

В.Я. Швец, А.В. Баранец

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ КАК ЭФФЕКТИВНАЯ ФОРМА ТРАНСФЕРА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

В статье обоснована необходимость осуществления трансфера логистических знаний с позиций ускорения процессов интеграции Украины в Европейский Союз. Рассмотрены совместные магистерские программы как одна из наиболее эффективных форм продвижения и обмена знаниями в сфере логистики. Определены направления устранения дисбаланса в организации программ мобильности студентов в современных условиях.

МІЖНАРОДНІ ОСВІТНІ ПРОГРАМИ ЯК ЕФЕКТИВНА ФОРМА ТРАНСФЕРУ ЛОГІСТИЧНИХ ЗНАНЬ

У статті обґрунтовано необхідність здійснення трансферу логістичних знань з позицій прискорення процесів інтеграції України до Європейського Союзу. Розглянуто спільні магістерські програми як одну з найбільш ефективних форм просування та обміну знаннями у сфері логістики. Визначено напрями усунення дисбалансу в організації програм мобільності студентів у сучасних умовах.

INTERNATIONAL EDUCATION PROGRAMS AS AN EFFECTIVE FORM OF TRANSFER OF LOGISTIC KNOWLEDGE

The article substantiates the necessity of transfer of logistic knowledge from the positions of accelerating the integration of Ukraine into the European Union. The general master's degree programs are considered as one of the most effective forms of promotion and of exchange by knowledge in the field of logistic. Directions of deleting the imbalance in the organization of programs of student mobility in modern conditions are defined.

ВВЕДЕНИЕ

Мегатенденции, среди которых глобализация, информатизация, экологизация, европейская интеграция и европеизация предприятий, непосредственно касаются логистики – сферы пространственно-временной трансформации товаров, услуг, людей, капитала, информации. В этих условиях традиционные границы пространства и времени теряют свое значение: объединенная Европа – это единый рынок товаров, услуг, людей, капитала без внутрен-

них границ, а распространение новой (виртуальной) экономики – это временная доступность без ограничений.

Становится очевидным, что дальнейший путь развития логистических услуг в Украине лежит, прежде всего, в русле интеграции участников логистического рынка. Интеграция должна охватывать все сферы хозяйственной деятельности отдельных предприятий и отраслей, иметь международную направленность. Однако практика свидетельствует, что сегодня даже в национальном масштабе проникнове-

ние логистического аутсорсинга в 2,5 – 3 раза отстает от аналогичных показателей в европейских государствах, как следствие около 75% собственных грузопотоков торговые и промышленные предприятия обслуживают самостоятельно.

В опубликованном отчете Всемирного банка «Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy» приведен рейтинг стран по индексу логистической эффективности LPI (см. табл.). В этом рей-

тинге Украина за шесть лет переместилась с 73 на 61 место с общей экспертной оценкой в 2013 году – 2,98 балла [1]. Следует отметить, что кризисный 2009 год характеризовался ухудшением рейтинга нашей страны и по показателям логистической эффективности. Особенно заметным было ухудшение качества таможенных процедур, отслеживания грузов, а также возрастание количества поставок, выполненных с нарушением установленных сроков.

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕЙТИНГА ВСЕМИРНОГО БАНКА ПО ИНДЕКСУ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ УКРАИНЫ

Таблица

Показатель	LPI 2007 (место/баллы)	LPI 2009 (место/баллы)	LPI 2011 (место/баллы)	LPI 2013 (место/баллы)
Интегральный индекс	73/2,55	102/2,57	66/2,85	61/2,98
Качество таможенных процедур	97/2,22	135/2,02	88/2,41	69/2,69
Инфраструктура	74/2,35	79/2,44	70/2,69	71/2,65
Международные поставки	83/2,53	84/2,79	83/2,72	67/2,95
Компетентность	90/2,41	77/2,59	61/2,85	72/2,84
Отслеживание груза	81/2,53	112/2,49	50/3,15	45/3,20
Своевременность	55/3,31	114/3,06	68/3,31	52/3,51

В целом за период 2007 – 2013 гг. повышение интегрального индекса было следствием роста значений всех оценочных показателей, при этом наиболее существенные сдвиги наблюдались по критериям «качество таможенных процедур» и «отслеживание груза». Практически, на неизменном низком уровне оставалось развитие логистической инфраструктуры. Статистика свидетельствует, что недостаточный для Украины уровень развития современной транспортно-логистической инфраструктуры и системы управления цепочками поставок напрямую влияет на рост логистических издержек. Так, их доля в стоимости произведенного в Украине товара составляет 30 – 35% (для сравнения в США – 25%, а в Европе 8 – 12%) [2].

