

16. Авер'янов, В.Б. *Виконавча влада і адміністративне право [Текст] . за заг. ред. В.Б. Авер'янова. – К. : "Ін-Юре", 2002. – С. 276-279.*
17. Тихомиров, Ю.А. *Современное публичное право [Текст] : монографич. учебник / Ю.А. Тихомиров. – М. : Эксмо, 2008. – С. 420.*
18. Бахрах, Д.Н. *Административное право России [Текст]: учебник для вузов / Д.Н. Бахрах. – М. :1999. – С.177-179.*
19. Мейер, Д.И. *Русское гражданское право [Текст] : в 2-х ч. Ч. 2 / Д.И. Мейер. – По испр. и доп. 8-му изд. 1902 г. – М. : Статут, 1997. – С. 147-148*

УДК 334.7

О.А. Похильченко
Національний університет «Львівська політехніка»
І. Петецький
Фірма «РЕТЕСКИ» (Польща)

ЛОГИСТИКА В СТРУКТУРІ КЛАСТЕРА

Актуалізовано доцільність використання логістичного підходу в кластерних структурах. Розглянуто роль логістики на етапах формування кластера і його безпосереднього розвитку. Проаналізовано характерні ознаки кластера та логістичної системи, встановлено три види цільових конфліктів у кластері як наслідку прийняття логістичних рішень.

Ключові слова: кластер, логістична система, конфлікт цілей, логістична інфраструктура, логістичний аутсорсинг, концепція логістичного провайдера.

Актуализирована целесообразность использования логистического подхода в кластерных структурах. Рассмотрена роль логистики на этапах формирования кластера и его непосредственного развития. Проанализированы характерные признаки кластера и логистической системы, установлено три вида целевых конфликтов в кластере как следствия принятия логистических решений.

Ключевые слова: кластер, логистическая система, конфликт целей, логистическая инфраструктура, логистический аутсорсинг, концепция логистического провайдера.

In the article advisability of applying logistic approach in cluster structures is actualized. The role of logistics at the phases of forming and development the cluster is examined. The characteristic features of logistics systems and clusters are analyzed. Three types of target conflict in the cluster as a consequence of the adoption of logistics solutions also are described in the article.

Key words: cluster, logistic system, conflict of goals, logistics infrastructure, logistics outsourcing, Third Party Logistics, logistics provider.

Постановка проблеми. Постійні виклики зовнішнього середовища з якими зіштовхується бізнес в процесі існування змушують шукати, створювати та втілювати нові підходи, завдяки яким уможливується зміцнення конкурентного потенціалу та утримання стійких позицій на ринку. Серед найгостріших проблем ведення практично будь-якого виду бізнесу за умов безперервного ускладнення попиту, скорочення життєвих циклів, наростаючої індивідуалізації, можна в першу чергу назвати організацію збуту продукції, яка фактично визначає часові рамки існування самого бізнесу. Існує два науково обґрунтованих підходи до вирішення цієї проблеми: використання маркетингу як філософії пріоритетів споживання, яка прийшла на зміну філософії пріоритетів виробництва, і використання логістики як інструментарію маркетингу, що орієнтує рух товарних потоків фірм-виробників на гнучке налаштування результатів їх господарської діяльності до тенденцій та обмеження ринкового платоспроможного попиту на основі, адекватної результатам маркетингових досліджень, ємності ринків. Досвід використання маркетингу та логістики в останні десятиліття засвідчує тотальну трансформацію організаційно-технологічного підходу до управління рухом товарів фірми, характерного насамперед для крупного бізнесу у логістичний підхід, який встановлює пріоритет кінцевих цілей руху товару фірми над проміжними цілями.

Використання логістичного підходу до управління бізнесом характерне сьогодні як для малого, так і великого бізнесу. Логістика є саме тією сферою компетентності, яка пов'язує компанію із її постачальниками

та споживачами. У цьому аспекті особливу актуальність логістичний підхід набуває в інтегрованих бізнес-структурах типу кластера, для яких вирішальне значення має ефективно побудований ланцюг поставок, що охоплює всі ланки: від джерела сировини включно до постачання готової продукції кінцевому споживачеві.

