий номер досліджуваного періоду (рік).

Запропонована розрахункова формула є рекурентною, тобто дозволяє визначати значення показника стану ОІП логістизації лише через визначення мінімум двох послідовних у часі значень інтегральних показників ресурсної і результативної складових. З одного боку, це складає певну незручність при її застосування, 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 випадку, коли всі без винятку показники мають оптимальне значення (тобто, дорівнюють одиниці) [143].

Таку ж думку висловлюють і О. Сівенкова [259] та К. Гошкодьорова [46] 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 зустрічається. Тому такий підхід, на нашу думку, не є доцільним. Крім того він не відбиває процесної складової розвитку потенціалу.

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

- $P_{ОПЛ} > 1$ . Тобто, річний темп приросту інтегрального показника ресурсної складової перевищує темп річного приросту інтегрального показника результативної складової. Свідчить про екстенсивний характер формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (але тільки у випадку, коли:

$$\frac{I_{РЕЗ(i)}}{I_{РЕЗ(i-1)}} > 1,$$

в іншому разі мова має йти про деградацію);

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

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

Таким чином, за результатами обчислення синтетичного показника може бути виявлений характер формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: екстенсивний, нейтральний або інтенсивний.

#### 2.4. Висновки за розділом 2

Змістовний аналіз передумов виникнення і ключових теоретико-методологічних концептів на різних етапах розвитку логістики дозволив виявити об'єктивні закономірності структурної трансформації економічних систем і процесів, що в них відбуваються, під впливом становлення і розвитку неоекономіки в умовах глобалізації, інформатизації суспільства, розвитку інформаційних технологій і систем комунікацій, активного формування інноваційних інтегрованих структур. Обґрунтовано, що сучасна світова економіка перебуває на етапі зародження нової логістичної парадигми – інтелектуальної логістики, і виділено ключові риси неологістики третього покоління, яку запропоновано визначати як концепцію тотальної (наскрізної) логістизації національної економіки і яка базується на таких методологічних принципах, як: державний логістичний менеджери́зм; перехід від структурної та регіональної до ресурсної та кластерної (сітьової) моделі управління економічними системами усіх рівнів; інноваційний розвиток логістичної інфраструктури; розвиток мережових інформаційних технологій; логістичний контролінг, логістичний аудит. Виходячи з викладеного, обґрунтовані пріоритетні напрями логістизації національної економіки, спрямовані на досягнення стратегічних орієнтирів економічного розвитку країни на основі прискореного переходу до реалізації концепції її тотальної (наскрізної) логістизації. До пріоритетних напрямів віднесені: тотальна організація логістичних систем; інноваційний розвиток логістичної інфраструктури; інтенсивний розвиток ринку логістичних

послуг; розробка логістичного паспорту країни; розвиток і totale впровадження концепції логістичного менеджменту на мікро-, мезо-, макроекономічному рівнях; цілеспрямований процес розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію для раціоналізації й оптимізації поточних процесів в усіх сферах і видах діяльності; підготовка нового покоління менеджерів і фахівців для національної економіки на основі концепції освітньої логістики.

На підставі викладеного сформульовані постулати, які були покладені в основу створення методології формування ОІП логістизації національної економіки: забезпечення збереження суб'єктності національної економіки; чіткий вектор входження в інтеграційні і глобалізаційні процеси; спадкоємність і наступність процесу формування ОІП логістизації національної економіки; методологічний синтез основоположних концептів напрямів і шкіл економічної теорії, що забезпечують еволюційний перехід від процесу логістичного управління розвитком економічних систем.

Обґрунтовано, що методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має дуалістичну природу: гносеологічного базису логістизації національної економіки на підґрунті концептуалізації теоретико-методологічних засад логістизації національної економіки в предметному полі формування її освітньо-інноваційного потенціалу, з одного боку, і систематизованої сукупності підходів, способів, методів прийомів та процедур формування освітньо-інноваційного потенціалу з бажаними кількісними параметрами і якісними характеристиками. Дуальність методології формування ОІП логістизації національної економіки дозволила виконати декомпозицію за спрямуванням і способом реалізації елементів, що, своєю чергою, сприятиме підвищенню ефективності управлінських рішень на основі диференціації методів і потужності державного впливу на процеси цілеспрямованої трансформації

ресурсної, функціональної і результативної складових освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

З метою забезпечення можливості системного аналізу стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки удосконалено методичні засади кількісного оцінювання його ресурсної і результативної складових на основі формування системи індикативних оцінних показників і застосування графічного методу. Для оцінювання функціональної складової, стан якої репрезентує характер формування ОІП логістизації національної економіки в цілому, запропоновано синтетичний показник ( $P_{ОІП}$ ) на основі співвідношення темпу приросту інтегральних показників ресурсної і результативної складових. При  $P_{ОІП} > 1$  формування ОІП логістизації має екстенсивний характер, при  $P_{ОІП} = 1$  – нейтральний і при  $P_{ОІП} < 1$  – інтенсивний.

Основні результати проведеного дослідження і висновки викладені в публікаціях автора [273, 279, 282, 285, 289, 290, 295, 300, 305, 310].

### 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 ОІП логістизації вітчизняної економіки.

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

Динаміка показників розвитку зовнішнього сектору України за період 2005-2014 р.р., розрахована на основі [322-339] (рис. 3.1) дозволяє встановити такі тенденції.

Коефіцієнт покриття імпорту товарів експортом протягом останніх 10 років менше 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 [248]) 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.

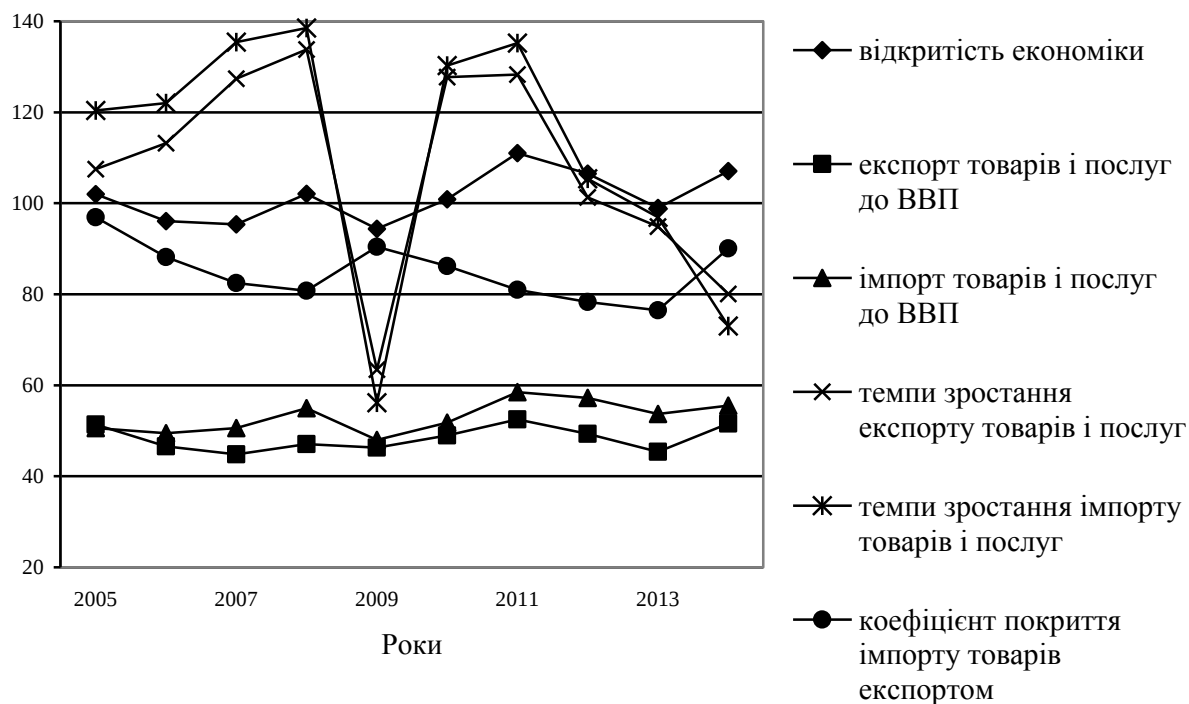


Рис. 3.1. Динаміка показників розвитку зовнішнього сектору України за період 2005-2014 р.р., % (дані за 2014 рік – без урахування тимчасово окупованої території АР Крим і м. Севастополь)

Товарна структура зовнішньої торгівлі на 01.01.2014 р. не мала значних змін порівняно з попереднім періодом. Статистичні дані [322-339] 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.). В 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 з 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 таким групам 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 складав на початок 2014 р. 14,5 %, послуг з переробки матеріальних ресурсів - 11,6 %, ділових послуг – 10,9 % (в попередньому періоді 10,1 %, 11,6 % та 10,6 % відповідно). В 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 з фінансовою діяльністю – 12,6 % (7,8 %, 18,9 % та 13,3 % відповідно), а також послугам, пов'язаним з подорожами – 10,7 % (9,1 % у минулому періоді) [322-339].

У динаміці експорту/імпорту послуг у розрізі окремих видів послуг (Додаток Б) 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 з торгівлею і посередницьких послуг, хоча вони поки поступаються обсягам імпорту.

Наразі одним з важливих аспектів аналізу економічних передумов формування і розвитку ОІП 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 і Угорщиною [426], країнами Балтії, Туреччиною та ін. Набуває актуальності більш активний пошук стратегічних партнерів в країнах Азії, Африки, Америки.

У цьому зв'язку доцільно розглянути географічну структуру експорту/імпорту товарів за групами країн світу (табл. 3.1, 3.2). Як видно з

таблиці, складеної за даними [322-339], як у структурі експорту, так і в структурі імпорту країни сталися суттєві зміни, починаючи з 2012 року.

В цілому обсяги експорту українських товарів у 2014 році зросли на 3157,4 млн дол. США. В 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 у ці регіони, скільки зменшенням експорту у 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.

Складніше ситуація з імпортом товарів, обсяги якого за період 2010-2014 р.р. скоротилися на 5923,3 млн дол. США. Імпорт з країн СНД за період 2010-2014 р.р. скоротився на 9330,3 млн дол. США. Протягом розглянутого періоду Україна нарощувала обсяги імпорту з країн ЄС, Азії, Африки і Америки, однак у 2014 році скорочення відбулося по усім розглянутим групам країн. Враховуючи, що в структурі експорту/імпорту України найбільшу частку мають країни ЄС, доцільно розглянути їх детальніше. На представлені в табл. 3.1 країни 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 могли б 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 потоків і супутніх їм потоків (табл. 3.3).

Таблиця 3.1

## Географічна структура експорту/імпорту товарів за групами країн світу\*

|                 | 2010           |                     | 2011           |                     | 2012           |                     | 2013           |                     | 2014           |                     |
|-----------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|
|                 | Млн дол. США   | У % до попереднього | Млн дол. США   | У % до попереднього | Млн дол. США   | У % до попереднього | Млн дол. США   | У % до попереднього | Млн дол. США   | У % до попереднього |
| Експорт товарів |                |                     |                |                     |                |                     |                |                     |                |                     |
| <b>Усього</b>   | <b>50744,3</b> | <b>100</b>          | <b>67594,1</b> | <b>100</b>          | <b>67779,8</b> | <b>100</b>          | <b>62305,9</b> | <b>100</b>          | <b>53901,7</b> | <b>100</b>          |
| 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                 |
| Імпорт товарів  |                |                     |                |                     |                |                     |                |                     |                |                     |
| <b>Усього</b>   | <b>60352,0</b> | <b>100</b>          | <b>81040,5</b> | <b>100</b>          | <b>83135,4</b> | <b>100</b>          | <b>75834,6</b> | <b>100</b>          | <b>54428,7</b> | <b>100</b>          |
| 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

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 роздрібної 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

У контексті даного дослідження доцільно проаналізувати стан транспортної галузі України. На жаль, результати аналізу свідчать про низку негативних тенденцій, зокрема:

- впровадження прогресивних видів шляхів сполучення фактично зупинилося у 2010 році [322-339]. З цього періоду не зростають експлуатаційна довжина електрифікованих залізничних колій загального користування (47 % від загальної довжини), двоколійних і багатоколійних 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 з 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 р.р. у Державної служби статистики немає даних);

- спостерігається падіння вантажообороту (у натуральному вираженні) як в цілому, так і за усіма видами транспорту окремо. В

структурі вантажообороту стабільно зростає частка автомобільного транспорту – з 7 % у 2005 р. до 16 % на початок 2014 р.;

- транспортування (перекачка) вантажів трубопроводами за період 2005-2014 р.р. 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, %**

| Види вантажів | Усього вантажів | У тому числі |             |             |            |
|---------------|-----------------|--------------|-------------|-------------|------------|
|               |                 | експортних   | імпортних   | транзитних  | внутрішніх |
| <b>Усього</b> | <b>100</b>      | <b>70,6</b>  | <b>11,6</b> | <b>13,9</b> | <b>3,9</b> |
| 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 тонни 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 вантажооборот 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 значним чином варіюється, як і тенденції його зміни. Так, вантажооборот Житомирської, Запорізької, Миколаївської і Чернігівської областей стабільно зменшується, а показники Волонської, Київської, Луганської, Рівненської, Черкаської областей і м. Київ не мають певної тенденції. Найменший вантажооборот протягом останніх років мала Сумська область (803,6 млн ткм на початок 2014 р.), а найвищий – Львівська і Закарпатська області (4564,0 і 4410,7 млн ткм на початок 2014 р. відповідно).

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 [381].

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 [139].

Міжнародні транспортні коридори формуються тими транспортними зв'язками країн і регіонів світу, які проходять територією України, зокрема [166]:

- 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 [229] виділені і згруповані за напрямками основні європейські транспортні коридори (додаток В), 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 складає 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані магістралі, які характеризуються високим рівнем використання технічних засобів та обладнанні автоблокуванням магістралі. Окрім того розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа — Кавказ - Азія) [53].

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); «Євразійський» (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) [400].

В 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 (напрямків 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 [400].

Територією України проходить центральна вісь, у рамках 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 з 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 [206], однак фінансування цих проектів вкрай обмежене (рис. 3.2).

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.

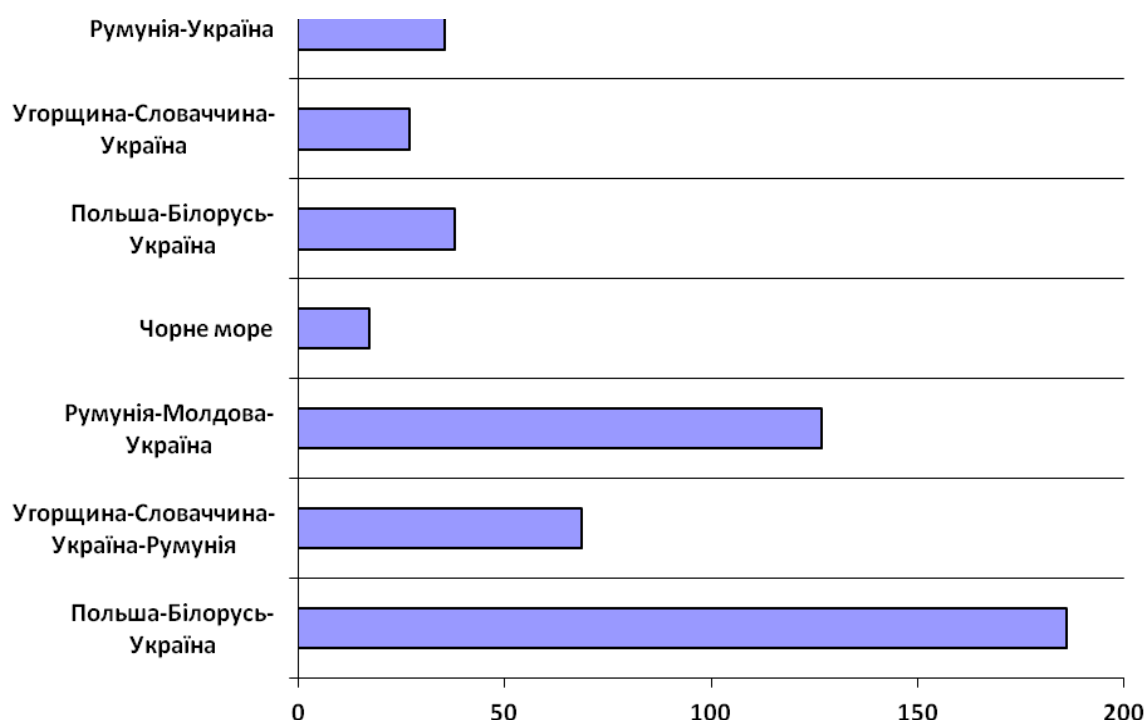


Рис. 3.2. Обсяги фінансування програм транскордонного співробітництва за участю України [418], млн. дол. США

Розрахунки, проведені на основі [322-339], 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 усіма 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 переважною більшістю 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<br>у т.ч. добування кам'яного та бурого вугілля           | 53/8,6<br>16/6,3                                                                      | 38/6,5<br>12/6,0 | 32/7,7<br>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 з деревини, виробництво паперу та поліграфічна діяльність                         | 53/10,6                                                                               | 138/13,8         | 134/12,1        |
| Виробництво коксу та продуктів нафтоперероблення                                                       | 15/34,9                                                                               | 11/22,9          | 8/25            |
| Виробництво хімічних речовин і хімічної продукції                                                      | 125/34,0                                                                              | 86/28,4          | 76/24,4         |
| 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          |

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.

Складова логістики в структурі ВВП України є важливою характеристикою розвитку національної економіки, свого роду макроекономічним індикатором. Якщо в розвинених країнах логістична складова у ВВП дорівнює 10-15 %, то в добре організованих економіках цей показник ще менше. У країнах ЄС і США логістичні витрати коливаються на рівні 12-16 % ВВП, у Китаї – 26 %, Японії – 6 %, а в Україні, згідно з даними [34, 290], цей показник становить 30-35 %, причому 70 % логістичних витрат припадає на транспорт, 25 % – на складське зберігання і близько 5 % – на управління логістичними потоками [243].

Найбільшим експортером логістичних послуг є США: близько 80-90 млрд. дол США. До найбільших 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 йдуть: 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).

Відстежування тенденцій вітчизняного ринку логістичних послуг є вкрай складним завданням для дослідження, оскільки українська база статистичної інформації не містить відповідних показників.

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). 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.3.3).

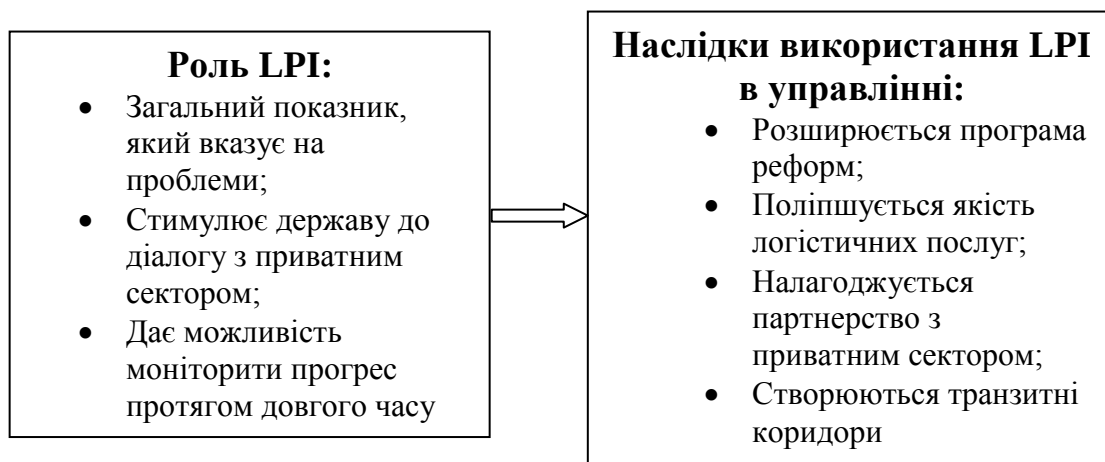


Рис. 3.3. Роль індексу ефективності логістики для державної економічної політики

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.

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 р.р. трохи покращила свої позиції (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

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

| №<br>п/п | Країна          | Рейтинг<br>2012 р. | Індекс,<br>бали | Рейтинг<br>2014 р. | Індекс,<br>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 [424]

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 [370, 424]. Нагадаємо, що до *LPI*, за яким здійснюється оцінка ефективності логістичної діяльності, включено такі показники, як [424]: ефективність процедури пограничного контролю, у тому числі

митного (швидкість, простота і передбачуваність формальностей) (*customs*); якість торгово-транспортної інфраструктури (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології) (*infrastructure*); 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 методику 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 данному 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, нажаль, 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.

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. 3.4).

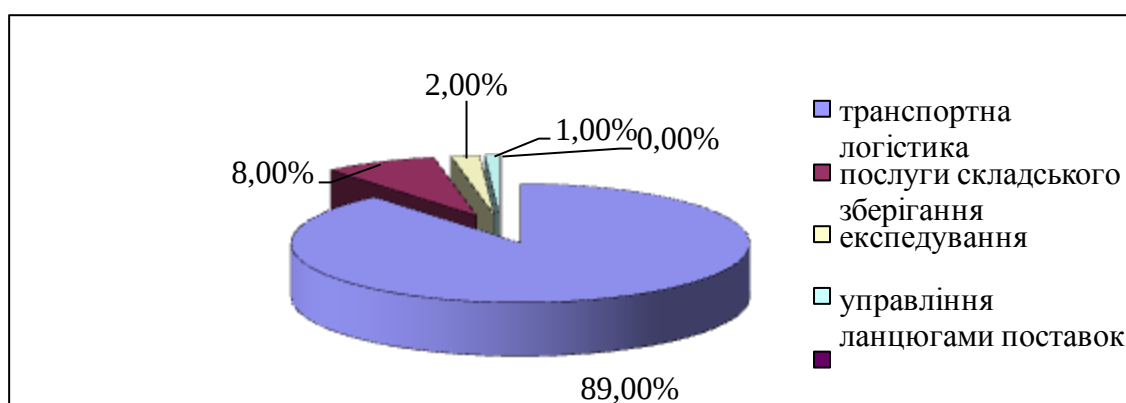


Рис. 3.4. Структура ринку логістики в Україні в 2010 р.

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%; експедування – більш ніж на 2%, управління ланцюгами поставок – майже на 3% (рис.3.5).

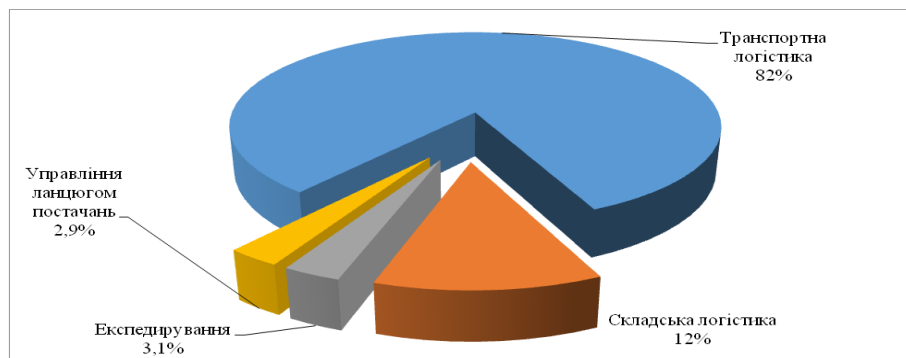


Рис.3.5. Структура ринку логістичних послуг в Україні в 2014 р.

Отже, 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 можна вважати показником зниження ефективності загальнонаціональної логістики. 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 [290]. Для порівняння: структура ринку логістики Європи або світового ринку логістики свідчить про те, що в ній постійно зменшується питома вага транспортних витрат, зате росте обсяг комплексних логістичних послуг з РІ-провайдерів – спеціалізованих підприємств, що надають весь комплекс логістичних послуг в одній особі. В Україні, на жаль, такі послуги

представлені на ринку слабко (рис. 3.6). Проте питома вага комплексних логістичних послуг поступово зростає.

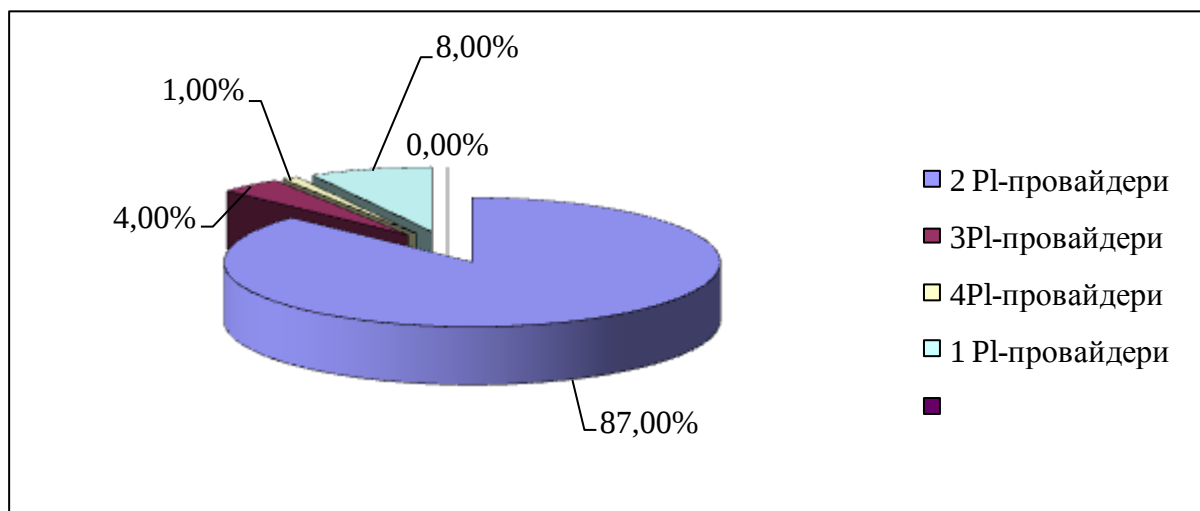


Рис. 3.6. Структура транспортно-логістичної галузі України в 2013 році

У табл. 3.7 наведено комплекс логістичних послуг України, що надаються, а також частки досліджених транспортно-експедиторських компаній і складських операторів, які надають ці послуги [290].

Таблиця 3.7

**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                |
| авіа- перевезення                | 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                |

Продовження табл.3.7

|                                                               |      |      |
|---------------------------------------------------------------|------|------|
| 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  |

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 [243]. 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.

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. При роботі ж із дрібним роздробом оптові компанії, як правило, надають кредити магазинам на тривалий строк під низький відсоток або взагалі без відсотків, що приводить 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 [290].

Якість впровадження інформаційної системи будь-якого класу й стандарту залежить від старанності вивчення й опису технологічних процесів автоматизуємого підприємства, 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-компанії прагнуть переорієнтуватися на послуги з інтеграції ланцюгів поставок. У цьому випадку 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 й впровадити сучасні технології управління логістичним процесом [290].

Таким чином, переносячи результати дослідження в цілому на сегментацію ринку логістичних послуг, можна говорити про те, що підприємства малого й середнього бізнесу становлять не менш третини організацій, що функціонують у сфері логістики. Беручи до уваги структуру ринку логістичних послуг, можна констатувати, що для розвитку малих і середніх підприємств у сфері логістики існують досить комфортні умови.

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 представлені в кожному із секторів галузі (перевезення й експедирування вантажів різними видами транспорту, складські послуги, послуги з інтеграції та управління ланцюгами поставок): транспортні компанії; експедитори; склади загального користування; вантажні термінали; митні брокери, агенти; інформаційно-консалтингові послуги й т.п. 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 в цілому, 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 же компаній, скажімо, у Німеччині, Франції та інших країнах [243]. 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 логістичної складової 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», «Комора-С».

Одним з найбільш динамічних ринків в Україні є ринок експрес-доставки. Безумовним лідером за охопленням ринку і за долею ринку є компанія «Нова пошта» [316] (рис. 3.7, 3.8)

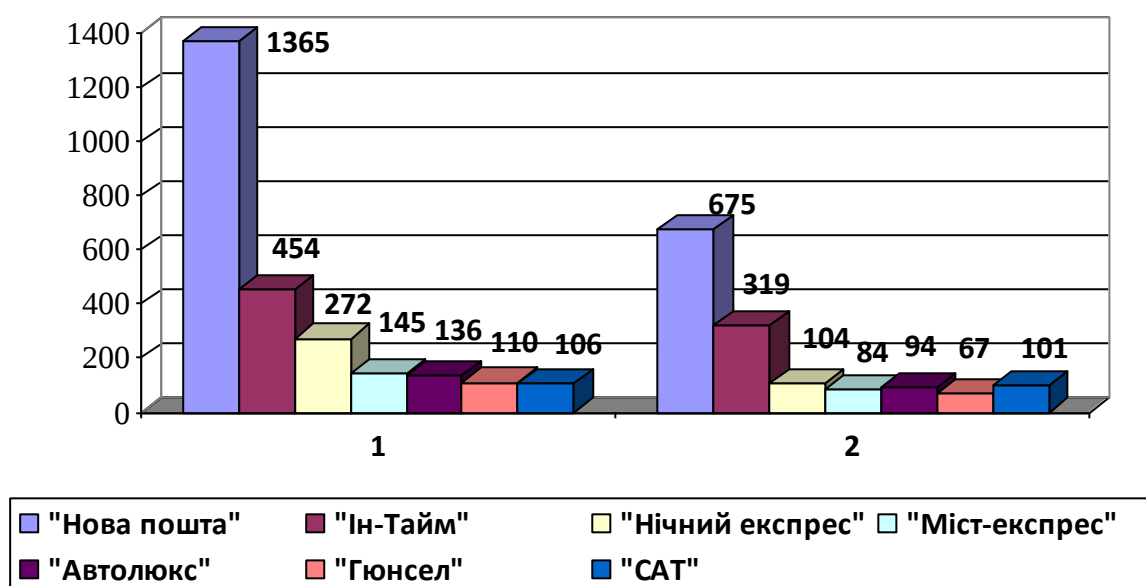


Рис. 3.7. Охоплення ринку операторами експрес-доставки (1 – кількість регіональних відділень, 2 – кількість міст) [316].

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 [316].

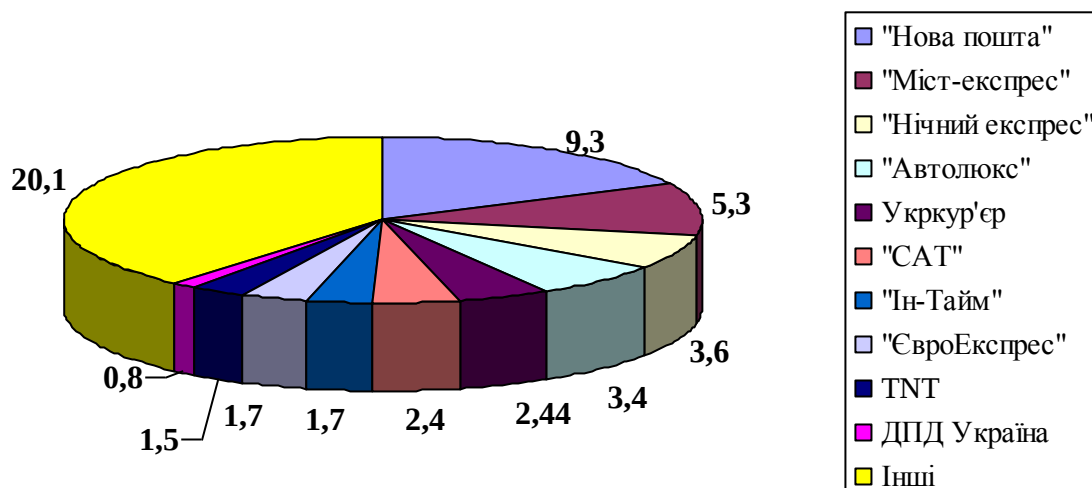


Рис. 3.8. Доля комерційних операторів ринку експрес-доставки на початок 2014 р., % [316].

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

Згідно з дослідженнями [314] 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 %).

Глобальний індекс конкурентоспроможності (*GCI*) країни є синтетичним показником, який об'єднує конкурентоспроможність товарів, товаровиробників, галузей і характеризує положення країни на світовому ринку. У загальному вигляді його можна визначити як здатність країни в

умовах вільної конкуренції виробляти товари та послуги, що задовольняють вимогам світового ринку [5]. 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 р.р. [415], 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. 3.8) є нестабільною і не свідчить про наближення країни хоча б до першої двадцятки.

Таблиця 3.8

**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  |

\* Складено за даними [5, 415]

Динаміка окремих складових *GCI* (рис. 3.9) 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.

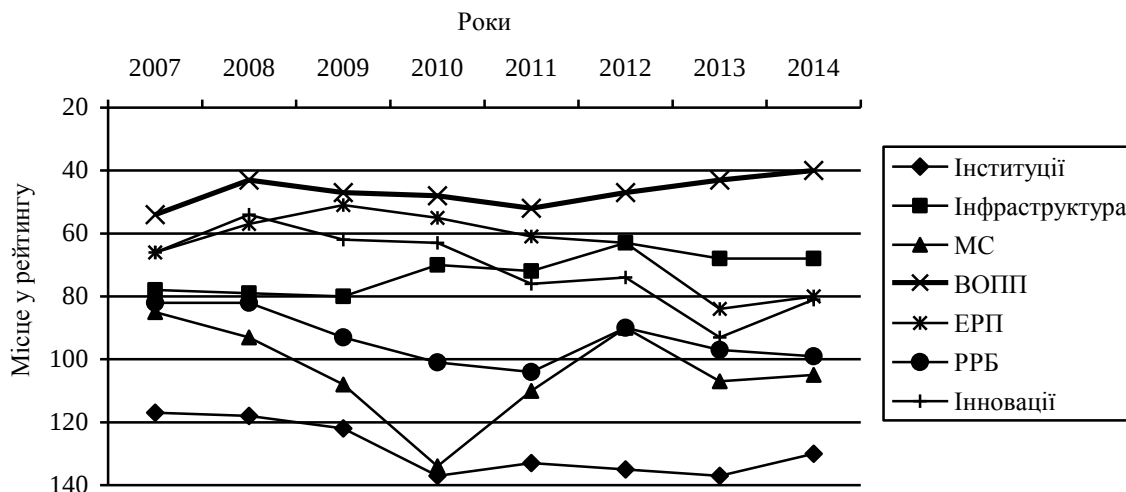


Рис. 3.9. Динаміка окремих складових GCI України (МС – макроекономічне середовище; ВОПП – вища освіта і підготовка кадрів; ЕРП – ефективність ринку праці; РРБ – рівень розвитку бізнесу)

Таким чином, згідно з [5] станом на 2014 рік Україна мала конкурентні переваги лише за двома позиціями: вища освіта і підготовка кадрів (40-ве місце у рейтингу) і ємність 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 критеріями: 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 [99] 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 [99]. Занепокоєння викликає і той факт, що за даними [99], 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 [99]: 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.

Незважаючи на збереження низки відносних конкурентних переваг за показниками гнучкості ринку праці, у джерелі [99] відзначається помітне значне погіршення співпраці у відносинах працівник-працедавець та за обтяжливістю оподаткування. Критично низького рівня (2,28 бала з 7 можливих) досягла оцінка показника «відтоку розумів», 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 їхнього проникнення в країну через прямі іноземні інвестиції – Україна займає низьке 113-е місце у світі. Цей показник є частиною складової технологічної готовності, за якою в цілому Україна посідає 83-тє місце з 144 країн [99].

Показники за критерієм «Інновації» доцільно розглянути дещо детальніше. За даними [415] найбільш проблемними складовими є такі: якість науково-дослідних інститутів (69 місце, 3,6 бали з 7 можливих), видатки компаній на дослідження і розробки (ДіР) (112 місце, 2,7 бали), взаємозв'язки університетів з 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 р.р. до 100-го у 2013-2014 р.р. Поки що Україна зберігає конкурентну перевагу за показником наявності вчених і інженерів (46 місце, 4,5 бали), хоча через «відтік розумів» 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 [5, 415] за 2014 р., Україна в рейтингу країн за GII 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 складовою творчості Україна посідає 77 місце рейтингу, у 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) і участі у спільних підприємствах і стратегічних альянсах (102 місце). Серед результатів креативної діяльності абсолютно провальними виявилися у 2014 році показники інформаційних, комп'ютерних технологій (ІКТ) та створення бізнес-моделей та ІКТ і створення організаційних моделей (119 та 121 місця відповідно) [364].

### 3.2. Стан освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і тенденції його розвитку

Надзвичайно складна структура ОІП логістизації національної економіки, просякнута розгалуженими взаємозв'язками і взаємним впливом не тільки окремих складових, але й окремих елементів між собою, які забезпечують системні властивості ОІП логістизації економіки країни, не дозволяють чітко дефрагментувати його в процесі аналізу на відносно автономні елементи, навіть на рівні ресурсної складової. Виходячи з цього і враховуючи домінантне положення інтелектуальних ресурсів в системі ОІП логістизації національної економіки, стан і закономірності його розвитку доцільно розглядати комплексно, у площині генетичного зв'язку з системою освіти і підготовки кадрів в Україні, тенденції розвитку якої значною мірою

детермінують стан і якісні трансформації інших елементів ОІП логістизації економіки України.

Статтями 28-30 Закону України «Про освіту» затверджені: поняття системи освіти, що складається із навчальних закладів, наукових, науково-методичних і методичних установ, науково-виробничих підприємств, державних і місцевих органів управління освітою та самоврядування в галузі освіти; структура освіти (дошкільна освіта; загальна середня освіта; позашкільна освіта; професійно-технічна освіта; вища освіта; післядипломна освіта; самоосвіта; освітні рівні (дошкільна освіта, початкова загальна освіта, базова загальна середня освіта, повна загальна середня освіта, професійно-технічна освіта, вища освіта) та освітньо-кваліфікаційні рівні і ступені (кваліфікований робітник; молодший спеціаліст; молодший бакалавр; бакалавр; магістр; доктор філософії; доктор наук) [85].

У статистичному обліку у розділі «Освіта» до професійно-технічних навчальних закладів (ПТНЗ) віднесені навчальні заклади для забезпечення професійно-технічної освіти. Випускникові професійно-технічного навчального закладу, який успішно пройшов кваліфікаційну атестацію, присвоюється кваліфікація «кваліфікований робітник» з набутої професії відповідного розряду (категорії). До вищих навчальних закладів (ВНЗ) віднесені технікуми, училища, коледжі, інститути, консерваторії, академії, університети тощо. Відповідно до статусу ВНЗ встановлено чотири рівні акредитації: I – технікуми, училища; II – коледжі та інші прирівняні до них заклади; III і IV – академії, університети, інститути, консерваторії. Вищі навчальні заклади здійснюють підготовку фахівців за освітньо-кваліфікаційними рівнями: молодший спеціаліст – забезпечують технікуми, училища, інші вищі навчальні заклади I рівня акредитації; бакалавр – забезпечують коледжі, інші вищі навчальні заклади II–IV рівнів акредитації; спеціаліст, магістр – забезпечують вищі навчальні заклади III і IV рівнів акредитації. Аналіз статистичних даних, проведений на основі [322-339]

дозволив встановити наступне. 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 з 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. 3.9).

У структурі кількості осіб, які навчалися у ПТНЗ і ВНЗ України усіх 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 з реєстрації бухгалтерських даних, обліковець, оператор електронно-обчислювальних машин, електромеханік з ремонту та обслуговування лічильно-обчислювальних машин, секретар-друкарка, секретар-стенографіст.

Таблиця 3.9

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

| Кількість учнів,<br>студентів                               | Навчальні роки |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
|-------------------------------------------------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                             | 2005/06        | 2006/07     | 2007/08     | 2008/09     | 2009/10     | 2010/11     | 2011/12     | 2012/13     | 2013/14     | 2014/15     |
| <b>Усього, тис. осіб</b>                                    | <b>3206</b>    | <b>3261</b> | <b>3267</b> | <b>3208</b> | <b>3023</b> | <b>2925</b> | <b>2721</b> | <b>2593</b> | <b>2444</b> | <b>2005</b> |
| 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                  | 15,75          | 14,35       | 13,50       | 12,44       | 11,72       | 12,36       | 13,08       | 13,33       | 13,38       | 12,52       |
| III-IV рівнів акредитації, у % до загального                | 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       |

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 [190] і Національного інформаційного центру академічної мобільності ENIC UKRAINE [191] 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. З 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. В 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% складають ВНЗ I-II рівнів акредитації та 40% – ВНЗ III-IV рівнів акредитації.