Таким образом, низкий рейтинг Украины по показателям логистической эффективности, хотя и с четко прослеживающейся тенденцией улучшения позиций, является одним из факторов, замедляющих инте-

грационные процессы Украины в европейском направлении.

Неоспоримым является тот факт, что развитию логистики в Украине способствуют такие факторы, как выгодное географическое размещение на перекрестке основных направлений евразийских транснациональных транспортных потоков, наличие развитой транспортной системы и высокая на уровне не ниже 75% трансграничность страны.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Рынок европейской логистики оценивается сегодня в 880 – 900 млрд евро. Удельный вес этого рынка в структуре ВВП Европейского Союза составляет от 7 до 14%. Сегодня в этой отрасли работает около 11,9 млн человек в 1,2 млн компаний. Таким образом, в Европе накоплен крупнейший опыт осуществления успешной логистической деятельности, внедрены но-

вейшие технологии по управлению цепями поставок. Для того, чтобы этот багаж знаний был доступен отечественному бизнесу, необходимо внедрение, как минимум, двух форм трансфера логистических знаний:

- проведение отраслевых форумов, круглых столов, конференций и выставок как площадок для знакомства и активного общения специалистов в сфере логистики;

- обеспечение реализации интегрированных международных проектов в сфере логистического образования.

Следует отметить, что необходимость реализации второго направления обоснована с позиций утвержденной стратегии интеграции Украины в Европейский Союз и усиливается с учетом последних политических событий, связанных с новым этапом подготовки к подписанию соглашения об ассоциации с ЕС. В рамках стратегии евроинтеграции наряду с экономическим, социальным, политическим направлениями европейской интеграции, культурно-образовательный и научно-технический занимают особое место [3]. Интеграционный процесс заключается во внедрении европейских норм и стандартов в образовании, науке и технике, распространении собственных образовательных и научно-технических достижений в ЕС. В конечном результате, такие шаги направлены на интеграцию в общеевропейскую интеллектуально-образовательную и научно-техническую среды.

Осуществление данной задачи предусматривает осуществление совместных научных, культурных, образовательных и других проектов, привлечение украинских ученых и специалистов в совместные программы научных исследований.

Для Украины участие в международных программах еще на стадии получения образования является принципиально важным именно в сфере логистики в силу причин как общего, так и специфического характера:

- недостаточный уровень популяризации логистики как научного направления и инструмента хозяйствования, что, в конеч-

ном счете, приводит к недостаточному использованию ее методов и принципов в деятельности отечественных предприятий и, как следствие, недополучению прибыли. И хотя на сегодняшний день магистров по специальности «Логистика» готовят 17 лучших университетов Украины в Киеве, Львове, Харькове, Донецке, Днепропетровске, Луганске, Тернополе, Одессе, к выбору данной специальности студенты относятся с осторожностью, поскольку логистика не воспринимается ими как самостоятельная отрасль знаний, она «теряется» среди экономических специальностей. В этой связи международные программы способны повысить популярность логистики;

- несовершенство законодательной базы в части установления правового поля регулирования и организационных основ взаимоотношений участников логистического рынка: провайдеров логистических услуг, логистических подразделений производственных и торговых компаний, клиентов и потребителей сервиса и пр. Законодательство в Украине, по сути, ограничивается принятием единого документа в сфере логистики – Закона Украины «О транспортно-экспедиционной деятельности». Это обуславливает необходимость изучения и дальнейшего использования европейского опыта в установлении правовых основ логистической деятельности, обеспечения гармонизации в законодательстве Украины на соответствие международным нормам при обслуживании грузопотоков в международных транспортных коридорах, что в перспективе упростит процесс экономической интеграции Украины в ЕС;

