

15. Леутин В.П. Функциональная асимметрия мозга: мифы и действительность / Л.П. Леутин, Е.И. Николаева. – СПб.: Речь, 2005. – 368 с.
16. Воронов М.В. Психосоматика. Практическое руководство / М.В. Воронов. – К.: Ника-Центр, 2002. – 256 с.
17. Ильиных И.А. Влияние природных характеристик на состояние энергетики организма человека / И.А. Ильиных [и др.] // Природные комплексы Майминского района Республики Алтай: Коллективная монография. – Горно-Алтайск: РИО, 2006. – С. 107-132.
18. Коротков К.Г. Основы ГРВ биоэлектрографии / К.Г. Коротков. – СПб.: СПбГИТМО (ТУ), 2001. – 360 с.
19. Орлов Д.В. Бесконтактная регистрация эмоционального состояния групп людей методом газорядной визуализации / Д.В. Орлов, К.Г. Коротков // Сборник трудов научно-практического семинара по ГРВ биоэлектрографии, СПб, 4-7 июля 2011 года. – СПб.: СПбГУИТМО, 2011. – С.282-291.
20. Назарова К.А. Комплексное исследование влияния музыки разных жанров на функциональные состояния человека / К.А. Назарова, Л.Д. Чайнова, В.В. Ковалев // Сборник материалов X Всероссийского семинара-совещания МГТУ им. Н.Э. Баумана 17-19 апреля 2012 года. – М.: 2012. – С. 219-220.
21. Стражмейстер И.Б. Термодинамическая оценка энергоинформационного влияния творческого процесса на человека / И.Б. Стражмейстер // Научно-технический вестник СПбГУИТМО «Исследования в области приборостроения», Вып. 26. – СПб, 2006. – С.39-48.
22. Мамфорд Дж. Чакры и кундалини. Практическое руководство / Джон Мамфорд; пер. с англ.-София, 1999. – 240 с.
23. Официальный сайт компании «Биоэнтек» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bioentech.ru/>.
24. Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической динамики / Н.Д. Кондратьев. – М.: Экономика, 1989. – 560 с.
25. Бородина Е. Человеческий капитал как основной источник экономического роста / Е. Бородина // Экономика Украины. – 2003. – №7. – С. 48-53.
26. Справочник по математике для экономистов / В.Е. Барбаумов [и др.]; год ред. В.И. Ермакова. – М.: Высш. шк., 1986. – 336 с.
27. Абанкина Т.В. Прокрустово ложе бюджетной культуры [Электронный ресурс] / Т.В. Абанкина // Отечественные записки. – 2005. – № 4. – Режим доступа: [http://magazines.russ.ru/oz/2005/4/2005\\_4\\_13-pr.html](http://magazines.russ.ru/oz/2005/4/2005_4_13-pr.html).
28. Сайт Тарасовой И.В. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tarasova-irina.pulscen.com.ua/>.

**Т. Н. Скоробогатова**  
*д-р экон. наук*  
*г. Симферополь*

## УПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКАМИ КАК ОТПРАВНАЯ ТОЧКА И ПРОИЗВОДНАЯ СЕРВИСНОЙ ЛОГИСТИКИ

**Введение.** Одной из ярко выраженных тенденций современной экономики является логистизация, то есть использование концептуальных логистических положений во всех сферах деятельности. Общеизвестно, что основным понятием логистики является «поток» и логистика в узком смысле рассматривается как управление потоками. Концепция логистики изначально в качестве предмета (по нашему мнению, скорее, объекта) изучения определяла потоковую форму организации материи [1] (авторы указывают «экономической материи», но мы не считаем корректным данное уточнение). Всеохватывающий процесс логистизации привел к тому, что экономику в настоящий момент начинают трактовать как потоковую [2]. В потоковой экономике на первом плане стоит сервисная логистика как наука и практика управления потоками потребителей и обслуживающими их потоками. В русле перманентно расширяющейся логистики ее сервисная ветвь получает значительный импульс развития. Уточняются и конкретизируются положения сервисной логистики, касающиеся видов потоков потребителей. Кроме того, наблюдается поворот к проблеме их физического состояния, позволяющего производить перемещение. В частности, в настоящее время в круг вопросов сервисной логистики включены перемещение и организация пользования услугами не только физически

здоровых людей, но и людей с ограниченными возможностями.