Як видно з табл. 3.1, 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 навчалося 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 %).

Дещо інший розподіл джерел фінансування підготовки кадрів має місце у ВНЗ III-IV рівнів акредитації: з 1723,7 тис. студентів за кошти державного бюджету навчалося, відповідно, 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 відмітити, 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 [240] засвідчують, що першість за кількістю ВНЗ, що готують відповідні кадри, належить галузі знань «Економіка та підприємництво», «Інформатика (ІТ)», «Машинобудування та матеріалобробка», «Мистецтво», «Медицина», «Транспорт та інфраструктура». Аналіз виконано з використанням даних портала «Освіта.UA» [184], узагальнення яких представлено у додатку Г.

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 унеможлиблює залучення висококваліфікованих фахівців з підприємств; вимушене зменшення навантаження викладачів, спричинене несприятливою демографічною ситуацією в Україні, та

Таблиця 3.10

**Кількість ВНЗ I-II 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     | 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     | Ветеренарія                         | 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 лісництво         | 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                  | X                 |

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 [6].

Враховуючи, що Законом України «Про вищу освіту» [76] 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. 3.11).

Таблиця 3.11

**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               |

Продовження табл.3.11

|    |                         |     |     |    |                               |     |      |
|----|-------------------------|-----|-----|----|-------------------------------|-----|------|
| 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  |

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 – 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. 3.12).

Таблиця 3.12

**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     |

\* Складено на основі [185, 91]

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 [322-339].

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 вищих навчальних закладів України 67 приєдналися до Великої Хартії університетів, яка визначає основні принципи розвитку університетської освіти і взаємодії між учасниками [194].

З метою розвитку співробітництва і взаємообміну в освітній, науковій, і культурній сферах серед університетів та інших установ держав – членів (ОЧЕС) в 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 і асоціаціями місцевих органів влади. На початок 2014 р. 29 вітчизняних ВНЗ входили до Мережі університетів Чорноморського регіону – BSUN [194].

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, регламентуючої взаємини між освітніми закладами усього світу, представлення та захист інтересів університетів на

світовій арені. Практична діяльність Асоціації включає дослідження питань, пов'язаних з проблемами і тенденціями розвитку вищої освіти в співпраці з міжнародними організаціями, а також фінансову підтримку своїх членів через систему грантів та премій [193].

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 28.03.2014 р. 32 українських ВНЗ входили до Європейської асоціації університетів [194].

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 з тим, жоден з українських ВНЗ не входить до 200 кращих університетів Європи за версією Британського видання «Times Higher Education» [194].

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 усі ті ВНЗ, що очолюють вітчизняний рейтинг університетів України [192]. Нагадаємо, що наукометричний апарат Scopus забезпечує облік публікацій науковців і установ, у яких вони працюють, та статистику їх цитованості. Тому опосередковано h-індекс характеризує актуальність і науковий рівень

університетської науки, затребуваність її результатів світовою науковою спільнотою.

За даними Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [193] 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. 3.13). При цьому спостерігається як зростання частки організацій сектору вищої освіти у загальній кількості науково активних організацій та підприємств у період з 2005 до вересня 2014 р. (на 4,5 %), так і частка організацій сектору вищої освіти, які здійснювали наукову і науково-технічну діяльність – з 49,9% у 2005 році до 57 % на кінець 2014 р. 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 %) [193].

*Таблиця 3.13*

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

| Організації                    | Роки        |             |             |             |             |            |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
|                                | 2005        | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014       |
| <b>Всього</b>                  | <b>1510</b> | <b>1303</b> | <b>1255</b> | <b>1208</b> | <b>1143</b> | <b>999</b> |
| 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 ступенями працює в галузі природничих наук: докторів наук – 62% (37,7% з них – у сфері фізико-математичних наук), кандидатів наук – 54,8%; в суспільних і гуманітарних науках докторів наук 15,3 %, кандидатів наук – 14,6 %. За секторами діяльності найбільша питома вага спеціалістів із науковими ступенями (34%) від кількості виконавців наукових досліджень і розробок припадає саме на сектор вищої освіти [5].

За даними Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [193] наукоємність ВВП (видатки на науку за всіма джерелами у відсотках до ВВП) у 2013 р. становила 0,77 %, у той час, як частка обсягу витрат на наукові дослідження та розробки країн ЄС-28 у ВВП становила 2,01%. Більшою за середню частка 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 – 1,62%; 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 – організації сектору вищої освіти (5,8%) та заводського сектору (8,1%). При цьому академічний сектор, в основному, фінансувався за рахунок державного бюджету – 88,4%, галузевий – коштів іноземних замовників – 33,0%, сектор вищої освіти – за рахунок державного бюджету – 67,3%, заводський – за рахунок власних коштів – 66,3% [372].

Розподіл фінансування досліджень і розробок за видами робіт і секторами науки у 2013 році (табл. 3.14) 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.

Таблиця 3.14

**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, мл. Грн       | 2061,40 | 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 [193]

Аналіз показників бюджетного фінансування наукової сфери України у 2013 році, проведений за даними [322-339, 372], свідчить, що Міністерство освіти і науки України виступало одним з 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.

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%) [322-339, 372].

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

$$\Phi:P:P = 37:30:33,$$

*де  $\Phi$  – обсяги фінансування фундаментальних досліджень, млн грн.,  $P$  – обсяги фінансування прикладних досліджень, млн грн.;  $P$  – обсяги фінансування науково-технічних розробок, млн. грн..*

Враховуючи, що бюджетне фінансування основних видів наукової і науково-технічної діяльності ВНЗ України складало 87,8 % від загального, наведене співвідношення наближене до оптимального. У той же час слід визнати гостру необхідність для ВНЗ України у збільшенні фінансування від іноземних і вітчизняних інвесторів, в першу чергу – у напрямку 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. В цілому 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 напрямками лівова частка фінансування прийшлася на установи Національної академії наук України [322-339, 372].

Слід зауважити, що за даними [193] на долю закладів МОН України на початок 2014 р. припадало 21,7 % від загальної кількості науково-технічної продукції і послуг, створених за пріоритетними напрямками розвитку науки і техніки України, причому 58,3 % з них було впроваджено або отримало іншу форму практичного використання. Найбільша кількість публікацій результатів, одержаних 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% [5].

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%).

Згідно звіту Державного фонду фундаментальних досліджень (ДФФД) України про виконання наукових і науково-технічних робіт за 2013 рік [189] фінансової підтримки і виконання конкурсних грантових науково-

дослідницьких проектів свідчать про наступне (табл. 3.15). 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) з поданих ВНЗ 166 проектів перемогли 16. Всі проекти спрямовані на реалізацію перспективних напрямів розвитку науки України.

На п'ятий спільний конкурс ДФФД і Білоруського республіканського фонду фундаментальних досліджень 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 ім. В.І.Вернадського, Київський Національний Університет імені Тараса Шевченка. Напрями їх конкурсних досліджень: супрамолекулярні системи в хімії і біології, важкі йони з ультра релятивістськими енергіями; магнітоакустичні ефекти в феро- та антиферромагнетиках.

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 ім. І. Франка. Спрямованість досліджень: математика і статистика, новітні технології у металознавстві, землевпорядкування.

Спільні проекти конкурсу за екологічною тематикою виконувалися Чернігівським національним педагогічним університетом ім. Т.Г. Шевченка (3 проекти) і Одеським національним університетом ім. І.І.Мечнікова (1 проект). Спрямованість: транскордонне співробітництво в сфері екологічної безпеки.

Таблиця 3.15

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

| <b>№<br/>п/п</b> | <b>Підстава</b>                                                                                                                                                                    | <b>Кількість<br/>проектів</b> | <b>Обсяги<br/>фінансування,<br/>тис. грн.</b> |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|
| 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                                         |
| 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) лабораторії фізики високих енергій                                                                                                                           | 11                            | 2869,8                                        |
| 1.11             | фінансування спільних проектів ДФФД і Японського товариства сприяння науці                                                                                                         | 10                            | 2692,0                                        |

З трьох грантів на виконання матеріалознавчих проектів спільних конкурсів ДФФД та Національного Наукового Фонду (США) два отримали ВНЗ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 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 ім. І. Франка (один проект з десяти переможців конкурсу).

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

За даними [5] у бюджетному фінансуванні інноваційної діяльності та трансферу технологій у 2013 році частка Міністерства освіти і науки України складала 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 складає 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 передавання «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 з 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 проти 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 р.р. виступали виконавцями проєктів з 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 складає основу розвитку інформаційно-комунікаційних ресурсів країни як складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Разом з тим, вкрай недостатньою залишається ступінь інтеграції вітчизняних ВНЗ в «світову павутину», про що свідчить, зокрема, рейтинг Webometrics Ranking of World's Universities, який укладається за спеціальною методикою, розробленою у відповідності 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 [427]. 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), (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) [427]. Тобто, українські вищі навчальні заклади поки дуже далекі від наближення до 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 над створенням нового покоління державних стандартів вищої освіти, зорієнтованих на формування нової системи діагностичних засобів з переходом від оцінки знань випускника до оцінки його компетенції і визначенню рівня компетентності в цілому. Наразі реалізується пілотний проект освітніх стандартів з низки напрямів і спеціальностей вищої та професійно-технічної освіти в рамках спільного проекту Міністерства, групи підприємців і Федерації роботодавців. Зокрема, впродовж 2013 року за участі 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, упродовж 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 щодо більше ніж 50 різних показників.

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 2002 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, сформувалася 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 асоціацію, 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 активно 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 закривати 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.

Разом з 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 з 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 з низькою здатністю професійної адаптації;

- висока переобтяженість освітніх програм дисциплінами вибіркової складової, які надають описові знання, що не 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.

Аналіз динаміки підготовки кадрів вищої кваліфікації в Україні (табл. 3.16) свідчить про те, що за останні роки 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 провідні закордонні вищі навчальні заклади.

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 працівників. У рамках прямих угод між українськими та закордонними вищими навчальними закладами щорічно за кордон відряджаються на навчання та стажування близько 4000 осіб.

Таблиця 3.16

**Підготовка наукових кадрів вищої кваліфікації***на початок відповідного року*

|                                        | <b>2006</b> | <b>2008</b> | <b>2009</b> | <b>2010</b> | <b>2011</b> | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> |
|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>Кількість організацій, що мають</i> |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Аспірантуру                            | 496         | 507         | 521         | 525         | 530         | 524         | 521         | 518         |
| Докторантуру                           | 240         | 252         | 249         | 256         | 263         | 266         | 271         | 276         |
| <i>Загальна 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      | 21,38       | 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        |

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 напрямки, 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».

Одним з ключових аспектів діагностики первинного стану ОІП 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 [322-339] показав, що лідером у наданні освітніх послуг в Україні є Дніпропетровська область, яка випереджує усі 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 по 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 за здебільшого за якимось одним показником, програючи в інших. Групу аутсайдерів у наданні освітніх послуг у розрахунку на 10 тис. осіб населення складають Донецька, Луганська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська області.

Розташування наукових установ також має чітко виражену географічну локалізацію. В першу чергу, це Київ і Київська область, Донецька, Харківська, Одеська, Луганська області, де концентрація наукових установ найбільш висока по Україні [177]. 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.

3.3. Оцінювання відповідності первинного стану освітньо-інтелектуального потенціалу логістизації національної економіки тенденціям розгортання економічних процесів в країні

Діагностика освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки шляхом статистичного аналізу показників розвитку його окремих структурних елементів дозволили 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 ОІП 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 ОІП логістизації національної економіки було проведене на основі розробленого раніше в роботі методичного підходу з використанням статистичних даних, зафіксованих на 01.01.2014 р. 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 унеможлиблює отримання статистичної інформації від цих територій;

- викривлення показників і тенденцій соціально-економічного розвитку України у 2014 р. у зв'язку з суспільно-політичною ситуацією в країні, проведенням антитерористичної операції, що не є об'єктивною закономірністю розгортання економічних процесів і не може бути відповідним враховано в аналізі, піддаючи сумніву статистичну достовірність його результатів.

Результати кількісного оцінювання первинного стану ОІП логістизації національної економіки (табл. 3.17) свідчать про екстенсивний його характер у досліджуваній період, навіть на межі деградації, оскільки має місце співвідношення:

$$\frac{I_{\text{ІРЕЗ}}(i)}{I_{\text{ІРЕЗ}}(i-1)} < 1.$$

Більш інформативними є результати аналізу показників стану ОІП логістизації і динаміці, в тому числі – у розрізі його окремих складових (табл. 3.18-3.19).

Динаміка показників ресурсної складової ОІП логістизації економіки неоднозначна. Показники забезпеченості вищими навчальними закладами, кадрового відтворення і державного замовлення на підготовку фахівців з вищою освітою, а також залученості кадрів до наукової діяльності мають стійку нисхідну динаміку протягом останніх семи років.

Таблиця 3.17

**Оцінка первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу  
логістизації національної економіки**

*станом на 01.01.2014 р.*

| <b>Показник</b>   | <b>Значення</b> | <b>Показник</b>        | <b>Значення</b> |
|-------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Ресурсна складова |                 | -                      |                 |
| $P_{ВНЗ}$         | 0,9833          | $P_{мін}$              | 0,6431          |
| $P_{кв}$          | 0,9410          | $P_{МНС}$              | 0,5116          |
| $P_{дзф}$         | 0,0182          | $P_{ІРС}$              | <b>2,4486</b>   |
| $P_{внк}$         | 0,7538          | Результуюча складова   |                 |
| $P_{НКВК}$        | 0,5261          | $I_{пата}$             | 0,5222          |
| $P_{новк}$        | 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          |
| $P_{підпр}$       | 0,0830          | $I_{ІРЕЗ}$             | <b>0,1040</b>   |
| $P_{ор}$          | 0,7015          | Функціональна складова |                 |
| $P_{як}$          | 0,8579          | $P_{опл}$              | <b>1,2594</b>   |

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 в цілому демонструє позитивну динаміку (рис. 3.10).

Динаміка показників результативної складової менш гладка. Загалом позитивну тенденцію має лише показник патентної активності.

Решта показників взагалі не мають будь-якого вираженого часового тренду. Інтегральний показник результуючої складової має тенденцію до зниження (рис. 3.11), тобто до переходу у стійкий стан екстенсивного розвитку (у разі забезпечення ресурсами) або деградації.

Крім того, лінії трендів  $P_{ІРС}$  та  $I_{ІРЕЗ}$  з часм повільно розходяться, що свідчить про неефективність функціональної складової, що з часом зростає.

Це значним чином зумовлює зміну характеру освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки в цілому.

Таблиця 3.18

**Динаміка показників ресурсної складової ОІП логістизації  
національної економіки**

| Показ-<br>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        |
| $P_{підпр}$   | 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        |
| $P_{ІРС}$     | <b>2,1822</b> | <b>2,2316</b> | <b>2,4621</b> | <b>2,3218</b> | <b>2,3811</b> | <b>2,4042</b> | <b>2,4486</b> | <b>2,5846</b> |

\*Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

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 ресурсної складової практично дорівнює темпу річного приросту інтегрального показника результативної складової.

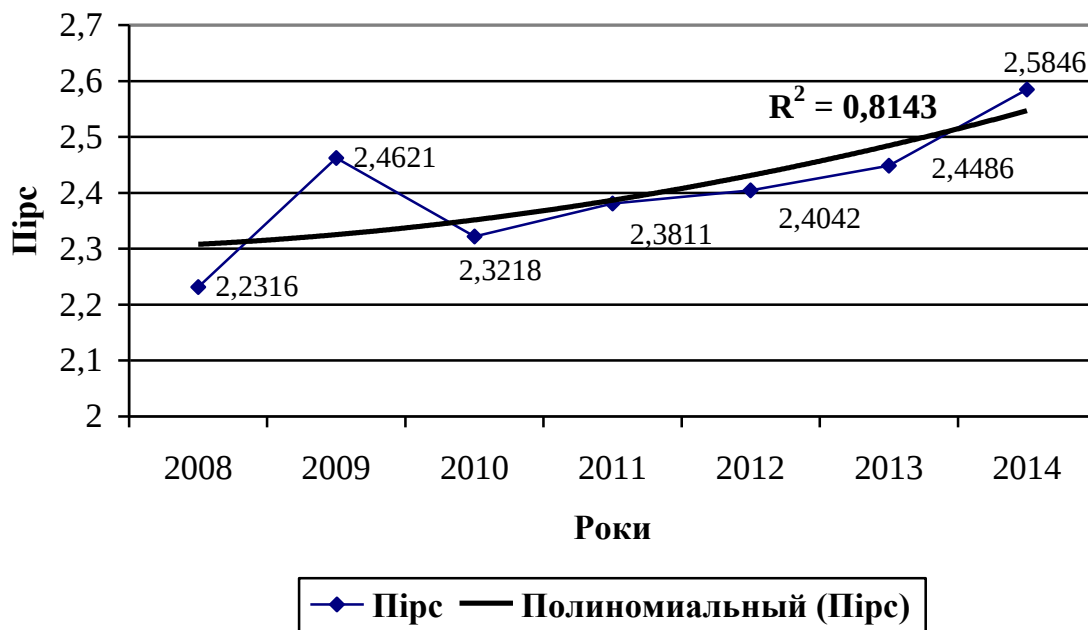


Рис. 3.10 Динаміка інтегрального показника ресурсної складової ОІП логістизації національної економіки за 2008-2014 роки.

Таблиця 3.19

**Динаміка показників результативної складової ОІП логістизації  
національної економіки**

| Показ-<br>ник | Роки          |               |               |               |               |               |               |               |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|               | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014*         |
| $I_{nama}$    | 0,5063        | 0,5252        | 0,4978        | 0,5119        | 0,5264        | 0,5478        | 0,5222        | 0,5102        |
| $I_{HTIC}$    | 0,2739        | 0,3087        | 0,2955        | 0,3212        | 0,3082        | 0,3153        | 0,2604        | 0,2588        |
| $I_{HTPB}$    | 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        |
| $I_{eii}$     | 0,2476        | 0,2214        | 0,2718        | 0,2797        | 0,2599        | 0,2686        | 0,2192        | 0,2116        |
| $I_{PEZ}$     | <b>0,1086</b> | <b>0,1298</b> | <b>0,1376</b> | <b>0,1431</b> | <b>0,1252</b> | <b>0,1286</b> | <b>0,1040</b> | <b>0,1112</b> |

\*Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

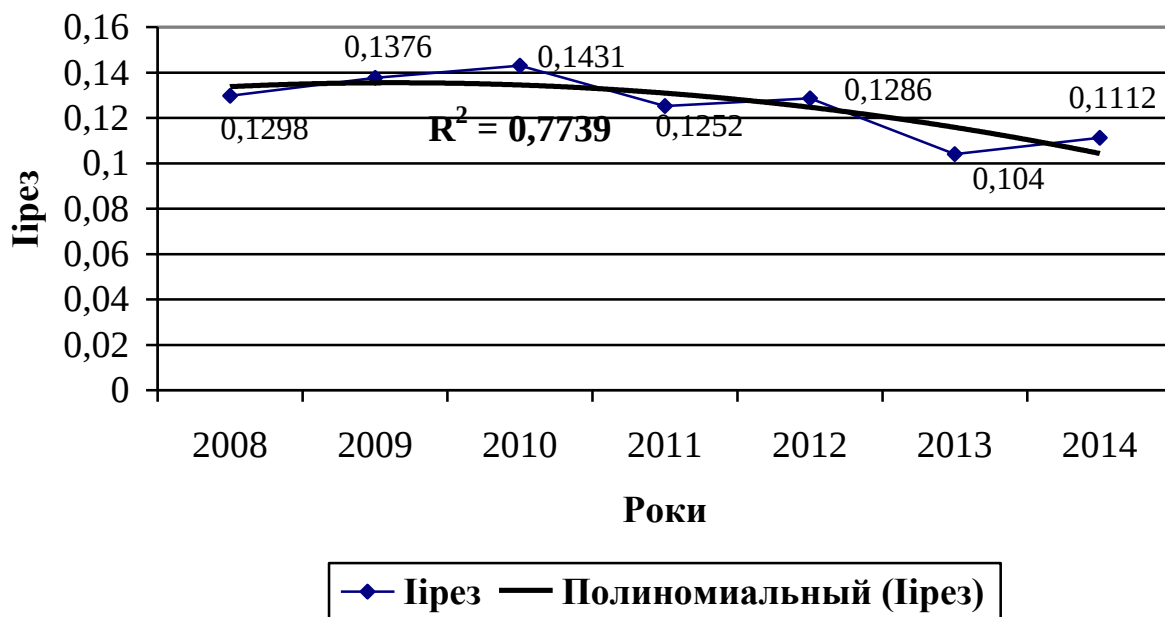


Рис. 3.11. Динаміка інтегрального показника результативної складової ОІП логістизації національної економіки за 2008-2014 роки.

Таблиця 3.20

**Динаміка показників функціональної складової й  
ОІП логістизації національної економіки**

| Показ-<br>ник                     | Роки |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                   | 2007 | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014*         |
| $\frac{I_{РЕЗ}(t)}{I_{РЕЗ}(t-1)}$ | -    | 1,0226        | 1,1033        | 0,9430        | 1,0255        | 1,0097        | 1,0185        | 1,0555        |
| $\frac{I_{РЕЗ}(t)}{I_{РЕЗ}(t-1)}$ | -    | 1,1952        | 1,0601        | 1,0400        | 0,8749        | 1,0272        | 0,8087        | 1,0692        |
| <b>Поіпл</b>                      | -    | <b>0,8556</b> | <b>1,0408</b> | <b>0,9067</b> | <b>1,1721</b> | <b>0,9830</b> | <b>1,2594</b> | <b>0,9872</b> |

\*Довідково. Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополь і територій проведення антитерористичної операції

Таким чином, зростання показників результативної складової можливе лише на основі відповідного відносного зростання задіяних ресурсів.

Виявлений тренд у динаміці синтетичного показника ОІП логістизації економіки свідчить про загальну тенденцію до зростання (рис. 3.12), 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 відтак - і процесу логістизації національної економіки як основи її інноваційного розвитку і переходу до економіки знань.

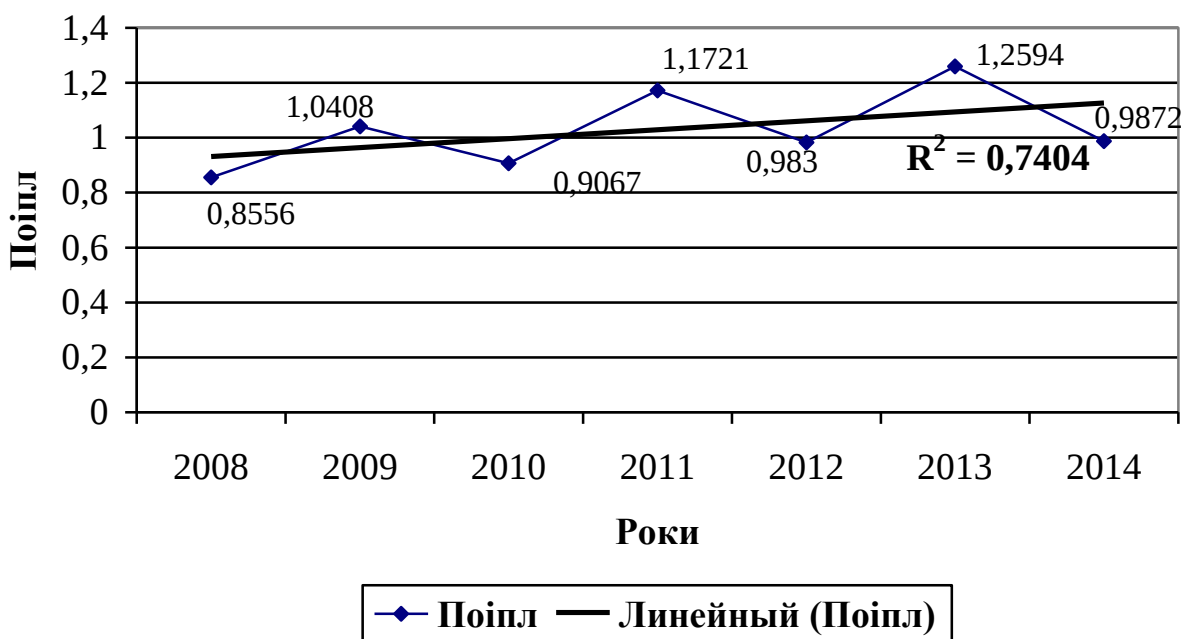


Рис. 3.12 Динаміка синтетичного показника ОІП логістизації національної економіки за 2008-2014 роки.

Подальший аналіз з 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  $\Pi_{ОІП}$  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 ресурсної складової з інтегральним показником результативної складової і синтетичним показником стану ОІП логістизації національної економіки, виконаний за допомогою кореляційного аналізу (табл. 3.21), 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 з вищою освітою і кваліфікованих робітників, співвіднесені з кількістю працездатного населення країни, фактично не впливають на показники результативної складової ОІП логістизації національної економіки.

Таблиця 3.21

**Результати аналізу тісноти зв'язку між показниками ОІП  
логістизації національної економіки ( $R^2$ )**

| <b>Показники</b> | <b><math>I_{РЕЗ}</math></b> | <b><math>П_{ОІП}</math></b> |
|------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| $П_{ВНЗ}$        | 0,3636                      | <b>0,1943</b>               |
| $П_{кв}$         | 0,2712                      | <b>0,2044</b>               |
| $П_{дзф}$        | 0,0660                      | <b>0,6695</b>               |
| $П_{внк}$        | 0,6853                      | <b>0,6268</b>               |
| $П_{НКВК}$       | 0,7337                      | <b>0,6261</b>               |
| $П_{ндвк}$       | 0,8155                      | <b>0,4952</b>               |
| $П_{СНК}$        | 0,7298                      | <b>0,7087</b>               |
| $П_{ВНД}$        | 0,7703                      | <b>0,5400</b>               |
| $П_{знд}$        | 0,5877                      | <b>0,7260</b>               |
| $П_{підпр}$      | 0,1797                      | <b>0,3834</b>               |
| $П_{ор}$         | 0,7258                      | <b>0,4813</b>               |
| $П_{як}$         | 0,7418                      | <b>0,7089</b>               |
| $П_{мін}$        | 0,7352                      | <b>0,4372</b>               |
| $П_{МНС}$        | 0,6642                      | <b>0,1416</b>               |

Найбільший вплив на показники результуючої складової спричиняють 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 (в першу чергу – докторів наук) в освітній і науковій діяльності закладів сектору освіти.

Показники якості кадрів, секторальної забезпеченості науковими кадрами і залученості кадрів сектору освіти здійснюють найбільший вплив і на рівень синтетичного показника стану ОІП 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 в системі ОІП логістизації національної економіки.

Показники, що відображають кількість навчальних закладів вищої і професійно-технічної освіти, кількість випускників ВНЗ усіх освітньо-кваліфікаційних рівнів, розвиток підприємництва в сфері освіти, рівень бюджетного фінансування освіти, суттєвим чином на стані освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки поки не позначаються.

Дослідження відповідності стану ОІП логістизації національної економіки вектору її розвитку потребує аналізу тісноти зв'язків освітньо-інноваційного потенціалу з динамікою показників розгортання економічних процесів на макrorівні, зокрема, показників розвитку зовнішнього сектору України. Такий аналіз виконаний на основі статистичних даних експорту/імпорту товарів, темпів їх розвитку, чистого експорту і відкритості економіки [322-339] за допомогою кореляційного аналізу (табл. 3.22).

Таким чином, взаємозв'язок ОІП логістизації національної економіки з показниками експорту/імпорту товарів незначний, що зумовлено не стільки проблемами розвитку логістики в Україні, скільки не конкурентоспроможність її товарів на зовнішніх ринках через низький рівень ринкової новизни в першу чергу.

Таблиця 3.22

**Результати кореляційного аналізу стану ОІП логістизації  
національної економіки і розвитку зовнішнього сектору України**

|                                        | <i>Поіпл</i> | <i>Відкри-<br/>тість<br/>економіки</i> | <i>Експорт</i> | <i>Імпорт</i> | <i>Чистий<br/>експорт</i> | <i>Темпи<br/>зрост.<br/>експорту</i> | <i>Темпи<br/>зрост.<br/>імпорту</i> |
|----------------------------------------|--------------|----------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Поіпл</i>                           | 1            |                                        |                |               |                           |                                      |                                     |
| <i>Відкри-<br/>тість<br/>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<br/>експорт</i>              | 0,37251      | -0,24314                               | 0,20417        | -0,55578      | 1                         |                                      |                                     |
| <i>Темпи<br/>зрост.<br/>експорту</i>   | 0,26163      | 0,437562                               | 0,25177        | 0,50761       | -0,48359                  | 1                                    |                                     |
| <i>Темпи<br/>зрост.<br/>імпорту</i>    | 0,20783      | 0,446835                               | 0,23484        | 0,53606       | -0,54994                  | 0,99617                              | 1                                   |

Разом з тим, вплив освітньо-інноваційного потенціалу на експорт та імпорт послуг достаньно 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 ОІП 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 і 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 з тим, результати кореляційного аналізу, за допомогою якого встановлювалася тіснота зв'язку між синтетичним показником стану ОІП логістизації економіки і показниками інноваційної діяльності в Україні [322-339], не повністю підтверджують цю тезу (табл. 3.23).

Таблиця 3.23

**Результати кореляційного аналізу стану ОІП логістизації  
національної економіки та інноваційної діяльності в Україні**

|                                                                            | <i>Обсяги<br/>реалізації<br/>інноваційної<br/>продукції</i> | <i>Освоєне<br/>виробництво<br/>інноваційної<br/>продукції</i> | <i>Впроваджено<br/>нових<br/>технологічних<br/>процесів</i> | <i>Частка<br/>інноваційно<br/>активних<br/>підприємств у<br/>промисловості</i> | <i><b>Π<sub>ОІП</sub></b></i> |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <i>Обсяги реалізації<br/>інноваційної<br/>продукції</i>                    | 1                                                           |                                                               |                                                             |                                                                                |                               |
| <i>Освоєне виробництво<br/>інноваційної<br/>продукції</i>                  | -0,02959                                                    | 1                                                             |                                                             |                                                                                |                               |
| <i>Впроваджено нових<br/>технологічних<br/>процесів</i>                    | 0,268102                                                    | 0,296589                                                      | 1                                                           |                                                                                |                               |
| <i>Частка інноваційно<br/>активних<br/>підприємств у<br/>промисловості</i> | -0,12322                                                    | 0,834867                                                      | -0,49185                                                    | 1                                                                              |                               |
| <i><b>Π<sub>ОІП</sub></b></i>                                              | 0,29476                                                     | 0,735336                                                      | 0,244176                                                    | 0,379778                                                                       | 1                             |

В промисловості відчутний взаємозв'язок ОІП логістизації економіки відчувається 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 *Π<sub>ОІП</sub>* та кількістю інноваційно активних промислових підприємств за видами економічної діяльності,

максимальне значення коефіцієнта кореляції не переходило позначки  $R^2=0,126734$ .

Слабкий причинно-наслідковий зв'язок має ОІП 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  $П_{ОІП}$  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 ( $П_{АТ}$ );
- апаратура автоматизованого спостереження та/чи контролю ( $П_{ААС}$ );
- зв'язок та управління ( $П_{ЗУ}$ );
- виробнича інформаційна система ( $П_{ВІС}$ );
- інтегроване управління та контроль ( $П_{ІУК}$ ).

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 [224]. При цьому слід відмітити, що показники інноваційної діяльності в Україні, включаючи рівень використання передових технологій за досліджуваними видами, у абсолютному вираженні залишаються є вкрай низькими, не здатними забезпечити перехід вітчизняної економіки до інноваційного сценарію розвитку. Разом з 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, виборі та реалізації механізмів логістизації національної економіки.

Таблиця 3.24

**Результати кореляційного аналізу стану ОІП логістизації  
національної економіки і кількості використаних передових технологій  
за окремими видами**

|           | $P_{OIP}$ | $P_{AT}$ | $P_{AAC}$ | $P_{ZY}$ | $P_{BIC}$ | $P_{IYK}$ |
|-----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| $P_{OIP}$ | 1         |          |           |          |           |           |
| $P_{AT}$  | 0,674533  | 1        |           |          |           |           |
| $P_{AAC}$ | 0,541228  | 0,182246 | 1         |          |           |           |
| $P_{ZY}$  | 0,662296  | 0,084631 | 0,095542  | 1        |           |           |
| $P_{BIC}$ | 0,501077  | 0,124314 | 0,113265  | 0,055514 | 1         |           |
| $P_{IYK}$ | 0,66163   | 0,173549 | 0,140506  | 0,123387 | 0,098685  | 1         |

Рейтинг за інтегрованим індексом логістичної ефективності Всесвітнього банку (*LPI*) визначається за результатами опитувань понад 6 тисяч представників логістичного бізнесу, які виступають експертами оцінюють за бальною шкалою інфраструктуру країн, з якими їхні компанії найчастіше здійснюють свою логістичну діяльність і надають послуги з перевезення. В 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 [245]. Таким чином, математичний апарат визначення рейтингу країни за *LPI* дозволяє говорити про його високий ступінь аналітичності і 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 складових Індексу глобальної конкурентоспроможності: «Основні вимоги», «Підсилювачі продуктивності»

та «Інновації та фактори вдосконалення», які у сукупності включають більше 100 змінних. У контексті даного дослідження найбільш цікавими є дві останні складові. 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 [415, 421, 246, 90] було встановлено тісноту зв'язку між рядами динаміки ПОПІЛ та бальної оцінки за такою складовою (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 *Поппл* з показником технологічної готовності ( $R^2=0,3774$ ). У даному випадку 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), прямі іноземні інвестиції і передача 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  $P_{опл}$  з показником рівня розвитку бізнесу ще слабший ( $R^2=0,2839$ ). У цьому випадку 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 в компаніях достатньо присутній і характеризується сучасними методами і підходами.

Неочікувано низьким виявився зв'язок  $P_{опл}$  з субіндексом інновацій ( $R^2=0,2839$ ), оскільки середнього рівня оцінка надана лише показникам якості науково-дослідних кадрів і наявності наукових та інженерних кадрів. Достатньо 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 досить суттєво «лихоманить» з року в рік, що знижує кількісну оцінку тісноти взаємоз'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 унеможливлює перехід економіки країни від орієнтованого на ефективність розвитку економіки країни до інноваційно-орієнтованого на засадах реалізації інтелектуальної парадигми розвитку логістики.

### 3.4. Висновки за розділом 3

Визначення економічних передумов логістизації національної економіки дозволило встановити, що формування освітньо-інноваційного потенціалу відбувалося за несприятливої динаміки показників розвитку зовнішнього сектору України: коефіцієнт покриття імпорту товарів

експортом протягом останніх 10 років менше 100 %, і має стійку тенденцію до зниження; темпи зростання імпорту перевищують темпи зростання експорту товарів; показник відкритості економіки падає. В структурі експорту переважають товари з мінімальним ступенем обробки і сировинні. В цілому обсяги експорту українських товарів у 2014 році зросли на 3157,4 млн дол. США. Обсяги імпорту скоротилися на 5923,3 млн дол. США. Імпорт з країн СНД зменшився на 9330,3 млн дол. США, однак Україна нарощувала обсяги імпорту з країн ЄС, Азії, Африки і Америки.

Результати аналізу стану транспортної галузі свідчать про те, що впровадження прогресивних видів шляхів сполучення фактично зупинилося, не змінюється щільність шляхів сполучення загального користування і їхня довжина, стабільно зменшується рухомий склад за видами транспорту та призначенням (крім автомобільного), спостерігається падіння вантажообороту, в його структурі зростає частка автомобільного транспорту, транспортування вантажів трубопроводами за десять років зменшилося удвічі. У переробці вантажів морськими портами стабільно зростає питома вага експортних вантажів за рахунок зменшення транзитних. Територією України проходить центральна вісь, у рамках 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, однак фінансування розвитку транспортної мережі фактично припинено.

Аналіз інноваційних процесів в економіці України показав, що їх інтенсивність, частка інноваційно активних підприємств у загальній їх кількості у промисловості не забезпечують навіть можливості переходу української економіки до інноваційного шляху розвитку. Не вдається суттєво змінити на кращі позиції України в Світі за Індексом глобальної конкурентоспроможності (*GCI*). На початок 2014 р. Україна мала конкурентні переваги лише за двома позиціями: вища освіта і підготовка

кадрів і ємність ринку. Найбільш проблемними напрямками за критерієм «Інновації» є: якість науково-дослідних інститутів, видатки компаній на дослідження і розробки, взаємозв'язки університетів з промисловістю у сфері ДіР, державні закупівлі новітніх технологій і продукції, інноваційна спроможність. Незадовільні показники Україна має і за Глобальним інноваційним індексом (GII). Однак за індексом ефективності логістики (LPI) Україна покращує свої позиції за всіма напрямками, крім інфраструктурного.

У структурі вітчизняного ринку логістичних послуг також намітилася позитивна тенденція, зорієнтована на становлення управлінської логістики. В Україні розвинені транспортні логістичні послуги: експедиторські, автомобільні і залізничні перевезення, авіаперевезення. Послуги складування (упакування вантажів, зберігання, обробка) перебувають у розділі проблемних, а супровідні послуги (консультування, страхування, оптимізація вантажопотоків, управління замовленнями) перебувають у розвитку.

Системний аналіз сфери освіти показав тенденції до зменшення кількості закладів професійно-технічної і вищої освіти, як і кількості осіб, що в них навчалися. Аналогічні тенденції спостерігаються у сфері підготовки наукових кадрів вищої кваліфікації – кандидатів і докторів наук.

Недостатніми є обсяги бюджетного фінансування і структура фінансування вищої освіти в Україні, яка свідчить про зростання залежності закладів освіти від бюджетного фінансування. Практично відсутня динаміка кількості організацій сектору вищої освіти, що здійснювали наукову і науково-технічну діяльність. Не демонструють позитивної динаміки показники створення науково-технічної продукції і послуг за пріоритетними напрямками інноваційного розвитку країни, а також показники її впровадження. Фінансова підтримка розвитку наукової інфраструктури та оновлення матеріально-технічної бази також має тенденцію до скорочення.

Кількісне оцінювання первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки показало, що інтегральний показник стану ресурсної складової в цілому демонструє позитивну динаміку, а результативної складової – негативну. Синтетичний показник стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації має тенденцію до зниження, тобто до переходу у стійкий стан екстенсивного розвитку (у разі забезпечення ресурсами) або деградації. Виявлений тренд у динаміці синтетичного показника ОІП логістизації економіки свідчить про загальну тенденцію до зростання при вкрай нестійкому стані сфери освіти, яка поступово втрачає здатність до забезпечення реалізації інтелектуальної парадигми розвитку логістики, а відтак - і процесу логістизації національної економіки як основи її інноваційного розвитку і переходу до економіки знань. Крім того, аналізом не виявлено тісних причинно-наслідкових зв'язків між станом ОІП логістизації національної економіки та окремими показниками розвитку економічних процесів, що свідчить про необхідність цілеспрямованого його формування у відповідності до стратегічних пріоритетів розвитку національної економіки на засадах логістизації.

В процесі аналізу також виявлено необхідність удосконалення системи інформаційно-аналітичного забезпечення процесу формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, що пропонується здійснити за рахунок: виокремлення транспорту і складського господарства в окремі секції класифікації видів економічної діяльності (КВЕД) задля забезпечення об'єктивності і достовірності статистичного аналізу функціонування і розвитку ринку логістичних послуг в Україні, а також розвитку Державної системи статистичної інформації шляхом доповнення системою показників, що відображують види логістичної діяльності за оновленою КВЕД.

Основні результати проведеного дослідження і висновки викладені в публікаціях [270, 276, 293, 310]

## **РОЗДІЛ 4**

### **КОНЦЕПЦІЯ ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

#### **4.1. Концептуальні засади формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**

Поняття концепції, згідно з тлумаченням учасних словників [129] може розглядатися у більш вузькому сенсі як змістовий підхід до розуміння певного явища або реалізації певного процесу, провідна ідея, яка задає взаємозв'язок складових і елементів, теоретичних, методологічних і інших конструктів, концептів та імперативів розумової та/або практичної діяльності. Концепція у певному розумінні може представляти 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, механізмів їх реалізації). Концептуальна схема має, як правило, багаторівневий характер, всередині неї утворюється складна мережа взаємовідносин концептів, не обов'язково безпосередньо пов'язаних між собою. Таким чином, концептуальна схема представляє 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.