- ограниченный доступ к проектам инновационной логистики, активно внедряемым сегодня европейскими предприятиями. Показательными в этом вопросе являются следующие опубликованные данные общей статистики: доля инновационно-активных предприятий в ЕС составляет около 53%, в Германии – выше 70%, в Украине – до 17% [4]. Фактически это означает, что высококонкурентный рынок ЕС

обязывает к инновациям. Определенное видение степени инновационности логистических проектов, разрабатываемых и внедряемых украинскими предприятиями, дает рейтинг, составляемый Украинской логистической ассоциацией (УЛА) [5]. По данным ассоциации, такие проекты за последние годы были разработаны и внедрены в сфере складской, упаковочной логистики. Масштаб и сложность решаемых задач, уровень использования передовых технологий в реализуемых проектах, по мнению специалистов, заслуживают самой высокой оценки. Однако такие проекты единичны, что прежде всего, обусловлено недостаточным уровнем инновационных знаний логистического персонала. Обеспечить их получение возможно как на стадии последиplomного образования (в рамках программ квалификации и переквалификации, стажировок, тренингов), так и непосредственно в процессе получения базового образования в сфере логистики на основе использования передовых знаний, и, в первую очередь, благодаря возможностям программ академической мобильности;

– ограниченное количество реальных проектов «зеленой логистики». Общеизвестно, что социально ориентированные функции логистики призваны уменьшить вредное воздействие на окружающую среду, обеспечить поиск альтернативных источников энергии, устойчивое развитие и внедрение «зеленых» технологий, складов, дорог и пр. Особую актуальность данные вопросы приобретают в таких регионах Украины, как Днепропетровская, Донецкая, Запорожская, Киевская, Луганская области, где показатели загрязнения окружающей среды вследствие высокой концентрации предприятий добывающей и перерабатывающей промышленности превышают предельно допустимые значения;

– слабая мотивация преподавателей, задействованных в подготовке дисциплин логистической направленности. Прежде всего, речь идет о выборочных дисциплинах, которые включают в учебные планы подготовки бакалавров и магистров в соот-

ветствии с положениями Болонской конвенции. Сама возможность выбора дисциплины студентом призвана стимулировать преподавателя к работе над собой с целью завоевать большее количество слушателей. Как следствие, «неинтересные» преподаватели подвергаются риску потери учебных часов. Однако менталитет украинских студентов таков, что они часто настроены на получение диплома, а не образования, а потому склонны делать свой выбор не в пользу интересного курса, а в пользу снисходительного преподавателя. Система выборочных дисциплин идеально работала бы в том случае, если бы Украина была частью европейского образовательного пространства, студенты могли бы переходить из одного вуза в другой, ездить по разным странам, искать себя. Это дополнительно стимулировало бы их к познавательной деятельности, а преподавателей к повышению уровня знаний. Однако в украинских реалиях невозможен обмен даже между студентами отечественных вузов.

Одной из форм международных проектов в сфере образования являются совместные магистерские программы по логистике. Согласно требованиям Еврокомиссии по образованию, воплощенных в современной программе «Эразмус Плюс», высокоинтегрированные международные магистерские программы, предоставленные консорциумом университетов из стран ЕС и стран вне ЕС, включают обязательный период обучения в двух различных странах, приводят к присвоению общей степени или нескольких степеней.

Совместная магистерская программа имеет следующие преимущества для отечественных вузов:

– повышение статуса вуза благодаря вхождению в единое международное образовательное пространство;

– повышение привлекательности собственных магистерских программ, в данном случае в первую очередь, по логистике;

– повышение конкурентоспособности выпускников специальности «Логистика» на рынке труда;

– формирование и укрепление международной академической культуры;

– повышение квалификации преподавателей и расширение их академического потенциала как в части преподавания (благодаря внедрению новых методик образования, системы обеспечения качества, изменения подходов к образовательному процессу), так и в исследовательской работе;

– возможность диверсифицировать предлагаемые программы высшего образования за счет привнесения дополнительных переменных компонентов.

Очевидными преимуществами для европейских вузов-партнеров являются, как минимум, два следующих:

– возможность создать уникальную конкурентоспособную на европейском рынке образовательных услуг программу по логистике, в которой будут использованы сильные стороны каждого вуза-участника,

– возможность в дальнейшем принять выпускников-логистов из Украины на последипломные программы.