**Постановка проблемы.** Как мы уже отмечали ранее, сервисная логистика вышла за рамки услуг, сопутствующих производству, и расширила поле деятельности, включив в него так называемые «чистые услуги». Другими словами, она преодолела первый этап своего развития, где выступала в рамках логистического сервиса, и определилась как новая логистическая ветвь.

Однако на сегодняшний момент большинство авторов продолжает рассматривать ее на уровне обслуживания материального потока, наряду с информационной и финансовой логистическими ветвями. Например, в работе [1, с. 160] указывается, что сервисная логистика «вобрала в себя многообразие сервисных потоков, обслуживающих движение материального потока, на всех его стадиях». При этом сервисный поток трактуется как «направленное движение услуг, которые сопровождают материальный поток и им востребованы» [1, с. 161]. В отдельных источниках логистика рассматривается как управление потоками услуг [3, с. 184] (что неправомерно) или потоками и услугами [4, с. 161] (по нашему мнению, более правильно назвать процесс «управление производством услуг»).

Настоящая статья является продолжением авторских исследований в области сервисной логисти-

ки и посвящена пассажиропотокам. Среди потоков потребителей услуг им принадлежит особое место. Уточним, что в определении, данном логистике на Первом европейском конгрессе, она рассматривалась как учение о системном планировании, контроле и управлении материальными, энергетическими, информационными и пассажирскими потоками [5, с. 18]. Здесь впервые, наряду с другими, упоминаются потоки людей, а именно пассажиров, выделение которых фактически положило начало сервисной логистике.

В современных условиях значимость управления пассажиропотоками возрастает. Такое положение объясняется тем, что потребители используют все возможные варианты получения услуги дистанционно (сказанное касается и приобретения продукции). Перемещаются же они только в случае необходимости или желания «эффекта присутствия» (театральная постановка, спортивное соревнование и др.), а в большинстве случаев – стремлением к путешествиям.

**Целью статьи** является определение социально-экономической значимости сервисной логистики как деятельности по управлению потоками потребителей и, в частности пассажиропотоками, в потоковой экономике.

**Изложение основных результатов.** В рамках сервисной логистики требует уточнения применение термина «сервисный поток». Поскольку общеизвестно, что услуга не может перемещаться (передвигаются объекты или субъекты услуг, что зависит от ряда критериев, прежде всего, от транспортабельности обслуживаемых объектов и применяемых средств труда), данное понятие является весьма спорным (подробно о трактовке термина «поток» в логистическом аспекте см. в работе [6]). Тем более некорректно классифицировать сервисные потоки по аналогии с материальными: между продукцией (материальными ресурсами) и услугой имеется ряд отличий, не зря они рассматриваются как разные формы товара.

Уточним, что термин «поток» (по аналогии с термином «движение») может рассматриваться в двух ракурсах:

1) в узком смысле как перемещение объектов. Поток, рассматриваемый в данном аспекте, – это величина векторная; кроме направления движения, он характеризуется длиной, шириной, интенсивностью и др. показателями, определяющими поток с точки зрения физики. Кроме физиков, на данном аспекте акцентируют внимание и логистики;

2) в широком смысле как изменение объектов не только в пространстве, но и во времени, например, поток дней, лет, событий (исторический аспект) и действий (многогранный аспект). В данной плоскости оправдано говорить о потоке услуг или, более абстрактно, сервисном потоке.

Небезынтересным в указанной плоскости является соотношение понятий «поток» и «процесс». Первая из приведенных трактовок понятия «поток» уже термина «процесс», поскольку процесс как порядковая смена состояний определенного объекта может предусматривать более одного потока. Вторая трактовка должна учитывать объективность, то есть нереальность антропогенного изменения, например, поток дней (в этом случае более узким выступает понятие «процесс»), или субъективность потока, дающая возможность его планирования и регулирования, в частности поток действий (в этом случае уже понятие «поток»).

Из названного свойства услуги вытекает необходимость управления потоками субъектов услуг и/или

их объектов (в качестве них могут выступать и люди, и предметы труда, хотя последние в большинстве случаев передвигаются совместно с пользователями). Необходимость управления потоками людей, производящих и потребляющих услуги, определила расширение логистической базы и выделение сервисной логистики. Обратим внимание на тот факт, что на перемещение людей как задачу логистики ученые указывали и ранее. Прежде всего, такое положение касается ее военной составляющей, когда логистика характеризовалась в качестве «военной науки, связанной со снабжением, поддержкой и движением материалов и людей». Но и так называемая «гражданская логистика» определяется как «планирование, выполнение и контроль движения и размещения людей и/или товаров (авт. продукции)...» (источник косвенный [4, с. 2]). Поскольку движение продуцентов услуг во многих случаях осуществляется не в виде потока, а в одиночку, внимание сервисных логистиков акцентируется на потребителях услуг.