Враховуючи 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.

Рівень концептуалізації ідей логістизації національної економіки закладає як теоретичні, так і прикладні детермінанти формування ОІП 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 задають практичний сенс втіленню на усіх рівнях економіки теоретичних, методологічних, організаційних засад і принципів логістики як науки і як управлінської концепції.

Еволюція логістики, представлена в розділі 1, відображає одночасно, з одного боку, розповсюдження 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 надає можливість становлення глобальної економічної системи на логістичних принципах організації економічних процесів на усіх рівнях.



Рис. 4.1 Концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

В 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 розповсюдженні передової ідеології інтегральної логістики (*Supply Chain Management*), що втілюється в оптимізації доданої цінності в ланцюзі поставок, інфраструктурній, організаційній та інформаційній інтеграції в логістиці. 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 з партнерами для досягнення конкурентних переваг, вихід за вузькі межі однієї організаційної структури, поєднання зусиль компанії з 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 виступає не тільки перспективним напрямом логістизації

економіки країни, але й представляє собою один з ключових методологічних імперативів формування її освітньо-інноваційного потенціалу.

Разом з 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 торкається, в першу чергу, 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 усіх рівнях. Перспективні напрями економічної інтеграції країни є визначальними у реалізації таких напрямів логістизації національної економіки, як тотальна організація логістичних систем, інноваційний розвиток логістичної інфраструктури, цілеспрямований процес розповсюдження 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) або у просторовому аспекті (регіональні, міжрегіональні, транскордонні тощо) [102]. Принцип добровільності, свободи самовизначення економічної

поведінки і економічної відповідальності суб'єктів господарювання будь-якого рівня зумовлюють такий методологічний імператив формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, як державний менеджери́зм – управлінська інновація, фокусом якої є бачення громадян як клієнтів, інтересам яких повинна підпорядковуватися 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 упровадження державного менеджери́зму передбачає певні напрями інноваційних трансформацій, узагальнених автором на прикладі європейських систем державного управління, серед яких [301]:

- приватизація державних підприємств (у тому числі – і у галузі освіти) і нова модель поділу праці між державним і приватним секторами економіки;
- надання гнучкості управління фінансами;
- реорганізація керівництва міністерствами, замість політичних керівників – жорсткі управління;
- розвиток ринкових відносин і конкуренції, контрактно-ринковий підхід до управлінської діяльності в сфері державного управління;
- створення в процесі реорганізації нових органів виконавчої влади, незалежних від міністерств.

Державний логістичний менеджери́зм передбачає розгортання впровадження державного менеджери́зму, підпорядкованого принципам і теоретико-методичним засадам логістики, з широким застосуванням логістичного інструментарію в діяльності державних органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування.

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 розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію з метою раціоналізації та оптимізації потокових процесів тотально в усіх сферах і видах діяльності, задають вектор логістичної організації діяльності в сфері освіти як галузі національної економіки.

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 в результаті науково-дослідницької складової діяльності ВНЗ, подальшої їх реалізації і комерціалізації. У цьому сенсі освітня логістика виступає третім методологічним імперативом формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. А за своєю суттю реалізація концепції освітньої логістики представляє собою впровадження принципів, методів, інструментів логістики на рівні окремої галузі – галузі освіти, тобто елемент логістизації економіки на мезорівні.

Визначені методологічні імперативи є не уособленими, 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 зв'язуючу ланку між методологічним і методичним рівнями концепції.

Економічні реалії України, суспільно-політична ситуація в країні, визначені стратегічні пріоритети розвитку національної економіки на засадах логістизації, система пріоритетних напрямів логістизації економіки країни на усіх 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 урахуванням матеріалів даного дослідження, можуть бути виділені три типи сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис.4.2).

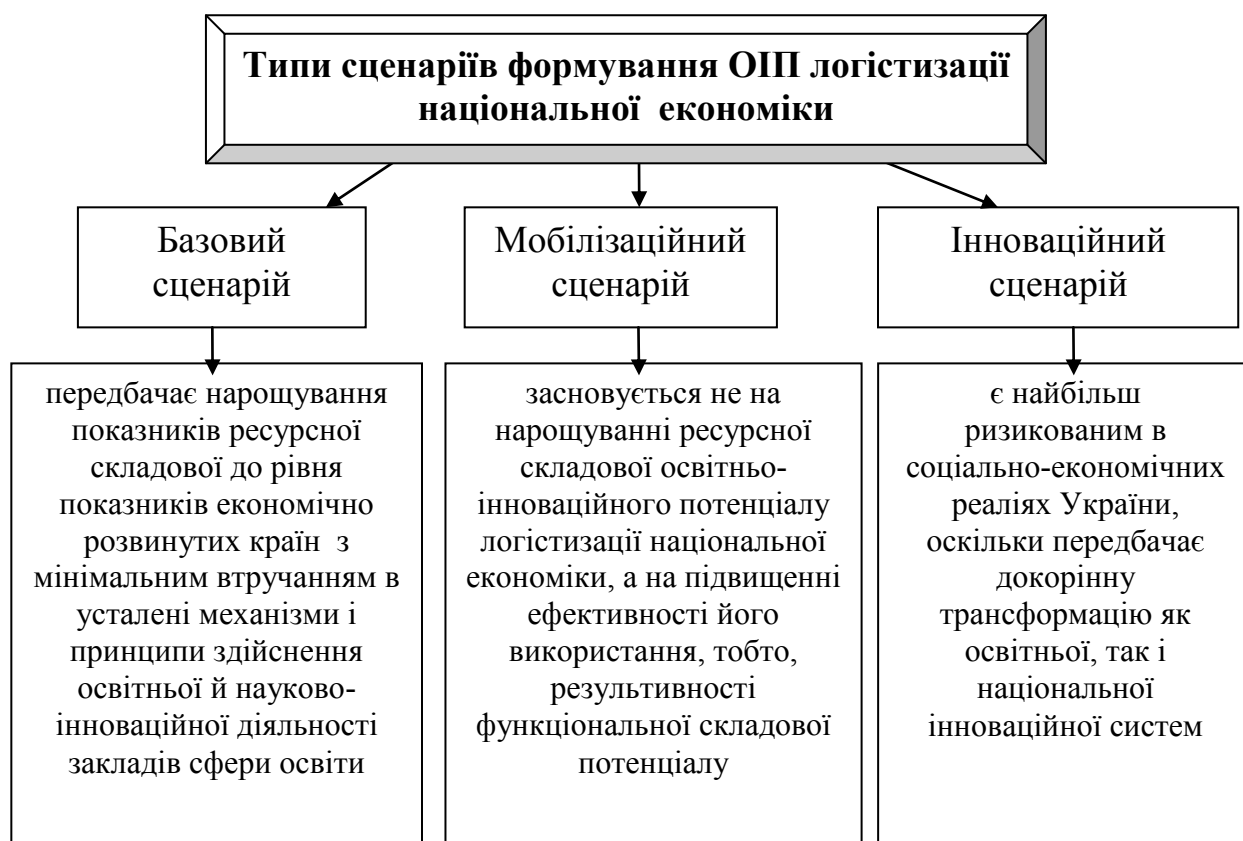


Рис.4.2 Сценарний підхід формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

*Базовий сценарій.* Виходячи з результатів кількісного аналізу показників первинного стану ОІП логістизації економіки і закономірностей їх розвитку, слід відзначити, що тенденція до зростання останніх хоча й є позитивною, однак у абсолютному вираженні ці показники є вкрай недостатніми. Дуже складними є й економічні передумови формування ОІП 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 ОІП логістизації економіки. На цій підставі базовий сценарій може передбачати нарощування показників ресурсної складової до рівня показників економічно розвинутих країн з 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 випадку мають бути спрямовані на сприяння розвитку ринкових механізмів регулювання сфери освіти, включаючи фінансові аспекти, зокрема, розвиток підприємництва в 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 ОІП логістизації національної економіки, а також нормативного забезпечення, якому відводиться досить суттєва роль. Саме

створення освітніх стандартів, встановлення нормативних вимог якості освіти має забезпечити відповідність змісту освітньої й інноваційної діяльності завданням цілеспрямованого розповсюдження логістичних принципів, методів та інструментарію для раціоналізації та оптимізації потокових процесів тотально 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 мережових структур, утворення кластерів, організація логістичних і транспортно-логістичних систем регіонального, міжрегіонального, національного рівня потребують посилення правової складової у змісті освітніх планів і програм, підвищення компетентності з менеджменту і публічного адміністрування випускників усіх спеціальностей, розуміння особливостей логістичної організації потоків і потокових 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 ресурсної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, а на підвищенні ефективності його використання, тобто, результативності функціональної складової 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 освітньої складової 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 в світі і в Україні, показана раніше) з одного боку, а з іншого – вимога суб'єктності і, одночасно, 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) вимагають 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 вирішення ідентифікованих проблем економіки і управління національним господарством. Превентивна модель передбачає підготовку фахівців, компетентних 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 сформувати логістичний топ-менеджмент на усіх рівнях економіки країни, здатних реалізувати концепцію державного логістичного менеджеризму.

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 строки підвищувати і оновлювати знання і навички використання логістичних принципів, методів та інструментарію для раціоналізації та оптимізації потокових процесів тотально в усіх сферах і видах діяльності, але й більш широко розповсюджувати філософію безперервної освіти, самоосвіти, в тому числі – в області логістики.

В межах мобілізаційного сценарію отримує виключного 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 у прикладні, а потім – науково-дослідні розробки, проекти і кінцеві інновації і подальше їх впровадження і комерціалізацію. Система зовнішніх трансформаторів має більш розгалужену структуру і включає організації, підприємства і 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 з ключових елементів національної інноваційної системи, що надають їй логістичного вектору розвитку. Виключного значення набувають міжнародні комунікації, програми студентського обміну, зарубіжна стажування викладачів, адаптація передового зарубіжного досвіду в сфері підготовки фахівців з 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. Антрепренерство не зводиться до набору організаційних схем, технологій і методів господарювання, а є образом життєдіяльності підприємництва. Визначним тут є не продукти і послуги, які пропонує організація, не технології та організаційні структури, а стиль роботи, дії, що спрямовуються на підтримку підприємництва. Освітнє антрепренерство є некомерційним підприємництвом в освіті і представляє собою специфічну високоризикову ініціативну інноваційну діяльність освітніх організацій щодо відшкодувального надання освітніх послуг з використанням самих нових методів і технологій реалізації освітніх послуг, характеризується інноваційним характером діяльності, спрямованістю діяльності на використання усіх досяжних економічних механізмів господарювання у статутних цілях, інноваційних методів і технологій організації освітнього процесу, впровадженням нових педагогічних, інформаційних і телекомунікаційних технологій в освітній процес, економічне переосмислення ролі та статусу освітніх організацій в освітній системі. Оскільки освітня організація в межах власної освітньої діяльності не зможе інвестувати власні засоби в інноваційні проекти, які структурно представляють 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, 217].

*Інноваційний сценарій* формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є найбільш ризикованим в соціально-економічних реаліях України, оскільки передбачає докорінну трансформацію як освітньої, так і національної інноваційної систем. 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 менеджеризму 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. Виходячи з цього, інноваційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є найбільш витратним, зміст якого базується на забезпеченні принципів тотальної логістичної грамотності та освітнього логістичного антрепренерства. Логістизація системи державного управління в результаті реалізації концепції логістичного менеджеризму, з одного боку, виступає як процесна інновація на макрорівні, а з другого боку, як 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, ТЛК, віртуальних

логістичних мереж, тощо). В свою чергу, генерація інновацій будь якого з вище зазначених видів, потребує вибудови 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 усієї 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 усього набору можливих. Враховуючи складність і неструктурованість задачі, величезний набір вихадних даних, недостатній обсяг статистичного матеріалу, наявність як кількісних, так і якісних характеристик стану ОІП логістизації національної економіки і неоднозначність його впливу на макроекономічні характеристики країни, застосування класу оптимізаційних задач 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 ОІП 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 складових, так і ОІП

логістизації в цілому надає аналітичні підстави для застосування сценарного методу передбачення розвитку подій, побудови ситуативних і матричних моделей, методу експертних оцінок для прийняття 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 ОП 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 менеджменту тощо.

Інструменти державного впливу на процес формування освітньо-інноваційного потенціалу добре відомий, основу якого 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. В цих умовах особливої актуальності набуває потреба вибудови 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 винятково за ініціативою та фінансовою підтримкою держави, що свідчить про необхідність відповідної державної політики і державної програми формування та розвитку ТЛК в Україні. Крім того, тотальна організація логістичних систем інноваційного типу (*Total Development Logistics Innovation Systems*) на всіх рівнях управління національною економікою потребує, як вже зазначалося в п.2.1:

- запровадження системи логістичного контролінгу та логістичного аудиту національної економіки, що дозволить розробити логістичний паспорт країни 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 сітьової 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, мегарівнях. При цьому, оптимізація ресурсів досягається, зокрема за рахунок синхронізації планування, підвищення надійності й стабільності ланцюгів поставок,

застосування 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 відмітити, 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 сфери застосування державно-приватного партнерства. Заклади освіти переважною більшістю 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 якої можуть стати інновації, виконується хоча й на конкурсній основі, але за рахунок коштів загального і спеціального фондів державного бюджету. Це унеможлиблює розвиток державно-приватного партнерства у сфері освіти. Виходом з 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 представляє 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 і 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 їхньої 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 представляє 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

4.2. Методичний підхід до обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Обґрунтування напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки має ґрунтуватися на принципах відповідності заходів державного впливу стратегічним орієнтирам соціально-економічного розвитку країни і стану та закономірностей розвитку ОІП логістизації економіки країни.

Одним з підходів, який дозволяє реалізувати цю вимогу, виступає

матричний метод або портфоліо-аналіз, суть якого полягає у формуванні набору певних стратегічних пріоритетів або, власне, стратегій і визначенні координат, переріз 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 [243].

Це викликає необхідність формування організаційно-методичного підходу до вибору пріоритетних напрямів формування ОІП логістизації на основі врахування довгострокового характеру державного регулювання (базовий, мобілізаційний, інноваційний сценарії) 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 ОІП логістизації економіки за рахунок нарощування ресурсної складової. Таке зростання, як було показано раніше, буде характеризуватися як екзогенне, екстенсивне, у кращому випадку – нейтральне, однак з часом дозволить сформувати ресурсну складову, яка здатна забезпечити стрибкоподібне зростання результуючої складової потенціалу. Сценарій певною мірою консервує проблеми функціональної складової (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 з тим, базовий сценарій має певні переваги у довгостроковій перспективі, оскільки здатний забезпечити еволюційний розвиток процесів логістизації економіки на усіх 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 усіх 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 і управлінського світогляду на засадах логістичних принципів і концепцій; пошук шляхів імпорту і адаптації зарубіжних напрацювань у сфері логістики до вітчизняних умов. Трансформації у функціональній складовій освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни передбачають досягнення його ендогенного, інтенсивного характеру. Наслідком реалізації даного сценарію може стати прискорення процесів логістизації економіки, у першу чергу, 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 з суттєвою зміною змісту освітніх програм, паспортів наукових спеціальностей тощо, що може призвести до поглиблення кадрових дисбалансів в економіці; значній втраті керованості національною економікою при намаганні 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 результативної складової інтенсивного типу, розбудову інноваційної моделі економіки як логістичної системи макrorівня з високою здатністю до інтегрування з глобальною логістичною системою; реалізацію моделі логістичного менеджери́зму у рамках державного менеджери́зму; 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 випадку можливе повне розбалансування економіки, економічний колапс, втрата суб'єктності.

Вибір одного з 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 наступні:

інтелектуальні – здатність закладів і установ сфери освіти, підприємств і наукових установ формувати, відтворювати і нарощувати освітньо-інноваційний потенціал логістизації економіки, створювати і сприймати інновації як матеріального, так і нематеріального характеру, що визначається рівнем інноваційної діяльності, кількістю впроваджених інновацій, рівнем комерціалізації наукових розробок тощо;

фінансові – цей чинник узагальнено характеризує обсяги фінансових ресурсів з усіх джерел, які можуть бути залучені на формування освітньо-інноваційного потенціалу, включаючи мобілізацію внутрішніх ресурсів освітньо-інноваційної сфери і її підприємницьку діяльність;

кадрові – наявність і структура викладацьких і наукових кадрів віком, рівнем наукової кваліфікації, рівень еміграції найбільш кваліфікованих кадрів, можливості інтелектуального зростання за рахунок результатів власної роботи, досвіду і постійного навчання; якість освітніх програм і освіти в цілому;

ступінь логістизації економіки – ступінь проникнення логістичного

мислення, логістичних принципів, методів, інструментарію у різні сфери національного господарства;

ступінь організаційно-правового забезпечення – ступінь правової і організаційної врегульованості 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 влади 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 результативної складової віdstає від динаміки показників ресурсної складової; кількість охоронних документів, отриманих закладами сектору освіти, вкрай незначна, порівняно з 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, не порівняно низька; обсяги прямих іноземних інвестицій в Україну порівняно з обсягами ВВП незначні;

нейтральний характер – наявне зростання і середні рівні по більшості більшості або по усім показникам результативної складової, однак вони забезпечуються відповідним зростанням ресурсної складової;

інтенсивний характер розвитку – темпи динаміки показників перевищують темпи зростання ресурсної складової; показники патентної активності, створення і реалізації НТП за пріоритетними напрямками, міжнародної публікаційної активності і вагомості іноземних інвестицій мають достаньо високі значення.

Сполучення зазначених категорій дає можливість визначити матрицю вибору пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. В цілому методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів представлений на рис. 4.3.

Вибір оптимального набору пріоритетів пропонується здійснювати за рахунок експертного визначення характеру формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації і показників результуючої складової та укрупнених чинників його трансформації. Цей процес спрямований на прийняття рішення щодо визначення квадрату з відповідним певному стану набором пріоритетів формування ОП логістизації національної економіки.

Оптимального рішення у даному випадку можна досягти за рахунок визначення окремо позиції ОП 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 результуючої складової ОПЛ та дію чинників трансформації освітньо-інноваційного потенціалу логістизації.



Рис. 4.3. Методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістики національної економіки

Особливого значення при реалізації наведеного організаційно-методичного підходу набуває інформаційно-аналітичне забезпечення стану детермінантів, яке є ефективним важелем державного регулювання ОІП логістизації національної економіки. Таким чином, процесу його реалізації повинна передувати робота щодо інформаційного забезпечення, тобто формування знань про стан і характер ОІП логістизації та чинники його трансформації. Рішення, прийняті щодо впливу відповідних чинників є автоформалізованими, бо приймаються на основі знань експертів. Тому подальша задача повинна реалізовуватися за допомогою технологій реалізації складно формалізованих задач [243].

Визначення цих позицій залежить від експертної оцінки критеріїв, що відображають характер формування, ступінь достатності показників результуючої складової ОІПЛ та дію чинників трансформації освітньо-інноваційного потенціалу логістизації.

Особливого значення при реалізації наведеного організаційно-методичного підходу набуває інформаційно-аналітичне забезпечення стану детермінантів, яке є ефективним важелем державного регулювання ОІП логістизації національної економіки. Таким чином, процесу його реалізації повинна передувати робота щодо інформаційного забезпечення, тобто формування знань про стан і характер ОІП логістизації та чинники його трансформації. Рішення, прийняті щодо впливу відповідних чинників є автоформалізованими, бо приймаються на основі знань експертів. Тому подальша задача повинна реалізовуватися за допомогою технологій реалізації складно формалізованих задач [243].

Формалізована задача розробки методичного підходу полягає у виборі набору пріоритетів формування ОІП на основі визначення питомої ваги поточного стану та потенціалу базового (мобілізаційного, інноваційного розвитку) в залежності від стану відповідних критеріїв та чинників. Для вирішення даної задачі пропонується використовувати метод аналізу

ієрархій (MAI).

Використовуючи комп'ютерно-мережеву технологію [243], MAI – моделі в стані провести наочну декомпозицію будь-якої складної проблеми. Верхній рівень ієрархій можна представити як точку зору, звідки відкривається самий загальний, панорамний, погляд на проблему. Далі йдуть наступні рівні, у яких відбувається усе більш детальне знайомство із проблемою. Поступово спускаючись із вершини до основи, можна послідовну декомпозицію складної проблеми розкласти на усе більше дрібні деталі, які в остаточному підсумку дадуть вичерпний опис структури проблеми.

Безумовно, значною перевагою є те, що алгоритмічна мова MAI-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. MAI-моделі дозволяють 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 вирішення поставленого завдання.

Перевага MAI-моделі перед іншими алгоритмами складається у використанні єдиної форми для подання технологічних (імперативних) знань й опису структури діяльності. Будь-яка проблема складається із двох складових частин: пізнавальної (інформаційної або наукової) і поведінкової (або нормативної) [243].

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 заподій до наслідку, в іншому – від наслідку (результату) до зумовлюючих його дій, тобто які чинники обумовлюють поточний стан потенціалу, і які чинники можуть вплинути на напрями і перспективи його формування– з

іншого. Таким чином, методологія рішення поставленого завдання вибору оптимального набору пріоритетів із застосуванням методу МАІ дозволить реалізувати системний підхід, при якому 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 у порівнянні 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 основних принципи, реалізація яких і є змістом МАІ [243]: 1) принцип ідентичності й декомпозиції; 2) принцип дискримінації й порівняльних суджень; 3) принцип синтезу. Відповідно до перерахованих принципів розробимо економіко-математичну модель визначення питомої ваги рівня урбанізації та потенціалу реалізації певного сценарію розвитку щодо пріоритетів державного регулювання розвитку старопромислових регіонів. Реалізація принципу ідентичності й декомпозиції здійснюється на першому етапі застосування МАІ, у якому передбачається структурування проблеми у вигляді ієрархії.

Під ієрархією слід 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.

Побудову ієрархії починають 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 результативної складової й рівень можливості реалізації певного сценарію формування ОП. За ним розташовується рівень альтернатив – можливі варіанти категорій стану і характеру потенціалу. Побудована ієрархія наведена на рис. 4.4.

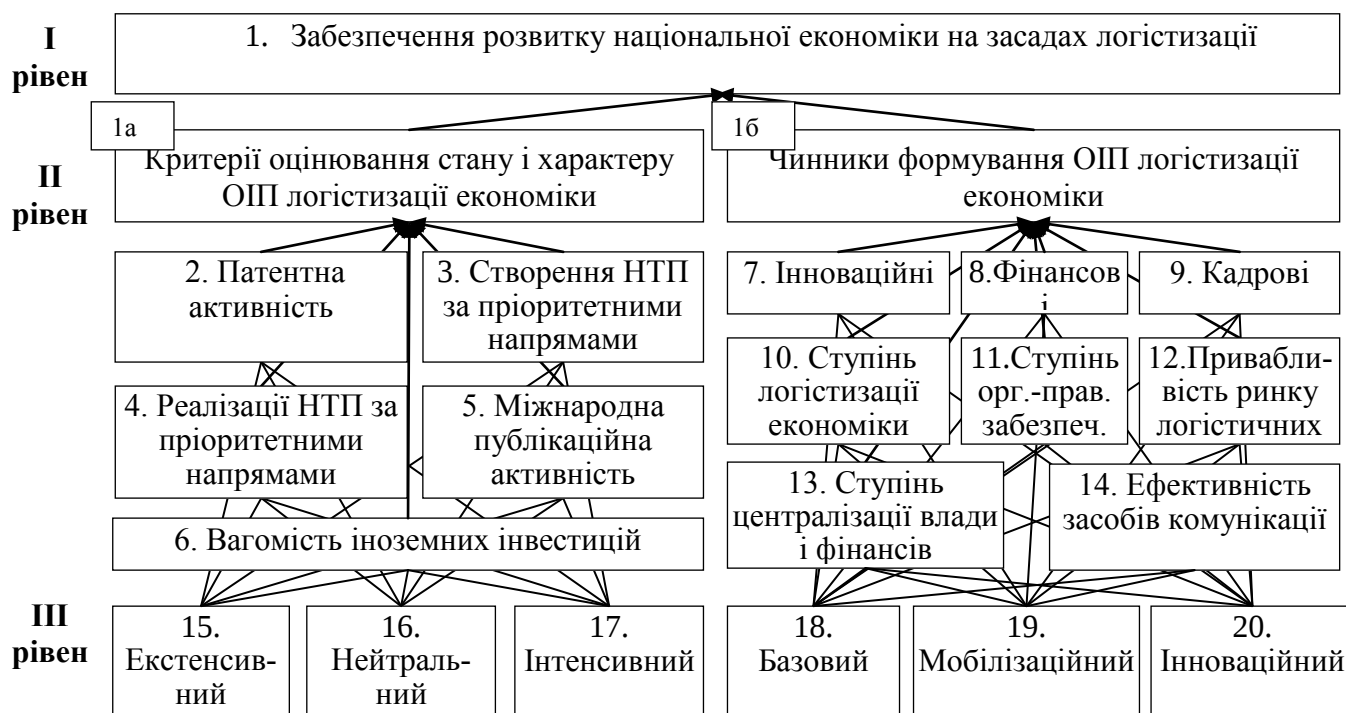


Рис. 4.4. Узагальнена схема ієрархії визначення пріоритетів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Ієрархію, представлену на рис. 4.4, опишемо математично. Наведена ієрархічна структура представлена у вигляді графу, тому варто задати оргграф на безлічі об'єктів

$$G = (I, W), W \subset I \cdot I, \quad (4.1)$$

де  $I = \{1, 2, \dots, N\}$  – множина об'єктів графу;  $W$  – рівні ієрархії.

Згідно з технологією МАІ, графові притаманні наступні властивості:

а) вершини розбиті на непересічні рівні:

$$I = \bigcup_i V_i, \quad V_i \cap V_j = \emptyset \quad i, j = \overline{1, m}, \quad (4.2)$$

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 ОПІ огістизації 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:

$$Z_i = \sum \vartheta_{ij} Z_j, \quad i \in I \setminus V_i, \quad (4.3)$$

де  $\vartheta_{ij}$  – вага дуги  $(i, j) \in W$ .

Під вагою дуги варто розуміти вектор, що визначає вплив одного детермінанта на іншій 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, використовуючи судження експерта й алгоритми їхньої 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 [243].

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. 4.5.

| Стан потенціалу | 2              | 3              | 4 | 5              | 6 |
|-----------------|----------------|----------------|---|----------------|---|
| 2               | 1              | $\lambda_{32}$ |   |                |   |
| 3               | $\lambda_{23}$ | 1              |   |                |   |
| 4               |                |                | 1 |                |   |
| 5               |                |                |   | 1              |   |
| 6               |                |                |   | $\lambda_{ij}$ | 1 |

| чинники за сценарієм | 7 | 8              | 9 | 10 | 11 | 12 | 13             | 14 |
|----------------------|---|----------------|---|----|----|----|----------------|----|
| 7                    | 1 | $\lambda_{87}$ |   |    |    |    |                |    |
| 8                    |   | 1              |   |    |    |    |                |    |
| 9                    |   |                | 1 |    |    |    |                |    |
| 10                   |   |                |   | 1  |    |    |                |    |
| 11                   |   |                |   |    | 1  |    |                |    |
| 12                   |   |                |   |    |    | 1  |                |    |
| 13                   |   |                |   |    |    |    | 1              |    |
| 14                   |   |                |   |    |    |    | $\lambda_{ij}$ | 1  |

Рис. 4.5. Матриця парних порівнянь для II рівня ієрархії

Аналогічним чином для кожного рівня ієрархії формуються значення  $\lambda_{ij}$  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 принципу 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 [243].

Узагальнений результат експертної оцінки потребує перетворення

вихідних матриць у нормовані, тобто загальна сума оцінок повинна дорівнювати одиниці. Для нормування необхідно скласти всі елементи кожної строки матриць попарних порівнянь та пронормувати їх діленням кожної суми на суми всіх елементів [243].

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  $\lambda_{ij}$  у матрицях попарних порівнянь на кожному рівні ієрархії як суми добутків коефіцієнтів та суджень експертів.

Визначення питомої ваги  $Z_i$  кожного з детермінантів, відповідно до технології МАІ [243] здійснюється за рахунок визначення власного вектору  $\vartheta_i$ :

$$\vartheta_i = \frac{\sum_{i=1}^n \lambda_i}{\sum_{i=1}^k \lambda_{ij}}, \quad (4.4)$$

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  $i$  є питома вага  $Z_i$  кожного з детермінантів, тобто  $Z_i = \vartheta_i$ .

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  $3 \times 3$  для стану потенціалу та 8 матриць  $3 \times 3$  – для чинників формування ОІП логістизації економіки (рис. 4.6).

|           |                |                |                |     |           |                |                |                |
|-----------|----------------|----------------|----------------|-----|-----------|----------------|----------------|----------------|
| <b>2.</b> | 15             | 16             | 17             |     | <b>6.</b> | 15             | 16             | 17             |
| 15        | 1              | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ |     | 15        | 1              | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ |
| 16        | $\lambda_{ij}$ | 1              | $\lambda_{ij}$ | ... | 16        | $\lambda_{ij}$ | 1              | $\lambda_{ij}$ |
| 17        | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ | 1              | ... | 17        | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ | 1              |

|           |                |                |                |     |            |                |                |                |
|-----------|----------------|----------------|----------------|-----|------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>7.</b> | 18             | 19             | 20             |     | <b>14.</b> | 18             | 19             | 20             |
| 18        | 1              | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ |     | 18         | 1              | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ |
| 19        | $\lambda_{ij}$ | 1              | $\lambda_{ij}$ | ... | 19         | $\lambda_{ij}$ | 1              | $\lambda_{ij}$ |
| 20        | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ | 1              | ... | 20         | $\lambda_{ij}$ | $\lambda_{ij}$ | 1              |

Рис. 4.6. Матриці парних порівнянь для III рівня ієрархії

Наступним кроком є визначення  $\vartheta_i$  для кожної матриці, тобто побудова множини оцінок власних векторів для кожної окремої групи детермінантів:

$\{\vartheta_{j,i}, \dots, \vartheta_{j,i}\}$ , де  $i = 2 \dots 6$  та  $i = 7 \dots 14$ , а  $j = 15 \dots 17$  та  $j = 18 \dots 20$  в залежності від обраної групи критеріїв (чинників) відповідно. У випадку задачі, яка вирішується маємо:

$$\{\vartheta_{15,2}, \dots, \vartheta_{15,6}\}; \{\vartheta_{16,2}, \dots, \vartheta_{16,6}\}; \{\vartheta_{17,2}, \dots, \vartheta_{17,6}\}; \\ \{\vartheta_{18,7}, \dots, \vartheta_{18,14}\}; \{\vartheta_{19,7}, \dots, \vartheta_{19,14}\};.$$

Визначення питомої ваги альтернатив – координати  $X$  та координати  $Y$  з осереддя матриці можливих сценаріїв формування ОП логістизації економіки пропонується здійснити наступним чином:

$$Z_j = \sum_{i=1, j=1}^q Z_i \vartheta_{ji} \quad (4.5)$$

де  $q$  – кількість елементів на III рівні ієрархії.

Тоді 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 [243]. Обране осереддя (X, Y) буде відповідати оптимальному набору пріоритетів формування ОІП логістизації національної економіки.

Таким чином, на першому субрівні міститься два елементи, відносно яких, згідно з технологією МАІ, мають бути побудовані дві матриці (табл. 4.1).

Таблиця 4.1

**Матриця парних порівнянь стану чинників відносно стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**

| Стан ОІПЛ (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                               |

Продовження табл.4.1

|                                                |      |      |      |      |      |
|------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Створення НТП за пріоритетними напрямками (3)  | 0,30 | 1,00 | 0,25 | 3,00 | 0,30 |
| Реалізація НТП за пріоритетними напрямками (4) | 3,25 | 5,75 | 1,00 | 0,10 | 1,30 |
| Міжнародна публікаційна активність (5)         | 4,75 | 0,20 | 5,75 | 1,00 | 0,20 |
| Вагомість іноземних інвестицій (6)             | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 4,55 | 1,00 |

Отримані дані свідчать про те, що найбільшу питому вагу у формуванні стану ОІП логістизації національної економіки мають: реалізація науково-технічної продукції за пріоритетними напрямками і міжнародна публікаційна активність, вагомість іноземних інвестицій.

Виконаємо аналогічну операцію відносно сценаріїв формування ОІП логістизації національної економіки і відповідних чинників (табл. 4.2).

Таблиця 4.2

**Матриця парних порівнянь стану чинників відносно сценаріїв  
формування ОІП логістизації економіки**

| Потужність чинників (1)               | Інноваційні (7) | Фінансові (8) | Кадрові (9) | Ступінь логістизації економіки (10) | Ступінь орг.-правов. забезпечення (11) | Привабливість ринку логістичних послуг (12) | Ступінь централізації влади і фінансів (13) | Ефективність засобів комунікації (14) |
|---------------------------------------|-----------------|---------------|-------------|-------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------|
| 1                                     | 2               | 3             | 4           | 5                                   | 6                                      | 7                                           | 8                                           | 9                                     |
| 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                                | 6,00                                   | 5,00                                        | 0,14                                        | 0,25                                  |
| Кадрові (9)                           | 6,00            | 4,00          | 1,00        | 4,00                                | 7,00                                   | 3,00                                        | 0,33                                        | 4,00                                  |
| Ступінь логістизації економіки (10)   | 0,20            | 0,33          | 0,25        | 1,00                                | 6,00                                   | 0,33                                        | 3,00                                        | 4,00                                  |
| Ступінь орг.-прав. За безпечення (11) | 6,00            | 0,14          | 0,13        | 0,14                                | 1,00                                   | 4,00                                        | 4,00                                        | 0,33                                  |

Продовження табл.4.2

|                                                        |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Привабли-<br>вість ринку<br>логістичних<br>послуг (12) | 0,25 | 0,20 | 0,33 | 3,00 | 0,25 | 1,00 | 0,33 | 0,33 |
| Ступінь<br>централізації<br>влади і<br>фінансів (13)   | 3,00 | 6,00 | 3,00 | 0,33 | 0,20 | 3,00 | 1,00 | 0,20 |
| Ефектив-<br>ність засобів<br>комунікації<br>(14)       | 0,33 | 4,00 | 0,25 | 0,25 | 3,00 | 3,00 | 4,00 | 1,00 |

Визначимо власний вектор ( $\vartheta_i$ ) для кожного рядка матриць і кожного з детермінантів (табл. 4.3).

Таблиця 4.3

**Значення власного вектору кожного рядка матриць та питомої ваги  
кожного з детермінантів**

| Стан ОПЛ (1)                                      | $\vartheta_i$ | Потужність чинників<br>формування ОПЛ (1)             | $\vartheta_i$ |
|---------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------|---------------|
| Публікаційна активність (2)                       | 0,14          | Інноваційні (7)                                       | 0,09          |
| Створення НТП за<br>пріоритетними напрямками (3)  | 0,11          | Фінансові (8)                                         | 0,15          |
| Реалізація НТП за<br>пріоритетними напрямками (4) | 0,23          | Кадрові (9)                                           | 0,24          |
| Міжнародна публікаційна<br>активність (5)         | 0,21          | Ступінь логістизації<br>національної економіки (10)   | 0,11          |
| Вага іноземних інвестицій (6)                     | 0,31          | Ступінь організаційно-<br>правового забезпечення (11) | 0,11          |
| Разом                                             | 1,00          | Привабливість ринку<br>логістичних послуг (12)        | 0,12          |
|                                                   |               | Ступінь централізації влади і<br>фінансів (13)        | 0,06          |
|                                                   |               | Ефективність засобів<br>комунікації (14)              | 0,12          |
|                                                   |               | Разом                                                 | 1,00          |

В табл.4.4 та 4.5 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.

Таблиця 4.4

**Матриця парних порівнянь альтернативних варіантів стану ОІПЛ  
відносно кожного з критеріїв**

|                                                   |                   |                   |                   |                                                   |                   |                  |                  |
|---------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|
| <b>[2.]</b><br>Публікаційна активність            | Екстенсивний (15) | Нейтральний (16)  | Інтенсивний (17)  | <b>[3.]</b><br>створення НТП за пріор. напрямками | Екстенсивний (15) | Нейтральний (16) | Інтенсивний (17) |
| Екстенсивний                                      | 1,00              | 3,00              | 6,00              | Екстенсивний                                      | 1,00              | 4,00             | 8,00             |
| Нейтральний                                       | 0,25              | 1,00              | 3,00              | Нейтральний                                       | 0,25              | 1,00             | 3,00             |
| Інтенсивний                                       | 0,14              | 0,33              | 1,00              | Інтенсивний                                       | 0,10              | 0,25             | 1,00             |
| <b>[4.]</b><br>Реалізація НТП за пріор. Напрямами | Екстенсивний (15) | Нейтральний (16)  | Інтенсивний (17)  | <b>[5.]</b><br>Міжнародна публікац. активність    | Екстенсивний (15) | Нейтральний (16) | Інтенсивний (17) |
| Екстенсивний                                      | 1,00              | 4,00              | 7,00              | Екстенсивний                                      | 1,00              | 2,00             | 5,00             |
| Нейтральний                                       | 0,25              | 1,00              | 2,00              | Нейтральний.                                      | 0,50              | 1,00             | 3,00             |
| Інтенсивний.                                      | 0,11              | 0,33              | 1,00              | Інтенсивний.                                      | 0,15              | 0,30             | 1,00             |
| <b>[6.]</b><br>вагомість іноземних інвестицій     | Екстенсивний (15) | Нейтральний. (16) | Інтенсивний. (17) |                                                   |                   |                  |                  |
| Екстенсивний                                      | 1,00              | 2,00              | 7,00              |                                                   |                   |                  |                  |
| Нейтральний                                       | 0,25              | 1,00              | 2,00              |                                                   |                   |                  |                  |
| Інтенсивний.                                      | 0,11              | 0,30              | 1,00              |                                                   |                   |                  |                  |

За результатами виконаємо побудову множини оцінок власних векторів ( $\vartheta_i$ ) (табл. 4.6).

Таблиця 4.5

**Матриця парних порівнянь альтернативних варіантів потужності  
чинників формування ОІПЛ відносно кожного із сценаріїв**

|                                                                 |                   |                      |                 |                                                                  |                   |                      |                 |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------|
| <b>7.</b><br>Інноваційні                                        | Базо-<br>вий (18) | Мобілі-<br>зац. (19) | Інновац<br>(20) | <b>8.</b><br>Фінансові                                           | Базо-<br>вий (18) | Мобілі-<br>зац. (19) | Інновац<br>(20) |
| Базовий<br>(18)                                                 | 1,00              | 6,00                 | 8,00            | Базовий<br>(18)                                                  | 1,00              | 6,00                 | 8,00            |
| Мобілізац.                                                      | 0,12              | 1,00                 | 5,00            | Мобілізац.                                                       | 0,12              | 1,00                 | 5,00            |
| Інновац.                                                        | 0,10              | 0,17                 | 1,00            | Інновац.                                                         | 0,10              | 0,17                 | 1,00            |
| <b>9.</b><br>Кадрові                                            | Базо-<br>вий (18) | Мобіліз<br>ац. (19)  | Інновац<br>(20) | <b>10.</b><br>Ступінь<br>логістизації<br>економіки               | Базо-<br>вий (18) | Мобілі-<br>зац. (19) | Інновац<br>(20) |
| Базовий<br>(18)                                                 | 1,00              | 5,00                 | 3,00            | Базовий<br>(18)                                                  | 1,00              | 6,00                 | 4,00            |
| Мобілізац.                                                      | 0,17              | 1,00                 | 2,00            | Мобілізац.                                                       | 0,11              | 1,00                 | 5,00            |
| Інновац.                                                        | 0,25              | 0,55                 | 1,00            | Інновац.                                                         | 0,20              | 0,14                 | 1,00            |
| <b>11.</b><br>Ступінь<br>орг.-прав.<br>забезпеч.                | Базовий<br>(18)   | Мобіліз<br>ац. (19)  | Інновац<br>(20) | <b>12.</b><br>Привабливі<br>при ринку<br>логістич-<br>них послуг | Базовий<br>(18)   | Мобіліз<br>ац. (19)  | Інновац<br>(20) |
| Базовий<br>(18)                                                 | 1,00              | 5,00                 | 3,00            | Базовий<br>(18)                                                  | 1,00              | 6,00                 | 0,25            |
| Мобілізац.                                                      | 0,11              | 1,00                 | 2,00            | Мобілізац.                                                       | 0,17              | 1,00                 | 2,00            |
| Інновац.                                                        | 0,20              | 0,30                 | 1,00            | Інновац.                                                         | 2,00              | 0,30                 | 1,00            |
| <b>13.</b><br>Ступінь<br>централіза<br>ції фінансів<br>та влади | Базови<br>й (18)  | Мобіліз<br>ац. (19)  | Інновац<br>(20) | <b>14.</b><br>Ефективніс<br>ть засобів<br>комунікації            | Базови<br>й (18)  | Мобіліз<br>ац. (19)  | Інновац<br>(20) |
| Базовий<br>(18)                                                 | 1,00              | 7,00                 | 5,00            | Базовий<br>(18)                                                  | 1,00              | 4,00                 | 5,00            |
| Мобілізац.                                                      | 0,17              | 1,00                 | 2,00            | Мобілізац.                                                       | 0,30              | 1,00                 | 2,00            |
| Інновац.                                                        | 0,10              | 0,20                 | 1,00            | Інновац.                                                         | 0,11              | 0,20                 | 1,00            |

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.