Аналіз останніх досліджень та публікацій вказує на наявність великого інтересу серед іноземних та вітчизняних науковців, теоретиків та керівників підприємств як до сутності концепції логістики [1-5], так і до концепції кластера [7-9]. Водночас, якщо теоретичний доробок у сфері вивчення кластерної форми організації бізнесу з кожним роком збільшується, то на практиці для більшості українських бізнесменів та політиків кластери дотепер залишаються малодослідженим явищем. Так, якщо в більшості країн Європи, зокрема, і в сусідній Польщі вже довгий час триває робота над формуванням бази даних або ж кодексів «хорошої практики кластерів», метою яких є розробка універсальних та ефективних методів реалізації кластерних ініціатив на основі узагальнення досвіду їх успішної роботи та підвищення доступності такої інформації для всіх зацікавлених осіб – від менеджерів підприємств та організацій до науковців та представників місцевих органів влади, які в такий спосіб зможуть обмінюватись досвідом, ідеями, результатами практичних рішень тощо в режимі реального часу, то в Україні, незважаючи на швидкий ріст кількості кластерів протягом 2004-2006рр., слід констатувати відсутність справді конкурентоздатних кластерів. Такий стан справ є наслідком великої сукупності чинників, які у значній мірі залежать не стільки від зовнішніх умов, скільки від компетенції та здатності керівників цих структур налагодити механізм роботи цього складного ланцюга вартості так, щоб він працював з високою ефективністю та користю як для самих учасників, так і, особливо, кінцевих споживачів.

З огляду на сучасну роль логістики як своєрідної компетенції досягнення успіху підприємствами на ринку актуальним є подальше ґрунтовне дослідження прикладних аспектів її організації і у кластерах.

Формулювання цілей статті. Метою написання статті є висвітлення місця та ролі логістики, дослідження особливості її організації в кластерних структурах.

Виклад основного матеріалу. У сучасному трактуванні логістика являє собою інтеграцію процесів постачання, виробництва та збуту. Для кластера, як інтегрованої бізнес-структури, що поєднує в одне ціле широкий спектр учасників – від постачальників, виробників до потенційних споживачів, логістика відіграє важливу роль і на етапі формування кластера і на етапі його безпосереднього розвитку.

На етапі формування кластера від рівня розвитку логістики в регіоні залежить наявність/відсутність сприятливих передумов, що визначають потенційну можливість та доцільність створення кластера. Високий рівень розвитку логістики в регіоні означає наявність складської, маніпуляційної, транспортної, пакувальної інфраструктур [1, с.52], а також наявність логістичних центрів та операторів. У сукупності їх можна об'єднати єдиним терміном – логістична інфраструктура. З огляду на те, що характерними ознаками кластера є географічна концентрація (локалізація) та широкий спектр учасників значення розвиненої логістичної інфраструктури в регіоні важко переоцінити. Мова іде, насамперед, про такі сприятливі для створення промислово-орієнтованих кластерів можливості як: нижчі транспортні витрати, більш швидке та якісне виконання замовлень, доступність використання максимально повного комплексу логістичних послуг (митні послуги, сертифікація, упаковка, маркування товарів, оптимізація бізнес-процесів щодо переміщення товарно-матеріальних цінностей через єдиного оператора). Важливо відмітити, що високий рівень розвитку логістичної інфраструктури в регіоні прямо впливає на інвестиційну привабливість регіону загалом. Зокрема, рішення про вихід на новий ринок крупними компаніями зазвичай спирається саме на аналіз достатності складського потенціалу в регіоні, можливостей якісного логістичного обслуговування, наявності великих національних логістичних операторів та операторів світового рівня.

На етапі розвитку кластера логістика, через забезпечення інтегрованого управління безперервно циркулюючими у кластері потоками інформації, матеріальними потоками, запасами, фінансами тощо, є інструментом досягнення стратегічних цілей розвитку цієї складної структури. Узагальнюючи теоретичні напрацювання іноземних та вітчизняних фахівців у сфері логістики [1-5], представимо схематично місце логістики у ланцюгу створення вартості у рамках кластера (рис.1).