Реализация совместной магистерской программы предполагает соблюдение ряда стандартных условий, вытекающих из ее определения:

– учебный план должен быть разработан и утвержден двумя или более институтами-партнерами;

– студенты из одного университета изучают часть программы в университете-партнере;

– пребывание студентов в университетах-участниках межвузовских программ имеет сопоставимую продолжительность;

– периоды обучения и результаты экзаменов в вузе-партнере должны целиком признаваться и автоматически засчитываться на основе действующих в вузах-партнерах договоренностей, общих принципов и стандартов обеспечения качества;

– преподаватели каждого вуза, участвующего в совместной программе, должны преподавать и в вузах-партнерах, совместно разрабатывать учебный план и входить в состав общих приемных или аттестационных комиссий;

– по окончании обучения студентам присваиваются степени каждого вуза-партнера, либо же одна совместная степень, о которой существует договоренность между вузами-партнерами.

Обязательным условием реализации совместных магистерских программ является активизация руководством вузов программ академической мобильности. Как известно, данные программы предусматривают двустороннее протекание процесса перемещения участников. Прямая мобильность предполагает перемещение студентов, аспирантов, преподавателей, исследователей своей страны за рубеж, соответственно «обратная мобильность» – перемещение иностранных граждан с образовательными и исследовательскими целями в свою страну. Опыт реализации программ мобильности вузами, которые находятся в странах, не являющихся участниками ЕС, показывает, что, как правило, имеет место неравномерность потока участников, перемещаемого в разных направлениях. Показатели программ прямой мобильности значительно превосходят аналогичные показатели обратной мобильности.

Для устранения существующей практики дисбаланса в организации программ мобильности вузы Украины со своей стороны должны решить ряд профессиональных и общих задач:

– разработать стратегии интернационализации с обязательным включением в них совместных магистерских программ по логистике;

– сформировать инфраструктуру для реализации программ совместного обучения;

– сформировать мультикультурные компетенции у преподавателей;

– активизировать сотрудничество с ведущими предприятиями региона, что даст возможность зарубежным студентам ознакомиться с лучшим отечественным опытом внедрения логистических принципов и методов в производственную, сбытовую деятельность таких предприятий и, в результате, сформировать базу для проведения

научных исследований и, в дальнейшем, написания магистерских работ, имеющих практическую ценность;

– предоставить комфортные условия проживания (провести модернизацию общежитий, предоставить к услугам иностранных студентов Интернет-центры, программы медицинского обслуживания, оборудованные залы для занятия спортом, бытовой сервис и т.д.);

– осуществить социокультурную адаптацию. Для этого в вузах необходимо предусмотреть адаптационные программы, помогающие прибывшим из-за рубежа студентам освоиться в новых условиях (языковые курсы, ознакомительные мероприятия, культурные программы).

ВЫВОДЫ

Евроинтеграция, являясь основой стратегии экономического и социального развития Украины, предполагает комплексное решение задач политического, экономического и социокультурного сближения европейских государств. Один из важнейших экономических аспектов евроинтеграции состоит в определении роли Украины не только как географического, но и логистического центра Европы. Как показывает практика, для этого необходимы, в первую очередь, концептуальные изменения в образовательных нормах и стандартах. Реализация совместных магистерских программ по логистике позволит модернизировать учебный процесс, сделать его современным, адекватным лучшим практикам образовательного процесса в Европе, что в конечном счете даст возможность повысить качество логистических знаний и более эффективно реализовать их на практике.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Официальный сайт Мирового банка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/>*
2. *Проблемы логистических затрат: от понимания до регистрации и учета (материалы блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2011. – № 3(35). – С. 20 – 33.*
3. *Програма інтеграції України до Європейського Союзу (схвалено Указом Президента № 1072/2000 від 14.09.2000) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.*
4. *Інноваційний розвиток промисловості як складова структурної трансформації економіки України: аналітична доповідь. – К.: НІСД, 2013. – 71 с.*

5. *Официальный сайт Украинской логистической ассоциации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ula-online.org/>.*

ОБ АВТОРАХ

Швец Василий Яковлевич – д.э.н., профессор, директор института экономики, заведующий кафедрой менеджмента производственной сферы Национального горного университета.

Баранец Анна Валерьевна – к.э.н., доцент кафедры менеджмента производственной сферы Национального горного университета.