Таблиця 4.6

**Значення власного вектору кожної строки матриць та питомої ваги кожного з детермінантів**

| Стан потенціалу (1) | $\vartheta_i$ | $Z_i$            | Потужність чинників (1) | $\vartheta_i$ | $Z_i$            |
|---------------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------|------------------|
| $\vartheta_{15,2}$  | 0,21          | $Z_{15} = 0,241$ | $\vartheta_{18,7}$      | 0,55          | $Z_{18} = 0,398$ |
| $\vartheta_{15,3}$  | 0,14          |                  | $\vartheta_{18,8}$      | 0,51          |                  |
| $\vartheta_{15,4}$  | 0,28          |                  | $\vartheta_{18,9}$      | 0,51          |                  |
| $\vartheta_{15,5}$  | 0,28          |                  | $\vartheta_{18,10}$     | 0,31          |                  |
| $\vartheta_{15,6}$  | 0,31          |                  | $\vartheta_{18,11}$     | 0,33          |                  |
| $\vartheta_{16,2}$  | 0,11          | $Z_{16} = 0,304$ | $\vartheta_{18,12}$     | 0,08          | $Z_{19} = 0,316$ |
| $\vartheta_{16,3}$  | 0,38          |                  | $\vartheta_{18,13}$     | 0,03          |                  |
| $\vartheta_{16,4}$  | 0,19          |                  | $\vartheta_{18,14}$     | 0,22          |                  |
| $\vartheta_{16,5}$  | 0,33          |                  | $\vartheta_{19,7}$      | 0,24          |                  |
| $\vartheta_{16,6}$  | 0,24          |                  | $\vartheta_{19,8}$      | 0,52          |                  |
| $\vartheta_{17,2}$  | 0,58          | $Z_{17} = 0,455$ | $\vartheta_{19,9}$      | 0,12          | $Z_{20} = 0,286$ |
| $\vartheta_{17,3}$  | 0,38          |                  | $\vartheta_{19,10}$     | 0,58          |                  |
| $\vartheta_{17,4}$  | 0,61          |                  | $\vartheta_{19,11}$     | 0,42          |                  |
| $\vartheta_{17,5}$  | 0,36          |                  | $\vartheta_{19,12}$     | 0,61          |                  |
| $\vartheta_{17,6}$  | 0,48          |                  | $\vartheta_{19,13}$     | 0,50          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{19,14}$     | 0,46          | $Z_{20} = 0,286$ |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,7}$      | 0,10          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,8}$      | 0,12          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,9}$      | 0,42          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,10}$     | 0,17          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,11}$     | 0,14          | $Z_{20} = 0,286$ |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,12}$     | 0,42          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,13}$     | 0,29          |                  |
|                     |               |                  | $\vartheta_{20,14}$     | 0,16          |                  |

Таким чином, 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;

- превентивна модель освітнього процесу з метою підготовки логістичного топ-менеджмента на усіх рівнях управління економікою;
- інституціональний розвиток інноваційної інфраструктури;
- удосконалення організаційно-правового забезпечення трансформації змісту освіти й інноваційної діяльності;
- запровадження моделей освітнього антрепренерства й інтрапренерства;
- зміна освітньо-кваліфікаційних характеристик магістрів усіх напрямів підготовки, спеціальностей і спеціалізацій з визначенням компетенцій у сфері логістики, логістичного менеджменту.

Кожен з 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 ОІП логістизації.

4.3. Організаційно-правові засади реалізації концепції формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни.

Курс України на децентралізацію влади і управління, забезпечення самовизначення територіальних утворень (від селища до регіону) і самостійного вибору ними стратегічних цілей власного соціально-економічного розвитку і засобів їх досягнення, конституційною умовою реалізації яких є збереження унітарності держави і цілісності її економічного простору, з одного боку, і визначені в роботі стратегічні орієнтири і пріоритетні напрями логістизації національної економіки – з іншого боку, вимагають суттєвих трансформацій функціонального складника первинного (наявного) освітньо-інноваційного потенціалу їх реалізації.

Одним з найдієвіших механізмів реалізації інфраструктурних проєктів, зокрема в процесі розвитку інноваційної логістичної інфраструктури, є державно-приватне партнерство (ДПП). Разом з тим, як відзначає І. Запатріна [88], прийнятий в 2010 році Закон України «Про державно-приватне партнерство» [78] та інші законодавчі акти, що регулюють діяльність у сфері реалізації інфраструктурних проєктів шляхом співробітництва публічного та приватного секторів, не сформували єдиного системного бачення та не відбудували зрозумілу модель організації такого співробітництва. Це значною мірою пов'язано з тим, що такий механізм є новим та недостатньо зрозумілим в Україні як з точки зору ідеології, так і з точки зору його економічної та соціальної сутності, правової природи, термінології. Серед більшості його потенційних учасників відсутнє єдине бачення сутності цього явища та переваг, які може надати поєднання зусиль держави та влади у реалізації суспільно значимих проєктів.

Термін «державно-приватне партнерство», який використовується в Україні і закріплений у відповідному Законі, замість «публічно-приватне партнерство» (ППП), яким воно, по суті є, значною мірою звужує його розуміння, що відзначає велика кількість науковців, зокрема І. Запатріна [88, С. 64], Н. Мущинська . [174, С. 164], А. Статівка [340, С. 12], О. Сімсон [260, С. 230].

Так, на основі аналізу зарубіжного досвіду взаємодії органів публічного управління і приватного сектору, І Запатріна відзначає, що сутністю PPP є встановлення довгострокових стратегічних відносин у реалізації суспільно значимих проєктів між приватним сектором і публічною владою, яка уособлює собою як центральні органи виконавчої влади, так і органи місцевого самоврядування. Досвід реалізації таких проєктів свідчить про те, що у багатьох випадках у подібному партнерстві центральна та місцева влада мають різні інтереси, іноді навіть такі, що суперечать один одному. Наприклад, для реалізації певних загальнодержавних проєктів

(будівництво автомобільних доріг, зокрема) необхідне використання земельних ділянок, що знаходяться у власності місцевої громади. Водночас місцева громада може мати відмінне від центральних органів влади бачення щодо оптимального використання відповідних ділянок з огляду на інтереси мешканців території. У цьому випадку на етапі ініціювання проекту, що реалізується у формі ППП, органи місцевого самоврядування та центральні органи виконавчої влади мають залучатися до переговорного процесу з цих питань як окремі суб'єкти, кожен з яких відстоює свої інтереси і має під час реалізації майбутнього проекту різні ризики, не є можливим у рамках визначення «державно-приватне партнерство», яке міститься у відповідному Законі України [88, С. 65].

Традиційно значне розповсюдження механізми ППП отримали при реалізації проектів з будівництва та обслуговування інфраструктурних об'єктів (аеропортів, портів, залізниць, автомобільних доріг, систем водопостачання та водовідведення), але зараз в провідних країнах світу ППП активно застосовується у широкому спектрі секторів економіки, у тому числі для надання адміністративних послуг, в освіті та інших сферах, які в Україні взагалі не розглядаються як сфери, де можливе застосування ППП [88, С. 71].

Слід зауважити, що у більш пізньому документі, прийнятому Україною, «Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2012–2017 роки», вже було зроблено спробу виправити ситуацію зокрема зазначено, що у нормотворчій діяльності доцільним вважається використання терміна «публічно-приватне партнерство», де у більшій мірі відображається весь діапазон відносин у рамках цього суспільного явища з урахуванням участі органів місцевого самоврядування та громадськості [121], що, однак, не зробило більш зрозумілими сутність і правові засади ППП.

В контексті даного дослідження важливим аспектом є можливість застосування ППП як пріоритетного інструменту реалізації інноваційної політики за такими напрямками, як: стратегічне співробітництво у сферах (критично важливих для держави) соціальних інновацій і високих технологій; забезпечення зв'язків між наукою і бізнесом та трансферу технологій у ринковий обіг; підтримка суб'єктів інноваційного підприємництва, приватних інвестицій у дослідження та інновації за допомогою партнерського фінансування та розподілу ризиків між публічним і приватним партнерами; кластероорієнтована політика [260].

Значна частина науковців, зокрема Н. Мущинська [174], А. Статівка [340,], В. Остапенко [186] та ін., бачать переваги розвитку ППП у тому, що, по-перше, приватний сектор майже завжди здійснює фінансовий внесок у реалізацію інфраструктурних проектів, який може не бути визначальним, але надає змогу збільшити кількість таких проектів, які можуть реалізовуватися із залученням коштів держави. По-друге, приватний сектор визнається набагато ефективнішим менеджером проектів, вносить у їхню реалізацію знання, нові технології, забезпечує гнучкість та оптимізацію рішень, що схвалюються в рамках реалізації. По-третє, реалізація проектів на засадах ППП прискорює процеси удосконалення регуляторної бази в країні, робить процес підвищення прозорості бізнесу незворотним. По-четверте, розширення участі приватного бізнесу в економіці також створює конкурентні умови у сфері управління державної та комунальної власності.

Разом з тим, правова неврегульованість питань щодо учасників ППП, сфер можливого його застосування, форм здійснення і фінансування, розподілу ризиків тощо дозволяє стверджувати, що про використання механізмів ППП в Україні говорити зарано, мова скоріше має йти про становлення інституту публічно-приватного партнерства в Україні, ініційоване й підтримуване з боку держави. До інструментів такої підтримки ППП в інноваційній сфері з урахуванням [3, с. 83] можуть бути віднесені:

*економічні*: надання податкових пільг, формування бюджетів розвитку, розширення обсягів державних замовлень на НДДКР і надання кредитів на пільгових умовах для здійснення НДДКР та інноваційної діяльності в межах пріоритетних напрямів логістизації національної економіки; субсидування відсотків за кредитами, розвиток системи грантової підтримки та надання субсидій, державні дотації на закупівлю логістичних «ноу-хау» тощо; збільшення дозволених законодавством обсягів фінансової підтримки проектів у інфраструктурних галузях (зокрема, з будівництва автомобільних доріг, модернізації систем тепло-, водопостачання та водовідведення), які забезпечують логістизацію економіки країни на різних рівнях; урізноманітнення фінансових інструментів за рахунок інфраструктурних або проектних облігацій, емісія яких здійснюється безпосередньо для фінансування будівництва або модернізації того чи іншого об'єкту інфраструктури, що здійснюється на засадах PPP (в першу чергу – при реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури);

*організаційні*: стимулювання державою кооперації між університетами, промисловістю та органами державного управління і місцевого самоврядування з метою створення ефективної системи трансформаторів нових знань у інноваційні розробки, потокової організації інноваційних процесів і можливості застосування принципів, методів та технологій логістики для їх оптимізації і раціоналізації; створення центрів технологій як консорціумів фірм та університетів, інноваційних бізнес-інкубаторів з метою поширення новітніх логістичних технологій і підтримання *start-up*-проектів в сфері логістики; сприяння розвитку форм взаємодії між учасниками PPP у створенні інноваційних інтегрованих структур, зокрема логістичних (логістичні і транспортно-логістичні системи, мережі, кластери); спрощення процедур отримання гарантій, зменшення кількості та чітко визначення документів, необхідних для розгляду питання про отримання державних гарантій реалізації проектів модернізації комунальної інфраструктури.

Таким чином, правова база розвитку ППП як інституту взаємодії публічної влади і приватного сектору потребує впорядкування, для чого, з огляду на пріоритетні напрямки логістизації національної економіки, мають бути здійснені такі заходи:

- систематизація правових актів, які регламентують діяльність у межах ППП і розробка Концепції розвитку публічно-приватного партнерства в Україні, яка визначатиме основні засади реалізації ППП;

- законодавче визнання місцевого самоврядування як повноцінного учасника відносин ППП шляхом визначення партнерства не державним, а публічним;

- законодавче визначення публічної форми власності як об'єкта угод публічно-приватного партнерства, що розповсюджує дію ППП на об'єкти комунальної власності;

- усунення законодавчих суперечностей в земельних питаннях при реалізації ППП;

- включення аналізу ефективності логістики при обґрунтуванні соціальних, економічних та інших наслідків для певної території здійснення ППП в сфері інфраструктурного розвитку.

Складність і тривалість процесу формування ефективного механізму здійснення ППП, висока соціальна й економічна значущість і ризики непередбачених рішень у цій сфері обумовлюють доцільність розробки і здійснення пілотних проектів, зокрема, з розвитку інноваційної інфраструктури та транспортно-логістичної інфраструктури на рівні окремої території. В першу чергу це стосується інфраструктурних проектів, спрямованих на розвиток мережі обслуговування міжнародних транспортних коридорів територією України, що прискорить створення сприятливого регуляторного середовища для розвитку ППП у напрямі тотальної організації логістичних систем, інноваційного розвитку логістичної

інфраструктури, що, своєю чергою, сприятиме інтенсивному розвитку ринку логістичних послуг в Україні.

Інфраструктурні проекти на основі ППП також можуть виступати «пусковим елементом» кластерної політики держави, зокрема стосовно транспортно-логістичних і логістичних кластерів, причому не тільки регіонального і міжрегіонального рівнів, але й міждержавного рівня на основі угод про транскордонне співробітництво України. Слід зазначити, що правового поля формування кластерної політики держави в країні не сформовано і досі, хоча завдання створення кластерів у різних сферах і галузях національного господарства встановлювалися неодноразово, зокрема Концепцією Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року [238] (створення науково-інноваційно-виробничих кластерів у високотехнологічних галузях України), Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014 – 2024 роки [236] (виконання програм інтеграції суб'єктів малого і середнього підприємництва в національні та міжнародні інноваційні і технологічні кластери); Концепцією реформування державної політики в інноваційній сфері [236] (спрощення процедур утворення інноваційних кластерів). Формування кластерів як основи розвитку портової галузі також визначалося Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року [235], зокрема створення кластерів та спеціальних зон у морських портах. Відзначимо, що теоретичні і організаційно-методичні засади формування кластерів і створення державної кластерної політики України опрацьовані в науковій літературі досить ґрунтовно. Полігоном їх практичної реалізації могла б виступати транспортно-логістична сфера як найбільш підготовлена і приваблива з позицій формування сучасної інноваційної інфраструктури, зокрема логістичної. Крім того, створення сучасного транспортно-логістичного кластеру передбачає не тільки модернізацію транспортних шляхів і створення відповідної логістичної інфраструктури,

але й реалізацію новітніх логістичних концепцій і технологій, застосування яких у вітчизняній практиці не знайшло поки належного розповсюдження, зокрема: *Supply Chain Management* (управління ланцюгами поставок), *Supplier Relationship Management* (управління відносинами з постачальниками), *Customer Relationship Management* (управління відносинами з клієнтами), *Customer Synchronized Resources Planning* (система планування ресурсів, синхронізована з клієнтами), *Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment* (спільне планування, прогнозування і поповнення запасів для налагодження координації у ланцюгу поставок), *Warehouse Management System* (система управління складом) та інших, що є передумовою реалізації концепції тотальної (наскрізної) логістизації національної економіки *Total Logistization of the Economics*.

На цій підставі видається доцільним створення Концепції державної кластерної політики у транспортно-логістичній галузі, узгодженої з основними положеннями Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Розпорядження про схвалення транспортної] із закріпленням у цій Концепції понять кластеру, кластерної політики, правових і організаційних засад її реалізації, розподілу повноважень між учасниками, визначенням функцій держави, можливості здійснення ППП тощо. Досвід успішного створення і функціонування транспортно-логістичного кластеру надасть можливість створення Концепції державної кластерної політики України в інших сферах і закладення основи переходу від галузевої до кластерної (сітьової) організації національного господарства в рамках концепції тотальної (наскрізної) логістизації національної економіки.

Запуск пілотних проектів на засадах ППП доцільний також в сфері освіти при створенні мережі наукових, проектних, навчально-науково-виробничих та освітньо-експериментальних установ, навчальних закладів і виробничих підприємств, діяльність яких спрямована на проведення наукових досліджень, створення інновацій та їх комерціалізацію, а також

розвиток кооперації між університетами, промисловістю та органами державного управління і місцевого самоврядування. Особливої актуальності ці питання набувають у світлі перерозподілу функцій та повноважень між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та навчальними закладами, передбаченого Національною доктриною розвитку освіти в Україні. Потребують правового врегулювання питання прав інтелектуальної власності або інших прав власності, коли у процесі створення інновацій на основі здійснення ППП замовником виступає публічна влада (міське самоврядування), а одним з виконавців, задіяним у ланцюгу «освіта – наука – інновація», виступає державний заклад вищої освіти, який здійснював наукові дослідження коштом державного бюджету, результати яких доводилися до рівня практичних розробок і дослідного впровадження підприємствами і організаціями приватного сектору економіки. Виходячи з вимог Закону України «Про вищу освіту» [76] щодо основних завдань вищих навчальних закладів стосовно провадження наукової діяльності шляхом проведення наукових досліджень і забезпечення творчої діяльності учасників освітнього процесу, логістичної раціоналізації й оптимізації потокового процесу створення інновацій від отримання нового знання до практичної реалізації і комерціалізації, подібного роду правові питання набуватимуть все більшої гостроти.

Загалом питання правового регулювання підприємницької діяльності в сфері освіти заслуговують на окрему увагу у контексті трансформації функціонального складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Становлення та розвиток ринкових відносин в Україні висувають нові, більш високі вимоги до національної системи освіти, потребують постійного її оновлення, приводять до становлення освітніх відносин, що базуються на ініціативній діяльності освітніх організацій щодо диверсифікації та реалізації освітніх послуг - освітньому підприємстві та антрепренерстві. При цьому оновлення системи освіти є

можливим лише при умові її інтеграції в ринкове господарство, яке базується на підприємництві в сфері реалізації освітніх послуг, чого вимагає і мобілізаційний сценарій формування ОІП логістизації національної економіки. Явище антрепренерства виникло з використанням ВНЗ підприємницьких принципів господарювання в процесі реалізації освітніх послуг, на перехресті освітньої та підприємницької діяльності. З освітньою діяльністю антрепренерство об'єднує мета і сутність відносин – задоволення освітніх потреб населення, реалізація освітніх програм і підвищення освітнього рівня населення, з підприємництвом – інноваційний характер дій, спрямованість дій не на просте, традиційне, навчання, а на використання інноваційних методів і технологій організації освітнього процесу. Однак платне надання освітніх послуг згідно з нормами освітнього права виступає не підприємницькою, а освітньою діяльністю, якщо прибуток від такої діяльності повністю реінвестується в освітній процес. Таким чином, освітнє антрепренерство є некомерційним підприємництвом в освіті, яке може бути охарактеризоване як специфічна високоризикова ініціативна інноваційна діяльність освітніх організацій щодо відшкодувального надання освітніх послуг з використанням найновіших методів і технологій реалізації освітніх послуг, яка має здійснюватися в межах спеціальної правоспроможності. Це означає, що в процесі антрепренерської освітньої діяльності навчальний заклад виступає одноосібно та позбавлений можливості залучення сторонніх організацій з метою оптимізації фінансових потоків, управління ризиками, залучення інвестицій. Так, зокрема, освітні заклади позбавлені можливості залучення венчурного інвестування, яке є ефективною формою інноваційного менеджменту. Венчурні відносини - специфічний вид фінансування ризикового та потенційно високоприбуткового підприємництва, який виражається в купівлі пакету акцій ризикового підприємства та спрямований на фінансову допомогу ризиковим проектам з метою отримання прибутку за рахунок наступного перепродажу даного

пакету акцій у період зростання їх ціни та у випадку вдалої реалізації ризикового проекту. Некомерційні освітні організації в Україні створюються в таких організаційно-правових формах, які не передбачають можливості перепродажу частини статутного капіталу. Законодавством про некомерційні організації не передбачені форми гнучкого засновництва ВНЗ. Незважаючи на те, що для освітньої організації існує можливість заміни засновника, вона не буде використовуватися в межах венчурного інвестування, бо не має економічного сенсу без наступної можливості для венчурного фонду вийти зі складу засновників з перепродажем своєї частки за більш високою ціною. Виходячи з цього, вітчизняні ВНЗ не можуть розраховувати на залучення венчурного капіталу до освітніх проектів, які мають бути привабливими не для інвесторів, а для споживачів освітніх послуг, що в умовах соціально-економічного стану країни не сприяє інноваційному розвитку сфери освіти як носія освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Водночас освітня організація в межах власної освітньої діяльності не може інвестувати власні кошти в інноваційні проекти, які структурно являють собою відокремлені організації, зокрема в системі трансформаторів знань. Ці напрямки господарської діяльності не належать прямо до освітнього антрепренерства і класифікуються як комерційна діяльність. Так освітня організація приходить до внутрішнього підприємництва – освітнього інтрапренерства – внутрішнього організаційного інноваційного підприємництва, спрямованого на створення нових освітніх продуктів, послуг і їх елементів в результаті постійної реструктуризації внутрішнього підприємницького середовища [110]. Від імені освітньої організації щодо освітнього інтрапренерства виступає спеціально створений структурний підрозділ освітньої організації – інтрапідрозділ. Статутом ВНЗ мають бути визначені можливості антрепренерської діяльності і можливості створення відповідної структури. Положення про підрозділ повинно містити порядок

формування, функції і компетенції підрозділів, міру незалежності інтрапренерської структури від основної організації, обов'язки та правила посадових осіб інтрапренерської структури. Характерними рисами здійснення підприємницької діяльності в межах інтрапідрозділу є: можливість здійснення повного контролю за доходами і витратами по підприємницькій діяльності; розповсюдження спеціальної освітньої правоспроможності організації на інтрапідрозділи, завдяки відсутності додаткових витрат на забезпечення спеціальної правоспроможності дозволяє реалізувати інтрапренерські механізми в межах освітньої діяльності.

Таким чином, удосконалення правового забезпечення зумовлено необхідністю набуття спеціальної правоспроможності для здійснення освітнього антрепренерства і освітнього інтрапренерства, що є важливим при визначенні об'єктів оподаткування та оподаткованих баз за видами податків, що сплачують освітні організації.

В рамках мобілізаційного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки вагомим значення набуває такий напрям диверсифікації джерел фінансування закладів освіти як для реалізації соціально значущих проектів, так і для організаційної підтримки ВНЗ в цілому, як фандрайзинг, який визначається як процес залучення фінансування, необхідного для здійснення діяльності некомерційної організації, включаючи реалізацію неприбуткових програм і проектів [18]. Незважаючи на те, що фандрайзинг не є діяльністю закладів освіти на постійній основі, а представляє собою процес залучення грошових коштів або інших ресурсів для реалізації конкретних проектів високої соціальної значущості, він має певне правове поле, яке однак, потребує уточнення і конкретизації, зокрема в частині:

визначення дозволених законом видів і форм благодійних внесків;

гарантій цільового використання благодійних коштів і економічних і або адміністративно-правових наслідків його порушення;

прозорості процесу фінансового контролю за використанням благодійних внесків;

розробки типового Положення про використання позабюджетних коштів державними закладами освіти.

Для України також може бути цікавим досвід роботи асоціацій випускників американських університетів, які не тільки відстежують життєві траєкторії випускників, але і проводять з ними систематичну роботу зі збору благодійних коштів [18]. І хоча нинішні соціально-економічні реалії країни не дозволяють очікувати високої потужності такого джерела фінансування освіти, це могло б стати перспективним напрямом фандрайзингу і в Україні.

Більш перспективним слід вважати поширення практики грантового фінансування, тобто надання коштів, на безповоротній основі некомерційним організаціям або фізичним особам на реалізацію соціальних проектів, благодійних програм, на проведення досліджень, навчання, на інші суспільно корисні цілі з наступним звітом про їх використання та результати зміни ситуації. Важливою умовою надання гранту є не лише потреба чи розуміння наявної проблеми, а запропонований алгоритм її вирішення, очікуваний результат та обґрунтована потреба в коштах.

Найбільш перспективними слід визнати грантові програми, які можуть сприяти інституціональному розвитку, розвитку логістичної інфраструктури, підготовки логістичних кадрів нової формації, запровадження принципів логістичного менеджменту і логістичного менеджеризму на всіх рівнях управління, включаючи публічне управління (табл. 4.8). В таблиці представлені найбільш відомі грантові програми, що діють протягом кількох років і приймають як короткострокові, так і стратегічні проекти з фінансуванням відповідно від 3500 \$ США до 300000 \$ США.

Щорічні конкурси на отримання грантів від міжнародних і вітчизняних неурядових організацій, фондів, установ створює не тільки фінансові

можливості для сектору освіти і наукових досліджень та інновацій у реалізації стратегічних пріоритетів розвитку на засадах логістизації, але й сприяють значному росту кваліфікації учасників проектних груп, виконавців проекту, оскільки конкурсні роботи мають відповідати найвищим світовим стандартам у частині очікуваних результатів.

Не отримали достатнього поширення в Україні капітальні гранти (благодійна допомога, що надається неприбутковій організації на капітальні витрати, включаючи придбання нерухомості, ремонт, придбання обладнання), корпоративні гранти (благодійна допомога неприбутковим організаціям підприємницькими структурами, або гранти, що передбачають спів фінансування проекту з боку бізнесу) і гранти у натуральній формі (благодійна допомога неприбутковим організаціям у вигляді матеріальних цінностей, в тому числі – використання приміщень, лабораторій, комунікаційних засобів, адміністративних працівників тощо) [383]. Розвиток такого виду грантових програм слід визнати перспективним для підвищення рівня освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, зокрема стосовно неприбуткових організацій:

*сфери освіти* з метою підвищення якості надання освітніх послуг, розвитку матеріальної бази закладів освіти, стимулювання і підвищення рівня інноваційності наукових розробок, підвищення ефективності підрозділів з комерціалізації результатів наукових досліджень, проведення спільних з підприємницьким сектором наукових досліджень у пріоритетних напрямках і подальшого їх впровадження в практику тощо;

Таблиця 4.7

**Пріоритетні напрями розробки грантових програм**

| <b>Грантонадавець</b>                                                                                              | <b>Мета та напрями конкурсу</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>Спрямованість проекту</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b>                                                                                                           | <b>2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>3</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Малі гранти від Посольства Словачької Республіки                                                                   | Проектні пропозиції мають відповідати пріоритетам програми, зокрема: підтримка ринкового середовища та розвиток малого та середнього підприємництва; децентралізація та реформа державного управління; побудова громадянського суспільства та співпраця між урядовими і неурядовими організаціями.                                    | Розвиток ринку логістичних послуг; створення і підтримка елементів логістичної інфраструктури; підготовка і перепідготовка кадрів в сфері логістики; підвищення кваліфікації управлінських кадрів в галузі права і логістичного менеджменту.                                                                                                      |
| Мікрофінансування для українських неурядових організацій або місцевих органів влади                                | Підвищення потенціалу урядових та муніципальних установ, а також неурядових організацій і фондів, що діють в громадських інтересах. Напрямки проектних пропозицій: освіта; економічний розвиток; екологічно сприятливий розвиток ; інформування громадськості та глобальна освіта.                                                    | Підготовка і перепідготовка кадрів в сфері логістики; підвищення кваліфікації управлінських кадрів в галузі права і логістичного менеджменту; підвищення кваліфікації кадрів освіти; запровадження концепції «освіта протягом життя» і концепції освітньої логістики; взаємодія МОН України і муніципальних органів в процесі реформування освіти |
| Проект «Адвокація та підвищення спроможності уряду в сфері міграції». Конкурс на отримання малих грантів/стипендії | Програма малих грантів спрямована на підтримку ініціатив з підвищення кваліфікації, отримання знань та навичок шляхом проходження практичного чи теоретичного навчання на базі міжнародних, європейських організацій інституцій чи недержавних установ, що працюють чи проводять навчання в сфері захисту прав мігрантів чи адвокації | Підготовка і перепідготовка кадрів і сприяння самозайнятості населення (біженців, шукачів притулку, осіб без громадянства, трудових мігрантів) в сфері логістичного обслуговування, електронної комерції, створення мікропідприємств в сфері логістичного консалтингу, досліджень ринку логістичних послуг                                        |

Продовження табл.4.7

| 1                                                                                                         | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Програма підтримки об'єднаних територіальних громад для створення центрів надання адміністративних послуг | Головною метою проекту є сприяння органам місцевого самоврядування та державним установам у застосуванні інструментів та процедур для більш ефективного надання адміністративних і комунальних послуг, а також впровадження міжмуніципального співробітництва як інноваційного інструменту розвитку місцевого самоврядування в Україні. Громади-переможці отримають технічну допомогу на створення Центрів надання адміністративних послуг | Програмне забезпечення і навчання персоналу ЦНАП на основі запровадження принципів менеджеризму, зокрема – логістичного менеджеризму.                                                                                                                                                                   |
| Посольство США в Києві. Програма «Гранти для учасників програм обмінів»                                   | Мета: активізувати зв'язки між випускниками, стимулювати професійний розвиток, сприяти їх активній участі у проектах, що підтримують економічні реформи в Україні. Перспективні напрями: підтримка діяльності існуючих асоціацій випускників; підтримка тренінгових програм чи конференцій професійного розвитку випускників і їхніх колег і проектів розвитку людського потенціалу.                                                       | Сприяння розвитку фандрайзингу і благодійності в освіті; сприяння професійному розвитку фахівців з логістики; сприяння професійному розвитку фахівців інших спеціальностей і галузей у сфері логістики, логістичного менеджменту, логістичного менеджеризму, організації виробництва, аутсорсингу тощо. |
| Міжнародний Вишеградський фонд                                                                            | Мета конкурсу проектів - розвиток громадянського суспільства у країнах Східного Партнерства. Напрямки проектних пропозицій: малі та стандартні гранти: культурна співпраця;                                                                                                                                                                                                                                                                | Обмін освітніми і науковими програмами, підвищення кваліфікації викладацьких кадрів, молодіжні і наукові обміни з пріоритетом спеціалістів з логістики і                                                                                                                                                |

Продовження табл.4.7

| 1                                                                                        | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 3                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                          | освіта; наукові та молодіжні обміни; транскордонна співпраця; стратегічні – довготермінові зміни стратегічного характеру.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | публічного адміністрування; розвиток взаємодії з партнерами по транскордонному співробітництву (принципи, форми, процедури).    |
| Erasmus+ Актуальні для оборонних галузей у вирішенні дефіциту кваліфікованої робочої сил | Державні або приватні органи, що працюють у сфері освіти та навчання можуть подавати заявку на фінансування проектів та розвитку партнерських відносин, стратегічного співробітництва та підтримки інновацій у напрямках: нові можливості у професійній освіті та підготовка кадрів мобільності; нові можливості, спрямовані на стратегічне партнерство (проекти, направлені на підтримку інновацій і обмін передовим досвідом). | Пріоритетні напрями розробки проектів: менеджмент, державна служба, публічне управління і адміністрування, логістика, транспорт |
| Стипендіальна програма «Завтра.UA» Фонду Віктора Пінчука                                 | перша приватна загальнонаціональна програма з підтримки талановитої молоді. Стипендіати програми відбираються щорічно на відкритому всеукраїнському конкурсі. До участі запрошуються всі студенти 3-6 курсів денної форми навчання українських ВНЗ 4-го рівня акредитації та ВНЗ-партнерів програми                                                                                                                              | Пріоритет підготовки конкурсантів: менеджмент, державна служба, публічне управління і адміністрування, логістика, транспорт     |
| Безкоштовні онлайн-курси з підприємництва та громадянської освіти                        | Навчальний цикл «Підприємництво», що складається з 8 онлайн-курсів, дозволить всім бажаючим безкоштовно отримати достатній обсяг знань для відкриття власного малого бізнесу чи технологічного стартапу.                                                                                                                                                                                                                         | В межах запропонованих напрямів                                                                                                 |

Закінчення табл.4.7

| 1              | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Фонд «Євразія» | Розвиток приватного підприємництва<br>Мета – прискорений розвиток підприємництва і ріст числа приватних підприємців<br>(удосконалення практики ведення бізнесу, розширення доступу до фінансових ресурсів, зменшення правових і нормативних бар'єрів)<br>Державне управління та місцеве самоврядування (підвищення кваліфікації державних службовців, законодавство і механізми, що сприяють ефективній роботі органів управління) | Перспективні напрями підготовки проектів: надання логістичних послуг, логістичний консалтинг, дослідження ринку логістичних послуг, транспорт.<br><br>Перспективні напрями: сучасний менеджмент, логістичний менеджмент, державний менеджери́зм, державний логістичний менеджери́зм |

Складено на основі [49, 232, 361]

*місцевого самоврядування* з метою забезпечення сучасними засобами комунікації, консалтингової підтримки в процесі обґрунтування і прийняття управлінських рішень, створення методичного забезпечення, технологій і процедур логістизації управлінських процесів, запровадження принципів логістичного менеджеризму.

Коріння проблеми полягає не тільки у недостатньому становленні інституту благодійництва в Україні, соціальних та економічних умовах його розвитку, але й у неповноті і суперечливості правової бази здійснення благодійної діяльності у формі капітальних, корпоративних і натуральних грантів. Хоча гранти будь-якого виду надаються виключно на умовах грантонадавача, відносини щодо передачі/отримання майнових прав, відповідальності за неналежне або нецільове використання, неналежне виконання грантоотримувачем умов надання гранта, порядок розгляду і вирішення претензій з боку грантонадавача, відповідальність так званої третьої сторони мають бути чітко визначені в правовому полі, оскільки діючий Закон України «Про благодійну діяльність і благодійні організації» [74] сконцентрований на питаннях визначення такого виду діяльності, управління благодійними організаціями і державного регулювання їхньої діяльності.

Іншим напрямом розвитку правового забезпечення як елементу функціонального складника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки є удосконалення правових засад діяльності вищих навчальних закладів в умовах підвищення їх автономії та академічної свободи, зокрема: належне організаційне і процедурно-процесуальне регулювання на рівні закону з урахуванням того, що академічна свобода і автономія університетів можуть бути обмежені виключно на основі закону; асигнування з державного бюджету, що гарантується належними процесуальними гарантіями у ході розробки і схвалення Державного бюджету.

Закон України «Про вищу освіту» [76] істотно змінює систему стандартів у вищій освіті, акцентуючи увагу на тому, що нова якість (вища освіта) насамперед – не процес навчання, а його результат, який виражається у набутті випускниками освітніх і фахових компетентностей, чітко визначених на кожному рівні вищої освіти у певній галузі знань за конкретною спеціальністю вищої освіти. Таким чином, оновлення системи стандартів вищої освіти вимагає відповідних змін у багатьох інших нормативних документах, що регулюють систему вищої освіти. Враховуючи євроінтеграційну спрямованість соціально-економічного розвитку України, перспективним тут слід визнати створення переліку галузей знань і спеціальностей, максимально узгодженого з Міжнародною стандартною класифікацією освіти [414] з урахуванням потреб і стратегічних орієнтирів розвитку економіки України. Не можуть бути втрачені здобутки у підготовці менеджерів з логістики за спеціальністю «Логістика». На даний час в Україні розроблені галузеві стандарти вищої освіти (освітньо-кваліфікаційні характеристики, освітньо-професійні програми, засоби діагностики), підготовлені сотні навчально-методичних розробок (комплексів, посібників, підручників), створені наукові школи, сформувалася 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 ВНЗ різного профілю: 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 асоціацію (УЛА), 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 активно 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 році УЛА стала повноправним членом Європейської логістичної асоціації, що виводить інституціональне забезпечення логістизації економіки на новий, міжнародний рівень.

Зміни у нормативному регулюванні сфери освіти, правове закріплення автономії ВНЗ на основі гарантії академічної свободи потребує суттєвого оновлення організаційних засад формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки у напрямі розвитку методів, форм і процедур взаємодії:

- органів державної виконавчої влади і органів місцевого самоврядування з метою логістизації управлінських потокових процесів;
- Міністерства освіти і науки України з органами місцевого самоврядування і бізнес-структурами у процесі визначення компетентнісних характеристик випускників в сфері логістики з урахуванням потреб ринку праці і роботодавців;
- Міністерства освіти і науки України і вищих навчальних закладів мірою підвищення їх автономії та академічної свободи;
- керівних органів вищих навчальних закладів і підприємницьких структур сфери освіти, відокремлених структурних підрозділів і підрозділів внутрішньої системи трансформаторів знань у інноваційні розробки;
- вищих навчальних закладів і студентів, аспірантів, докторантів, слухачів курсів в процесі реалізації концепції «освіти протягом життя»;
- держслужбовців органів державної виконавчої влади і органів місцевого самоврядування в процесі реалізації концепції державного логістичного менеджеризму.

Таким чином, реалізація викладених рекомендацій щодо удосконалення організаційних і правових засад, забезпечує оптимізацію і структурну трансформацію функціональної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки у визначених пріоритетних напрямках в рамках мобілізаційного сценарію як переходного етапу до реалізації концепцій тотальної логістизації економіки, логістичного менеджеризму і освітньої логістики.

#### 4.4. Висновки за розділом 4

Концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки представлена у вигляді системно організованої ієрархічно побудованої схеми, в якій представлені: рівень концептуалізації ідей логістизації національної економіки, а також методологічний, методичний, інструментальний та організаційний рівень формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. У якості методологічних імперативів прийняті фундаментальні положення концепцій тотальної (наскрізної) логістизації національної економіки, державного логістичного менеджеризму і освітньої логістики, що відповідає розумінню державного управління розвитком економічних систем як логістично організованих потокових процесів регуляторного, координаційного, організаційного, адміністративного характеру, що розповсюджується на усі галузі і сфери національної економіки, включаючи сферу освіти як носія ОІП логістизації національної економіки, джерела формування логістичного управлінського мислення, усі процеси функціонування якої як галузі господарювання переводяться у потокову форму відповідно до концепції освітньої логістики. На методичному рівні представлені перспективні напрями формування ОІП логістизації

національної економіки, а також комплекс методів обґрунтування і прийняття управлінських рішень і методів їх реалізації, які конкретизовані на інструментальному рівні концепції. На організаційному рівні передбачається створення стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки і механізму її реалізації.

В роботі обґрунтовані і змістовно визначені можливі сценарії формування ОІП логістизації національної економіки (додаток Д):

базовий (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; констатаційна модель підготовки фахівців; оновлення освітніх стандартів і нормативних вимог якості освіти; сприяння створенню процесних, управлінських, логістичних, освітніх інновацій);

мобілізаційний (відтворення ресурсної складової і підвищення ефективності функціональної складової; перехід від констатаційної моделі підготовки фахівців до превентивної (випереджальної), формування логістичного топ-менеджменту на усіх рівнях економіки країни, здатного реалізувати перехід до концепції державного логістичного менеджеризму; 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);

інноваційний (стрімке нарощування ресурсної складової і повна реструктуризація функціональної складової; форсований процес реалізації

неологістики третього покоління, концепції тотальної логістизації національної 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 менеджеризму).

В роботі удосконалено методичний підхід до обґрунтування вибору сценарію формування ОІП логістизації національної економіки і обґрунтовано перехід до мобілізаційного сценарію на основі використання методу аналізу ієрархій.

Удосконалено структуру функціональної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки за рахунок розвитку таких її елементів, як правове й організаційне забезпечення.

Основні результати проведеного дослідження і висновки викладені в публікаціях [269, 277, 280, 288, 292, 301, 304, 310]

## РОЗДІЛ 5

### СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ ОСВІТНЬО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

#### 5.1. Розробка стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Концепція формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки за мобілізаційним сценарієм визначає основоположні засади побудови відповідної стратегії і механізму її реалізації.