Известно, что логистические цепи в производственной сфере заканчиваются предприятиями-потребителями, к которым принадлежит и предприятие торговли. Сервисная же логистика изучает потоки, пролонгированные по отношению к материальным, а именно: потоки покупателей. Следовательно, можно сказать, что сервисная логистика фокусируется на потоках потребителей товаров: и услуг, и продукции.

Как отмечают Е. Каменева и Т. Крылова, «в современных условиях главная роль отводится не продукту (продукции – авт.) или услуге, а процессам производства-потребления, которые принимают форму потоков» [7, с. 25]. Применение данного тезиса по отношению к «потокам услуг», конечно, спорно, а касательно процессов – вполне приемлемо. Рядом авторов, в том числе и нами ([8, с. 117; 9, с. 11]), отмечалось, что услуга представляет собой и процесс, и результат. На указанном факте фокусируется внимание именно сейчас, когда на базе сферы услуг формируется новое логистическое направление – сервисная логистика.

Особенностью сервисной логистики является ее более тесная, по сравнению с традиционной логистикой, связь с маркетингом. Такое положение объясняется тем, что услуга одновременно производится и потребляется при тесном контакте обоих субъектов обслуживания. На данной связи основано косвенное регулирование потоков потребителей, когда предприятия стараются привлечь клиентов не только за счет самого товара, то и путем обеспечения оптимальных условий его получения (место расположения предприятия и время его работы, рациональное распределение отделов, предлагающих те или иные товары, так, чтобы оптимизировать человеческие потоки).

В свете сервисной логистики по-новому предстает такой ресурс, как время. Его ограниченность и невозобновляемость всегда учитывались производителями в процессе производства. Сервисная же логистика определяет поворот к данному ресурсу и потребителю.

Как известно, такие философские категории, как пространство и время, придя в логистику, обрели более широкий смысл. Причем понятие пространства во многих случаях рассматривается через временную призму. Действительно, наиболее реальное представление о величине пространства достигается, когда указывается, за какой период (естественно, с учетом пешеходного передвижения или применения определенного транспортного средства) можно его преодолеть.

Отметим, что изменение процесса оказания услуг в аспекте пространства и времени является инновационной основой во многих видах сервисной деятельности. В работе [9, с. 277-281] показаны соответствующие примеры нововведений, базирующихся на вертикальном и латеральном маркетинге, в рекреационном секторе. Добавим, что ярким примером радикального нововведения, основанного на латеральном маркетинге, является организация Паралимпийских игр. Уточним, что в 2014 г. количество их участников составляло около одной пятой от числа олимпийских спортсменов. Введение здесь спортивных соревнований, соответствующих Олимпийским играм, но соответствующим образом модифицированных может быть идентифицировано как формальное нововведение (например, горнолыжный спорт). Если же спортивные соревнования определяются специально для лиц с ограниченными возможностями, их следует отнести к радикальным нововведениям (к примеру, керлинг на колясках).

К слову, не только в русле Паралимпийских игр, но и в любом виде сервисной деятельности необходимыми являются нововведения (большей частью, формальные), касающиеся людей с ограниченными возможностями. Эффективность таких нововведений, конечно, носит социальный характер, что немаловажно. Но, позволив людям преодолеть психологический барьер и определиться с работой, нововведения дают и экономический эффект.

Итак, основные концептуальные положения сервисной логистики формулируются следующим образом:

- 1) потоки потребителей образуются в связи с невозможностью перемещения субъектов услуг и соответствующего оборудования, а также природных ресурсов к пользователям или желанием клиента получить услугу не дистанционно, а непосредственно;
- 2) специфика управления потоками потребителей по сравнению с другими потоками учитывает необходимость их параллельного обслуживания и активность людей как потокообразующих элементов;

3) при управлении потоками потребителей, предусматривающим коллективный подход, необходимо сочетать его с индивидуальным подход, учитывая подготовку и физическое состояние людей как условие их участия в процессе пользования услугой;

4) сервисно-логистические нововведения могут носить радикальный (новый вид услуги) или формальный (новая форма оказания услуги) характер и должны отвечать спросу потребителей и социально-экономическим потребностям общества.