Отже, логістику можна розглядати в якості сполучної ланки у кластері, що забезпечує інтеграцію усіх процесів щодо переміщення матеріальних та нематеріальних потоків між учасниками. Роль логістики посилюється і тим, що на фоні загострення конкурентної боротьби за споживача, ускладнення попиту та скорочення життєвих циклів, грамотно побудований ланцюг доставки продукту від виробника до споживача має істотний вплив на вартість самого продукту, оскільки безпосереднім чином стосується як якості обслуговування споживача, так і витратної сторони задоволення його потреб. Поділяючи точку зору авторів [6, с.25] щодо бачення основних переваг, які забезпечують комерційних успіх діяльності підприємства в сучасних умовах, слід підкреслити також і те, що завдяки інтегруючій дії логістики на фактори, які впливають на створення переваги у витратах та у цінності, вона має вирішальне значення в досягненні та утриманні конкурентоздатності сучасних бізнес одиниць, в тому числі і кластерів. По суті, логістика являє собою інтегрований процес створення споживчої цінності із мінімальними загальними витратами, а її завдання полягає у «отриманні потрібних товарів або послуг у потрібному місці, в потрібний час, за базисних умов та одержанні підприємством найбільшого доходу» [1, с.13].

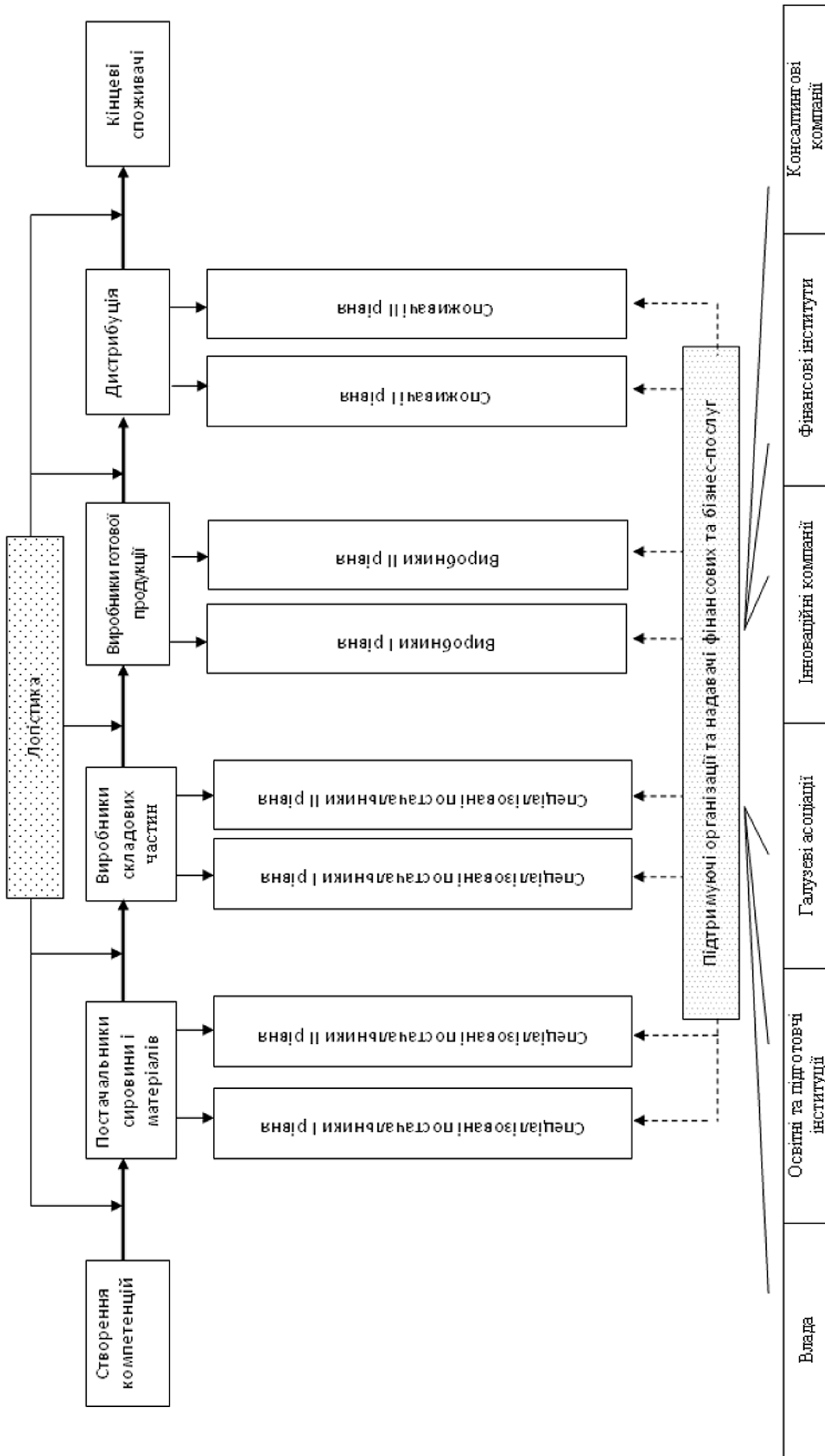


Рис. 1. Місце логістики в структурі кластера

Джерело: [8, с.213]

Водночас імплементація концепції логістики у систему управління інтегрованої структури типу кластера є непростим завданням та потребує ретельного дослідження. Характерним проявом будь-якої інтеграції є виникнення конфлікту цілей системи та її окремих елементів. Конфлікт цілей виникає як між цілями складових частин (субсистем), так і між ними і ціллю вищого рівня – головною ціллю системи. Кластер є складною інтегрованою структурою, яка складається з багатьох субсистем та функціональних галузей, а отже можна говорити про існування середовища конфлікту цілей. Досліджуючи сферу логістики можна говорити про існування окремих цільових конфліктів, які виникають як наслідок реалізації логістичних рішень.