Само 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 усіх її рівнях базується на Конституції України і задається системою нормативно-правових актів (НПА), які за сферою регулювання можуть бути зведені у дві групи і основними з яких 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 2.02.2011 р №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, базуючись на окреслених в концепції методологічних імперативах, можуть бути визначені принципи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (рис. 5.1), дотримання яких має бути забезпечене стратегією і механізмом її



Рис. 5.1 Принципи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

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. 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 з 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 ОІП логістизації економіки у своїх предметних областях.

Мобілізаційний сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки визначає ключові організаційно-методичні положення щодо визначення першочергових завдань стратегії його формування. Ключовий концепт мобілізаційного сценарію – формування логістичного мислення у фахівців усіх сфер національного господарства як шлях внутрішньої, змістовної трансформації усієї ресурсної складової ОІП 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 освітньої складової підготовки наукових кадрів мають отримати принципово нового підходу, який дозволить узгодити результат освітнього процесу з очікуваннями економіки, бізнесу. Це створює об'єктивну потребу більш широкого залучення представників бізнесу, органів державного управління і місцевого самоврядування, громадських структур до експертизи, оновлення і

створення нових освітньо-професійних характеристик, стандарті освіти і підготовки нвукових кадрів, а на їх основі – освітньо-професійних програм. Крім того, прискорений цілеспрямований процес розповсюдження логістичних принципів, методів, інструментарію тотально 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 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 представляють 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 вирішення проблеми спільної роботи великої кількості користувачів, повсюдного, повсякчасного, зручного і швидкого доступу до обчислювальних ресурсів в процесі навчання [36]. «Хмарні» технології відкривають доступ користувачеві до освітніх ресурсів, що складають змістовне наповнення хмарно-орієнтованого середовища, а також забезпечують створення і постачання освітніх сервісів, завдяки чому створюється персоніфіковане 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 відзначає, що технологія забезпечує економію коштів за рахунок масштабу (3-7 кратна економія електроенергії і мережевій інфраструктурі, багаторазове зниження вартості людськог 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. 5.2.

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 підприємництва. У цьому зв'язку актуалізується проблема фінансування підготовки кадрів при 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 в роботі [143] і підтримані І. Світящук, А. Солодьком, Є. Стадним в [179]:

- експансія державного сектору вищої освіти з мінімальною платою за навчання або при повній відсутності її (держава бере на себе основні зобов'язання щодо фінансування вищої школи, не вимагаючи участі у ньому студентів або їхніх сімей);



Рис. 5.2. Стратегічні імперативи реалізації мобілізаційного сценарію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

- 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 при збереженні часткової державної фінансової підтримки студентів (значна частина витрат державних ВНЗ компенсується студентами, плата за навчання складає 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 усіх 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;

- 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 та логістичного управління процесом створення, розповсюдження і реалізації знань у формі інновацій;

- 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 заукових установ з 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 логістичної складової, 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 і у практику господарювання на мікро-, мезо-, макроекономічному рівні;

- надання реальної автономії навчальним закладам усіх рівнів; апробація і впровадження різних моделей державно-громадського управління розвитком навчальних закладів; запровадження принципів державного логістичного менеджеризму у сфері освіти;

- забезпечення розвитку підприємництва в сфері освіти, 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 в системі вищої освіти;

- забезпечення зростання конкурентоспроможності вітчизняного сектору наукових досліджень і розробок, в тому числі – за рахунок збільшення кількості досліджень і розробок в 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 менеджеризму 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 до нормативно-законодавчої бази 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 (мережевих 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 в 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.5.3). Основними ж засобами реалізації окреслених стратегічних орієнтирів пропонується визначити наступні.



Рис. 5.3. Стратегічні напрямки формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

#### *Структурні трансформації системи освіти.*

- визначення пріоритетності реалізації концепції освітньої логістики при 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;

- 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-дослідницьки центри, лабораторії, бізнес- і технологічні інкубатори на базі провідних університетів тощо), в тому числі – в сферу освіти;

- урізноманітнення моделей організації освіти задля ефективної реалізації моделі «навчання протягом життя», зокрема забезпечення надання освітніх послуг в 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, мережових 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 усіх 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 віртуальні логістичні підприємства й інтегровані структури, інформаційно-освітні мережі, «хмарні» технології 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 в 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 проектів, 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 в сфері підготовки фахівців з логістики, зокрема, стандартів ФІАТА професійного навчання в 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 в 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 в сфері освіти, зокрема освітнього антрепренерства й освітнього інтрапренерства;

- оптимізація витрат на проведення наукових досліджень закладами освіти і академічними установами на основі перегляду і збільшення тематики досліджень в сфері логістики, переходу до грантового фінансування наукових досліджень з пріоритетом прикладних проектів і наукових розробок в галузі логістики;

- сприяння розвитку науково-інноваційної діяльності шляхом підвищення ефективності системи державних закупівель, в першу чергу – конкурентоспроможних наукоємних 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 в сфері логістики керівних кадрів, а саме: на стажування у вищих навчальних закладах, наукових інститутах, організаціях державного і приватного сектору;

- надання цільових безвіссоткових кредитів підприємствам і організаціям, які освоюють нову логістичну технологію і діяльність яких не відноситься 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 в транспортно-промислову кооперацію з іншими фірмами;

- надання дотацій малим і середнім підприємствам і організаціям, діяльність яких не відноситься 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, в першу чергу – 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 (ДІФКУ);

- 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 макроекономічних рівнях з 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 в сфері інноваційної діяльності;
- удосконалення класифікації видів економічної діяльності (КВЕД) шляхом виокремлення транспорту і складського господарства 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 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 менеджерики 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.

Реалізацію заходів стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки передбачається здійснювати на основі програмно-цільового методу на основі створення відповідного організаційно-економічного механізму.

## 5.2. Механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

Засновуючися на визначенні поняття «механізм управління» [216, 106] під механізмом реалізації Стратегії формування ОІП логістизації

національної економіки будемо розуміти елемент регулювання інноваційного розвитку економіки країни на засадах логістизації, який забезпечує вплив на складники освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки у заданому напрямі і включає у себе цілі, дії в інтересах досягнення цілей, методи впливу, матеріальні та фінансові ресурси здійснення регулюючого впливу, а також суб'єктів і об'єктів впливу і форму зворотного зв'язку.

Як відзначає у своїй роботі Н. Брюховецька, від акцентуалізації тих чи інших методів здійснення управлінського чи регуляторного впливу може бути встановлений його тип. При цьому економічний механізм включає економічні методи впливу суб'єкта управління на об'єкт управління. Але крім економічних методів управління, впливу на об'єкт управління, є й інші методи: організаційні, психологічні й ін., і навіть економічні методи реалізуються через систему організаційно-розпорядницьких форм управління [21, с. 25]. Таким чином, правомірно використання поняття «організаційно-економічний механізм» як характеристики основних методів впливу на об'єкт управління чи регулювання. Обґрунтовані і розроблені в роботі методологія і концепція формування ОП логістизації національної економіки, що визначають його методичні, інструментальні і організаційні засади, дозволяють визначити механізм реалізації стратегії формування ОП логістизації економіки країни як організаційно-економічний.

Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування ОП логістизації національної економіки як система повинен мати структуру, яка визначає стійкі зв'язки і відносини всередині нього, основні напрями управлінських впливів, що забезпечує цілісність механізму і самототожність, і яка схематично представлена на рис. 5.4 у вигляді кількох основних блоків.

*Блок визначення стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації.*

Передбачає формування окремого організаційного механізму як частини державного механізму регулювання економічного розвитку країни.

Основні функції державного управління, які реалізуються цим механізмом – аналітико-прогностична і цілеутворювальна. Основними методами державного управління виступають державне прогнозування і програмування економічного розвитку. Державне прогнозування економічного і соціального розвитку науково обгрунтоване передбачення напрямів розвитку країни, окремих галузей економіки або окремих адміністративно-територіальних одиниць, можливого стану економіки та соціальної сфери в майбутньому, а також альтернативних шляхів і строків досягнення параметрів економічного і соціального розвитку. Прогноз економічного і соціального розвитку є засобом обгрунтування вибору тієї чи іншої стратегії та прийняття конкретних рішень державними органами, органами місцевого самоврядування щодо регулювання соціально-економічних процесів [87]

Реалізація означених функцій державного управління заснована на розширенні аналітичної бази за рахунок таких напрямів, як:

- аналіз рівня і тенденцій розвитку ринку логістичних послуг в Україні, його структури, факторів і чинників, що впливають на динаміку його показників, регіональних особливостей функціонування;
- аналіз і прогнозування розвитку в Україні інноваційної логістичної інфраструктури, ключових факторів впливу;
- аналіз передумов створення інтегрованих логістичних структур регіонального, міжрегіонального і міждержавного рівнів, визначення пріоритетних галузей і сфер економіки, територій, що можуть стати пріоритетними у створенні інноваційних, логістичних, транспортно-логістичних кластерів, прогнозування обсягів фінансової підтримки держави у процесі їх створення, визначення типу державної кластерної політики;



Рис. 5.4. Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки

- прогнозування впливу розвитку ринку логістичних послуг, логістичної інфраструктури в Україні, створення і функціонування інтегрованих логістичних структур на макроекономічні показники в середньостроковому і довгостроковому періодах;

- аналіз структури і прогнозування потреб у кваліфікованих фахівцях у сфері логістики усіх освітніх і наукових рівнів з урахуванням регіональних особливостей їх підготовки і пріоритетних для держави напрямів утворення інтегрованих логістичних структур.

Виконання поставлених завдань пропонується здійснювати із залученням організацій і установ сектору освіти й академічного сектору на конкурсних засадах за рахунок коштів Державного фонду фундаментальних досліджень України за кодом програмної класифікації видатків та кредитування 2201020 відповідно до Порядку формування і виконання замовлення на проведення фундаментальних наукових досліджень, прикладних наукових досліджень та виконання науково-технічних (експериментальних) розробок за рахунок коштів Державного бюджету [213].

*Розвиток інтеграційних і глобалізаційних процесів, еволюція логістичних парадигм і концепцій.*

Організаційно і структурно подібний до попереднього, однак відрізняється за змістом аналітико-прогностичних розробок, основними напрямками яких мають стати:

- аналіз і прогнозування розвитку глобалізаційних тенденцій і їх впливу на соціально-економічні процеси в Україні;

- аналіз інтеграційних процесів на макро- і мегаекономічному рівнях; оцінка економічних, організаційних, правових, технологічних, політичних перспектив участі України в регіональних і міждержавних інтеграційних утвореннях;

- аналіз і прогнозування розвитку світового ринку логістичних послуг, його структури і динаміки, перспектив виходу вітчизняних провайдерів логістичних послуг на світовий ринок;

- аналіз і прогнозування розвитку європейської і глобальної транспортної системи, перспектив інтеграції вітчизняної транспортної системи.

Виконання поставлених завдань також пропонується здійснювати із залученням організацій і установ сектору освіти й академічного сектору на конкурсних засадах за рахунок коштів Державного фонду фундаментальних досліджень України за кодом програмної класифікації видатків та кредитування 2201020 відповідно до Порядку формування і виконання замовлення на проведення фундаментальних наукових досліджень, прикладних наукових досліджень та виконання науково-технічних (експериментальних) розробок за рахунок коштів Державного бюджету.

Другим напрямом аналітико-прогностичних розробок має стати еволюція логістики як науки і концепції управління:

- аналіз і прогнозування напрямів розвитку логістичних концепцій, технологій, нових сфер застосування;

- аналіз і прогнозування структурних трансформацій світової економіки під впливом розвитку логістики, розвитку логістичного управління господарськими процесами на мікро-, мезо- і макроекономічному рівнях;

- аналіз освітніх систем, новітніх технологій, освітніх і наукових програм підготовки фахівців для галузі логістики;

- вивчення зарубіжного досвіду стимулювання інноваційного розвитку логістичної інфраструктури, методів стимулювання і фінансового забезпечення фундаментальних досліджень, прикладних розробок та інноваційної діяльності в сфері логістики, стимулювання і підтримки логістичних технологічних *start-up*;

- аналіз стану і динаміки показників окремих складових освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, виявлення тенденцій і найбільш впливових факторів його трансформації;

До виконання досліджень можуть бути залучені установи, організації і підприємства як освітнього і академічного секторів, так і підприємницького сектору на засадах формування грантових програм за визначеними державою пріоритетними напрямками досліджень, що підвищить їх ефективність і результативність. Гранти мають бути цільовими як у грошовому вигляді, так і в натуральному. Розпорядником бюджетних коштів на фінансування досліджень має бути визначено Міністерство освіти і науки України, а при здійсненні комплексних досліджень за участю академічних установ і організацій підприємницького сектору заклади сієри освіти мають виступати головними виконавцями. Це сприятиме збільшенню інтелектуальних активів закладів сфери освіти, зростанню кількості об'єктів прав інтелектуальної власності, які можуть і повинні бути використані в процесі оновлення змісту і технологій освіти з урахуванням вимог переходу від констатаційної до превентивної моделі підготовки фахівців.

Іншим напрямом забезпечення фінансування наукових досліджень і розробок має стати залучення грантів у всіх формах і видах від організацій і установ (третіх партнерів) в межах проектів розвитку місцевого самоврядування і муніципального управління, які реалізуються у напрямках:

- підтримки розвитку системи місцевого самоврядування і муніципального управління з метою підвищення їх дієвості, результативності й ефективності (зокрема на основі запровадження нових технологій менеджменту, включаючи логістичний менеджмент);

- підготовки кадрів і підвищення кваліфікації посадових осіб органів місцевого самоврядування;

- стимулювання місцевого економічного розвитку, розвитку малого і середнього підприємництва на території (зокрема – у сфері надання

логістичних послуг, транспорту, надання публічних послуг населенню, розвитку логістичної інфраструктури);

- реалізації проектів підтримання розвитку закладів освіти, підтримки освітніх ініціатив.

Результати аналітичних розробок мають бути враховані при формуванні системи прогнозних і програмних документів довгострокового економічного розвитку країни відповідно до Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [87] в частині:

- прогнозів економічного і соціального розвитку України на середньо- та короткостроковий періоди;

- прогнозів розвитку окремих галузей економіки на середньостроковий період;

- прогнозів економічного і соціального розвитку Автономної Республіки Крим, областей, районів та міст на середньостроковий період.

Результати виконаних аналітичних розробок мають бути враховані також у процесі прогнозування економічного розвитку країни, зокрема в таких документах, як:

- аналіз соціально-економічного розвитку країни за попередній період та характеристика головних проблем розвитку економіки і соціальної сфери;

- очікувані зміни зовнішньополітичної та зовнішньоекономічної ситуації та їх вплив на економіку країни;

- висновки щодо тенденцій розвитку економіки країни протягом середньострокового періоду.

*Визначення і коригування пріоритетних напрямів логістизації на мікро-, мезо-, макро- і мегаекономічному рівнях.*

Складені на попередніх етапах аналітико-прогнозні документи мають бути покладені в основу розробки пріоритетних напрямів логістизації національної економіки, реалізація яких здійснюватиметься відповідно до

Закону України «Про державні цільові програми» з метою сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку держави, окремих галузей і сфер економіки та адміністративно-територіальних одиниць; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого, науково-технічного та освітньо-інноваційного потенціалу, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розв'язання найважливіших проблем [77].

Пріоритетні напрями логістизації національної економіки мають визначатися Кабінетом Міністрів України або уповноваженим центральним органом виконавчої влади на довгостроковий період (10 років), після чого піддаватися перегляду і коригуванню відповідно до оновлення стратегічних орієнтирів розвитку економіки країни на засадах логістизації та тенденцій розвитку інтеграційних та глобалізаційних процесів, еволюції логістики як науки і концепції управління.

Законодавче закріплення визначених пріоритетних напрямів логістизації національної економіки здійснюється шляхом внесення змін і доповнень до Закону України «Про інноваційну діяльність» [81] і Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [86] в частині формування стратегічних пріоритетних напрямів і середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні.

Реалізація визначених пріоритетних напрямів логістизації економіки, конкретизованих у стратегічних і середньострокових напрямках інноваційної діяльності, передбачається шляхом розробки і виконання державних цільових програм загальнодержавного рівня, що охоплюють всю територію держави або значну кількість її регіонів, мають довгостроковий період виконання і здійснюються центральними та місцевими органами виконавчої влади, а також інших програм, метою яких є розв'язання окремих проблем розвитку економіки і суспільства, а також проблем розвитку окремих галузей

і сфер національної економіки та адміністративно-територіальних одиниць, що потребують державної підтримки.

На підставі викладено раніше основними типами державних цільових програм за спрямованістю можуть бути визначені:

економічні, що спрямовані на розв'язання комплексних галузевих і міжгалузевих проблем виробництва, підвищення його ефективності та якісних характеристик за рахунок впровадження логістичних технологій управління, реалізації концепції *Total Quality Management*, *Supply Chain Management*, забезпечення ресурсозбереження на основі принципів і технологій ресурсної і стратегічної логістики, створення нових виробництв, розвиток виробничої кооперації інтеграції, аутсорсингу;

наукові, метою яких є забезпечення виконання фундаментальних досліджень у галузі природничих, суспільних і технічних наук з пріоритетом логістичної спрямованості;

науково-технічні, що розробляються для розв'язання найважливіших науково-технічних проблем, створення принципово нових технологій (зокрема – логістичних), засобів виробництва, матеріалів, іншої наукоємної та конкурентоспроможної продукції.

*Обґрунтування і розробка сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки* (характеристика сутності, переваг та ризиків базового, мобілізаційного та інноваційного сценаріїв наведена у додатку Д).

Блок реалізується на основі визначених стратегічних орієнтирів розвитку економіки країни на засадах логістизації, висновки щодо тенденцій розвитку економіки країни протягом середньострокового періоду, результатів аналізу стану і динаміки показників окремих складових освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, виявлення тенденцій і найбільш впливових факторів його трансформації. Визначений сценарій формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації

економіки враховується галузевими і територіальними органами виконавчої влади, місцевого самоврядування, бізнес-структурами при створенні власних програм стратегічного розвитку, розробці заходів і механізмів їх реалізації, визначенні джерел і обсягів фінансування тощо.

Обраний сценарій визначає вибір методів, інструментів і важелів державного впливу на реалізацію перспективних напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки. Запропонована в роботі стратегія відповідає мобілізаційному сценарію, зумовленому економічними передумовами логістизації економіки країни і первинним (наявним) станом освітньо-інноваційного потенціалу, який, по суті є перехідним від базового до інноваційного сценарію формування ОП логістизації національної економіки.

*Перспективні напрями формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки.*

Блок уможливорює коригування комплексу перспективних напрямів формування ОП логістизації економіки в межах обраного сценарію за результатами діагностики досягнутого стану ОП логістизації, реалізації середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні, результатів аналізу структури і прогнозування потреб у кваліфікованих фахівцях у сфері логістики усіх освітніх і наукових рівнів, аналізу і прогнозування напрямів розвитку логістичних концепцій, технологій, нових сфер їх застосування.

Комплекс перспективних напрямів також можуть бути розширений за необхідністю врахування територіальних чи галузевих особливостей формування ОП логістизації економіки, виникнення нової суспільно-політичної ситуації в країні і світовій арені, що суттєво впливає на напрями економічної інтеграції України. В першу чергу це буде торкатися такого напрямку, як відтворення ресурсної складової і підвищення ефективності функціональної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації

економіки, в першу чергу – стосовно розвитку транспортної системи країни і логістичної інфраструктури, що її обслуговує, становлення і функціонування регіональних, міжрегіональних і міждержавних логістичних інтеграційних утворень, освоєння нових ринків логістичних послуг мірою переорієнтації матеріальних потоків.

Перспективні напрями формування освітньо-інноваційного потенціалу мають піддаватися перегляду мірою їх реалізації.

Виходячи з того що сфера освіти є не тільки галуззю національного господарства, але носієм освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, на реформування якої спрямована переважна більшість перспективних напрямів і стратегії формування ОІП логістизації і структура якої включає не тільки заклади освіти, але й внутрішні і зовнішні трансформатори знань, саме Міністерство освіти і науки України має бути визначено уповноваженим органом в структурі центральних органів влади і управління з визначення перспективних напрямів, створення стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і координування дії всередині механізму її реалізації.

#### *Методи реалізації управлінських рішень.*

Методологічні імперативи формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки визначають економічні методи й інструменти впливу держави на цей процес. Удосконалення і ефективна реалізація інноваційної політики держави посідає при цьому першочергове місце.

Аналіз інноваційної діяльності в Україні, проведений раніше, свідчить про недостатню ефективність інноваційної політики держави. Сьогодні лише таку функцію держави, як координація інноваційної діяльності шляхом визначення стратегічних і середньострокових пріоритетів, можна вважати реалізованою у достатньо повній мірі. Акумуляування коштів на науку та інновації за рахунок перерозподілу коштів державного бюджету і створення

спеціальних фондів не покриває потреби у них, тим більше, що норми Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [84] в частині її фінансування (1,7% ВВП) з року в рік ігноруються. Відсутність належного фінансування практично зводить нанівець виконання завдань інноваційної політики стосовно стимулювання інновацій на основі розвитку конкуренції і фінансових важелів впливу на учасників інноваційної політики.

Основними пільгами для інноваційних підприємств в Україні залишаються [146]:

- пільги з податку на прибуток (50 % податку на прибуток, одержаний від виконання інноваційних проектів, має залишатися у розпорядженні платника податків, зараховуватися на його спеціальний рахунок і використовуватися винятково на фінансування інноваційної, науково-технічної діяльності та розширення власних науково-технологічних і дослідно-експериментальних баз);

- пільги на сплату земельного податку (для інноваційних підприємств 50 % від ставки оподаткування);

- пільги на сплату податку на додану вартість (50 % ПДВ з продажу товарів (виконання робіт, надання послуг, пов'язаних із виконанням інноваційних проектів) мають залишатись у розпорядженні платника податків, зараховуватися на його спеціальний рахунок і використовуватись ним винятково на фінансування інноваційної, науково-технічної діяльності та розширення власних науково-технологічних і дослідно-експериментальних баз; звільнення від оподаткування вартості ввезених в Україну певних товарів для виконання інноваційних проектів);

- митні пільги (звільнення від сплати ввізного мита необхідних для виконання пріоритетного інноваційного проекту сировини, устаткування, обладнання, комплектуючих та інших товари (крім підакцизних товарів), які не виробляються в Україні або виробляються, але не відповідають вимогам

проекту, при ввезенні в Україну протягом строку чинності свідоцтва про державну реєстрацію інноваційного проекту);

- прискорена амортизація основних фондів і встановлення щорічної 20%-вої норми прискореної амортизації основних фондів групи 3).

Однак і дія статей Закону, що встановлювали ці норми, у поточному періоді фактично призупинена, тобто, податкова політика України, Податковий кодекс України суперечать нормам інноваційної політики. Реалізація стратегії формування ОІП логістизації економіки України передбачає як мінімум відновлення у повному обсязі податкових стимулів інноваційної діяльності промислових підприємств, втрачених у діючій редакції Податкового кодексу України [205] і повне виконання вимог законодавства щодо бюджетних видатків на наукову і науково-технічну діяльність.

Передбачається розширення практики застосування таких інструментів державної підтримки інноваційної діяльності, як: надання грантів, пряме інвестування, фінансування фінансових гарантій, надання не фінансових послуг і не фінансової підтримки; державне замовлення на розроблення найважливіших новітніх технологій.

Першочерговим завданням державної інноваційної політики має стати стимулювання розвитку системи трансформаторів знань та інноваційної інфраструктури (інноваційних бізнес-інкубаторів, центрів інноваційного розвитку, центрів трансферу технологій та інших організаційних форм інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності, які поєднують науку, виробництво та бізнес у процесі створення і реалізації інновацій, що забезпечить можливість його потокової організації і застосування логістичного управління до його оптимізації.

Сфера освіти має бути окремо позначена у цілях і засобах реалізації державної інноваційної політики, зокрема такі напрями, як:

удосконалення освітньо-наукової інфраструктури та системи проведення фундаментальних досліджень і прикладних розробок у вищих навчальних закладах, підвищення їх результативності й ефективності, комерціалізація результатів досліджень, реалізація інтелектуальних прав власності, скорочення періоду впровадження у практику і навчальний процес, що створює умови для переходу вищих навчальних закладів до реалізації концепції освітньої логістики;

всесбічної підтримки наукової і науково-технічної діяльності вищих навчальних закладів з метою подальшого розвитку науки в закладах освіти, оновлення їх матеріально-технічної бази, забезпечення сучасним високотехнологічним наукоємним обладнанням з метою підвищення наукового рівня створеної наукової продукції, підвищення її конкурентоспроможності і можливості комерціалізації.

Відповідно, бюджетно-фінансова, грошово-кредитна і податкова політика України мають забезпечувати перехід до інноваційного розвитку економіки країни на засадах логістизації і узгоджуватися з державною інноваційною політикою.

Мобілізаційний сценарій формування ОІП логістизації національної економіки, в межах якого створена відповідна стратегія, передбачає більш залучення коштів приватного сектору на основі реалізації публічно-приватного партнерства, правові засади розвитку якого викладені вище. Крім того, здійснення ППП є потужним механізмом модернізації, підвищення інноваційності регіональної і муніципальної економік [168], зменшення їх залежності від міжбюджетних трансферів, а отже – набуття реальної самостійності у визначенні шляхів і засобів економічного і соціального розвитку, включаючи можливості входження в міжрегіональні інтеграційні утворення. 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. *Освітнє антрепренерство* виникло з використанням навчальними закладами підприємницьких принципів господарювання в процесі реалізації освітніх послуг, на перехресті освітньої діяльності та підприємницької діяльності освітніх організацій. Між тим комплекс відносин в процесі реалізації освітнього антрепренерства слід відрізняти 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, впровадженням нових педагогічних, інформаційних і телекомунікаційних технологій в освітній процес, економічним переосмисленням ролі та статусу освітніх організацій в освітній системі.

*По-друге*, існує думка, 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 [277, 288].

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 інтрапренерства, що потребує створення відповідних передумов, зокрема на законодавчому рівні та бути врахована в Законі України «Про вищу освіту».

Викладене зумовлює трансформацію функцій державного регулювання у бік координації, що потребує розвитку відповідного організаційного механізму, заснованого на державному менеджеріальному підході, елементом якого має стати оновлення методів, процедур, положень щодо взаємодії у процесі погоджувальних дій, створення й організації діяльності тимчасових дорадчих і робочих груп, запровадження концепції державного менеджеризму, підвищення кваліфікації держслужбовців і посадових осіб органів місцевого самоврядування до рівня топ-менеджменту, що в цілому сприятиме підвищенню результативності й ефективності програмно-цільового управління економічним розвитком країни і її територій.

Запровадження концепції державного менеджеризму на усіх управліннях має супроводжуватися трансформацією освітнього сектору, в першу чергу – змісту освіти на основі розробки нових стандартів якості освіти, освітньо-компетентнісних характеристик, структури системи освіти, яка б забезпечувала реалізацію концепції «освіта протягом життя». Мають бути створені нові механізми акредитації, які передбачають акредитації освітніх, освітньо-професійних і освітньо-наукових програм, а не закладів освіти в цілому. Такий механізм дозволить відійти від жорсткого тиску державного замовлення на підготовку фахівців, підвищити якість освітніх послуг, забезпечити більшу академічну свободу закладів освіти. При цьому

компетентнісний підхід не суперечить ідеям підвищення освітньої мобільності, програмам студентського обміну з іншими країнами, оскільки умовою такого обміну стають набуті компетенції особи, незалежно від конкретних навчальних програм, якими вони сформовані. Однак такий підхід потребує повного оновлення засобів оцінювання рівня компетенцій, чіткої їх диференціації за рівнями освіти. Крім того, реалізація концепції «освіта протягом життя» потребує надання споживачам освітніх послуг, які формують компетенції, не урегульовані стандартами якості і не поставлені у відповідність певному освітньому рівню, але є необхідними для виконання професійної діяльності у різних сферах, обумовлюються запитами ринку праці і вимогами роботодавців тощо, тому надання таких послуг не може підтверджуватися дипломами і посвідченнями державного зразка, а така діяльність вимагає окремого нормативного врегулювання.

Складовим елементом механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки виступає механізм *програмування економічного розвитку на засадах логістизації на державному, регіональному і галузевому рівнях*.

До системи програмування економічного розвитку країни мають бути включені:

Державна комплексна програма розвитку логістики в Україні на період до 2020 року;

Державна комплексна програма переходу до концепції освітньої логістики у сфері вищої освіти України на період до 2020 року;

програми логістизації окремих галузей і сфер національної економіки на найближчу перспективу;

програми розвитку ринку логістичних послуг на рівні окремих територій (областей).

Формування програм розвитку логістичних послуг згідно Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм

економічного і соціального розвитку України» [87] є прерогативою відповідних органів управління територією і визначається загальною стратегією соціального й економічного розвитку даної території.

Реалізація запропонованого механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки передбачає здійснення моніторингу його стану як мінімум – кожні п'ять років, що відповідає оцінці реалізації середньострокових перспективних напрямів інноваційної діяльності в Україні і їх коригування.

Оскільки уповноваженим органом в структурі центральних органів влади і управління з визначення перспективних напрямів і створення стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки визначено Міністерство освіти і науки України, передбачається виконання моніторингу під його егідою, оскільки виступає частиною аналітико-прогностичних розробок за кошти державного бюджету, розпорядником яких виступає МОН України. Результати моніторингу використовуються у процесі коригування стратегічних орієнтирів розвитку національної економіки на засадах логістизації, замикаючи контур зворотного зв'язку механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Таким чином, 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 бюджетною, грошово-кредитною, інвестиційною, інноваційною, структурною, податковою політикою тощо); мотиваційного (сукупність командно-адміністративних та соціально-економічних стимулів); організаційного (об'єкти, суб'єкти управління, їх цілі, завдання, функції, методи управління, організаційні структури); правового

(нормативно-правове забезпечення) тощо. Крім того, він вбирає у себе територіальні і галузеві механізми формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки.

Нагадаємо, 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 усіх рівнях економіки, включаючи державний. Ще більше змістовне і функціональне навантаження отримує організаційна компонента з запровадженням правової моделі публічно-приватного партнерства, яка передбачає також зміну ролі держави в економічних відносинах з приватним сектором національного господарства. Виходячи з цього, у процесі побудови механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни організаційна компонента має отримати першочергового значення на основі науково обгрунтованого 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 довгострокових період функціонування, а звідси – необхідність забезпечення його гнучкості й адаптивності до мінливих умов середовища, спадкоємності і

наступності формування державних, регіональних, галузевих, цільових програм інноваційного розвитку економіки на засадах логістизації, можливості переходу в режим забезпечення розвитку ОІП 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 при організації інформаційних потоків.

5.3. Удосконалення системи державного програмування економічного розвитку на засадах формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

Основними принципами, на яких базується державне програмування як інструмент державного регулювання економічного розвитку країни, регіону, галузі відповідно до Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [85] виступають:

принцип цілісності, який забезпечується розробленням взаємоузгоджених прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку України, окремих галузей економіки та окремих адміністративно-територіальних одиниць на коротко- та середньостроковий періоди і на більш тривалий період;

принцип об'єктивності, який полягає в тому, що програмні документи економічного розвитку розробляються на основі даних органів державної статистики, центральних органів виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері економічного розвитку, інших центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, а також звітних даних із офіційних видань Національного банку України;

принцип науковості, який забезпечується розробленням програмних документів економічного розвитку на науковій основі;

принцип гласності, який полягає в тому, що програмні документи економічного розвитку мають бути доступними для громадськості, оскільки інформування про цілі, пріоритети та показники цих документів забезпечує суб'єктів підприємницької діяльності необхідними орієнтирами для планування власної виробничої діяльності;

принцип самостійності, який полягає в тому, що місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень відповідають за розроблення, затвердження та виконання програмних документів економічного розвитку відповідних адміністративно-територіальних одиниць. Розроблення програм економічного розвитку забезпечує координацію діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

принцип рівності, який полягає в дотриманні прав та врахуванні інтересів місцевого самоврядування та суб'єктів господарювання всіх форм власності;

принцип дотримання загальнодержавних інтересів, який полягає в тому, що органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування повинні здійснювати розроблення програмних документів економічного і соціального розвитку, виходячи з необхідності забезпечення реалізації

загальнодержавної соціально-економічної політики та економічної безпеки держави.

Згідно з законодавством, порядок розроблення державних, державних цільових і галузевих програм передбачає створення і схвалення концепції програми та прийняття рішення щодо розроблення проекту програми, визначення державного замовника та строків її розроблення, а також відбір заходів і учасників програми на конкурсній основі, в даній роботі можуть бути представлені проекти концепцій визначених вище програм, які сприятимуть реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, створеної на основі мобілізаційного сценарію (табл.5.1).

*Таблиця 5.1*

**Державна комплексна програма розвитку логістики в Україні на період до 2020 року. Паспорт програми**

|    |                                    |                                                                                                                                                                                                    |
|----|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Ініціатор розроблення Програми     | Міністерство освіти і науки України                                                                                                                                                                |
| 2. | Розробник програми                 | Міністерство освіти і науки України                                                                                                                                                                |
| 3. | Співрозробники програми            | Центральні органи виконавчої влади, органи регіонального управління, органи місцевого самоврядування, громадські організації (Українська асоціація логістики), підприємства, установи, організації |
| 4. | Відповідальний виконавець програми | Міністерство освіти і науки України                                                                                                                                                                |
| 5. | Учасники програми                  | Заклади вищої освіти України, установи НАН України, інші академічні установи, громадські організації, підприємства, організації, приватні особи                                                    |
| 6. | Термін реалізації програми         | 2015-2020 роки                                                                                                                                                                                     |
| 7. | Джерела фінансування               | Державний бюджет України, обласні і місцеві бюджети, позабюджетні фонди, благодійні внески, кошти підприємств і організацій                                                                        |
| 8. | Обсяги фінансування                | Визначаються наповненням програми                                                                                                                                                                  |

Головною метою державної комплексної програми розвитку логістики в Україні на період до 2020 року (далі – Програма) є створення передумов логістизації національної економіки за рахунок забезпечення системного розвитку логістики як науки і практики господарювання і сфери економічної діяльності.

Досягнення мети Програми має забезпечуватися шляхом реалізації низки взаємопов'язаних заходів, в основу яких покладено принципи складання державного програмування, визначені законодавством України, і такі базові принципи Програми:

- системність і комплексність;
- європейська орієнтація розвитку;
- збалансованість економічних інтересів учасників Програми;
- добровільність, ініціативність, відповідальність учасників;
- цілісність економічного простору України і розвиток конкурентного середовища.

Запорукою успішної реалізації Програми є поширення її дії на всю територію України, галузі і сфери господарювання, сектори економіки.

У процесі реалізації напрямів та виконання завдань Програми очікується, що до 2020 року будуть створені передумови стабільного розвитку ринку логістичних послуг, інноваційної логістичної інфраструктури, зростання кількості 5P1 провайдерів в структурі ринку логістичних послуг, широкого впровадження сучасних логістичних та логістичних інформаційних технологій в практику господарювання на мікро- і мезоекономічному рівнях.

*Етапи і складові реалізації Програми.*

*Перший етап* – поглиблення наукових і прикладних засад розвитку логістики, реформування системи підготовки кадрів для галузі логістики.

*Другий етап* – створення передумов логістизації національної економіки.

Основні завдання *першого етапу* реалізації Програми:

а) в напрямі *поглиблення наукових і прикладних засад розвитку логістики*:

- поглиблення теоретичних засад і методології логістики, встановлення закономірностей розвитку логістики, прогнозування тенденцій зміни логістичних концепцій і парадигм;

- формування нових логістичних концепцій; створення нових методів дослідження, прогнозування і обґрунтування рішень в сфері логістики, розробка нових логістичних технологій;

- розвиток принципів, методів та інструментарію логістичного менеджменту на мезо- і макроекономічному рівнях;

- розвиток методичного забезпечення ефективного аутсорсингу та інсорсингу функцій логістики;

- створення методичних засад логістичного менеджеризму на всіх рівнях управління і в системі місцевого самоврядування;

- розвиток логістичних інформаційних технологій, систем, програмного забезпечення;

- розвиток методичних засад і технологій логістичного контролінгу і логістичного аудиту;

- поглиблення теоретико-методичних засад і створення прикладних розробок у сфері логістизації окремих галузей і сфер національної економіки;

- розвиток системи державної статистики в сфері логістичної діяльності, методичних засад оцінювання рівня ефективності логістики;

- наукове обґрунтування системи компетенцій фахівців в сфері логістики для усіх освітніх рівнів;

- розвиток методичних і організаційних засад утворення мережевих підприємницьких структур і створення логістичних і транспортно-логістичних кластерів;

б) в напрямі *реформування системи підготовки кадрів для галузі логістики*:

- розробка освітніх програм і системи компетентнісних характеристик превентивної моделі підготовки фахівців в галузі логістики
- створення нових освітніх технологій підготовки кадрів у галузі логістики;
- створення освітньо-інформаційного простору на основі «хмарних» технологій;
- створення інформаційно-комунікаційних технологій і систем реалізації концепції освітньої логістики;
- інституціональний розвиток сфери освіти з метою забезпечення реалізації концепції «освіта протягом життя»;
- розвиток методичного, організаційного, інформаційного і програмного забезпечення дистантної форми навчання;
- створення сучасної бази електронних підручників, навчальних посібників, методичного забезпечення, засобів контролю знань тощо для самостійного навчання,
- розширення мережі електронних бібліотек навчальних закладів та наукових установ;
- підвищення кваліфікації і викладацької майстерності науково-педагогічних кадрів в сфері логістики;
- адаптація зарубіжного досвіду підготовки фахівців в галузі логістики, розвиток міжнародної співпраці вітчизняних ВНЗ з зарубіжними університетами;

Основні завдання *другого етапу* реалізації Програми:

- сприяння розвитку малого і середнього бізнесу, створенню мікропідприємств в сфері надання логістичних послуг;
- розвиток мікрокредитування фізичних осіб-підприємців та мікропідприємств, що виходять на ринок логістичних послуг;

- захист вітчизняного (місцевого) провайдера логістичних послуг;
- сприяння розвитку електронної комерції;
- розвиток системи логістичного консалтингу і логістичного аудиту;
- залучення малого і середнього бізнесу до розвитку інноваційної логістичної інфраструктури;
- сприяння трансформації структури ринку логістичних послуг в бік збільшення питомої ваги 4Pl та 5Pl провайдерів.

Очікувані результати від виконання Програми:

- розвиток і зростання міжнародного визнання вітчизняної наукової школи логістики; зростання кількості охоронних документів прав інтелектуальної власності в галузі логістики;
- зростання кадрового забезпечення розвитку логістики в Україні;
- зростання темпів розвитку ринку логістичних послуг і збільшення бази оподаткування;
- зростання обсягів надходження коштів до Державного бюджету України і місцевих бюджетів;
- підвищення комплексності надання логістичних послуг;
- розвиток інституційний розвиток інноваційної логістичної інфраструктури;
- підвищення ефективності виробництва і конкурентоспроможності національного товаровиробника.

Наповнення Програми має здійснюватися відповідно до Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [85] після схвалення концепції Програми, розроблення її проекту на основі пропозицій співрозробників в потенційних учасників, експертизи проекту і конкурсного відбору заходів і учасників Програми.

Реалізація концепції державного логістичного менеджеризму як одного з методологічних імперативів формування освітньо-інноваційного потенціалу

національної економіки 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 публічно-приватного партнерства та міждержавного партнерства, появи нових раціональних моделей економічного розвитку в країні, тощо.

Логістичний менеджери́зм 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 менеджери́зму 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. Виходячи з внутрішньої філософії державного логістичного менеджери́зму, слід прийняти його основні постулати (рис 5.5) як вихідні положення, принципи у процесі створення програми, спрямованої на логістизацію сфери вищої освіти.

Розробка концепції «Державної цільової програми переходу до концепції освітньої логістики у сфері вищої освіти на період до 2020 року», здійснювалася з урахуванням положень Закону України «Про національну доктрину розвитку освіти», Закону України «Про освіту», Закону України «Про вищу освіту», Закону України «Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року», та деяких інших правових актів, що визначають напрями розвитку вищої освіти в Україні і мають власні програми і засоби реалізації з метою уникнення їх дублювання (табл.5.2).