Приоритетными в сервисной логистике являются потоки потребителей, а все остальные потоки выступают по отношению к ним в порядке обслуживающих [10]. К названным потокам относятся кадровые, материальные, финансовые, информационные. При этом приоритетность потоков потребителей не исключает их следование за другими потоками (когда кадровые потоки выполняют направляющую, информационные – указывающую, материальные и финансовые – превентивную функцию).

Потоки потребителей создаются пользователями продукции, то есть покупателями (в связи с развитием электронной торговли их доля начинает падать), и пользователями услуг, а именно: зрителями, клиентами, пациентами, учащимися (студентами) и т. д. Но наибольшая доля в их структуре принадлежит пассажирам, выполняющим связующую и развивающую функцию. Связующая функция определяется деятельностью пассажиров как субъектов объединения городов, регионов, стран. Наличие развивающей функции объясняется тем, что в пути пассажиры передают информацию окружающим людям. Такая информация не всегда нова и полезна, а иногда даже может носить негативный характер. Но, отфильтрованная и систематизированная, она вполне способна расширить кругозор и обеспечить развитие.

Характеристики потоков пассажиров конкретизируют общие особенности, присущие человеческим потокам (они представлены в работе [9, с. 119]), которые преломляются здесь определенным образом (см. таблицу).

Таблица

**Конкретизация пассажиропотоков в аспекте управления потоками потребителей товаров**

| Общие особенности потоков потребителей товаров   | Конкретизация применительно к пассажиропотокам   |
|--|--|
| Люди выступают объектами не только управления, но и обслуживания   | Касательно управления: сложность управления потоками людей обусловлена их спецификой. Касательно обслуживания: чем больше люди находятся в пути, тем более они требуют разного рода услуг                                    |
| Потоки потребителей являются приоритетными по сравнению с кадровыми, материальными, финансовыми и информационными потоками   | Пассажирские потоки являются приоритетными по сравнению с остальными потоками, выполняющими по отношению к ним обслуживающую функцию   |
| Управление потоками осуществляется прямо и косвенно. Косвенное управление основано на конкурентных преимуществах сервисных предприятий, предлагающих наиболее востребованные потребителями товары и создающих максимально удобные условия их получения | Прямое управление ориентировано на транспортные средства. В косвенном управлении потоками важную роль играет ценовая политика, в частности соотношение скорость-цена (для большинства же услуг качество-цена)                |
| Для потребителей как потокообразующих элементов важен не только конечный результат, но и процесс его достижения  | В основе необходимо обслуживание пассажиров на всем пути их перемещения. Но для некоторых из них, особенно при формальных обстоятельствах, важно скорейшее достижение конечного пункта, пусть даже с минимальными удобствами |
| Потоки имманентно активны, что является потенциальной причиной изменения вектора управления  | Поскольку люди «привязаны» к транспортным средствам, они не участвуют в продуцировании услуги, пользуясь ею пассивно, и проявляют меньшую активность по сравнению с другими потребителями                                    |

Касательно обслуживания пассажиров, отметим, что указанные потоки могут иметь непрерывный и дискретный характер. Дискретные потоки образуются людьми, использующими для передвижения автомобильный транспорт и останавливающимися на ночлег в гостиницах или у частных лиц. Поскольку здесь им предоставляются необходимые услуги, в пути данные пассажиры менее обращают внимание на отдельные неудобства.

Отвечая специфике потоков потребителей услуг, пассажиры как потокообразующие элементы имеют и свои особенности. К ним относятся, в частности, следующие:

1. Дискретность потоков, определяемая вместимостью транспортного средства. Редки случаи образования очередей (например, очереди на стоянке пригородных автобусов или переправе), когда клиенты ожидают возможности пользования транспортной услугой. Очередность обычно существует в приобретении билета на тот или иной вид транспорта.

2. Услуги потребляются коллективно. Индивидуальное потребление, наряду с самообслуживанием, существует в автомобильном транспорте (такси). Индивидуальное потребление услуг других видов транспорта наблюдается только для лиц высокого статуса.

3. Постоянное изменение состава объектов управления (пассажиры). Названный факт затрудняет проведение единой тактической линии в управлении ими.

4. Участие пассажиров во внутренних и внешних потоках. Внутренние потоки образуются самими пассажирами, передвигающимися внутри транспортных средств, внешние – собственно транспортными средствами.

