

- опис подій в контексті аналізу зовнішнього середовища і його ризиків і впливів;

- формування взаємозв'язку між фінансовими і нефінансовими розділами звітності.

Така інтегрована звітність показує кореляцію показників один з одним та демонструє повну і вичерпну інформацію про організацію, яка є необхідною для різних зацікавлених груп.

#### **Перелік посилань:**

1. Важенина И.С. Репутация территории: теория, методология, практика/ И.С. Важенина. — М.: Изд-во «Экономика», 2012. — 207 с.

2. Ильин А.И. Планирование на предприятии: / А.И. Ильин, Л.М. Синица. - Мн.: ООО «Новое знание», 2015. — 450 с.

3. Заман А. Репутационный риск: управление в целях создания стоимости/ пер. с англ./ А. Заман — М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2013. - 416 с.

4. Бойчик І. М. Економіка підприємства / Бойчик І. М., Харів П. С., Хопчан М.І. - Львів: Сполох, 2013. — 530с.

5. Балабанов И.Т. Риск – менеджмент / Балабанов И.Т. — М.: Финансы и статистика, 2016. — 154 с.

6. Родионов Б.Н., Саломатин Н.А., Осадчая Л.Г. Организация, планирование и управление предприятием / Родионов Б.Н., Саломатин Н.А., Осадчая Л.Г. - М.: Машиностроение, 2013. -328с.

7. Борисевич В.И., Кандаурова Г.А., Кандауров Н.Н. и др. Прогнозирование и планирование экономики: Практикум: Учебное пособие / Под ред. Г.А. Кандауровой. Мн.: УП "Экоперспектива", 2013г.

8. Клименко С. М. Обґрунтування господарських рішень та оцінка ризику / Клименко С. М., Дуброва О. С. — К.: КНЕУ, 2014. — 272 с.

Стаття надійшла: 08.12.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Горовий Д.А.

Рецензент: д.держ.упр., проф. Маліков В.В.



УДК 338.518+343.346.2

JEL L15

## **УЗАГАЛЬНЕННЯ МЕТОДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ЯКОСТІ ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНИХ РОБІТ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ**

**Горовий Д.А., д.е.н., професор**

**Горова К.О., к.е.н., доцент**

**Сичова К.Є.**

**Кадигроб Ю.Ю.**

**Харківський національний автомобільно-дорожній університет**

**Анотація.** За умови відмінності ширини залізничної колії в Україні та більшості країн ЄС, одним із небагатьох засобів вантажоперевезення є автомобільний транспорт. На автодороги України щодня виходить близько 20 млн. автомобілів, значна кількість яких є вантажними, що особливо потребують якісної рівної дороги для пришвидшення перевезення товарів на значні відстані. Таким чином, досягнення завдань держави по прискоренню економічного зростання, поліпшенню життя населення, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг прямо залежать від стану й розвитку мережі автомобільних доріг.

У сучасній ринковій економіці найважливішим фактором підвищення рівня життя, економічної, соціальної й екологічної безпеки є якість.

Економічна оцінка якості продукції припускає виконання відповідності показників якості продукції вимогам споживачів і вибір, якщо буде потреба, напрямку поліпшення його якості. Якість визначається мірою відповідності товарів, робіт, послуг умовам і вимогам: запитам споживачів; стандартам; договорам; контрактам.

Метою роботи є розробка рекомендацій щодо узагальнення методів економічної оцінки якості дорожньо-будівельних робіт в контексті європейської інтеграції України.

На сьогодні існує зовсім велика кількість методів оцінки якості дорожнього покриття, проте всі ці методи є різними і частіше за все є фізичними, а не економічними. Таким чином, в українській літературі і досі зберігається тенденція до використання показників «економії» для оцінки якості дорожньо-будівельних робіт через порівняння витрат на їх виконання та ефекту, який зможе отримати АТП від використання дороги з якісним покриттям нового типу. Використовується показник «витрати» для визначення якості виконання робіт, з аргументацією, що у вітчизняному господарстві існує майже повна 100% залежність між якістю і ціною, тобто чим дорожчий товар, тим більш імовірно він є якісним. Такий стан речей не можна вважати правильним. Адже категорії «якість» і «витрати» не є спорідненими. І в усьому світі не існує прямої кореляції між якістю та витратами на виробництво продукту. Тому необхідна розробка нового економічного показника якості автомобільних доріг, який має ґрунтуватися не на «економії», а на безпосередніх показниках ефекту від якісного дорожнього покриття: вартості товарів, перевезених на 1 км дороги за 1 день, вмотивованості водіїв користуватися саме цією дорогою тощо.