За Є.В. Крикавським [1,с.47] можна виділити два види *цільових конфліктів*, які виникають між системою та її логістичною функціональною галуззю: перший вид конфлікту виникає як протиріччя між виконанням цілей окремих функціональних галузей і реалізацією головної цілі підприємництва (наприклад, гарантія забезпечення безперервності матеріального виробництва, прискорення реакції на замовлення клієнтів конфліктує із величиною сукупних витрат підприємства), другий вид конфлікту виникає як протиріччя між цілями логістики окремих функціональних галузей (цільові конфлікти у виробничій логістиці щодо глибини, серійності виробництва, у логістиці збуту, транспортній логістиці тощо).

Зокрема, виявленню місця та значення логістики у функціонуванні кластера може сприяти ідентифікація такої дилеми: пріоритет логістичних цілей чи пріоритет цілей кластера. Для цього дослідимо співвідношення характерних ознак логістичних систем і кластерів (табл. 1).

Порівняльний аналіз дає змогу побачити як схожі, так і відмінні риси цих двох структур. Насамперед, відмітимо подібність ланцюга поставок та кластера за підходами, що використовуються в логістичному управлінні, орієнтацією на споживача, зорієнтованістю на аутсорсинг та використанням віртуального, а не фізичного механізму координації. Водночас, порівняння цих структур за цілями дає змогу зробити висновок про те, що цілі ланцюга поставок з одного боку більш чіткі та конкретизовані і разом з тим є вужчими від цілей кластера.

Ще чіткішою така відмінність є для логістичної системи традиційного типу, де об'єктом управління виступає окреме підприємство. Водночас, цілі кластера також можна розглянути із двох позицій в ланцюгу створення вартості: з «входу» – позиція виробника (постачальника) та з «виходу» – позиція споживача. Тоді, з позиції «входу» пріоритетними є продуктові цілі, що відповідають критерію раціоналізації структури витрат та максимізації прибутку, а також частково логістичні цілі, що відповідають критерію ефекту і ринкової корисності, пов'язаного з реалізацією поставок.