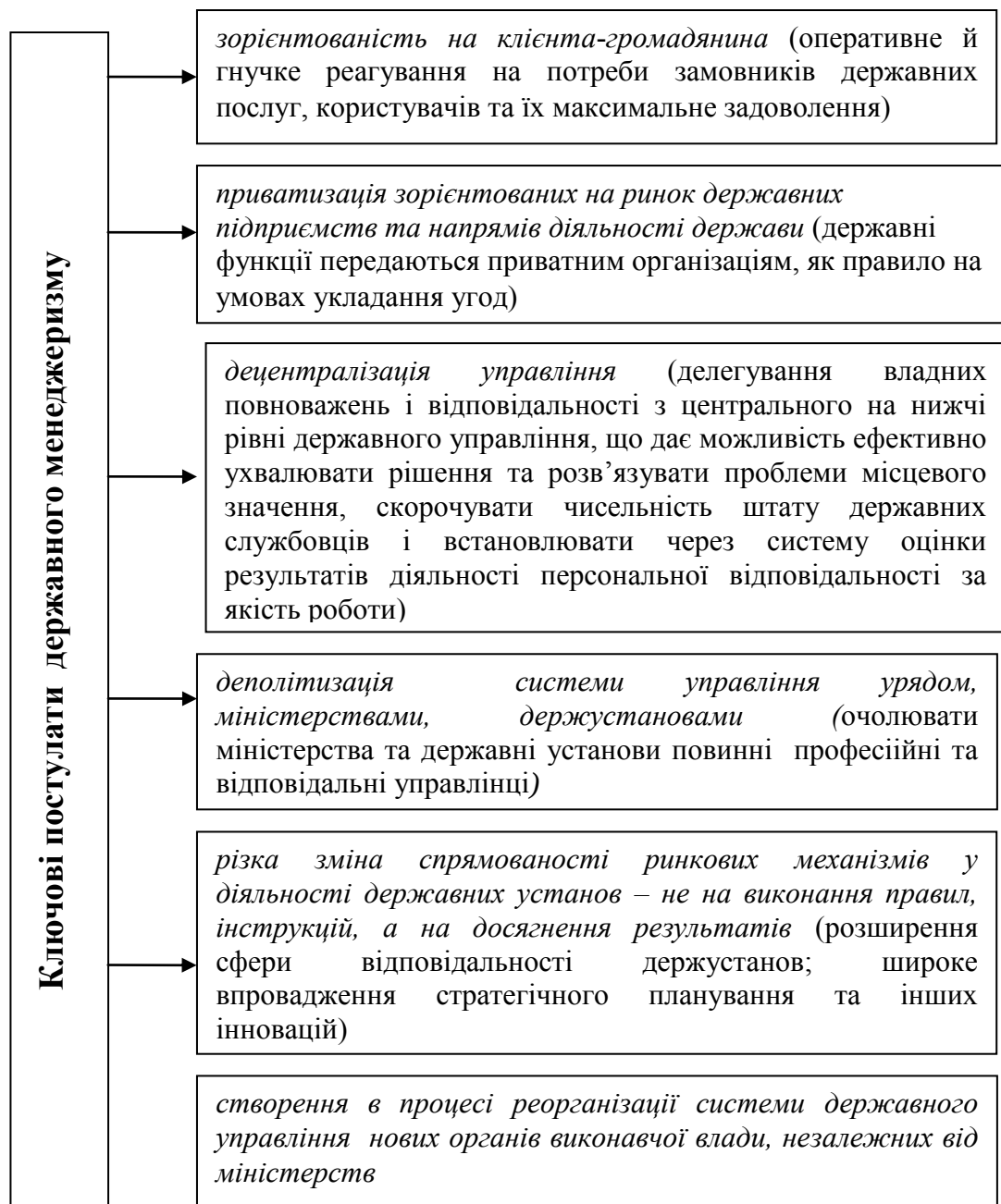


Рис. 5.5. Ключові постулати державного менеджери́зму

Таблиця 5.2

**Державна цільова програма переходу до концепції освітньої логістики у сфері вищої освіти на період до 2020 року.**

**Паспорт програми**

|    |                                    |                                                                                                                             |
|----|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Ініціатор розроблення Програми     | Міністерство освіти і науки України                                                                                         |
| 2. | Розробник програми                 | Міністерство освіти і науки України                                                                                         |
| 3. | Співрозробники програми            | Органи місцевого самоврядування, громадські організації, вищі навчальні заклади                                             |
| 4. | Відповідальний виконавець програми | Міністерство освіти і науки України                                                                                         |
| 5. | Учасники програми                  | Заклади вищої освіти України, громадські організації, підприємства, організації, приватні особи                             |
| 6. | Термін реалізації програми         | 2015-2020 роки                                                                                                              |
| 7. | Джерела фінансування               | Державний бюджет України, обласні і місцеві бюджети, позабюджетні фонди, благодійні внески, кошти підприємств і організацій |
| 8. | Обсяги фінансування                | Визначаються наповненням програми                                                                                           |

Головною метою Державної цільової програми переходу до концепції освітньої логістики у сфері вищої освіти на період до 2020 року (далі – Програма) є створення передумов запровадження принципів, методів, технологій логістичного управління у сфері вищої освіти України як засобу підвищення ефективності її функціонування, зростання конкурентоспроможності української системи освіти на світовому ринку освітніх послуг.

Досягнення мети Програми має забезпечуватися шляхом реалізації низки взаємопов'язаних заходів, в основу яких покладено такі базові принципи:

- гуманістичність і людиноорієнтованість;
- системність і комплексність;

- європейська орієнтація розвитку;
- добровільність, ініціативність, відповідальність учасників;
- інноваційність і реалістичність.

У процесі реалізації напрямів та виконання завдань Програми очікується, що до 2020 року будуть створені передумови логістичної організації потокових процесів при здійсненні освітньої і наукової діяльності закладами вищої освіти і логістичного управління в сфері освіти на принципах менеджеризму.

*Етапи і складові реалізації Програми.*

*Перший етап* – створення передумов логістизації освітньої і наукової діяльності закладів вищої освіти України.

*Другий етап* – перехід до реалізації концепції освітньої логістики на принципах логістичного менеджеризму і державного менеджеризму.

Основні завдання *першого етапу* реалізації Програми:

а) в напрямі *створення матеріально-технічної та інформаційно-комунікаційної бази логістизації освітньої і наукової діяльності ВНЗ:*

- забезпечення ВНЗ сучасними апаратними і програмними засобами інформаційного обміну і комунікацій;
- модернізація і розвиток локальних мереж і мереж відкритого доступу, управління потужностями сервісного устаткування, розвиток мережевого адміністрування;
- обладнання приміщень, автоматизованих робочих місць;
- створення сучасної наукової і лабораторної бази, систем зберігання, обробки й аналізу наукової інформації;
- забезпечення кадрового супроводження процесів логістизації освітньої і наукової діяльності (сервісне обслуговування апаратури і систем комунікацій, системне адміністрування тощо);

б) в напрямі *організаційно-методичного забезпечення:*

-розробка технологій, процедур, протоколів наскрізної потокової організації ланцюгового процесу підготовки кадрів «випускник школи – абітурієнт – студент – магістрант – аспірант – докторант»;

- створення процедур і протоколів взаємодії персоналу в процесі логістичного управління потоками (абітурієнтів, студентів тощо) на принципах менеджеризму;

- розвиток методичної бази взаємодії професорсько-викладацьких кадрів з потоками студентів, аспірантів, докторантів;

- удосконалення систем електронного документообігу як між підрозділами ВНЗ, так і між ВНЗ і Міністерством освіти і науки;

- створення методичного забезпечення, процедур і протоколів взаємодії між освітніми і науковими підрозділами ВНЗ, між ВНЗ і відокремленими освітньо-науково-виробничими структурами;

- розвиток організаційно-методичних засад переходу до потокової організації процесу «нові знання – новітні освітні технології – впровадження нових знань у навчальний процес – нові знання»;

а) в напрямі *запровадження логістичного менеджеризму* :

- створення організаційно-правових і методичних засад структурної реорганізації вищих навчальних закладів; розподілу повноважень і функціональних обов'язків між працівниками і структурними підрозділами;

-реформування систем стимулювання і мотивації працівників ВНЗ на засадах менеджеризму;

- розширення форм і методів взаємодії з різними групами стейкхолдерів освітнього закладу на засадах менеджеризму;

- розвиток процедур створення і організації діяльності дорадчих груп, тимчасових робочих груп та інших тимчасових структур в системі управління ВНЗ;

- створення методичних і організаційних засад впровадження менеджеризму у діяльність органів самоуправління ВНЗ, органів студентського самоуправління;

- розвиток методичних засад і забезпечення впровадження в практику діяльності ВНЗ логістичного управління фінансовими, матеріальними, інформаційними потоками на засадах ресурсної і стратегічної логістики;

- створення передумов і запровадження систем логістичного контролінгу і логістичного аудиту в системі вищої освіти.

а) в напрямі *запровадження державного логістичного менеджеризму в сфері вищої освіти України.*

- створення системи клієнт-орієнтованого управління в системі вищої освіти;

- розвиток публічно-приватного партнерства в системі вищої освіти;

- децентралізація управління в сфері вищої освіти, забезпечення реальної організаційно-управлінської автономії вищих навчальних закладів, розвиток позаміністерських органів координації і сприяння діяльності ВНЗ;

- розвиток системи підвищення кваліфікації управлінських кадрів Міністерства освіти і науки України з метою набуття менеджеріальних і логістичних компетентностей;

- забезпечення впровадження в сфері вищої освіти принципів управління за результатами, запровадження інноваційних управлінських технологій логістичного менеджменту, стратегічної логістики.

Очікувані результати від виконання Програми:

- створення матеріальної бази систем інформаційно-комунікаційного забезпечення логістизації освітньої і наукової діяльності ВНЗ;

- підвищення ефективності управління діяльністю ВНЗ на основі запровадження принципів логістичного менеджеризму;

- реорганізація системи управління вищою освітою, підвищення її ефективності на основі запровадження концепції державного логістичного менеджеризму;

- зростання конкурентоспроможності вітчизняної системи вищої освіти за рахунок розвитку системи клієнт-орієнтованого управління.

Наповнення Програми конкретними заходами здійснюється на конкурсній основі. До участі в конкурсі мають допускатися недержавні вищі навчальні заклади на умовах забезпечення фінансування запропонованих ними заходів.

Запропонований проект концепції Державної цільової програми по суті презентує програмний засіб логістизації галузевого розвитку і може виступати основою для складання концептуальної версії галузевої програми логістизації. Складність завдання полягає у тому, що, згідно з Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [87], програми мають певну структуру, елементами якої у загальному випадку є:

- визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована програма;
- аналіз причин виникнення проблеми та обґрунтування необхідності її розв'язання програмним методом
- мета програми
- визначення оптимального варіанту розв'язання проблеми
- шляхи і способи розв'язання проблеми, строки виконання програми
- очікувані результати виконання програми, визначення її ефективності
- оцінка фінансових, матеріально-технічних, трудових ресурсів, необхідних для виконання програми.

Таким чином, забезпечення принципу науковості програм потребує детального аналізу стану конкретної галузі, можливостей її розвитку і їх пріоритетних напрямів, на основі чого визначається мета програми, а звідси –

способи її досягнення на основі комплексу заходів, що у сукупності унеможлиблює представлення стандартного зразку програми логістизації розвитку галузі. Разом з тим, проведений раніше аналіз економічних передумов логістизації національної економіки засвідчив фактичну втрату вітчизняною економікою конкурентних переваг, переважання експортно-сировинного типу розвитку економіки, загрозу втрати промислового й інноваційного потенціалів країни й інші негативні тенденції, спричинені відставанням України від світового рівня логістичної організації економічних процесів, у тому числі – на мікро- і мезорівнях, що суттєво впливає на стан результативної складової освітньо-інноваційного потенціалу національної економіки. Таким чином, однією з ключових загальних проблем галузевого розвитку економіки країни є низька «логістична культура» як наслідок низької інноваційної активності в цілому, ігнорування переваг логістичного управління, раціоналізації й оптимізації потокових процесів як на рівні підприємства, так і цілої галузі.

Виходячи з викладеного, може бути запропонована концептуальна версія Програми логістизації розвитку виробничої галузі на період 2016-2018 років, яка репрезентує можливість покращення стану результативної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки на основі усвідомлення й ідентифікації проблем щодо забезпечення галузевого розвитку і шляхів їх вирішення на основі розвитку і тотального впровадження концепції логістичного менеджменту.

*Концепція Програми логістизації розвитку галузі на період 2016-2018 років*

Головною метою Програми є створення передумов комплексного розв'язання проблем функціонування галузі на основі цілеспрямованого процесу розповсюдження логістичних методів, принципів, інструментарію оптимізації управління галузевим розвитком, запровадження концепції логістичного менеджменту в системі галузевого управління, сприяння

підвищенню прибутковості і рентабельності підприємств галузі за рахунок впровадження передових логістичних технологій.

*Основними завданнями Програми є:*

- модернізація системи і принципів галузевого управління за рахунок створення кардинальних процесних інновацій і впровадження новітніх логістичних технологій управління;
- дебіюрократизація системи управління галуззю;
- сприяння розвитку мережових структур, виробничої кооперації, інших форм інтеграції підприємств галузі, що забезпечують можливість запровадження методів інтенсифікації виробництва на основі логістичних концепцій TQM, CRM, SRM, SCM та інших;
- створення умов для запровадження концепції логістичного менеджеризму в управлінні галуззю;
- підвищення рівня компетенцій посадових осіб управлінського корпусу галузі у сфері логістики, логістичного менеджменту, управління за результатами;
- розвиток технологій логістичного аутсорсингу і логістичного аудиту у галузі.
- створення системи моніторингу ефективності логістики в галузі;
- розробка «логістичного паспорту галузі».

*Очікувані результати від виконання Програми:*

- створення умов для запровадження концепції тотальної (наскрізної) логістизації поточкових процесів в галузі;
- підвищення ефективності системи галузевого управління;
- зростання конкурентоспроможності підприємств галузі на основі підвищення рівня інноваційної активності й ефективності логістики;
- створення умов розвитку мережових структур і кластеризації.

Ініціатором і розробником програми логістизації розвитку галузі, її координатором виступає відповідний орган виконавчої влади (міністерство,

інший уповноважений орган). До конкурсу на участь в реалізації програми допускаються підприємства, організації, наукові установи галузевого підпорядкування, підприємницькі структури. Обсяги фінансування визначаються конкретним наповненням програми, рівень бюджетного фінансування має складати 50-80%, решта фінансування забезпечується за рахунок коштів підприємств та інших виконавців програми, відібраних на конкурсних засадах.

На визначених вище засадах може бути запропонована концептуальна версія регіональної програми розвитку логістичних послуг на найближчий період, реалізація якої сприятиме просторовому вирівнюванню логістизації національної економіки, економічному зростанню самої території, зайнятості населення, розвитку малого й середнього бізнесу в Україні.

*Концепція Програми розвитку ринку логістичних послуг області на період 2016-2018 років*

Головною метою Програми є створення умов забезпечення господарського комплексу і населення області якісними логістичними послугами, розвитку логістичної інфраструктури, зростання показників економічного розвитку області, розвитку регіональних і міжрегіональних господарських зв'язків на основі розвитку ринку логістичних послуг області.

*Основними завданнями Програми є:*

- розробка комплексу заходів підтримки розвитку малого і середнього бізнесу в сфері надання логістичних послуг;
- сприяння самозайнятості населення в сфері надання логістичних послуг та електронної комерції;
- створення системи підприємницького консалтингу в сфері логістичних послуг;
- підтримання і забезпечення захисту прав місцевого провайдера логістичних послуг;

- розвиток публічно-приватного партнерства в сфері надання транспортних послуг населенню;
- створення програми «Перше робоче місце» для фахівців в сфері логістики;
- створення системи моніторингу стану і перспектив розвитку ринку логістичних послуг області;
- сприяння розвитку системи мікрокредитування *start-up* в сфері надання логістичних послуг з високим рівнем комплексності;
- сприяння розвитку логістичних послуг в сегменті «експрес-доставки» в малих містах і сільській місцевості області.

*Очікувані результати* від виконання Програми:

- створення умов розвитку регіонального ринку логістичних послуг;
- підвищення комплексності і якості логістичних послуг;
- підвищення зайнятості населення;
- розвиток логістичної інфраструктури області, створення умов розвитку логістичних систем регіонального і міжрегіонального рівня.

Ініціатором і розробником Програми, її координатором виступає орган місцевого самоврядування обласного рівня. Співрозробниками Програми можуть виступати органи муніципального управління, громадські організації. До конкурсу на участь в реалізації програми допускаються підприємства, організації, підприємницькі структури. Обсяги фінансування визначаються конкретним наповненням програми, рівень фінансування програми з бюджету області не може перевищувати 35 %, що забезпечує виконання заходів, які мають ключове значення для розвитку ринку послуг. Решта фінансування забезпечується за рахунок коштів підприємств та інших виконавців програми, відібраних на конкурсних засадах.

Удосконалення системи державного програмування економічного розвитку країни на засадах логістизації на основі створення і реалізації запропонованого комплексу програм загальнодержавного, галузевого і

регіонального рівня сприятиме підвищенню ефективності організаційно-економічного механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

#### 5.4. Висновки за розділом 5

В роботі запропоновано стратегію формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни, яка створена з дотриманням визначених в роботі принципів: запровадження логістичного менеджеризму на всіх рівнях економіки; системність і комплексність відтворення ресурсної складової; інноваційність процесу підготовки професійних і наукових кадрів; відповідність стратегічним орієнтирам розвитку економіки; потоковий характер, конструктивність і надійність процесів формування освітньої й інноваційної складових; варіантність засобів і сценаріїв реагування на зміни середовища і структурно-організаційна гнучкість; інтегрованість складових формування матеріального, інформаційного, організаційного, інституціонального, правового і фінансового забезпечення; превентивна модель підготовки кадрів; поєднання держаного управління, громадського самоврядування і механізмів ринкового саморегулювання; освіта протягом життя. Стратегією визначені основні завдання і комплекс першочергових завдань у сфері освітньої та інноваційної діяльності, а також засоби досягнення результату – 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.

Запропоновано організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування ОІП логістизації економіки на засадах програмно-цільового методу управління з детальним розкриттям структури механізму і змісту його блоків.

Розроблено пропозиції щодо удосконалення системи державного програмування економічного розвитку країни. Запропоновано реалізацію комплексу програм загальнонаціонального, регіонального і галузевого рівня як складових елементів механізму реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: «Державна комплексна програма розвитку логістики в Україні на період до 2020 року»; «Державна цільова програма переходу до концепції освітньої логістики у сфері вищої освіти України на період до 2020 року»; «Програма розвитку ринку логістичних послуг області на 2016-2018 р.р.» (концептуальна версія регіональної програми); «Програма логістизації розвитку галузі на 2016-2018 р.р.» (концептуальна версія галузевої програми). В роботі представлені проекти концепцій визначених програм з конкретизацією за основними цілями, засобами їх реалізації, принципами фінансування, складом потенційних учасників.

Основні результати проведеного дослідження і висновки викладені в публікаціях [267, 268, 271, 275, 278, 294, 298, 310]

## ВИСНОВКИ

Основним науковим результатом дисертації є вирішення актуальної наукової проблеми логістизації національної економіки на основі розробки наукових засад і 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.

1. Узагальнення теоретико-методологічних основ і прикладних аспектів логістизації національної економіки як основи підвищення її конкурентоспроможності в умовах глобалізації господарських процесів дозволило обґрунтувати теоретичні, методологічні і концептуальні засади, методичні підходи і організаційно-правове забезпечення формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки на мікро-, мезо-, макрорівнях, що сприятиме переходу на інноваційну модель економічного розвитку України та її успішній інтеграції у світовий економічний простір.

2. У процесі визначення сутності і генези логістизації національної економіки узагальнено теоретико-методологічні витoki логістичного управління розвитком економічних систем з конкретизацією теоретичних постулатів і методологічних принципів основних шкіл і течій економічної теорії та ринкових концепцій господарювання, які справили на нього найбільший вплив. Виділено п'ятий етап еволюції логістики – етап логістичної організації економіки, або логістизації економіки. Запропоновано авторське 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 усіх рівнях управління інноваційних логістичних технологій.

3. Систематизовано і 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 галузево-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.

4. За результатами теоретичного дослідження сучасних наукових поглядів на сутність і структуру освітнього й інноваційного потенціалів розвитку економіки сформульовано авторське визначення поняття «освітньо-інноваційний потенціал логістизації національної економіки» як сукупності інтелектуальних, інформаційно-комунікаційних, матеріальних, науково-технічних, кадрових і фінансових ресурсів, що функціонально взаємодіють у системно організованому інституціонально-правовому середовищі, забезпечуючи досягнення стратегічних орієнтирів розбудови національної моделі інноваційного розвитку економіки України на засадах логістизації. Розкрито структуру освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки (ресурсної, функціональної і результативної

складових) на основі синтетичного підходу, що поєднує ключові концепти ресурсного, функціонального і цільового підходів.

5. Систематизовано і конкретизовано основні логістичні концепції, передумови їх формування і ключові теоретико-методологічні конструкти на кожному історичному етапі, виділено концепцію тотальної логістизації економіки (*Total Logistization of the Economics*) як передумову становлення інтелектуальної парадигми розвитку логістики. Визначено пріоритетні напрями і фундаментальний базис логістизації національної економіки. Концептуалізовано методологічні засади логістизації національної економіки у предметному полі формування її освітньо-інноваційного потенціалу з кількісними параметрами та якісними характеристиками, що відповідатимуть стратегічним орієнтирам розбудови національної економіки на засадах логістизації

6. У процесі створення методології формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки акцентовано її дуальну природу як гносеологічного базису логістизації економіки країни і систематизованої сукупності підходів, способів, методів, прийомів та процедур формування її освітньо-інноваційного потенціалу. Методологія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки створена шляхом методологічного синтезу фундаментальних концептів австрійської і кембріджської шкіл маржиналізму, економічної теорії інформації, інституціональної теорії та теорії державного управління і дозволяє забезпечити спадкоємність і наступність формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки, досягнення стратегічних орієнтирів економічного розвитку на засадах логістизації і чіткого вектору входження України у глобалізаційні й інтеграційні процеси у світовій економіці.

7. Удосконалено методичний підхід до оцінювання стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки за рахунок

застосування комплексного підходу на основі виявлення причинно-наслідкових зв'язків із застосуванням графічного методу, що дозволяє отримати кількісні характеристики освітньо-інноваційного потенціалу логістизації у розрізі його ресурсної, функціональної і результативної складових на основі визначеної в роботі системи індикативних оцінних показників, розрахунку синтетичного показника стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки та критеріальної інтерпретації характеру його реалізації (екстенсивний, нейтральний, інтенсивний).

8. За результатами системно-компаративного аналізу, кількісної оцінки показників первинного стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки і їх відповідності тенденціям розгортання економічних процесів в країні виявлено незадовільну динаміку 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 політичну детермінанту у визначенні напрямку економічної інтеграції, незначне зростання внутрішніх матеріальних і супутніх їм потоків, деструктивні явища у функціонуванні транспортної галузі країни, згортання програм розвитку міжнародних транспортних коридорів територією України, системні дисбаланси в сфері інноваційного розвитку країни, незадовільні позиції України серед країн світу за індексом логістичної ефективності та індексом глобальної конкурентоспроможності. Інтегральний показник ресурсної складової освітньо-інноваційного потенціалу в цілому демонструє позитивну динаміку, а ресурсної складової – тенденцію до зниження. Виявлений тренд у динаміці синтетичного показника освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки свідчить про загальну тенденцію до зростання, але вкрай нестійкий стан сфери освіти, що дозволило удосконалити систему інформаційно-аналітичного забезпечення прийняття

управлінських рішень у процесі формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки України.

9. 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 усіх рівнях, переходу до концепції освітньої логістики, запровадження державного менеджеризму і логістичного менеджеризму в усіх сферах і видах діяльності і на усіх 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.

10. Удосконалено методичний підхід до обґрунтування і прийняття рішень щодо визначення напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки з використанням методу аналізу ієрархій, застосування якого дозволило визначити пріоритетність таких напрямів у межах мобілізаційного сценарію, як: відтворення ресурсної складової і підвищення ефективності функціональної складової; перехід від констатаційної моделі підготовки фахівців до превентивної (випереджальної), формування логістичного топ-менеджменту на усіх рівнях економіки країни, здатного реалізувати перехід до концепції державного логістичного менеджеризму; 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.

11. Удосконалено організаційні і правові засади формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки країни на основі визначення комплексу положень, спрямованих на забезпечення реалізації запропонованої концепції його формування на основі мобілізаційного сценарію, що забезпечує структурні трансформації і підвищення ефективності функціональної складової освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки.

12. 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.

13. Запропонований організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки, заснованого на програмно-цільовому методі управління, запровадженні правової моделі публічно-приватного партнерства, концепції державного логістичного менеджеризму.

14. Удосконалено систему державного програмування економічного розвитку країни за рахунок доповнення комплексом програм, конкретизованих за основними цілями, засобами їх реалізації, принципами фінансування, складом потенційних учасників, реалізація яких забезпечує перехід до потокової організації управлінських процесів на засадах логістичного менеджеризму на державному, регіональному і галузевому рівнях.

## 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. Аналіз ситуації на ринку складської нерухомості в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bsc.lviv.ua/konsulting/modules.php?name=Pages&go=page&pid=3>.
5. Аналітична довідка. Стан розвитку науки і техніки, результати наукової, науково-технічної, інноваційної діяльності, трансферу технологій. 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <file:///C:/Users/Downloads/Стан%20розвитку%20науки%20і%20техніки.pdf>.
6. 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>.
7. Антонюк І. Б. Світовий досвід використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку в умовах глобалізації // Матеріали I Міжнар. наук.-практ. Internet-конф. «Управління економічною діяльністю промислових підприємств в системі сучасних глобалізаційних процесів» (15 черв. – 30 липн. 2011 р., м. Хмельницький) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://mev.khnu.km.ua/load/mizhnarodna\\_naukovo\\_praktichna\\_internet\\_konferencij](http://mev.khnu.km.ua/load/mizhnarodna_naukovo_praktichna_internet_konferencij)

a/1\_formuvannja\_ta\_ocinka\_efektivnosti\_funkcionuvannja\_mekhanizmiv\_upravlinnja\_dijalnistju\_pidpriemstv/2-1-0-50.

8. Ахунзянов А. В. Управление развитием сетевой предпринимательской структуры : система и стратегия / А. В. Ахунзянов // Прометей: регіональний зб. наук. праць з економіки. – 2012. – № 3 (39). – С. 107-113.

9. Бабій І. В. Характеристика поточкових процесів у логістичній системі підприємства / І. В. Бабій // Вісник Хмельницького національного університету. – 2015. – № 2. – Т. 2. – С. 108-111.

10. Багіров Е. Г. Особливості логістичного аутсорсінгу в Україні // Е. Г. Багіров, Д. Е. Лисенко, Д. Е. Бугас // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2011 – № 4 (16). – С. 112-118.

11. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс. – Москва : Олимп-бизнес, 2011. – 640 с.

12. Бахтизин А. Р. Сравнительные оценки инновационного потенциала регионов РФ / А. Р. Бахтизин, Е. В. Акинфиева // Проблемы прогнозирования. – 2010. – №3. – С. 73-81.

13. Беновська Л. Я. Інноваційний потенціал регіону та умови його реалізації [Електронний ресурс] / Л. Я. Беновська. – Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua>.

14. Биков В. Ю. Моделі організаційних систем відкритої освіти: монографія / В. Ю. Биков. – Київ : Атіка, 2008. – 684 с.

15. 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. – 2011. – № 10. – С.45-49

16. 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.

17. Білоусов Є. М. Державно-приватне партнерство як інструмент формування інноваційної економіки / Є. М. Білоусов // Правове забезпечення комерціалізації результатів досліджень і розробок : матер. наук.-практ. конф. (22 травн. 2012 р., м. Харків). – Х. – 2012. – С. 27-34.

18. Боголіб Т. М. Фандрайзинг в освіті [Електронний ресурс] / Т. М. Боголіб // Научные труды ДонНТУ. – 2014. – № 5. – С. 11-17. – Режим доступу: [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?.pdf](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?.pdf).

19. Боголіб Т. Процеси капіталізації розвитку вищої освіти та університетської науки / Т. Боголіб // Фінанси України. – 2012. – № 11. – С. 84-94.

20. Большая советская энциклопедия. Т. 34: Польша — Прокамбий / Гл. ред. Б. А. Введенский. - 1955. – 656 с.

21. Брюховецька Н. Ю. Економічний механізм підприємства в ринковій економіці: методологія і практика. – Донецьк : ІЕП НАНУ, 2009. – 276 с.

22. Буняк Н. М. Інноваційний потенціал регіону: сутність та методика оцінки / Н. М. Буняк // Економіка та держава. – 2011. – № 11. – С. 38-41.

23. Бусленко Б. В. Фандрайзинг неприбуткових організацій в Україні [Електронний ресурс] / Б. В. Бусленко. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/1\\_NIO\\_2014/Economics/4\\_155397.doc.htm](http://www.rusnauka.com/1_NIO_2014/Economics/4_155397.doc.htm).

24. Быстров А. Логистика и экономика ресурсосбережения и энергосбережения в промышленности / А. Быстров, А. Гарнов, О. Краснобаева // Риск. – 2014. – №4. – С. 17.

25. Вальрас Л. Элементы чистой политической экономии. - М.: Изограф, 2000. – 448 с.

26. Василенко В. Технологические уклады в контексте стремления экономических систем к идеальности / В. Василенко // Соціально-економічні проблеми і держава. - 2013. - Вип. 1 (8). - С. 65-72.

27. Васильева Л. В. Эконометрика : начальный курс. Построение линейных и нелинейных моделей. Системы одновременных уравнений:

Учеб. пособ. для студ. вузов / Л. В. Васильева, Е. А. Клеваник. – Краматорск : Донбас. гос. машиностр. акад., 2005. – 99 с.

28. 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.: Изд-во «Лань», 1999. – 480 с.

29. 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.

30. Вдовин А. М. Логистические информационно-компьютерные технологии [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://trest19.narod.ru/pr03.htm>.

31. Веблен Т. Теория праздного класса / Т. Веблен // Экономическое исследование институций. – М.: Масmillan – 1984. – 368 с.

32. Вельчева Н. І. Науково-теоретичні основи державного регулювання вищої освіти [Електронний ресурс] / Н. І. Вельчева // Державне будівництво. – 2009. – № 2 – Режим доступа: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2009-2/doc/1/11.pdf>.

33. Виноградов Б. А. Как обустроить образовательную страну [Электронный ресурс] / Б. А. Виноградов. – Режим доступа: [http://cyberleninka.ru/journal/n/innovatsii?issue\\_id=857812#issues-list-title](http://cyberleninka.ru/journal/n/innovatsii?issue_id=857812#issues-list-title).

34. Выдержки из доклада ДП «Кюне и Нагель» В. В. Шкурбана на II Междунар. логистическом конгрессе «Логистика – ключ к развитию» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrlogistika.com.ua.number.php?id=64/>.

35. Гаджинский А. М. Логистика: учебник / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2012. – 484 с.

36. Ганущак-Єфіменко Л. М. Кластери підприємств як продукт реалізації інтеграційних проектів / Л. М. Ганущак-Єфіменко // Актуальні

проблеми економіки. - 2010. - № 10. - С. 42-48.

37. Гармидер Л. Д. Классификация трудовых потоков логистики / Л. Д. Гармидер // Академічний огляд. – 2010. - № 1 (32). – С. 78-85.

38. Геєць В. Кластери и мережеві структури в економіці – тема досить цікава, але на сьогодні не до кінця вивчена / В. Геєць // Економіст. - 2008. - № 10. - С. 10-11.

39. Геєць В. М. Характер перехідних процесів до економік знань / В. М. Геєць // Економіка України. – 2004. – № 4. – С. 4-14.

40. Герчикова И. Н. Менеджмент: учебник / И. Н. Герчикова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Банки и баржи, ЮНИТИ, 1997. – 501 с.

41. Гірна О. Б. До питання аутсорсінгу в ланцюгу поставок // Вісник Хмельницького національного університету. - № 6. - Т. 4. – 2010. – С. 167-170.

42. Головний портал НАН України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nas.gov.ua/rsc/all/dnc/potential/science/Pages/default.aspx>.

43. Горбенко О. В. Розвиток діяльності логістичних провайдерів в Україні [Електронний ресурс] / О. В. Горбенко, А. О. Пильченко. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009\\_6/09govpau.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09govpau.pdf).

44. Гордон М. П. Логистика товародвижения / М. П. Гордон, С. Б. Карнаухов. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2001. – 200 с.

45. Горностаева А. В. Региональные аспекты инновационного развития высшей школы / А. В. Горностаева, М. А. Казаков // Университетское управление. – 2009. - № 6. – С. 58-64.

46. Гошкодьорова К. О. Методи візуалізації результатів дослідження економічних процесів / К. О. Гошкодьорова // Матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. «Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації» (14 лют. 2014 р., м. Дніпропетровськ) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.confcontact.com/2014\\_02\\_meshko/39\\_Goshkodiorova.htm](http://www.confcontact.com/2014_02_meshko/39_Goshkodiorova.htm).

47. Грабовецький Б. Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання: монографія / Б. Є. Грабовецький. – Вінниця :

ВНТУ, 2010. – 171 с.

48. Гражевська Н. Компаративний підхід до аналізу глобальної конкурентоспроможності національних економік / Н. Гражевська // Теоретичні та прикладні питання економіки: Зб. наук. праць. - Вип. 1 (29). – Т. 1 (за заг. ред. проф. Єханурова Ю. І., Філюк Г. М.). – Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2014. – С. 13-20.

49. Гранти Асоціації місцевого самоврядування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://khibs.ubs.edu.ua/wpcontent/uploads/2016/04/Grant\\_projects.pdf](http://khibs.ubs.edu.ua/wpcontent/uploads/2016/04/Grant_projects.pdf).

50. Григорак М. Формування професійних компетенцій менеджерів з логістики у віртуальних лабораторіях з використанням хмарних технологій / М. Григорак // Збірник наук. праць ДЕТУТ. – 2014. – Вип. 29. – С. 197-209. – (Серія «Економіка і управління»).

51. Гриценко С. И. Становление и развитие глобальной логистической инфраструктуры / С. И. Гриценко // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – 2002. - № 8. – С. 127-130.

52. Данько М. І. Інноваційний розвиток залізничного транспорту на основі інтелектуальних технологій / М. І. Данько // Вісник економіки і транспорту України. – 2012. - № 38. – С. 3-4.

53. Дебич М. Світові явища інтеграції у вищій освіті та перспективи участі України в Європейських проектах / М. Дебич // Шлях освіти. – 2013. – № 2. – С. 18-20.

54. Демченко В. В. Особливості формування транскордонних кластерів / В. В. Демченко // Регіональна економіка. - 2010. - № 3. - С. 179-186.

55. Гэлбрейт Дж. К. Американский капитализм / Дж. К. Гэлбрейт // Transaction Publishers: – США, 1952. – 208 с.

56. Гэлбрейт Дж. К. Экономическая теория и цели общества/ Дж. К. Гэлбрейт // Теория уравновешивающей силы. - М.: «Прогресс» – 1976. – 381 с.

57. Джонсон Дж. С. Современная логистика / Дж. С. Джонсон, Д. Ф. Вуд, Д. Л. Вордлоу, П. Р. Мерфи-мл. - 7-е изд.: Пер.с англ. - М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. - 624 с.

58. Долгов А. П. Индикаторы логистических процессов макроэкономических систем: сравнительная динамика и тенденции /А. П. Долгов // Логистика сегодня. - 2007. - № 1 (19). - С. 50-63.

59. Дракер П. Посткапиталистическое общество / П. Дракер // Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология / Под ред. В. Л. Иноземцева. - М. : Academia, 1999. - 640 с.

60. Древінг С. Р Інституційні засади розвитку міжрегіональних інноваційних систем: роль інноваційних кластерів [Електронний ресурс] / С. Р. Древінг // Проблеми сучасної економіки. - 2008. - № 3. - Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2067>.

61. 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.

62. 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; Нац. ун-т ДПС України. - Ірпінь, 2010. - 448 с.

63. Дука А. П. Інноваційний контур сталого розвитку національної економіки / А. П. Дука // Сталий розвиток економіки: Всеукраїнський науково-виробничий журнал. - 2012. - №7. - С. 38-45.

64. Дыбская В. В. Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская. - М.: Альфа-Пресс, 2009. - 720 с.

65. Дыбская В. В. Логистика: Учебник / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова ; под ред. В. И. Сергеева. - М.:Эксмо, 2008. - 994 с.

66. Дюлічева Ю. Ю. Про управління навчанням у «хмарах»

[Електронний ресурс] / Ю. Ю. Дюлічева // Електронні засоби і дистанційні технології для навчання протягом життя : тези доп. IX Міжнар. наук.-метод. конф. (14-15 лист. 2013 р., м. Суми) / відп. за вип. В. В. Божкова. – Суми: СумДУ, 2013. – С. 15-16. – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/33295/1/Diulicheva.pdf>.

67. 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/>.

68. Ерыгин Ю. В. Потенциал: содержание понятия и его структура [Електронний ресурс] / Ю. В. Ерыгин, Т. Р. Улицкая. – Режим доступу: [http://science-bsea.narod.ru//2008/ekonom\\_2008//erygin\\_potencial.html](http://science-bsea.narod.ru//2008/ekonom_2008//erygin_potencial.html).

69. Есенькин Б. С. Логистика в книжном деле / Б. С. Есенькин, М. Д. Крылова / Моск. гос. ун-т печати. – М.: Изд-во МГУП, 2002. – 335 с.

70. Ефремов А. Г. Логистика как фактор экономического развития России // автореф. дисс. канд. экон. наук: спец. 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика. – М.: 2005. – 24 с.

71. Євлакова І. А. Глобалізація як фактор модифікації стратегій економічного розвитку країн Центрально-Східної Європи: автореф. дис. ... канд. экон. наук: спец. 08.00.02 / І. А. Євлакова. – Київ, 2008. – 20 с.

72. Євтушенко Г. І. Іноземне інвестування в Україні: сучасний стан і перспективи / Г. І. Євтушенко, Т. А. Левківський // Збірник наук. праць Національного університету державної податкової служби України. – 2012. – № 1. – С. 126-135.

73. Жиц Г. И. Инновационный потенциал высшей школы: проблемы методологии и практики / Г. И. Жиц // Инновации. - 2005. - № 9. – С. 85-89.

74. Закон України «Про благодійну діяльність і благодійні організації» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013. - № 25. – ст. 252. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5073-17>.

75. 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>.

76. Закон України «Про державні цільові програми» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004. - № 25. - ст. 352. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1621-15>.

77. 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>.

78. 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>.

79. 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>.

80. 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>.

81. 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>.

82. 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/para3#n3>.

83. 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>.

84. 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>.

85. 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>.

86. Закон України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000. - № 25. - ст. 195. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1602-14>.

87. 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](http://eip.org.ua/docs/EP_10_4_62.pdf).

88. Збаращенко В. С. Интеллектуальные транспортные системы: стратегическое значение // Логинфо. – 2010. – № 5 (125). – С. 65-67.

89. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2013. Назустріч економічному зростанню і процвітанню [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [debate.org/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG\\_report\\_2013\\_body\\_ukr\\_web.pdf/](http://debate.org/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_report_2013_body_ukr_web.pdf/).

90. Звітність про виконання державного бюджету [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>.

91. Згуровський М. Вища освіта на зламі суспільного розвитку / М. Згуровський // Українознавство. – 2013. – № 1. – С. 160-162.

92. Зовнішня торгівля України товарами за 2012 р. Експрес-випуск. Державна служба статистики України (14.02.2013 р.) № 08.2-27/16 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

93. Зовнішньоторговельний баланс України. Експрес-випуск. Державна служба статистики України (15.02.2013 р.) № 08.2-27/18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

94. Зони вільної торгівлі на початку XXI століття: монографія / [О. І. Шнирков та ін.; за ред. О. І. Шниркова, В. І. Муравйова] ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. – К.: Київський університет, 2013. – 399 с.

95. Иванов Д. Логистика. Стратегическая кооперация / Д. Иванов. – М.: Вершина, 2006. - 212 с.

96. Ібрагімхалілова Т. В. Потенціал розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні [Електронний ресурс] / Т. В. Ібрагімхалілова // Ефективна економіка. - 2011. - № 5. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>.