**Ключові слова:** оцінка якості, дорожньо-будівельні роботи, дорожнє покриття, економічна оцінка якості, мережа автомобільних доріг.

## GENERALIZATION OF ROAD-CONSTRUCTION WORKS QUALITY ECONOMIC EVALUATION METHODS IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE

**Dr. Dmytro Gorovyi, Doc. Hab. in Economics, Professor**

**Kseniia Gorova, PhD in Economics, Associate Professor**

**Kateryna Sychova**

**Yurii Kadygrob**

**Kharkiv National Automobile and Highway University**

**Summary.** *With the difference in the width of the railway track in Ukraine and most EU countries, one of the few means of trucking is road transport. On the Ukrainian roads every day, about 20 million vehicles are used, a significant number of which are freight, especially in need of a high-quality flat road to accelerate the transport of goods over significant distances. Thus, the achievement of the tasks of the state to accelerate economic growth, improve the life of the population, increase the competitiveness of domestic goods and services directly depend on the condition and development of the road network.*

*In a modern market economy, quality is the most important factor in raising the standard of living, economic, social and environmental security.*

*Economic evaluation of product quality requires compliance with the quality indicators of products to the requirements of consumers and the choice, if necessary, of the direction of improving its quality. Quality is determined by the measure of the conformity of goods, works, services with the conditions and requirements: customer requests; standards; contracts; contracts.*

*The aim of the work is to develop recommendations on the generalization of methods for the economic evaluation of road construction works in the context of Ukraine's European integration.*

*To date, there are too many methods for assessing the quality of the road surface, but all these methods are different and are often physical rather than economic.*

*Thus, in the Ukrainian literature there is still a tendency to use the "economy" indicators for assessing the quality of road construction works by comparing the costs of their implementation and the effect that an ATP of using a road with a high-quality new type of coating can receive. The indicator "expenses" is used to determine the quality of work performance, with the argument that in the domestic economy there is an almost complete 100% relationship between quality and price, that is, the more expensive the commodity, the more likely it is quality. This state of affairs can not be considered correct. After all, the categories "quality" and "costs" are not related. And in the whole world there is no direct correlation between quality and costs of product production. Therefore, it is necessary to develop a new economic indicator of the quality of highways, which should not be based on "economy", but on immediate indicators of the effect of high-quality road coverage: the cost of goods transported per 1 km of the road for 1 day, drivers' satisfaction with using this road etc.*

**Keywords:** *quality assessment, road construction works, road surface, economic quality assessment, road network*

**Постановка проблеми.** За умови відмінності ширини залізничної колії в Україні та більшості країн ЄС, одним із небагатьох засобів вантажоперевезення є автомобільний транспорт. На автодороги України щодня виходить близько 20 млн. автомобілів, значна кількість яких є вантажними, що особливо потребують

якісної рівної дороги для пришвидшення перевезення товарів на значні відстані. Таким чином, досягнення завдань держави по прискоренню економічного зростання, поліпшенню життя населення, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг прямо залежать від стану й розвитку мережі автомобільних доріг.

Останнім часом у нашій країні дуже швидко зростає обсяг перевезень, підвищується інтенсивність руху транспорту, а відповідно усе більше актуальним стає питання якості доріг. Велике навантаження на дорожнє покриття, низька якість матеріалів приводить до того, що на дорогах утворюються тріщини й вибої. Разом з тим стан автомобільних доріг не задовольняє зростаючих потреб автомобілізації держави й економіки. Так, на мережі автомобільних доріг близько 56 % довжини мають незадовільну міцність дорожнього одягу, 37 % – незадовільну рівність дорожніх покриттів. Ділянки концентрації дорожньо-транспортних випадків становлять у цілому близько 8 % довжини всіх доріг країни. Близько 28 % довжини доріг обслуговують рух у режимі перевантаження, тобто близько 48% від загального обсягу перевезень по автодорогах здійснюється з істотними втратами часу перевізників. За останні 10 років, при росту рівня автомобілізації на 85 %, довжина автомобільних доріг загального користування й міських вулиць збільшилася відповідно на 16 і 4,5 % [1]. Тобто темпи росту автомобілізації країни значно випереджають темпи росту автомобільних доріг і довжини міських вулиць. Слабкий рівень розвитку автомобільних доріг приводить до істотного росту витрат, зниженню швидкості руху, тривалим простоям, підвищенню рівня аварійності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасній ринковій економіці найважливішим фактором підвищення рівня життя, економічної, соціальної й екологічної безпеки є якість [2].