Таблиця 1

Характерні ознаки кластера¹ та логістичної системи²

Ознаки порівняння	Кластер	Логістична система	
		Традиційного типу	Ланцюг поставок
Масштаб об'єкта управління	Сукупність підприємств, що утворюють інтегрований ланцюг поставок, а також органи влади, наукові установи, підтримуючі організації	Підприємство	Сукупність підприємств, що утворюють інтегрований ланцюг поставок
Цілі	На стратегічному рівні: формування ефективної та стійкої до зовнішніх ризиків системи взаємодії учасників в межах певної територіальної цілісності, що здатна генерувати дохід та забезпечувати отримання кожним учасником економічної вигоди від спільної діяльності та тісної взаємодії, а також позитивно впливати на оточуюче середовище. На тактичному рівні пріоритет продуктових цілей – мінімізація витрат, збільшення обсягу продажу, вихід на нові ринки збуту тощо	Мінімізація запасів у постачанні, у збуті Елімінація запасів у постачанні, у збуті Оптимізація запасів на підприємстві ↓	Мінімізація рівня запасів Максимізація обслуговування споживача Формування конкурентних переваг Підвищення прибутковості Формування економічного потенціалу ↓
Етап розвитку логістичного управління	Інтегрований на рівні ланцюга поставок ↓ Логістично зорієнтоване управління	Фрагментарний, у межах підприємства ↓ Інтегрований на рівні підприємства ↓ Логістично зорієнтоване управління	Інтегрований на рівні ланцюга поставок ↓ Логістично зорієнтоване управління

¹ іде мова про мікро- та мезо-кластери. Макро-кластери у даному випадку не розглядаються

² іде мова про мікро-, мезо- та мезологістичні системи. Макрологістичні системи та міжнародні макрологістичні системи у даному випадку не розглядаються

Ознаки порівняння	Кластер	Логістична система	
		Традиційного типу	Ланцюг поставок
Управління запасами	Кординація дій у ланцюзі	В одній фірмі	Кординація дій у ланцюзі
Потік запасів	Неперервний	Перервний	Неперервний
Витрати	Ціна продукту у споживача	Мінімізовані у фірмі	Ціна продукту у споживача
Інформація	Спільна	Контрольовані у фірмі	Спільна
Ризик	Солідарний	Сконцентровані на фірмі	Солідарний
Планування	Об'єднане для ланцюга поставок ↓	Зорієнтоване на фірму ↓	Об'єднане для ланцюга поставок ↓
Зв'язки між організаціями	Партнерство та співпраця учасників у поєднанні із конкуренцією	Фірма зорієнтована на низькі витрати	Партнерство та співпраця учасників
Організаційна структура	Існування ланки організаційної структури	Чітка та виразна ↓	Існування ланки організаційної структури, виразно домінує
Стратегія конкуренції	Аутсорсинг	Інсоринг	Аутсорсинг
Механізм координації	Віртуальний	Фізичний	Віртуальний
Об'єкт логістики	Логістичний продукт	Вантажний потік	Логістичний продукт
Логістичне обслуговування	Логістичні оператори (3PL)	Підрозділ фірми	Віртуальні логістичні оператори (4PL)
Чинник територіальної організації	Має вирішальне значення у формуванні конкурентних переваг	Значно впливає на формування конкурентної переваги	

Власне опрацювання автора на основі [1, с.8,143; 10, с.45].

З позиції споживача пріоритетними є цілі, досягнення яких задовольнить в найкращий спосіб існуючу потребу або задовольнить нову потребу. Вони кореспондуються із цілями максимізації корисності продукту та досягаються, насамперед, маркетинговими та логістичними інструментами.

Таким чином, можна говорити не тільки про існування конфлікту цілей кластера як системи із цілями логістики, але із цілями її головних субсистем на «вході» та «виході» ланцюга створення вартості. Отже, на наш погляд, у структурі кластера доцільно виокремити не два, а три види основних цільових конфліктів, які виникають як наслідок реалізації логістичних рішень, а саме:

1. Конфлікт системи кластера із субсистемою «логістика» кластера;
2. Конфлікт системи кластера із субсистемою «логістична система-учасника (постачальник/виробник/споживач)»;
3. Конфлікт всередині субсистеми «логістика» кластера за функціональними галузями.