97. Ібрагімхалілова Т. В. Стратегічна роль освітньої складової в формуванні інноваційної моделі транспортно-логістичного кластеру./ Т. В. Ібрагімхалілова // Сталий розвиток економіки: наук.-виробн. журнал. – Хмельницький. – 2012. - № 3 (13). - С. 202-206.

98. Індекс глобальної конкурентоспроможності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.feg.org.ua/uploadfiles/reports/files/ukraine\\_inthe\\_world\\_2013\\_ukr\\_web\\_part1\\_1\\_competitiveness.pdf](http://www.feg.org.ua/uploadfiles/reports/files/ukraine_inthe_world_2013_ukr_web_part1_1_competitiveness.pdf).

99. Каленюк І. С. Розвиток вищої освіти та економіка знань: монографія / І. С. Каленюк, О. В. Куклін. – К.: Знання, 2012. – 343 с.

100. Калетнік Г. М. Державне регулювання економіки: Навч. посібник. / Г. М. Калетнік, А. Г. Мазур, О. Г. Кубай. – Київ: Най-Тек Прес, 2011. – 472 с.

101. Карапейчик И. Н. Понятие потенциала в экономике: общая концепция [Електронний ресурс] / И. Н. Карапейчик // Ефективна економіка. – 2011. – № 12. – Режим доступа к журн.: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=820>.

102. Карапейчик И. Н. Потенциальные функции и задача

систематизации потенциалов в экономике / И. Н. Карапейчик // Інноваційні економіка. – 2012. – № 4 (30). – С. 9-15.

103. Карнаухов С. Б. Оценка эффективности создания макрологистической системы / С. Б. Карнаухов // Российское предпринимательство. - 2003. - № 10 (46). - С. 97-100.

104. Качалов С. Логистизация управления основными фондами в корпоративных структурах / С. Качалов // Логистика. - 2010. - № 10. – С. 53-55.

105. Кендюхов О. В. Теоретичні засади організаційно-економічного механізму управління інтелектуальним капіталом підприємства / О. В. Кендюхов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 36. – С. 152-158.

106. Киевская декларация о создании Организации за демократию и экономическое развитие – ГУАМ. Киев (23 мая 2006 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/888\\_002](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/888_002).

107. Кирилова Г. И., Власова В. К. Моделирование регионально-профессиональной инфраструктуры информационной среды профессионального образования // Образовательные технологии и общество (Educational Technology & Society). – 2011. – Т. 14. – № 1. – С. 407-417.

108. Кисельов Г. Д. Застосування хмарних технологій в дистанційному навчанні / Г. Д. Кисельов, К. В. Харченко // Системный анализ и информационные технологии : 15-я междунар. науч.-техн. конф. «САИТ-2013» (27-31 мая 2013, г. Киев): материалы. – К.: УНК «ИП-СА» НТУУ «КПИ», 2013. – 351 с.

109. Коваленко А. И. Образовательное антрепренерство / А. И. Коваленко. – М.: ООО «Маркет ДС Корпорейшн», 2004. - 166 с.

110. 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.

111. Колин К. К. Информационная культура в информационном обществе / К. К. Колин // Открытое образование, 2006. - № 6. – С. 50-57.

112. Колодійчук А. В. Розвиток понятійно-термінологічної підсистеми «стратегічне управління промисловістю» / А. В. Колодійчук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2012. – Вип. 22.2. - С. 260-270.

113. Колот А. М. Інноваційна праця та інтелектуальний капітал у системі факторів формування економіки знань / А. М. Колот // Економічна теорія. – 2007. – № 2. – С. 3-13.

114. Комарова И. И. Круг трансформаций: от общества знаний к инновационной экономике / И. И. Комарова // Журнал «Восточный свет». - 2010. - № 3. - С. 18-41.

115. Комарова О. А. Освітній потенціал: теоретико-методологічні та практичні аспекти формування: монографія / НАН України; Інститут економіки та прогнозування. - Кіровоград : ДЛАУ, 2009. – 336 с.

116. Комарова О. А. Актуальні проблеми використання освітнього потенціалу населення / О. А. Комарова // Економічний часопис-XXI. – 2014. - № 1-2 (2). – С. 56-59.

117. Коммонс Дж. Р. Экономика коллективных действий [Электронный ресурс] / Дж. Р. Коммонс. - 2012. – Т. 10. - № 3. – Режим доступа: <http://ecsocman.hse.ru/data/2012/11/20/1251380341/journal10.3.1-7.pdf>.

118. Коммонс Дж. Р. Правовые основания капитализма / Дж. Р. Коммонс // Экономико-правовая теория: - М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2011. – 416 с.

119. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/>.

120. Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2012–2017 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ppp-ukraine>.

org/wp-content/uploads/2015/03/ PPP-Development-Concept-2012-2017.pdf.

121. 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.

122. 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.

123. Корольов О. А. Економетрія : Лекції, питання, тексти, задачі, ситуації / О. А. Корольов; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. - К., 2000. – 660 с.

124. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и науч. ред. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 976 с.

125. Кортон С. В. Анализ инновационного развития территории на базе эволюционного подхода / С. В. Кортон // Инновации. – 2004. – № 6. – С. 25-33.

126. Костюк Г. В. Державне регулювання логістичної діяльності // Вісник КНУТД «Проблеми економіки організацій та управління підприємствами». - 2012. - №5. – С. 314-320. - Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Natural/Vknutd/2012\\_5/314\\_320.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Natural/Vknutd/2012_5/314_320.pdf)

127. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент. 10-е изд./ Ф. Котлер. // Теория и практика менеджмента. – СПб.: 2002. – 800 с.

128. Країни за товарною структурою зовнішньої торгівлі на 2 зн. УКТЗЕД за січень-грудень 2013 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

129. 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

130. Краснокутська Н. В. Інноваційний менеджмент: Навч. посіб. / Н. В. Краснокутська. - Київ: КНЕУ, 2003. – 504 с.

131. 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. – 532 с.

132. Крикавський Є. В. Логістичний паспорт країни contra «логістизації» / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко // Вісник НУ «Львівська політехніка». – 2012. – № 749: Логістика. – С. 549–556.

133. Крикавський Є. В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоздатності деревообробних підприємств: монографія / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2012. – 352 с.

134. Крикавський Є. В. Логістичні системи: Навч. посіб. / Є. В. Крикавський, Н. В. Чернописька. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.

135. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок / пер. под общ. ред. В. С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.

136. 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.

137. Крюков В. В. Логистизация и капитализация как стратегия развития предпринимательских структур региона / В. В. Крюков, Г. А. Бердников. – М.: Спутник, 2008. – 233 с.

138. 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.

139. Купцова А. К. Проблемы формирования терминологий новых наук (на примере логистики) автореферат дис. на соискание ученой степени кандидата филологических наук. – М., 2007. – 17 с.

140. Курьянович В. Реструктуризация фирмы и переход на аутсорсинг / [Електронний ресурс] / В. Курьянович // Sales business/Продажи. - №4. – 2005. – Режим доступу: <http://www.md-management.ru/articles/?show=print&id=32685>.

141. Кухарська Н. О. Перспективні напрямки формування кластерів у системі соціально-економічного розвитку регіону / Н. О. Кухарська // Регіональна економіка. - 2011. - № 1. - С. 14-22.

142. Лабенок К. А. Застосування графічного методу у дослідженнях інноваційного потенціалу мезоекономічних систем / К. А. Лабенок // Вісник економіки і транспорту України. – 2012. - № 38. – С. 16-18.

143. Лавренко Е. А. Логистизация бизнес-процессов на предприятии ООО «Газпром Добыча Оренбург» / Е. А. Лавренко // Вестник ОГУ, 2014. - № 14 (175). – С. 37-41.

144. Лавренюк С. П. Додаткові розділи економетрії : тексти лекцій / С. П. Лавренюк, В. М. Флюд; Львів. нац. ун-т ім. І.Франка. - Л., 2008. – 182 с.

145. Лебедева Л. В. Сучасна інноваційна політика держави в Україні: проблеми та перспективи реформування [Електронний ресурс] / Л. В. Лебедева // Ефективна економіка. – 2014. - № 1. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2664>.

146. Левчишена О. Регуляторна політика держави в галузі вищої освіти / О. Левчишена // Освіта і управління. – 2013. – № 1/2. – С. 80-87.

147. 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)» / Литюга Юлія Володимирівна; Київський нац. економ. ун-т імені Вадима Гетьмана –

Київ, 2009. – 20 с.

148. Логистика и управление цепями поставок : монография / Т. Р. Терешкина, Л. Е. Баранова, Л. В. Войнова, Ю. А. Погорельцева и др., Санкт-Петербург: СПбГТУРП, 2011. – 155 с.

149. Логистический хаб: город в городе [Электронный ресурс]. – CRE Россия. - № 10 (70) от 16.05.2007. – Режим доступа: <http://www.cre.ru/journalnews/857/>.

150. 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.

151. Лукинский В. С. Логистика и управление цепями поставок / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский. - СПб. –2011. – 156 с.

152. Лукинский В. С. Модели и методы теории логистики: Учеб. пос. - 2-е изд. / под ред. В. С. Лукинского. – СПб.: СПбГИЭУ, 2003. – 110 с.

153. Макух В. В. Перспективи міжрегіонального співробітництва України у Чорноморсько-середземноморському регіоні [Електронний ресурс] / В. В. Макух. – Режим доступу: <http://dialogs.org.ua/ru/project/page8177.html>.

154. Маршалл А. Принципы экономической науки / А. Маршалл. - М.: Прогресс, 1993. – 594 с.

155. Масленников В. В. Процессно-стоимостное управление бизнесом / В. В. Масленников, В. Г. Крылов. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 311 с.

156. Матвієнко-Біляєва Г. Л. Логістичний потенціал підприємства в сучасних умовах господарювання [Електронний ресурс] / Г. Л. Матвієнко-Біляєва // Економічний форум. - 2011. - №4. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/ekfor/2011\\_4/38.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ekfor/2011_4/38.pdf).

157. Медведєв М. Г. Ігрові методи моделювання економічних систем: навч. посібник / М. Г. Медведєв, Л. В. Барановська. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2001. – 116 с.

158. Международные транспортные коридоры Украины: сети и

моделирование: в 2 т. / А. А. Бакаев, С. И. Пирожков, В. Л. Ревенко [и др.]. – Т. 1. - К.: КУЭТТ, 2003. – 516 с.

159. Менгер К. Избранные работы / К. Менгер. - М.: Территория будущего, 2005. - С. 59-288.

160. Менеджмент організацій і адміністрування : Підручник [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://pidruchniki.com/74964/menedzhment/vstup\\_menedzhment\\_organizatsiy](http://pidruchniki.com/74964/menedzhment/vstup_menedzhment_organizatsiy).

161. Минцберг Г. Стратегический процесс: пер. с англ. / Г. Минцберг, Дж. Б. Куинн, С. Гошал. – СПб.: Изд-во «Питер», 2001. – 688 с.

162. Миротин Л. Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры / Л. Б. Миротин. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 252 с.

163. Мирошниченко Н. В. Сетевые формы межфирменной кооперации: стратегические вызовы и конкурентные преимущества новых организаций XXI века / Н. В. Мирошниченко // Российский журнал менеджмента. - № 3. – 2004. - С. 165-168.

164. Мишко О. А. До питань розвитку логістичної інфраструктури в Україні / О. А. Мишко // Логістика: теорія та практика. – № 1. – Луцьк. – 2011. – С. 95-99.

165. Міжнародні транспортні коридори [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19423/>.

166. Модели и методы теории логистики / под ред. В. С. Лукинского. - 2-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.

167. Монастирський Г. Л. Територіальні та адміністративні чинники місцевого економічного розвитку / Г. Л. Монастирський // Формування ринкових відносин в Україні, 2012. - № 9. - С.163-168.

168. Монастирський Г. Л. Модернізаційна парадигма розвитку муніципальної економіки [Електронний ресурс] / Г. Л. Монастирський. - Режим доступу: <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/64/9323-modernizacijna->

paradigma-rozvitku-municipalnoї-ekonomiki.html.

169. Мороз О. М. Утворення нових територіально-виробничих форм оптимізації господарства регіону: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора ек. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / О. М. Мороз. - Донецьк, 2009. – 35 с.

170. Морозов О. Б. Основы логистической теории в практике успешного ведения современного бизнеса: спец. курс [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.apmath.spbu.ru/ru/education/courses/special/olt.html>.

171. 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/](http://journal.vscs.ac.ru/php/jou/30/art30_02.php/).

172. Мультиагентная оптимизация в логистике [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://t-smart.ru/technologies/multiagentnaja-optimizatsija-v-logistike/>.

173. Мущинська Н. Ю. Публічно-приватне партнерство як інструмент сталого економічного розвитку [Електронний ресурс] / Н.Ю. Мущинська. – Режим доступу: <http://eprints.kname.edu.ua/17262/1/162-167.pdf>.

174. Назаренко Я.Я. Логістичний аудит: проблеми та перспективи розвитку в Україні [Електронний ресурс] // Вісник національного транспортного університету. – 2009. - № 19. – Ч. 1. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vntu/2009\\_19\\_1/pdf/50.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vntu/2009_19_1/pdf/50.pdf).

175. Назарко С. О. Системний підхід як методологія регулювання регіонального ринку освітніх послуг вищої школи / С. О. Назарко // Економіка та держава: міжнар. наук.-практ. журн. - 2010. – № 5. – С. 67-70.

176. Наукові установи України. Довідник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://store.uinte.kiev.ua/kniga\\_dovitnik\\_nauk\\_ustanovi.pdf](http://store.uinte.kiev.ua/kniga_dovitnik_nauk_ustanovi.pdf).

177. 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>.

178. Николаева Е. Критерии оценки качества логистики в компании / Е. Николаева // Аудит. – 2008. - № 9. - С. 7-9.

179. Новейший философский словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступу: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/dic\\_new\\_philosophy/624/](http://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_new_philosophy/624/).

180. Новиков Д. Т. Логистика и маркетинг в переходной экономике России / Д. Т. Новиков, В. Н. Голоскоков // Корпоративный менеджмент, 2011. - № 14. – С. 66-78.

181. Ожегов С. И. Словарь русского языка: ок. 53 000 слов / Под общ. ред. проф. Л. И. Скворцова. — М.: Оникс, 2007. - 1200 с.

182. Омельченко В. Я. Логістична стратегія розвитку світової економіки в умовах глобалізації / В. Я. Омельченко, автореф. дис.. доктора екон. наук 08.00.02. – Донецьк: ДонНУ, 2009. – 40 с.

183. Освітній портал «Освіта.UA» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/college/>.

184. Основні показники діяльності вищих навчальних закладів України на початок 2014–2015 навч. року: Статистичний бюлетень / Державна служба статистики України. – К., 2015. – 169 с.

185. Остапенко В. М. Інституційні умови розвитку публічно-приватного партнерства [Електронний ресурс] / В. М. Остапенко. - Режим доступу: <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8005-institucijni-peredumovi-rozvitku-publichno-privatnogo-partnerstva.html>.

186. Офіційний сайт Logistics Field Audit (LFA) [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://www.lfa.ru/LFA\\_Warehouse\\_Perfect.html](http://www.lfa.ru/LFA_Warehouse_Perfect.html).

187. Офіційний сайт ГУАМ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://guam-organization.org/node/453>.

188. Офіційний сайт Державного фонду фундаментальних досліджень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

[http://old.dffd.gov.ua/images/stories/zvit\\_2013.doc](http://old.dffd.gov.ua/images/stories/zvit_2013.doc).

189. Офіційний сайт Міністерства освіти і науки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mon.gov.ua>.

190. Офіційний сайт Національного інформаційного центру академічної мобільності ENIC UKRAINE [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://enic.in.ua>.

191. Офіційний сайт Системи наукометричного моніторингу суб'єктів наукової діяльності України «Український індекс наукового цитування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uincit.urau.ua/>.

192. Офіційний сайт Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.uintei.kiev.ua/reconstruct.html](http://www.uintei.kiev.ua/reconstruct.html).

193. Офіційний сайт Центру міжнародних проектів НДІ прикладних інформаційних технологій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.euroosvita.net/>.

194. Пакулін С. Л. Стратегічне планування розвитку вищої освіти України: зміст, проблеми, пріоритети / С. Л. Пакулін // Проблеми економіки. – 2013. - № 2. – С. 39-45.

195. Панкрухин А. И. Маркетинг региона / А. П. Панкрухин // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.marketologi.ru>.

196. Папп В. В. Роль інвестиційних процесів у соціально-економічному розвитку України / В. В. Папп, Н. В. Бошота // Наукові записки НУ «Острозька академія». - 2013. - Вип. 23. - С. 83-88. – (Серія «Економіка»).

197. Пашков В. О. Стратегії модернізації вищої освіти: світовий досвід (друга пол. XX – поч. XXI сторіччя) / В. О. Пашков // Стратегічні пріоритети. – 2012. - № 1 (22). – С. 137-141.

198. Петенко І. В. Логістичний потенціал комерційного посередництва / І. В. Петенко, С. М. Ісиков // Наукові праці ДонНТУ Випуск № 80. – 2011. - С.88-93. – (Серія: економічна).

199. Петрина М. Базовые условия создания инновационной модели развития экономики Украины / М. Петрина // Экономика Украины. - 2006. - № 8. - С. 35-40.

200. Пильтай О. Фінансові механізми публічно-приватного партнерства / О. Пильтай // Вісник КНТЕУ. – 2012. – № 3. – С. 63-74.

201. Плахута Г. А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування / Г. А. Плахута // Вісник СХУ ім. В. Даля. - 2010. - № 11 (153). - Ч. 2. - С. 129-132.

202. Плотников М. В. Логистизация транспортного обеспечения пассажиропотоков в городе [Електронний ресурс] / М. В. Плотников. – Режим доступу: <http://economy-lib.com/logistizatsiya-transportnogo-obespecheniya-passazhiropotokov-v-gorode>.

203. 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.

204. 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>.

205. 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\\_134\\_140\\_706.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/12298/1/019_Rozvitok%20transportnih%20_134_140_706.pdf).

206. 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.

207. Пономаренко В. С. Логістичний менеджмент: підручник / 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.

208. 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](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2010_11_2/Popova.pdf).

209. Попова Ю. М. Підвищення ефективності логістичної системи за рахунок використання контролінгу [Електронний ресурс] / Ю. М. Попова // Збірник наук. праць: Луцький національний технічний університет. – Вип. 7 (26). – Ч. 4. – Луцьк, 2010. – (Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»). - Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc\\_Gum%20/en\\_em/2010\\_7\\_4/23.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum%20/en_em/2010_7_4/23.pdf).

210. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.12.2011 р. № 1396 «Про утворення Державної інноваційної небанківської фінансово-кредитної установи «Фонд підтримки малого інноваційного бізнесу» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1396-2011-п>.

211. Постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.2011 р. № 389 «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-п>.

212. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.08.2004 р. № 1084 «Про затвердження Порядку формування і виконання замовлення на проведення фундаментальних наукових досліджень, прикладних наукових досліджень та виконання науково-технічних (експериментальних) розробок за рахунок коштів Державного бюджету» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1084-2004-п>.

213. Постанова Кабінету Міністрів України від 31.01.2007 р. № 106 «Про затвердження Порядку розроблення та виконання Державних цільових програм» [Електронний документ]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/106-2007-п>.

214. Прейгер Д. К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період: аналіт. доп. [Електронний ресурс] /

Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг.ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Transport-9eadb.pdf>.

215. Приходченко Л. Сутність понять механізмів держави, державного управління та державного регулювання / Л. Приходченко // Актуальні проблеми державного управління: зб. наук. пр. / ОРІДУ. - Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2008. - Вип. 3 (35). - С. 61-68.

216. 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 Кабінету Міністрів України від 17.05.2012 р. № 583 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/583-2012-п>.

217. Про державне замовлення на підготовку фахівців, наукових, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів для державних потреб у 2013 році. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2013 р. № 362 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/583a-2013-п/para3#n3>.

218. Про державне замовлення на підготовку фахівців, наукових, науково-педагогічних та робітничих кадрів, на підвищення кваліфікації та перепідготовку кадрів для державних потреб у 2014 році. Постанова Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/212-2014-п/page>.

219. 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 Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 р. № 580 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/580-2010-п>.

220. 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 Кабінету Міністрів України від 29.06.2011 р. № 709 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/709-2011-п>.

221. Про стратегію економічного і соціального розвитку України «Шляхом європейської інтеграції» на 2004-2015 роки: Указ Президента України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>.

222. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [www.president.gov.ua](http://www.president.gov.ua).

223. Промисловість України у 2007-2010 роках : Статистичний збірник / За ред. Л. М. Овденко. – Київ, 2011. – 307 с.

224. Проценко И. О. Стратегическая и инновационная логистика / И. О. Проценко // Российское предпринимательство. - 2005. - № 4 (64). - С.67-72.

225. Пунько Б. М. Стратегічні пріоритети розвитку національної економіки в глобальному середовищі [Електронний ресурс] / Б. М. Пунько // Т. 3. – С. 48-56. - Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/viewFile/4279/4414>.

226. Радзієвська С. Україна між ЄС та ЄЕП в умовах глобальної нестабільності / С. Радзієвська // Міжнародна економічна політика, 2013. - № 1 (18). – С. 63-86.

227. Рахимова Б. Х. Роль коммерческой логистики в агропромышленном комплексе [Електронний ресурс] / Б. Х. Рахимова. – Режим доступу: <http://sitebs.ru/blogs/24082.html>.

228. Рахматулина Г. Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта / Г. Рахматуллина / Евразийская экономическая интеграция. - 2009. - № 2 (3). - С. 119-129.

229. Рейтинг стран по объему ВВП на душу населения [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://vid1.rian.ru/ig/ratings/gdp\\_per\\_capita\\_2013.pdf](http://vid1.rian.ru/ig/ratings/gdp_per_capita_2013.pdf).

230. 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.

231. Ресурсно-інформаційний центр розвитку громад «Громади Вінниччини» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://rdabershad.gov.ua/sites/default/files/files/071220150951.pdf>.

232. 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. – М.: Институт управления образованием РАО, 2011. – 27 с.

233. Рогозин Д. О. Робот встанет под ружье / Д. О. Рогозин // Российская газета [Електронний ресурс]: - М., 2013. - № 264 (6240). – Режим доступу: <http://www.rg.ru/2013/11/22/tehnologii.html>.

234. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» // Офіц. вісн. України. – 2013. – № 61. – Ст. 2194.

235. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.07.2009 р. № 680-р «Про схвалення Концепції розвитку національної інноваційної системи» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/680-2009-p>.

236. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

237. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.08.2013 №641-р

«Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/641-2013-p>.

238. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.08.2013 №641-р «Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/641-2013-p>.

239. Розроблення освітніх програм: методичні рекомендації / Авт.: В. М. Захарченко, В. І. Луговий, Ю. М. Рашкевич, Ж. В. Таланова / За ред. В. Г. Кременя. – К.: ДП «НВЦ «Пріоритети», 2014. – 120 с.

240. 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](http://ena.lp.edu.ua:8080/bistream/ntb/16948/1/223-Ruda-364-365.pdf).

241. Руденко Г. Р. Аналіз ринку логістичних послуг в Україні // Журнал «Бізнес Інформ». - № 8. – 2011. – С. 63-65

242. Рынок логистических услуг Украины за 2013 год [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.marketing.vc>.

243. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий / Т. Саати; Пер. с англ. – М: Радио и связь, 1993. – 320 с.

244. Савіна Н. Б. Світовий досвід вимірювання ефективності результатів логістичної діяльності [Електронний ресурс] / Н. Б. Савіна - Режим доступу: [ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16951/1/226-Savina.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16951/1/226-Savina.pdf).

245. Сала-і-Мартін Х. Індекс глобальної конкурентоспроможності 2013: Забезпечення сталого зростання та забезпечення стійкості [Електронний ресурс] / Х. Сала-і-Мартін, Б. Більбао-Осоріо, Дж. Бланк, Р. Кротті та ін. – Режим доступу: [www/feg.org.ua/uploadinfiles/reports/files/3\\_chapter1\\_ukr.pdf/](http://www/feg.org.ua/uploadinfiles/reports/files/3_chapter1_ukr.pdf/).

246. Самосьонук Л. М. Інтеграційні схеми розвитку національної економіки: рівні реалізації та стратегічні пріоритети [Електронний ресурс] /

Л. М. Самосьонук. – Режим доступу:  
<http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8278-integracijni-sxemi-rozvitku-nacionalnoi-ekonomiki-rivni-realizacii-ta-strategichni-prioriteti.html>.

247. Саніна О. Р. Індикатори відкритості економічної системи України / О. Р. Саніна, Ю. А. Кірієнко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://readera.org/article/indyekatorye-otsinkye-vidkryetosti-ekonomichnoye-syestemye-ukrayenye-10172900.html>.

248. Свиридко С. В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку // Сборник научных трудов «Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект». – 2009. - № 1. – С. 452-457. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/Portal/natural/kgm\\_tna/103/463-467.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/Portal/natural/kgm_tna/103/463-467.pdf).

249. Світящук І. Державне фінансування підготовки кадрів у вищій освіті: досвід та виклики [Електронний ресурс] / І. Світящук, А. Солодько, Є. Стадний. – К.: Центр дослідження суспільства, 2014. – 76 с. – Режим доступу: [www.cedos.org.ua/system/attachments/files/000/055/original/Report\\_CSR\\_finance\\_HEI.pdf?1410506631](http://www.cedos.org.ua/system/attachments/files/000/055/original/Report_CSR_finance_HEI.pdf?1410506631).

250. Семененко А. И. Логистика. Основы теории: Учебник для вузов / А. И. Семененко, В. И. Сергеев. - СПб.: Союз, 2003. – 544 с.

251. Семененко А. И. К универсальному пониманию сути и значения логистики // Логистика. – 2001. - № 1. – С. 38-39.

252. Сергеев В. И. Менеджмент в бизнес-логистике / В. И. Сергеев. – М.: ФилинЪ, 1997. – С. 352- 360.

253. Сергеев В. И. Организационно-управленческое моделирование логистических центров / В. И. Сергеев, В. В. Дыбская // Логистика и управление цепями поставок, 2011. - № 6. - С. 13-21.

254. Сергеев В. И. Методическое обеспечение и LFA-технология логистического аудита / В. И. Сергеев, А. М. Хлус // Логистика сегодня. - № 5 (23), 2007. - С.274-281.

255. Сергеев В. П. Логистика в бизнесе / В. П. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 605 с.
256. Сидорчук І. П. Сутність, структура та особливості оцінювання інноваційного потенціалу промислового підприємства / І. П. Сидорчук // Економіка і регіон, 2014. - № 2 (45). – С. 97-101.
257. Система *ASoft CRM Logistic* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.asoftcrm.com/solution/crm\\_logistic/index.php](http://www.asoftcrm.com/solution/crm_logistic/index.php).
258. Сівенкова О. М. методика кількісного оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства / О. М. Сівенкова // Теоретичні та прикладні питання державотворення. - 2013. - Вип. 12. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd\\_2013\\_12\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_12).
259. Сімсон О. Державно-приватне партнерство в інноваційній сфері / О. Сімсон // Вісник Академії правових наук України. – 2011. – № 4. – С. 222–230.
260. Складорова Н. Ю. К вопросу об образовательной логистике / Н. Ю. Складорова // Гуманитарные и социальные науки. – 2012. – № 5. – С. 323-333.
261. Скоробогатова Т. Н. Логистизация как основа конкурентоспособности сферы услуг / Т. Н. Скоробогатова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yandex.ua/yandsearch?text=%>.
262. Скотарев Ю. В. Региональный аспект формирования кадрового потенциала логистики / Ю. В. Скотарев, А. В. Зюзина // Научные записки ОмГУПС, 2011. – Т. 9 (164). – С. 83-89. – (серия «Экономика и управление»).
263. Смагляр Г. Д. Підприємництво в освіті: правові й інституціональні аспекти розвитку / Г. Д. Смагляр, В. В. Мішина, О. В. Яскель // Економіка і право. – 2008. - № 2 (21). – С. 46-51.
264. Смерічевська С. В. Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: стратегічні імперативи [монографія] / С. В. Смерічевська. – Херсон : ТОВ Видавничий дім

«Гельветика, 2015. – 320 с.

265. 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.

266. Смеричевская С. В. Стратегические предпосылки формирования транспортно-логистических кластеров в Украине: национальный аспект / С. В. Смеричевская // Логистические системы в глобальной экономике: матер. Межд.науч.-практ. конф. (14-15 март. 2013 г., г. Красноярск): в 2-х ч. Ч. 1. - Красноярск: Сиб. гос. аэрокосмич.ун-т, 2013. – 332 с. – С. 220-226.

267. 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 окт. 2011 г., г. Киев). - Сб. докладов в 2-х ч. - Ч.2. / Отв. ред. М. Ю. Григорак. – К.: НАУ, 2011. – С.139-141.

268. 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., м. Харків). - Харків: НФаУ, 2011. – С. 107-108.

269. 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 квіт. 2012 р., м. Донецьк). - Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2012. – 225 с. - С.42-44.

270. Смерічевська С. В. Діагностика передумов формування і стану освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки [Електронний ресурс] / С. В. Смерічевська // Ефективна економіка. – 2014. - № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3295>.

271. 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. – Вип. II (46). – С. 127-131. – (Економічні науки).

272. 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.

273. Смерічевська С. В. Еволюція організаційних форм транспортної логістики [Електронний ресурс] / С. В. Смерічевська, Д. В. Дорошкевич // Ефективна економіка. - 2013. - № 10. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4865>.

274. Смерічевська С. В. Завдання і суперечності еколого-орієнтованого логістичного управління / С. В. Смерічевська // Альянс наук: вчений – вченому: зб. наук. праць IX Міжнар.наук.-практ.конф. (27-28 бер. 2014 р., м. Рівне). - У 2-х т. - Т.1. –Дніпропетровськ: Біла К.О., 2014. - С.60-63.

275. 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.– С. 358-366. - (Серія: Економіка; Вип. 256).

276. Смерічевська С. В. Конкурентоспроможність у соціально-економічному вимірі / С. В. Смерічевська // Актуальні проблеми економіки. Науковий економічний журнал. - 2009. - № 3 (93). - С.36-44.

277. 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 наук. праць ДонДУУ. - Донецьк: Вид-

во «Цифровая печать», 2012. - Т. XIII. - С. 210-220. - (Серія «Економіка», вип. 233).

278. 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.

279. Смерічевська С. В. Логістична підтримка діяльності автосервісних підприємств / С. В. Смерічевська, М. В. Жаболенко // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – Чернівці: ЧТЕУ, 2010.– С. 212-218 – (Вип. III (39), Економічні науки).

280. 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: зб. наук. праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2012. – Вип. 1, Т. 2. - С. 290-293.

281. 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.

282. 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.

283. Смерічевська С. В. Основні перешкоди та «драйвера» формування транспортно-логістичних кластерів в Україні / С. В. Смерічевська // Регіональний розвиток – основа становлення української держави: Матер. III Міжнар.наук.-практ.конф. – Донецьк: Донецький державний університет управління, 2014. - С. 125-127.

284. Смерічевська С. В. Оцінка ефективності маркетингового управління інноваційною активністю підприємств / С. В. Смерічевська, О. В. Воєводзинська // Економіка і регіон. – 2008. - № 4 (19). – Полтава: ПолтНТУ. - С. 84-88.

285. Смерічевська С. В. Системні функції інноваційного потенціалу науково-освітньої сфери в системі координат макро- та мезоекономіки / С. В. Смерічевська // Держава та регіони. - 2012. - № 5 (68). – Запоріжжя: Класичний приватний університет, 2012. - С.24-26. – (Серія: Економіка та підприємництво).

286. 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.

287. 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.

288. Смерічевська С. В. Стратегія освітнього інтрапренерства: сутність і механізм реалізації / С. В. Смерічевська // Аналітико-інформаційний журнал «Схід». – Донецьк. - 2007. - № 1 (79). - С. 3-6.

289. 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.

290. 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: зб. наук. праць ДонДУУ. - Донецьк:

ДонДУУ, 2011. – Вип. № 212. – С. 286-298. – (Серія «Економіка»).

291. Смерічевська С. В. Сучасні тренди концепції «зеленої логістики» / С. В. Смерічевська // Управління розвитком фінансово-економічної системи регіону в умовах світових інтеграційних процесів: зб. наук. праць. – Донецьк: Ноулідж, 2013. – Т. XIV, Вип. 288. – С. 407-417. – (Серія: Економіка).

292. Смерічевська С. В. Методичний підхід до обґрунтування сценарію і напрямів формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки [Електронний ресурс] / С. В. Смерічевська // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2014. - №2. – С.1018-1021. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/2-2014/00-2.pdf>.

293. 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.

294. Смерічевська С. В. Стратегія формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації економіки і механізм її реалізації / С. В. Смерічевська // Молодий вчений. – Херсон : Гельветика, 2015. – № 3 (18). – С. 90-95.

295. 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 // Инновационный подход к развитию предприятий, отраслей, комплексов: [монографія] / Под общ. ред. С. В. Куприенко; *SWorld* / В 2-х кн. – К. 1.– Одесса: «Изд-во Куприенко С.В.», 2012. – 145 с. - С. 33-48.

296. Смерічевська С. В. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення / С. В. Смерічевська, М. В. Жаболенко, С. В. Чернишова // Навч. посіб. в схемах і табл. Рекомендовано МОНУ / За заг. ред. С. В. Смерічевської. – Львів: Вид-во «Магнолія-2006», 2013. – 552 с.

297. Смерічевська С. В. Аналіз використання людського капіталу регіонів у сфері інноваційної діяльності / С. В. Смерічевська // 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 ек-ки пром-ті. - 2011. – 308 с. - С. 143-157.

298. Смерічевська С. В. Використання концепції логістичного менеджменту в управлінні регіональними транспортними системами / С. В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: матеріали науково-практичної конференції (6-9 квіт. 2011 р., м. Донецьк). - Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2011. - С. 188-191.

299. 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: матер. III Міжнар.наук.-практ. конф. молодих вчених та студентів (17-18 лют. 2012 р., м. Дніпропетровськ): у 5 т. - Т. 5. – Дніпропетровськ: Біла К. О., 2012. – С.104-106.

300. 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.

301. Смерічевська С. В. Логістичний аудит как управленческий инструментальный повышения эффективности логистических функций / С. В. Смерічевська, Т. В. Ібрагімхалілова // Матер. наук. конф. викладачів академії за підсумками науково-дослідної роботи у 2008-2009 рр. (20-21 квіт. 2010 р., м. Донецьк). - Донецьк: ДААТ, 2010. - С.146-148.

302. Смерічевська С. В. Методологія формування національної кластерної політики / С. В. Смерічевська //Актуальні питання підвищення конкурентоспроможності держави, бізнесу та освіти в сучасних економічних умовах: матер. I Міжнар.наук.-практ.конф. (14-15 лют. 2013 р., м.Полтава). - У 3-х т. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2013. – С.40-43.

303. Смерічевська С. В. Новації як вектор розвитку логістичних процесів в Україні / С. В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: зб.

наук. праць за матер. V Міжн. наук.-практ. конф. (3-4 квіт. 2013 р., м. Донецьк). – Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2013. – С. 77-79.

304. Смерічевська С. В. О направлениях развития информационно – логистической инфраструктуры регионального транспортного комплекса / І. П. Енглезі, С. В. Смерічевська // Логістика промислових регіонів: зб. наук. праць за матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (26-28 трав. 2010 р., м. Донецьк). – Донецьк: ДААТ, 2010. – С. 216-219.

305. Смерічевська С. В. Основи функціонування логістичних систем інноваційних структур / С. В. Смерічевська, О. С. Безгіна // Транспорт і логістика: матер. II Всеукр. наук.-практ. конф. молодих учених та студентів (13-14 жовт. 2010 р., м. Донецьк). - Донецьк: ДААТ, 2010. – С.133–134.

306. Смерічевська С. В. Оценка инновационных процессов в экономике Украины на основе теории диффузии инноваций/ С. В. Смерічевська, Е. С. Безгина // Матер. IV наук. конф. студентів Академії за підсумками наук.-досл. роботи у 2010 році (19 трав. 2011 р., м. Донецьк). - Донецьк: ДААТ, 2011. - С. 13-17.

307. Смерічевська С. В. Оцінка конкурентоспроможності Донецького регіону та обґрунтування шляхів підвищення її рівня / С. В. Смерічевська, Л. Г. Мельцер // Сталий розвиток промислового регіону: соціальні аспекти [монографія] / О. Ф. Новікова, О. І. Амоша, В. П. Антонюк та ін. - Донецьк: НАН України, Інститут ек-ки пром-сті, 2012. – 534 с. - С. 326-341.

308. Смерічевська С. В. Сучасне інформаційне забезпечення процесу формування транспортно-логістичних кластерів в Україні / С. В. Смерічевська // Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики: IV-а Міжн. наук.-практ. конф. (2-3 квіт. 2015 р., м. Харків).- Харків: Вид-во НФаУ, 2015. – С. 158-160.

309. Смерічевська С. В. Управління ланцюгами поставок на основі концепції маркетингу взаємин / С. В. Смерічевська // Проблеми розвитку транспортних систем і логістики: зб. наук. праць за матер. V Міжн. наук.-

практ. конф. (5-8 трав. 2014 р., м. Луганськ). – Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2014. – С. 56-58.

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

311. Сметанченко О. О. Кластерная политика государства в контексте нарастания интеграционных и глобализационных процессов: логистические принципы и технологии : [монографія] / О. О. Сметанченко, А. Ф. Закусай, И. Г. Трубач и др. – Новосибирск : Плазма, 2010. – 311 с.

312. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: монографія / І. Г. Смирнов. – Київ: Обрії, 2004. – 335 с.

313. Смирнова Т. А. Тенденції розвитку українського ринку аутсорсингу ІТ-послуг [Електронний ресурс] / Т. А. Смирнова, Ю. М. Голей // Матер. V Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених і студентів «Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації» (14 лют. 2014 р., м. Дніпропетровськ). – Режим доступу: [http://www.confcontact.com/2014\\_02\\_meshko/39\\_Smyrnova.htm](http://www.confcontact.com/2014_02_meshko/39_Smyrnova.htm).

314. Современная логистика / Ф. Дональд, Д. Вордлоу, Л. Мерфи-мл., Р. Поль; пер. с англ. – 8-е изд. – М.: Вильямс, 2008. – 624 с.

315. Современное состояние украинского рынка услуг экспресс-доставки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <file://Современное%20состояние%20украинского%20рынка.pptx>.

316. Соколенко С. И. Производственные системы глобализации: сети, альянсы, партнерства, кластеры / С. И. Соколенко. - Киев: Логос, 2002. – 646 с.

317. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України / О. Є. Соколова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць: Вип. 27. – Київ:

НАУ, 2010. – 258 с.

318. 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?sequence=1>.

319. Социология: Энциклопедия / А. А. Грицанов, В. Л. Абушенко, Г. М. Евелькин, Г. Н. Соколова, О. В. Терещенко. - Минск: Интерпрессервис; Книжный Дом. 2003. – 462 с.

320. 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.

321. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2006 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2007. – 260 с.

322. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2007 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2008. – 260 с.

323. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2008 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2009. – 258 с.

324. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2009 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2010. – 252 с.

325. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2010 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2011. – 251 с.

326. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 249 с.

327. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2012 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 240 с.

328. Статистичний щорічник «Україна у цифрах» за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2014. – 246 с.

329. Статистичний щорічник України за 2008 рік. Державна служба

статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2009. – 567 с.

330. Статистичний щорічник України за 2006 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2007. – 572 с.

331. Статистичний щорічник України за 2007 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2008. – 567 с.

332. Статистичний щорічник України за 2009 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2010. – 560 с.

333. Статистичний щорічник України за 2010 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2011. – 559 с.

334. Статистичний щорічник України за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 552 с.

335. Статистичний щорічник України за 2011 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2012. – 552 с.

336. Статистичний щорічник України за 2012 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 536 с.

337. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2014. – 542 с.

338. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – Київ, 2013. – 534 с.

339. Статівка А. М. Проблеми правового забезпечення публічно-приватного партнерства в інноваційній сфері / А. М. Статівка, І. А. Шуміло // Економіка та право. – 2009. – № 2. – С. 11–16.

340. Статут Організації Чорноморського економічного співробітництва (укр., рос.) (ЧЕС, Албанія, Вірменія [...]); Статут, Міжнародний документ від 05.06.1998 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998\\_009](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_009).