5. Отсутствие непосредственного контакта с субъектами управления (водителями транспортных средств). Такое положение наблюдается на железнодорожном транспорте и относительно – на воздушном и водном видах транспорта.

6. Не конечность, а инфраструктурность транспортной услуги, что обуславливает сложности в управлении потоками потребителей. Дело в том, что цели перемещения объектов разнятся, иными словами, поездки могут быть иметь разную направленность. Например, одни люди едут на отдых, другие – на работу, и сопряжение их действий требует учета интересов обеих сторон. Кроме того, поездки могут быть планируемые и непланируемые. Последние часто вызваны форс-мажорными обстоятельствами, обусловленными как производственными, так и личными (в том числе, связанными с родственниками и друзьями) проблемами, определяющими неадекватность поведения в неординарных ситуациях.

Рассмотрим третье из указанных отличий более подробно. Перемещаясь внутри пространства, определяющего место потребления услуги, любые пользователи образуют так называемые внутренние потоки. Причем их длина и разветвленность определяются структурой предоставляемого помещения.

Внутренние потоки образуют и пассажиры. Кроме того, они участвуют во внешних потоках, которые определяются движущимися транспортными средствами. Отметим, что параметры внешних потоков доминируют над параметрами внутренних потоков. Такой факт определяет инструментарий регулирования внутренних потоков. Ограничения пространства и времени движения внутренних потоков зависят от вида транспортных средств:

1. Касательно времени. Движение ограничивается только в самолете временем взлета и посадки, но

реально перемещение должно быть сведено к минимуму не только здесь, но и в автобусе; для автобуса в большей и в меньшей мере возможны неплалируемые остановки в форс-мажорных ситуациях; для самолета необходима площадка, для теплохода – пристань.

2. Касательно пространства. Движение в автобусе и самолете ограничивается салоном. В поезде пассажиры реально могут проделать путь от первого до последнего вагона, но практически они перемещаются только в пределах своего вагона (коме посещения вагона-ресторана или обращения к начальнику поезда). Если во всех перечисленных транспортных средствах потоки имеют прямолинейный двусторонний характер с небольшими ответвлениями, то о пассажирах теплохода этого сказать нельзя. Здесь потоки пересекаются во многих узлах, что требует их соответствующего регулирования.

**Выводы.** На сегодняшний момент сервисная логистика выделилась в новое логистическое направление и расширила базу исследования, включив в нее сферу услуг. Поэтому не следует отождествлять ее с логистическим сервисом, услуги которого традиционно рассматриваются на предпродажной, сопровождающей продажу и послепродажной стадиях обслуживания. Предметом изучения сервисной логистики являются методы и принципы управления потоками потребителей товаров и обслуживающими их потоками: кадровыми, материальными, финансовыми и информационными. Поскольку функционирование именно человеческих потоков (в нашем случае, потребителей и продуцентов услуг) дает максимальный коммуникационный эффект, сервисную логистику можно смело назвать образующей потоковой экономики.

Центральное место в сервисной логистике исторически занимают пассажиропотоки. Пассажиры как потребители транспортных услуг образуют внутренние потоки и принимают участие во внешних потоках, движение которых определяется видом транспортных средств. Являясь составной частью потоков потребителей и отвечая их общим характеристикам, пассажиропотоки имеют и свои особенности. По мере развития сервисной логистики выявляются их специфические свойства, учет которых позволяет оптимизировать управление потоками как артериями экономического организма.

**Перспективы.** Большое социально-экономическое значение имеет рассмотрение и решение проблем людей с ограниченными возможностями, касающихся не только модификации имеющихся и создания новых видов услуг, но и организации передвижения к месту оказания услуги.

#### Список использованных источников

1. Афанасенко И.Д. Экономическая логистика: Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – СПб.: Питер, 2013. – 432 с.
2. Скоробогатова Т.Н. Логистизация сферы туризма в условиях потоковой экономики / Т.Н. Скоробогатова / Устойчивое развитие экономики: Опережающее управление. – Симферополь: ДИАИПИ. – 2013. – Т.1. – С. 448-469.
3. Семенов А.И. Логистика. Основы теории / А.И. Семенов, В.И. Сергеев. – СПб.: Издательство «Союз», 2001. – 544 с.
4. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / под общ. и научн. ред. В.И. Сергеева. – 2-е

изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013. – XXX, 634 с.