Усунення зазначених цільових конфліктів вимагатиме від керівництва кластером, насамперед, прийняття рішень щодо встановлення доцільного (оптимального) рівня логістичних витрат та його співвідношення із величиною сукупних витрат кластера та іншими показниками його економічних результатів (доходом, прибутком). Як доречно зауважують автори [11, с.146] «до уваги треба брати не лише фактичні логістичні витрати, але також і очікувані, тобто користуватися категорією загальних логістичних витрат не у фактичному вимірі, а у системному. Іншими словами, необхідно враховувати всі можливі зміни у складових логістичних та інших витрат при одночасному розгляді наслідків прийняття рішень. Вимога одночасного розгляду аргументується взаємозалежністю складових логістичних витрат, прояви якої відображаються конфліктом витрат у випадку реалізації окремих логістичних цілей, по відношенню до яких завжди можна визначити одну або декілька інших цілей, що конфліктує з першою».

У кожному разі усунення цільових конфліктів пов'язане із вирішенням конфлікту витрат (коштів) та вимагатиме від керівництва кластера знаходження допустимого компромісу, що і формуватиме оптимальність рішень. Зокрема, відомим підходом до вирішення такого типу конфлікту витрат є підхід «зв'язок trade off» (зв'язок субституцій). Типовими прикладами конфлікту (субституцій) витрат «trade off» можна вважати такі пари: «кількість-якість», «стратегія-тактика», «довготерміновий горизонт-короткотерміновий горизонт», «ринкові ефекти (логістичний сервіс – ефективність) – витрати – точність діяльності», «централізація (інтеграція) – децентралізація (спеціалізація)», «системний підхід – частковий підхід». В будь-якому випадку велику роль у ідентифікації та вирішенні такого роду конфліктів має відіграти логістичне планування та керування.

Серед чинників, що мають принципове значення як для логістичної системи, так і для кластера слід виділити чинник територіальної організації. Так, географічна концентрація (локалізація) учасників є однією із найважливіших ознак кластера, яка обумовлює виникнення конкурентних переваг у учасників цього об'єднання та конкурентних переваг території (детальніше див. у [9, с.74-77]). У свою чергу ефективність логістичних систем також безпосередньо залежить від їхньої територіальної організації, адже географічне охоплення операцій логістики може бути дуже широким і зрештою впливатиме на швидкість та якість

обслуговування споживачів. Типовим прикладом успішного вирішення проблеми місцерозташування інфраструктури компанії на засадах логістики є реорганізація інфраструктури компанії Laura Ashley [5, с.49]: проблему зростання обсягу запасів та зниження часу доставки товару як результату надмірної кількості власних транспортних, складських та виробничих об'єктів було вирішено завдяки створенню єдиного розподільного центру, розташованого поблизу основного виробництва. Таке рішення потребувало закриття усіх складських об'єктів та передачі логістичних функцій по транспортуванню логістичному провайдеру. Як результат – суттєве підвищення обертання запасів компенсувало зростання транспортних витрат, а з часом було досягнуто і їх часткове зменшення за рахунок усунення зустрічних поставок, що в сукупності підвищило прибутковість компанії та зробило її більш гнучкою. Ще актуальнішою є просторово-часова інтеграція логістики для кластера як ланцюга поставок географічно сконцентрованих підприємств, що відкриває можливості для кращого використання місцевих ресурсів, узгодження та скорочення вартості та кількості переміщень матеріальних та нематеріальних потоків між учасниками, підвищення ефективності трансакцій. Логістика уможливує раціональність зростання загальних витрат підприємства, якщо це супроводжується очікуваним зростанням прибутку. Водночас, в кластері як цілісній системі завдяки дії ефекту масштабу можна також говорити про можливість для скорочення логістичних витрат, особливо у випадку передачі логістичних функцій на аутсорсинг.