341. Степаненко С. В. Новітні закони нової економіки / С. В. Степаненко // Науковий вісник. Одеський держ. екон. ун-т. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2006. – № 2 (22). – С. 52-60.

342. Степанов А. Я. Категория «потенціал» в экономике [Електронний ресурс] / А. Я. Степанов, Н. В. Иванова. – Режим доступу: <http://www.marketing.spb.ru/read/article/a66.html>.

343. Стиглер Дж. Экономическая теория информации // Теория фирмы / Под ред. В. М. Гальперина. - СПб.: Экономическая школа, 1995. – 534 с.

344. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт; пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 797 с.

345. 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/>.

346. 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%20\\_2014.pdf](http://old.mon.gov.ua/img/zstored/files/HE%20Reforms%20Strategy%20_2014.pdf).

347. Стрикленд III А. Дж. Аутсорсинг: преимущества и недостатки // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.elitarium.ru/2004/10/06/outsorsing\\_preimushhestva\\_i\\_nedostatki.html](http://www.elitarium.ru/2004/10/06/outsorsing_preimushhestva_i_nedostatki.html).

348. Струтинська І. Логістичні центри як чинник становлення глобальних логістичних систем / І. Струтинська // Галицький економічний вісник. – 2012. – № 5. – С. 54-61.

349. 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 трав. 2007 р., м. Луганськ). – Луганськ: ЛНПУ, 2007. – С. 189-194.

350. 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.

351. 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.

352. Тоффлер Э. Революционное богатство: как оно будет создано и как оно изменит нашу жизнь / Э. Тоффлер, Х. Тоффлер; [Пер. с англ. М. Султанова, И. Цыркун]. – М.; Профиздат, 2008. – 569 с.

353. Угода про формування Єдиного економічного простору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997\\_990](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_990).

354. 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>.

355. 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>.

356. Україна–2015: Національна стратегія розвитку. Економіка / Громадсько-політичне об'єднання «Український форум». – Київ, 2008. – 73 с.

357. 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.

358. Україна у цифрах 2013 : Статистичний збірник / За редакцією О. Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 239 с.

359. Уотерс Д. Логістика. Управление цепью поставок / Д. Уотерс ; пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.

360. Установи та організації, що надають гранти [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://geografica.net.ua/dir/>.

361. . Хайек Ф. А. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. - М.: Изд-во «Новости» при участии изд-ва «Catallaxy», 1992. – 304 с.

362. Фарат О. В. Формування структури інноваційного потенціалу підприємства та особливості управління його розвитком / О. В. Фарат, Р. Р. Русин-Гриник // Вісник НУ «Львівська Політехніка». - 2010. - № 684. -

С. 273-277.

363. Федоренко А. Глобальный инновационный индекс – Украина на 63 месте [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://socium.com.ua/2014/09/the-global-innovation-index-2014/>.

364. Федоренко Р. В. Логистизация таможенного обслуживания как фактор повышения эффективности работы участников ВЭД / Р. В. Федоренко // Управленец, 2014. - № 4 (50). – С. 64-67.

365. Федотенков Д. Г. Инновационная логистика как один из ключей в развитии экономики / Д. Г. Федотенков // Молодой ученый. - 2014. - №4. - С. 623-627.

366. 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>.

367. Федулова І. В. Теоретичне обґрунтування сутності інноваційного потенціалу / І. В. Федулова // Галицький економічний вісник, 2009. - № 4 (15). – С. 43-51.

368. Философский энциклопедический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 576 с.

369. Фігун Н. В. Індекс ефективності логістики (*LPI*) як показник конкурентоспроможності та потенціалу країни / Н. В. Фігун, О. Б. Білошевська // Наукові праці Донецького національного технічного університету. – 2014. – № 4. – С. 223-229. – (Сер. : Економічна).

370. Філіппова В. Специфіка державного регулювання в галузі освіти України / В. Філіппова // Теоретичні та прикладні питання державотворення. - 2013. - Вип. 12.- Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd\\_2013\\_12\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_12).

371. Фінансове забезпечення реалізації середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня за

даними головних розпорядників бюджетних коштів у 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.uintei.kiev.ua/reconstruct.html](http://www.uintei.kiev.ua/reconstruct.html).

372. Фоменко А. В. Эффективность применения логистического подхода в системе управления трудовыми ресурсами [Електронний ресурс] / А. В. Фоменко // Проблемы современной экономики. – 2005. - № ½ (13/14). – Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=693>.

373. 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.

374. Хайек Ф. Судьбы либерализма в XX веке. - М.: ИРИСЭН, Мысль; Челябинск: Социум, 2009. – 337 с.

375. Хайек Ф. А. Использование знания в обществе / Ф. А. Хайек // *American Economic Review*, XXXV, № 4 (September, 1945), pp. 519-530.

376. 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>.

377. 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.

378. Харчук О. О. Співробітництво України в рамках ГУАМ: проблеми та перспективи розвитку / О. О. Харчук // Часопис Київського університету права, 2013. – № 1. – С. 324-327.

379. Хачатурян Х. В. Переорієнтація державного управління на потреби громадян [Електронний ресурс] / Х. В. Хачатурян. – Режим доступу: <http://www.kymu.edu.ua/vmv/v/08/Khachaturian.html>.

380. Цветков Ю. М. Концепція реформування транспортного сектора

України / Ю. М. Цветков, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин та ін. / Збірник наукових праць. - К., 2009. – 67 с.

381. Черноусов Е. В. Анализ рынка логистических провайдеров – зарубежный опыт // Менеджмент в России и за рубежом. - 2002. - № 6. – С. 70-83.

382. Чернявська О. В. Фандрайзинг: навч. посіб. / О. В. Чернявська, А. М. Соколова. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 188 с.

383. Чижонок В. Д. Теоретические основы нормативной правовой базы в области логистической деятельности / В. Д. Чижонок // Техническое нормирование и стандартизация, 2010 – № 5 – С. 27-32.

384. Чернописька Н. В. Еволюція логістики в Україні / Н. В. Чернописька // Сучасні проблеми економіки і менеджменту: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (10-12 лист. 2011 р., м. Львів). – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2011. – С. 136-137.

385. Чернописька Н. В. Тенденції та перспективи розвитку логістичних послуг України / Н. В. Чернописька, О. Є. Шандрівська // Вісник НУ «Львівська політехніка». – 2012. - № 735. – С. 244-249. – (Серія «Логістика») [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2012\\_735/35.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2012_735/35.pdf).

386. Чуйко В. Чотири методології філософії науки: особливості та сфери застосування // Філософська думка. - 2000. - № 1. - С. 3-26.

387. Чухно А. Інституціоналізм: теорія, методологія, значення / А. Чухно // Економіка України. – 2008. – № 6-7. – С. 12-17.

388. Шандра В. М. Механізм технологічного оновлення економіки інноваційного спрямування: структура, задачі, функції, принципи / В. М. Шандра // Актуальні проблеми економіки. - 2006. - №12. - С. 9-16.

389. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / Дж. Шапиро; пер. с англ. – СПб : Питер, 2009. – 720 с.

390. Шевченко Н. В. Особенности образовательной логистики в системе

конструирования карьеры / Н. В. Шевченко // Вестник Международного славянского университета, 2008. – № 1. – С. 28-33.

391. Шкодiна О. С. Теоретично-методичнi аспекти процесiв логiстизацiї промислових пiдприємств / О. С. Шкодiна // Логiстика: теорiя та практика. Науковий журнал Луцького нацiонального технiчного унiверситету. – 2012. – № 1 (2). – С. 217–221.

392. Шкрабак I. В. Логiстичнi аспекти реалiзацiї транзитного потенцiалу України / I. В. Шкрабак, Д. К. Турченко // Науковий вiсник ДДМА. – 2015. – № 2 (35) – С. 237-242.

393. Шкрабак I. В. Теоретико-методологiчнi засади стратегiчного управлiння економiчним розвитком територiальних утворень: дис. ... доктора екон. наук : 08.00.03 / Iрина Володимирiвна Шкрабак. – Донецьк, 2012. – 368 с.

394. Шляхто И. В. Оценка инновационного потенциала региона / И. В. Шляхто // Управление общественными и экономическими системами. – 2007. - № 1. – С. 6-14.

395. 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.

396. Шукшунов В. Е. Состояние, перспективы развития и повышения эффективности инновационной деятельности высшей школы / В. Е. Шукшунов // Инновации. – 2005. – № 8. – С. 11-18.

397. Шумаев В. А. Развитие экономики на основе инноваций, интеграций, интеграции логистической координации / В. А. Шумаев // Логистика сегодня. - 2007. - № 1 (19). – 69 с.

398. Шутенко В. О. Інновацiйний потенцiал регiону: теоретичний аспект [Електронний ресурс] / В. О. Шутенко, Т. I. Городинський. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua/>.

399. Щодо перспектив інтеграції України до транспортної системи «Європа–Азія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/EuAsia-cbffa.pdf>.

400. Энциклопедия современной биологии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://slovar.cc/biol/enc/2327746.html>.

401. Эрроу К. Информация и экономическое поведение / К. Эрроу // Вопросы экономики. - 1995. - № 5. - С. 98-107.

402. Юкилевич С. Є. Осуществление сквозной логистизации деятельности организаций-экспортеров зерновых и масличных культур / С. Є. Юкилевич // Российское предпринимательство. - 2007. - № 4. - Вып. 1 (88). - С. 159-163.

403. Яковенко Л. І. Інноваційний характер економіки знань / Л. І. Яковенко // Вісник Полтавської державної аграрної академії, 2012. - № 2. – С. 141-145.

404. 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](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/888_008).

405. Ясенова І. Б. Структурне моделювання податкового регулювання інноваційної діяльності / І. Б. Ясенова // Економічні інновації (Вип. 52), 2013. – С. 217-223.

406. 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.

407. 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.

408. 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>.

409. Farmer R.N., Richman B.M. Comparative Management and Economics Progress. Homewood / III, Richard Irwin, 1965 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://books.google.com.ua/books?id=eEsY1zhoVb4C&pg=PA165&lpg=PA165&dq=Farmer+R.N.,+Richman+B.M.+Comparative+Management+and+Economic&source=bl&ots=vLPSh-J1pi&sig=C>.

410. Gopfert Ingrid. Состояние развития логистики и тенденции будущего Перевод Н.Н. Ковтанюк. По материалам 'Jahrbuch Logistik // Логинфо 2001' №7-8. <http://www.cfin.ru/press/loginfo/2001-07/4-7.shtml>.

411. Porter Michael E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, New York: Free Press, 1985.

412. Ramstad Evan «Dell Fights PC Wars by Emphasizing Customer Service», Wall Street Journal, August 15, 1997, p. B4.

413. Revision of the international standard classification of education (ISCED). [http://www.uis.unesco.org/Education/Documents/UNESCO\\_GC\\_36C-19\\_ISCED\\_EN.pd](http://www.uis.unesco.org/Education/Documents/UNESCO_GC_36C-19_ISCED_EN.pd).

414. The Global Competitiveness Report 20012-2013. Klaus Schwab, World Economic Forum. - Geneva, Switzerland, 2013. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport).

415. The Global Competitiveness Report 2013-2014. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014>.

416. The Global Competitiveness Report, 2007-2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.feg.org.ua/uploadfiles/reports/files/ukraine\\_inthe\\_world\\_2013\\_ukr\\_web\\_part1\\_1\\_competitiveness.pdf](http://www.feg.org.ua/uploadfiles/reports/files/ukraine_inthe_world_2013_ukr_web_part1_1_competitiveness.pdf).

417. The Global Enabling Trade Report 2013 / [by editor. R. Z. Lawrence, M. Drzeniek Hanouz, S. Doherty]. - The World Economic Forum's, 2014. - 396 с.

418. The Global Innovation Index 2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.globalinnovationindex.org/gii/main/fullreport/index.html>.

419. The Global Innovation Index 2013. [Электронный ресурс]. – Режим

доступу: <http://www.globalinnovationindex.org/userfiles/file/reportpdf/GII-2013.pdf>.

420. The Global Innovation Index 2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.globalinnovationindex.org/content.aspx?page=gii-full-report>

421. The Logistics Performance Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lpi.worldbank.org/international/global>.

422. 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>.

423. The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and drivers of logistics performance <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2015Logistics/Ojala.pdf>.

424. 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/>.

425. 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. Access regime: <http://www.visegradgroup.eu/main.php>.

426. Webometrics-2014: Інтернет-рейтинг вузів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.osvita.ua/vnz/rating/45902/>.

427. William Stanley Jevons, The Theory of Political Economy (London: Macmillan, 1888) 3rd ed. <http://oll.libertyfund.org/titles/625>.

## ДОДАТКИ

Додаток А

Довідки,  
що підтверджують впровадження результатів дисертації  
у практичну діяльність

«28» 01 2015 р. № 54/08/10-12

Спеціалізованій вченій раді Д 12.105.03  
Донбаської державної машинобудівної академії  
Міністерства освіти і науки України  
(м. Краматорськ)

**ДОВІДКА**

про впровадження результатів дисертаційної роботи  
Смерічевської С.В. на тему:  
«Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістики  
національної економіки»

Результати, висновки і пропозиції, викладені у дисертаційній роботі  
Смерічевської Світлани Васильовни на тему: «Формування освітньо-  
інноваційного потенціалу логістики національної економіки» використані у  
діяльності Міністерства інфраструктури України, зокрема в частині:

- пропозицій щодо формування та забезпечення реалізації державної  
політики у сфері транспорту;
- формування програми розвитку та розбудови національної мережі  
міжнародних транспортних коридорів в Україні;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку галузі транспорту і  
дорожнього господарства;
- реалізації заходів, спрямованих на розвиток транс'європейських  
транспортних мереж, транснаціональних осей, інтеграцію транспортної  
системи України до європейської та світової транспортних мереж;
- підготовки проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про  
забезпечення участі громадськості у моніторингу реалізації  
інфраструктурних проектів».

Заступник директора Департаменту  
стратегічного розвитку дорожнього ринку  
та автомобільних перевезень



О. Заріцький



УКРАЇНА

Донецька обласна державна адміністрація  
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ

Площа Миру, 2, м. Краматорськ, Донецька область, 83313  
e-mail: dedonoda@gmail.com, код ЄДРПОУ 02741427

від 09.12.2014 № 03-010/011

**Д О В І Д К А**

про впровадження результатів дисертації

**Смерічевської Світлани Василівни**

на тему: «**Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**»

Департамент економіки Донецької обласної державної адміністрації засвідчує практичну значимість результатів дисертаційного дослідження дисертаційного дослідження Смерічевської С.В. на тему: «Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки», які були використані в процесі розробки Регіональної програми розвитку малого і середнього підприємництва в Донецькій області на 2015-2016 роки, зокрема:

- включення модулю логістичного менеджменту до професійної програми підвищення кваліфікації та тематичних семінарів для фахівців облдержадміністрації, райдержадміністрацій, виконавчих органів міських рад з питань підприємницької діяльності;
- включення логістичних послуг до пріоритетних сфер діяльності для кожної території, що можуть бути розвинуті за допомогою малого та середнього бізнесу;
- залучення суб'єктів малого і середнього підприємництва у сфері надання логістичних послуг до реалізації заходів та проектів на засадах державно-приватного партнерства у встановленому законодавством порядку;
- організація роботи секції «Новітні логістичні технології розвитку малого бізнесу і підприємництва» при проведенні науково-практичної конференції «Інноваційні інструменти розвитку підприємництва»;
- організація заходів в містах області з метою популяризації коопераційних зв'язків між малим, середнім та великим бізнесом на основі субконтрактингових, логістичних кластерних моделей, розвитку франчайзингу, які стосувались наступного:
  - розробки заходів, спрямованих на зростання обсягів торгівлі та ділової активності в Україні;
  - аналізу проникнення Інтернету в Україні;
  - аналізу тенденцій та динаміки розвитку електронної торгівлі в Україні.

Директор департаменту



О.І. Свиначенко

Громадська організація  
Українська логістична  
асоціація  
03058, Україна, м. Київ,  
вул. Ніжинська, 10, к.39,  
ТЕЛ.+38-044-406-78-22



Public organization  
Ukrainian Logistics  
Association  
10/39 Nizynska str.  
Kyiv 03058 Ukraine  
Phone: +38 044 406 78 22

[www.ula-online.org](http://www.ula-online.org)

вих. № 16-1251  
« 19 » 01 2015 року.

Спеціалізований вченій раді Д 12.105.03  
Донбаської державної машинобудівної академії  
Міністерства освіти і науки України  
(м. Краматорськ)

### ДОВІДКА

про впровадження

результатів дисертаційного дослідження

Смерічевської Світлани Василівни «Формування освітньо-інноваційного  
потенціалу логістизації національної економіки»

Українська логістична асоціація засвідчує практичну значимість результатів дисертаційного дослідження Смерічевської С.В. на тему: «Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки», які були використані:

- для популяризації спеціальності «Логістика» в Україні в межах організації та проведення професійних логістичних виставок і науково-практичних конференцій з проблем логістики;
- в ході проведення маркетингових досліджень стану і тенденцій розвитку ринку логістичних послуг; розповсюдження передового міжнародного та світового досвіду та інноваційних рішень в логістиці та управлінні ланцюгами поставок;
- для створення інформаційної платформи для спілкування фахівців в сфері логістики та управління ланцюгами поставок;
- для підвищення престижу професії логістика в Україні;
- в організації Європейського дня логістики та управління ланцюгами поставок, конкурсів професійної майстерності, національного рейтингу логістичних проектів;
- в процесі розробки стандартів, кваліфікаційних вимог та компетентнісної моделі підготовки фахівців для логістичної галузі.

Президент



М.Ю.Григорак



ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СПІЕЛЬ»

04071, Україна, Київ, вул. Костянтинівська, 2 буд А, тел./факс (044) 230 60 13, <http://www.spl.com.ua>; e-mail: [info@spl.com.ua](mailto:info@spl.com.ua)

22.02.2015 № 1/15-129

Спеціалізований вченій раді Д 12.105.03  
Донбаської державної машинобудівної академії  
Міністерства освіти і науки України (м. Краматорськ)

**ДОВІДКА**  
**про впровадження результатів дисертаційного дослідження**  
**Смерічевської Світлани Василівни**  
**на тему:**  
**«Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації**  
**національної економіки»**

Керівництво компанії «SPL» засвідчує практичну значимість результатів дисертаційного дослідження Смерічевської С.В. на тему: «Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки», які були використані в процесі визначення Стратегії розвитку логістичний провайдер нового покоління (компанії «SPL»). Крім того наукові здобутки Смерічевської С.В. активно впроваджуються в організацію навчального процесу на курсах професійної підготовки фахівців за міжнародними програмами FIATA «Управління ланцюгами поставок» і «Міжнародні експедитори вантажів» при викладанні навчальних модулів «Логістичні системи», «Логістичні послуги» та «Логістичний контроль і аудит».

Директор компанії «SPL»



В. Р. Івашук

5PL2016092



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Донецький державний університет управління**

87535, вул. Карпинського, 58, м. Маріуполь, тел. (0629) 38-82-99, факс: (0629) 38-97-74  
 E-mail: info@dsum.edu.ua код ЄДРПОУ 00173427

25.12.2014 № 01-12/256

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Спеціалізованій вченій раді Д 12.105.03  
 Донбаської державної машинобудівної академії  
 Міністерства освіти і науки України  
 (м. Краматорськ)

**ДОВІДКА**  
**про впровадження**  
**результатів дисертаційного дослідження**  
**Смерічевської Світлани Василівни «Формування освітньо-інноваційного**  
**потенціалу логістизації національної економіки» в навчальному процесі**

Положення, висновки та пропозиції, викладені в дисертаційному дослідженні Смерічевської Світлани Василівни на тему «Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки», що стосуються актуальних проблем становлення і розвитку неоекономіки та «економіки знань», стратегічної необхідності логістизації економічних систем національного рівня, де інтелектуальні ресурси перетворюються на рушійну силу соціального та економічного розвитку країни, а базисом стабільного зростання виступають логістичні інновації, використовуються в навчальному процесі Донецького державного університету управління (м.Маріуполь) Міністерства освіти і науки України для студентів, які навчаються за магістерськими програмами зі спеціальності «Логістика», при викладанні наступних навчальних дисциплін: ««Оптимізація логістичних рішень», «Стратегічне планування логістики», «Теорія логістичної інтеграції», «Міжнародна логістика».

В.о. ректора

доктор з державного управління, професор



С. Ф. Марова

## Додаток Б

**Динаміка структури експорту/імпорту послуг (млн.дол. США)**

|                                                                      | 2010**         | 2011**         | 2012**         | 2013**         | 2014**         |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                                      | Експорт        |                |                |                |                |
| <b>Усього</b>                                                        | <b>11381,4</b> | <b>13347,7</b> | <b>13116,0</b> | <b>14233,2</b> | <b>11520,8</b> |
| Транспортні послуги                                                  | 7662,9         | 8848,1         | 8287,1         | 7981,8         | 6101,9         |
| Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги | 672,1          | 860,8          | 1113,5         | 1477,2         | 1675,6         |
| Ділові послуги                                                       | 1128,2         | 1374,7         | 1420,0         | 1543,8         | 1250,4         |
| Інші ділові послуги                                                  | 94,8           | 99,9           | 132,0          | 62,8           | 69,7           |
|                                                                      | Імпорт         |                |                |                |                |
| <b>Усього</b>                                                        | <b>5402,1</b>  | <b>6191,9</b>  | <b>6639,2</b>  | <b>7523,0</b>  | <b>6373,1</b>  |
| Транспортні послуги                                                  | 1165,0         | 1581,5         | 1713,5         | 1689,6         | 1376,6         |
| Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги | 300,7          | 383,0          | 456,2          | 696,8          | 512,0          |
| Ділові послуги                                                       | 1019,4         | 1180,1         | 1083,6         | 1415,9         | 993,9          |
| Інші ділові послуги                                                  | 90,8           | 97,0           | 116,0          | 70,9           | 75,0           |

\* Складено на основі [5]

\*\* Без урахування тимчасово окупованої території АР Крим та м. Севастополя

## Додаток В

**Основні європейські транспортні коридори**

| <b>Назва міжнародного транспортного коридору</b>        | <b>Маршрут</b>                                                              |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Пан-європейський транспортний коридор №3 (Критський №3) | Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ                                          |
| Пан-європейський транспортний коридор №5 (Критський №5) | Чоп/Ужгород-Стрий-Львів                                                     |
| відгалуження 5a                                         | Сторожниця-Ужгород-Мукачеве                                                 |
| відгалуження 5b                                         | Косини-Мукачеве                                                             |
| Пан-європейський транспортний коридор №9 (Критський №9) | Нові Фроловичі - Чернігів - Кіпті - Київ<br>- Любашівка - Платонове         |
| відгалуження 9a                                         | Любашівка-Одеса/Ільчівськ                                                   |
| відгалуження 9c                                         | Бачівськ-Кіпті                                                              |
| Європа - Кавказ - Азія (TRACECA) Європа-Азія            | Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ-Полтава-Харків-Дебальцове-Ізварине       |
| Гданськ-Одеса (Балтійське море-Чорне море)              | Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-Одеса/Ільчівськ    |
| ЧЕС                                                     | Рені-Ізмаїл-Одеса-Миколаїв-Херсон-Метіополь-Бердянськ-Маріуполь-Новоазовськ |
| Євразійський                                            | Одеса-Миколаїв-Херсон-Джанкой-Керч                                          |

## Додаток Г

## Структура пропозиції освітніх послуг ВНЗ III-V рівнів акредитації

| № | Напрямок підготовки           | Кільк. | спеціальності                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---|-------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 2                             | 3      | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 1 | Авіаційна та ракетна техніка  | 7      | виробництво авіаційних літальних апаратів; виробництво ракетно-космічних літальних апаратів; виробництво авіаційних двигунів; обслуговування пілотажно-навігаційних комплексів; експлуатація авіаційних електрифікованих комплексів                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2 | Автоматика та управління      | 55     | обслуговування систем управління і автоматики; обслуговування комп'ютеризованих інтегрованих і робототехнічних систем; монтаж, обслуговування засобів і систем автоматизації технологічного виробництва; обслуговування автоматизованого тепло-енергетичного устаткування на електростанціях; монтаж, обслуговування та ремонт автоматизованих систем керування рухом на залізничному транспорті; обслуговування та ремонт пристроїв електрозв'язку на транспорті; обслуговування інтелектуальних інтегрованих систем                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 3 | Біотехнологія                 | -      | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4 | Будівництво та архітектура    | 92     | будівництво та експлуатація будівель і споруд; монтаж промислового устаткування; будівництво гідротехнічних споруд; будівництво та експлуатація міських шляхів сполучення; обслуговування електротехнічного обладнання та автоматичного устаткування будівель і споруд; виготовлення металевих конструкцій; виготовлення будівельних деталей і конструкцій; будівництво, обслуговування і ремонт залізничних колій; будівництво, експлуатація і ремонт автомобільних доріг та аеродромів; будівництво мостів та інших штучних споруд; будівництво тунелів та метрополітенів; будівництво теплових і атомних електростанцій; монтаж, обслуговування устаткування і систем газопостачання; монтаж і обслуговування внутрішніх санітарно-технічних систем і вентиляції; опорядження будівель і споруд та будівельний дизайн; архітектурне проектування та внутрішній інтер'єр; обслуговування устаткування систем водопостачання і водовідведення; будівництво, обслуговування і ремонт гідромеліоративних споруд. |
| 5 | Ветеринарія                   | 26     | ветеринарна медицина.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 6 | Видавничо-поліграфічна справа | 6      | друкарське виробництво; розробка, виготовлення та оформлення пакувань; комп'ютерна обробка текстової, графічної та образної інформації; дизайн друкованої продукції                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 7 | Геодезія та землеустрій       | 34     | геодезичні роботи та експлуатація геодезичного обладнання; землевпорядкування; картографічні роботи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Продовження дод. Г

| 1  | 2                                 | 3   | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|-----------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8  | Економіка та підприємництво       | 369 | інформаційна діяльність підприємства; економіка підприємства; прикладна статистика; маркетингова діяльність; комерційна діяльність; фінанси і кредит; оціночна діяльність; бухгалтерський облік; товарознавство та комерційна діяльність; організація заготівель і товарознавство сільськогосподарської продукції                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 9  | Електроніка                       | 19  | конструювання, виготовлення та технічне обслуговування виробів електронної техніки; виробництво електронних та електричних засобів автоматизації; виробництво та експлуатація відео-, аудіотехніки та кіноустановок                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 10 | Електротехніка та електромеханіка |     | монтаж і експлуатація електроустаткування електростанцій і енергосистем; будівництво, монтаж і експлуатація ліній електропередач; електропостачання; монтаж і експлуатація електроустаткування підприємств і цивільних споруд; виробництво електроосвітлювальних приладів і установок; монтаж і експлуатація засобів диспетчерського та технологічного керування електричними системами; монтаж і експлуатація засобів автоматики електричних систем; монтаж і обслуговування електрообладнання аеропортів; світлотехнічне забезпечення видовищних заходів; виробництво електричних машин і апаратів; монтаж і обслуговування електричних машин і апаратів; виробництво автоматизованих електротермічних систем; експлуатація, ремонт і енергопостачання міського електротранспорту; обслуговування та ремонт електроустаткування автомобілів і тракторів |
| 11 | Енергетика                        | 31  | монтаж і експлуатація теплоенергетичного устаткування теплових електростанцій; підготовка води, палива і мастильних матеріалів на електростанціях; монтаж і обслуговування теплотехнічного устаткування і систем теплопостачання; експлуатація теплотехнічного і теплотехнологічного устаткування і систем теплопостачання; монтаж і експлуатація гідроенергетичних установок; монтаж і експлуатація теплоенергетичного устаткування атомних електростанцій; конструювання та експлуатація парогенераторного обладнання; конструювання та виробництво турбінних установок; монтаж і обслуговування холодильно-компресорних машин та установок                                                                                                                                                                                                             |
| 12 | Журналістика та інформація        | 12  | видавнича справа та редагування                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 13 | Інформатика (ІТ)                  | 149 | обслуговування програмних систем і комплексів; обслуговування систем баз даних і знань; обслуговування комп'ютерних систем і мереж; розробка програмного забезпечення                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 14 | Культура                          | 57  | бібліотечна справа; народна художня творчість; діловодство                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

Продовження дод. Г

| 1  | 2                                   | 3   | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15 | Машинобудування та матеріалообробка | 128 | технічне обслуговування і ремонт устаткування підприємств машинобудування; обслуговування верстатів з програмним управлінням і робототехнічних комплексів; обслуговування засобів гідромеханізації; експлуатація та ремонт підйомно-транспортних, будівельних і дорожніх машин і обладнання; обслуговування та ремонт обладнання металургійних підприємств; обслуговування та ремонт обладнання підприємств будівельних матеріалів; обслуговування та ремонт обладнання підприємств хімічної і нафтогазопереробної промисловості; експлуатація та ремонт обладнання харчового виробництва; обслуговування та ремонт устаткування підприємств торгівлі та громадського харчування; обслуговування та ремонт обладнання підприємств текстильної та легкої промисловості; обслуговування машин і технологічних ліній пакування; обслуговування та ремонт поліграфічного обладнання; експлуатація засобів механізації та автоматизації перевантажувальних робіт; експлуатація обладнання фармацевтичної та мікробіологічної промисловості; обслуговування та ремонт геологорозвідувального устаткування; експлуатація та ремонт геофізичної апаратури і обладнання; інструментальне виробництво; технологія обробки матеріалів на верстатах і автоматичних лініях; виробництво верстатів з програмним управлінням і роботів; виробництво абразивного та алмазного інструменту; виробництво гідравлічних і пневматичних засобів автоматизації; виробництво двигунів; виробництво автомобілів і тракторів; виробництво сільськогосподарських машин; виробництво підйомно-транспортних, будівельних і дорожніх машин і обладнання; важке машинобудування (за видами); хімічне і нафтове машинобудування (за видами); виробництво рейкового транспорту (за видами); зварювальне виробництво; газоелектротермічне нанесення покриття; контроль якості металів і зварних з'єднань; обслуговування і ремонт устаткування зварювального виробництва |
| 16 | Медицина                            | 103 | лікувальна справа; сестринська справа; медико-профілактична справа; стоматологія; акушерська справа; стоматологія ортопедична; стоматологічна справа; лабораторна діагностика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 17 | Менеджмент і адміністрування        | 71  | організація виробництва; організація обслуговування на транспорті                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 18 | Металургія та матеріалознавство     | 21  | агломераційне виробництво; доменне виробництво; виробництво сталі і феросплавів; виробництво кольорових металів і сплавів; переробка вторинних кольорових та чорних металів; обробка металів тиском; ливарне виробництво чорних і кольорових металів і сплавів; термічна обробка металів; виробництво порошкових, композиційних виробів                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

Продовження дод. Г

| 1  | 2                                | 3   | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----|----------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19 | Метрологія, вимірювальна техніка | 5   | радіотехнічні вимірювання; електротеплотехнічні вимірювання; механічні вимірювання; виробництво та обслуговування авіаційних приладів і електрообладнання; виробництво оптичних і оптико-електронних приладів                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 20 | Мистецтво                        | 111 | театрально-декораційне мистецтво; хореографія; кіно -, телемистецтво; музичне мистецтво; образотворче мистецтво; акторське мистецтво; дизайн; декоративно-прикладне мистецтво; естрадно-циркове мистецтво; художнє фотографування; перукарське мистецтво та декоративна косметика.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 21 | Морська техніка                  | 4   | суднокорпусобудування; обслуговування суднового обладнання; монтаж і проектування суднових машин і механізмів; монтаж і обслуговування електроустаткування суднового електрообладнання                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 22 | Оброблювання деревини            | 13  | лісозаготівля та первинна обробка деревини; обробка деревини; виготовлення меблів                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 23 | Педагогічна освіта               | 53  | дошкільна освіта; початкова освіта; технологічна освіта; професійна освіта (за профілем підготовки); соціальна педагогіка                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 24 | Право                            | 85  | правознавство; правоохоронна діяльність                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 25 | Природничі науки                 | 34  | аналітичний контроль якості хімічних сполук; пошук та розвідка геологічними методами; пошук та розвідка геофізичними методами; пошук та розвідка гідрогеологічними методами; розвідування нафтових та газових родовищ; метеорологічні та гідрологічні спостереження; експлуатація метеорологічних радіолокаційних станцій; експлуатація апаратури контролю навколишнього природного середовища; прикладна екологія                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 26 | Радіотехніка та зв'язок          | 39  | конструювання, виробництво та технічне обслуговування радіотехнічних пристроїв; технічна експлуатація радіоелектронного устаткування повітряних суден; технічна експлуатація наземних засобів радіоелектронного забезпечення польотів; експлуатація радіотехнічних систем та пристроїв; виробництво, обслуговування та ремонт електронної побутової апаратури; монтаж, обслуговування і ремонт станційного обладнання електрозв'язку; технічне обслуговування і ремонт апаратури зв'язку та оргтехніки; монтаж, обслуговування і ремонт обладнання лінійних споруд електрозв'язку та абонентських пристроїв; виробництво апаратури автоматичного електрозв'язку; обслуговування обладнання підприємств зв'язку; монтаж, технічне обслуговування і ремонт обладнання радіозв'язку, радіомовлення та телебачення; монтаж, обслуговування і ремонт систем зв'язку рухомої служби; монтаж, обслуговування та експлуатація апаратних засобів інформатизації; організація та експлуатація поштового зв'язку |

Продовження дод. Г

| 1  | 2                                  | 3  | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----|------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 27 | Рибне господарство та аквакультура | 3  | рибництво та аквакультура; експлуатація техніки промислового рибальства та аквакультури                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 28 | Розробка корисних копалин          | 28 | відкрита розробка корисних копалин; підземна розробка корисних копалин; експлуатація та ремонт гірничого електромеханічного обладнання та автоматичних пристроїв, шахтне і підземне будівництво; маркшейдерська справа; буріння свердловин; механізація та автоматизація торфового виробництва; збагачення корисних копалин; обробка природного каменю; експлуатація нафтових і газових свердловин; випробування свердловин на нафту і газ; експлуатація газонафтопроводів і газонафтоховищ; обслуговування та ремонт обладнання нафтових і газових промислів |
| 29 | Системні науки та кібернетика      | 3  | прикладна математика.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 30 | Сільське господарство та лісництво | 73 | промислове квітництво; організація і технологія ведення фермерського господарства; виробництво і переробка продукції рослинництва; виробництво і переробка продукції тваринництва; бджільництво; звірівництво; лісове господарство; мисливське господарство; зелене будівництво і садово-паркове господарство; природно-заповідна справа                                                                                                                                                                                                                      |
| 31 | Соціальне забезпечення             | 16 | соціальна робота; протезне виробництво                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 32 | Сфера обслуговування               | 90 | організація обслуговування в готелях; організація обслуговування в закладах ресторанного господарства і торгівлі; обслуговування та ремонт електропобутової техніки; організація обслуговування населення                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 33 | Текстильна та легка промисловість  | 19 | первинна обробка волокнистих матеріалів; виробництво та дизайн пряжі; виробництво та дизайн тканин і трикотажу; виробництво та дизайн нетканих текстильних матеріалів; швейне виробництво; виготовлення виробів із шкіри; моделювання та конструювання промислових виробів; кольорування і художнє оздоблення виробів легкої промисловості; виробництво та дизайн взуття, шкіргалантерейних і лимарних виробів                                                                                                                                                |
| 34 | Техніка аграрного виробництва      | 39 | обслуговування устаткування та систем теплоенергопостачання в агропромисловому комплексі; монтаж, обслуговування та ремонт електротехнічних установок в агропромисловому комплексі; експлуатація та ремонт машин і обладнання агропромислового виробництва; експлуатація та ремонт меліоративних, будівельних машин і обладнання; експлуатація та ремонт обладнання лісового комплексу                                                                                                                                                                        |

Продовження дод. Г

| 1  | 2                                          | 3   | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|--------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 35 | Транспорт та інфраструктура                | 103 | організація та регулювання дорожнього руху; організація перевезень і управління на автомобільному транспорті; організація перевезень і управління на залізничному транспорті; організація авіаційних перевезень; організація перевезень і перевантажень на водному транспорті; обслуговування повітряного руху; льотна експлуатація повітряних суден; технічне обслуговування повітряних суден і двигунів; технічне обслуговування засобів механізації та автоматизації в аеропортах; технічне обслуговування засобів зберігання, транспортування та заправлення пально-мастильними матеріалами; судноводіння на морських шляхах; судноводіння на внутрішніх водних шляхах; експлуатація суднових енергетичних установок; судноводіння та експлуатація суднових енергетичних установок на внутрішніх водних шляхах; судноводіння та експлуатація морських рибпромислових суден; експлуатація обладнання радіозв'язку та електрорадіонавігація суден; експлуатація електрообладнання та автоматики суден; технічне обслуговування, ремонт та експлуатація тягового рухомого складу; технічне обслуговування і ремонт вагонів; обслуговування і ремонт залізничних споруд та об'єктів колійного господарства; технічне обслуговування і ремонт пристроїв електропостачання залізниць; обслуговування транспортних засобів високої прохідності; обслуговування та ремонт автомобілів і двигунів |
| 36 | Фармація                                   | 38  | фармація; аналітичний контроль якості хімічних лікарських сполук; виробництво фармацевтичних препаратів                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 37 | Фізичне виховання, спорт і здоров'я людини | 35  | фізичне виховання                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 38 | Харчова промисловість                      | 78  | виробництво харчової продукції консервування; зберігання і переробка зерна; виробництво хліба, кондитерських, макаронних виробів і харчових концентратів; виробництво цукристих речовин та полісахаридів; бродильне виробництво і виноробство; виробництво жирів і жирозамінників; зберігання, консервування та переробка плодів і овочів; зберігання, консервування та переробка м'яса; зберігання, консервування та переробка риби і морепродуктів; зберігання, консервування та переробка молока                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

*Закінчення дод Г*

| 1  | 2                               | 3  | 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----|---------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 39 | Хімічна технологія та інженерія | 30 | виробництво органічних речовин; виробництво неорганічних речовин; переробка нафти і газу; коксохімічне виробництво; виробництво твердих хімічних речовин; виробництво обладнання з високоенергетичними і швидкодіючими сполуками; виготовлення виробів і покриттів із полімерних матеріалів; виробництво кінофотоматеріалів і магнітних носіїв; виготовлення тугоплавких неметалевих і силікатних матеріалів і виробів; виробництво високомолекулярних сполук; хіміко-механічна переробка деревини і деревних матеріалів опоряджувальне виробництво; технологія обробки шкіри та хутра; обслуговування і ремонт обладнання; підприємств хімічної та нафтогазопереробної промисловості |
| 40 | Цивільна безпека                | 1  | організація та техніка цивільного захисту; радіаційний та хімічний контроль; організація та техніка протипожежного захисту                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

*Складено на основі [183]*

## Додаток Д

**Характеристика альтернативних сценаріїв формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки**

| Вид сценарію та характер розвитку ОП                                                                  | Ключові риси сценарію (перспективні напрями)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Ризики сценарію                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                                                                                     | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Базовий</b><br><i>екзогенний, екстенсивний (в кращому випадку, нейтральний) характер зростання</i> | 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; констатаційна модель підготовки фахівців; оновлення освітніх стандартів і нормативних вимог якості освіти; сприяння створенню процесних, управлінських, логістичних, освітніх інновацій | 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. |
| <b>Мобілізаційний</b><br><i>ендогенний, інтенсивний характер розвитку</i>                             | відтворення ресурсної складової і підвищення ефективності функціональної складової; перехід від констатаційної моделі підготовки фахівців до превентивної (випереджальної), формування логістичного топ-менеджменту на усіх рівнях економіки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | існує можливість суттєвого розбалансування системи підготовки фахівців у зв'язку із суттєвою зміною змісту освітніх                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

Продовження дод. Д

| 1                                                                                     | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                       | країни, здатного реалізувати перехід до концепції державного логістичного менеджери́зму; 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 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 менеджери́зму і державного логістичного менеджери́зму, що передбачає наявність досить усталених ринкових механізмів саморегулювання економіки, відсутніх в економічних реаліях України |
| <b>Інноваційний</b><br><br><i>інноваційний,<br/>інтенсивний<br/>характер розвитку</i> | стрімке нарощування ресурсної складової і повна реструктуризація функціональної складової; форсований процес реалізації неологістики третього покоління, концепції тотальної логістизації національної 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 менеджери́зму | самий ризиковий сценарій: 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.                                                                                                                                                                     |