5. Логистика / Б.А. Аникин [и др.]; под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 408 с.

6. Скоробогатова Т.Н. Трактовка терміна «поток» в аспекте логистического управления движением туристов / Т.Н. Скоробогатова // Учёные записки ТНУ имени Вернадского. – Серия «Экономика и управление». – 2013. – Т. 26 (65). – № 2. – С. 132-138.

7. Каменева Е. Реализация логистических подходов в сфере услуг / Е. Каменева, Т. Крылова // РИСК. – 2013. – № 4. – С. 25-28.

8. Скоробогатова Т.Н. Логистические системы в сервисе: монография / Т.Н. Скоробогатова. – Симферополь: Доля, 2007. – 416 с.

9. Скоробогатова Т.Н. Сервисная логистика в рекреационном секторе: монография / Т.Н. Скоробогатова. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2010. – 403 с.

10. Скоробогатова Т.Н. К вопросу о структуре потоков в сервисной логистике / Т.Н. Скоробогатова // РИСК. – 2013. – № 4. – С. 29-32.

**В. Ф. Столяров**  
академік АЕН України  
м. Чернівці

**О. В. Шинкарюк**  
докторант  
м. Київ

## НАУКОВО-ОСВІТЯНСЬКЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ «ЖИТТЯМ ПО-НОВОМУ» (в умовах децентралізації влади)<sup>1</sup>

*Наша країна –  
Єдина родина*

**Актуальність проблеми.** Розробка механізму державного управління «життям по-новому» на основі впровадження системи ППБ (Прогнозування, Програмування, Бюджетування) людського розвитку в соціально-економічних планах регіонів та країни в цілому передбачає формування відповідного науково-освітнянського та кадрового забезпечення механізму державного управління на загальнонаціональному та регіональному рівнях.

Науково-освітнянське забезпечення механізму державного управління «життям по-новому» на основі системи ППБ людського розвитку на загальнонаціональному та регіональному рівнях повинно включати визначення:

- по-перше, Головного Науково-дослідного інституту (Головного НДІ) соціально-економічного профілю, який безпосередньо було б підпорядковано Уряду та Національній Академії Наук України (НАНУ), з повноваженнями координації пошукових і прикладних науково-дослідних робіт в сфері діяльності Інститутів Відділення економіки НАНУ та планом впровадження їх результатів в відповідних міністерствах, відомствах і комітетах системи державного управління, відповідальних за розробку і реалізацію Національної та Регіональних програм людського розвитку;

- по-друге, базового (обов'язкового та неподільного) фінансування Головного НДІ та регіональних наукових центрів Відділення економіки НАНУ щодо розробки і реалізації Національної та Регіональних програм людського розвитку за окремими захищеними статтями державного та місцевих бюджетів – бюджетними запитами, обґрунтованими Головним НДІ

та схваленими Кабінетом Міністрів України (крім фінансування за процедурами державних закупівель, інших науково-дослідних робіт за вітчизняними та міжнародними грантами, а також виконання госпрозрахункової тематики);

- по-третє, створення магістратури, аспірантури і докторантури в Головному НДІ за науковими спеціальностями 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством», 08.00.08 «Гроші, фінанси та кредит», 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» з відривом і без відриву від виробництва з метою підготовки кадрів для Головного високопродуктивного НДІ, регіональних наукових центрів Відділення економіки НАНУ, а також для міністерств, відомств, комітетів і регіональних державних адміністрацій в координації з підготовкою наукових кадрів за спеціальністю 08.02.00 «Механізми регулювання економіки» (08.02.02 «Економіка та управління науково-технічним прогресом», 08.02.03 «Організація управління, планування і регулювання економікою») в Національній Академії державного управління при Президенті України (м. Київ) та її регіональних інститутах в м. Харків, м. Дніпропетровськ, м. Львів, м. Одеса;

- по-четверте, створення в Головному НДІ та в регіональних наукових центрах Відділення економіки НАНУ Інститутів безперервної освіти (другої вищої освіти, перепідготовки та підвищення кваліфікації) управлінських та економічних кадрів центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, а також фахівців Центрів надання адміністративних послуг;

<sup>1</sup> В порядку поставки проблеми. Продовження. Дивись початок Столяров В.Ф., Шинкарюк О.В. Провідні складові механізму державного управління «життям по-новому» (в умовах децентралізації влади) // Вісник економічної науки України. – Донецьк, 2014. – № 2. – С. 131-140.