Передавання логістичних функцій стороннім організаціям (провайдерам) є спільною рисою для кластера та логістичних систем – ланцюгів поставок. У літературі цей процес отримав назву логістичного аутсорсингу або ж концепції 3PL (Third Party Logistics) – логістики третьої сторони. Спеціалізовані фірми у стані виконувати безліч операцій, які здатні створювати додану вартість товару з більш низькими витратами аніж кожний із постачальників первинних продуктів. Така здатність до спеціалізації на окремих видах діяльності і є визначальним фактором зростання тенденції до використання спеціалізованих постачальників послуг для виконання операцій, що створюють додану вартість. Цим сервісним фірмам вдається досягнути економії за рахунок масштабів діяльності, зберігаючи при цьому гнучкість, що дає змогу компаніям, які користуються їх послугами, сконцентрувати свої зусилля на своєму основному виді діяльності [5,с.96]. Як наслідок, клієнт суттєво скорочує або, навіть, відмовляється від власних логістичних підрозділів і передурочає основні завдання зовнішнім фахівцям.

До основних функцій логістичного оператора зазвичай відносять:

1. Побудову інтегрованого ланцюга поставок за рахунок консолідації замовлень на перевезення великої кількості клієнтів.
2. Управління значним вантажопотоком, за рахунок чого логістичний оператор виконує роль оптовика на ринку закупівель транспортних послуг, що дає йому можливість закуповувати рухомий склад на ринку з дисконтом (знижкою), забезпечуючи перевізнику гарантовану роботу на постійній основі.
3. Постійний моніторинг та контроль перевізників, що дає змогу забезпечувати високий рівень сервісу, необхідний клієнтам.
4. Утримання великих складських площ та власних парків рухомого складу, що зменшує вплив негативних зовнішніх факторів (різкі коливання продажів, сезонна лихоманка тощо).

У випадку впровадження логістичного аутсорсингу у кластері актуальним є створення координаційного центру на основі 3PL провайдера як окремої юридичної особи. «Логістичний провайдер четвертого рівня є менеджером ланцюга поставок, який зводить ресурси, потужності і технологію своєї організації з ресурсами, потужностями і технологією іншого логістичного підприємства та управляє ним з метою запропонувати клієнтам найбільш повне рішення задач в ланцюгу поставок» [12]. Це дає змогу покращити моніторинг і контроль ринку логістичних послуг, вчасно відстежувати тенденції ринку, зіштовхувати 3PL провайдерів між собою, підтримуючи здорову конкуренцію на ринку логістичних послуг.

Висновки. В статті актуалізовано важливу роль логістики в інтегрованих структурах типу кластера на етапах його формування і розвитку. Саме логістика розглядається в якості сполучної ланки в інтегрованому ланцюгу поставок, що забезпечує інтеграцію усіх процесів щодо переміщення матеріальних та нематеріальних потоків між учасниками кластера. Водночас, впровадження концепції логістики в структуру кластера вимагає ретельного дослідження. В першу чергу прийняття будь-якого логістичного рішення, що переслідує досягнення певної цілі, вимагає ідентифікації конфлікту цілей, що дозволить встановити і оцінити конфлікт витрат (коштів). В цьому аспекті доцільним є використання концепції «trade off» та аналізування рівня та розміру логістичних витрат кластера із співвіднесенням їх із величиною сукупних витрат, доходу та прибутку цієї структури для прийняття остаточного рішення. Це завдання слід розв'язувати за допомогою логістичного планування та керування.

Для найбільш повного використання потенціалу логістики в цих структурах раціональним з погляду формування логістичної системи та її подальшого управління є використання логістичного аутсорсингу, що можливе шляхом передачі логістичних функцій стороннім організаціям.

Перспективи подальших досліджень вбачаються у поглибленні вивчення прикладних аспектів імплементації логістичного підходу відносно кластерних структур.

Література:

1. Крикавський Є. В. Логістика. Для економістів : підручник. – Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.

2. Крикавський С. В. Економіка логістичних систем : монографія / М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега та ін. / під ред. С. Крикавського та С. Кубіва. – Львів : видавництво НУ «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
3. Christopher M. Logistyka i zarządzanie łańcuchem podaży. – Krakow : Wydaw. PSB, 1998. – 273 s.
4. Pfohl H. Ch. Systemy logistyczne / H. Ch. Pfohl. Biblioteka Logistyke. – Poznan, 1998. – 420 s.
5. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М: Олимп-Бизнес. – 2010. – 640 с.
6. Чухрай Н., Гавриць Я., Гірна О. Кадри в маркетингу і логістиці : монографія / За наук. ред. Н. Чухрай. – Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2010. – 228 с.
7. Трансформація промислового комплексу регіона: проблеми управління розвитком: Монографія / В.И. Ляшенко, И.В.Бондаренко, С.Б. Колодинский, А.Н. Рыженков, Ю.С. Погорелов, Е.Е. Шапран и др. / Под об.ред. В.И. Дубницкого, И.П. Булеева. – Донецк: ДЭГИ, ООО «Юго-Восток, Лтд», 2008.-548 с.
8. Соколенко С.И., Войнарченко М.П., Дубницкий В.И., Ляшенко В.И. Повышение конкурентоспособности экономики на основе формирования кластерной модели производства: сборник научных докладов III Международной научно-практической конференции, 16-17 апреля 2008г., г.Севастополь / [под общ. ред. Вишня Л.И., Дубницкого В.И., Соколенка С.И.]. – Донецк: Юго-Восток, 2008. – 134 с.
9. Крикавський С.В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоздатності деревообробних підприємств: монографія / С.В. Крикавський, О.А. Похильченко. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – 352 с.
10. Чухрай Н. І., Гірна О. Б. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики : монографія / Н. І. Чухрай, О. Б. Гірна. – Львів : Інтеллект-Захід, 2007. – 232 с.
11. Крикавський С.В. До теорії оптимізації логістичних витрат / С.В. Крикавський, М.О. Довба, О.С. Костюк, Л.Ю. Шевців // Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка. – 2004. – № 5(64). – С.142-154.
12. Аутсорсинг в логістиці // Региональный деловой журнал «Территория бизнеса». Серия «Экономика». – №7 (22) сентябрь 2008. – режим доступу : <http://www.tb-magazine.ru/archive/22/economics/outsourcing>.

УДК 651.13.052.8

В.М. Струс,
 проректор з економічних питань та ресурсного
 забезпечення
 Львівського державного університету внутрішніх
 справ

ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ФОРМИ ВЗАЄМОДІЇ ПІДРОЗДІЛІВ ДАІ МВС УКРАЇНИ І ВІЙСЬКОВОЇ ІНСПЕКЦІЇ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті аналізуються правові та організаційні форми взаємодії підрозділів ДАІ МВС України і Військової інспекції безпеки дорожнього руху. Досліджено особливості взаємодії зазначених суб'єктів під час адміністративно-юрисдикційної діяльності.

Ключові слова: Державна автомобільна інспекція, Військова інспекція безпеки дорожнього руху, взаємодія, форми, безпека дорожнього руху.

В статье анализируются правовые и организационные формы взаимодействия подразделов ГАИ МВД Украины и Военной инспекции безопасности дорожного движения. Исследованы особенности взаимодействия отмеченных субъектов во время административно юрисдикционной деятельности.

Ключевые слова: Государственная автомобильная инспекция, Военная инспекция безопасности дорожного движения, взаимодействие, формы, безопасность дорожного движения.

This article analyzes the legal and organizational forms of interaction of State Automobile Inspectorate of MIA of Ukraine and the Military inspectorate of traffic safety. The peculiarities of the interaction of these subjects during the administrative-jurisdictional activities.

Key words: State Automobile Inspectorate, Military inspection of traffic safety, interactions, forms road safety

Постановка проблеми. Проект Закону України «Про поліцію» (реєстраційний № 10668) [1] передбачає створення нової системи підрозділів ОВС, яка дозволить відійти від структури міліції радянського зразка до європейського типу. Метою створення поліції є переорієнтування міліції на структуру з надання послуг