Для оцінки якості товарів сучасна наука й практика виробили систему кількісної оцінки властивостей товарів, які й дають показники їх якості. У цей час для оцінки якості товарів застосовують наступні показники: показники призначення товару, показники надійності, показники стандартизації й уніфікації, ергономічні показники, естетичні показники, показники транспортабельності, патентно-правові показники, екологічні показники, показники безпеки й інші показники [3]. Основні з них наведені в табл. 1.

Слід зазначити, що в цей час основним термінологічним документом в області оцінки й управління якістю товарів (продукції, робіт) є міжнародний стандарт ISO (ICO) 9001 (E/F/R) "Управління якістю й забезпечення якості", що максимально пояснює й стандартизує терміни по якості товарів (продукції, робіт, послуг) і те, як вони застосовуються в області управління якістю продукції [4].

Що стосується градації якості, то це категорія або певний розряд, привласнені певним об'єктам, що мають те ж саме функціональне застосування, але трохи різні вимоги до якості.

Економічна оцінка якості продукції припускає виконання відповідності показників якості продукції вимогам споживачів і вибір, якщо буде потреба, напрямку поліпшення його якості. Якість визначається мірою відповідності товарів, робіт, послуг умовам і вимогам: запитам споживачів; стандартам; договорам; контрактам.

Основними економічними методами оцінки якості на сьогодні можна вважати [5-10]:

1) спроби об'єднання показники якості й кількості (квалівал, тобто значення якості виражається через вплив на його кількість, наприклад ступінь удосконалювання тракторів оцінюється по можливому зниженню при цьому їхньої кількості для виконання колишньої роботи).

**Таблиця 1 - Система одиночних показників якості продукції по групах**

Групи показників		Окремі показники груп
Вид	Існуюча характеристика	
1. Призначення	Характеризують корисну роботу (виконуючу функцію)	- Продуктивність - Потужність - Зміст корисних речей - Калорійність
2. Надійність, довговічність і безпека	Визначають міру забезпечення тривалості використання й необхідних умов роботи й життєдіяльності людини	- Безвідмовність роботи - Можливий термін використання - Технічний ресурс - Термін безаварійної роботи - Кінцевий термін зберігання
3. Екологічні	Характеризують ступінь шкідливого впливу на здоров'я людини й навколишнього середовища	- Токсичність виробів - Зміст шкідливих речовин - Обсяг шкідливих викидів в атмосферу за одиницю часу
4. Економічні	Відображають міру економічної вигоди виробництва продуцентів і придбання споживачем	- Ціна за одиницю продукції - Прибуток за одиницю продукції - Рівень експлуатації витрат часу й коштів
5. Ергономічні	Окреслюють відповідність техніко-експлуатаційних параметрів виробу антропометричним, фізіологічним і психологічним вимогам працівника (споживача)	- Зручність управляти робочими органами - Можливість одночасного охопту контрольованих експлуатаційних показників - Величина шуму, вібрації й ін.
6. Естетичні	Визначають естетичні властивості (дизайн) виробу	- Виразність і оригінальність форми - Кольорове оформлення - Естетичність тари (упакування)
7. Патентно-правові	Відображають міру використання нових знахідок при проектуванні виробів	- Коефіцієнт патентного захисту - Коефіцієнт патентного захисту

\* Систематизовано за [3-8]

2) диференціальний метод оцінки якості промислової продукції (здійснюється шляхом порівняння одиничних показників якості оцінюваних виробів з відповідними показниками базового зразка).

3) комплексний метод оцінки якості, який полягає в тому, що при розрахунку підсумкового показника якості враховується значимість (вагомість) кожного показника властивостей як оцінюваного, так і базового (еталонного) зразка.

4) змішаний метод чисельної оцінки якості (диференціальний метод) (полягає в тому, що спочатку для групи неосновних властивостей, що істотно відрізняються по значимості, визначають узагальнений середньозважений показник (комплексний метод), а потім, разом з іншими, прийнятими за рівнозначні, показниками знаходять підсумкове середнє арифметичне значення).

5) інтегральний метод оцінки рівня якості продукції (узагальнений інтегральний показник якості оцінюваного, а також базового зразка розраховують як відношення сумарного корисного ефекту, вираженого в натуральних або грошових одиницях виміру, від експлуатації виробу  $W$  до витрат на його створення й експлуатацію за певний (або весь) термін служби:  $W = \frac{Kc}{3c}$ , де  $W$  - ко-

рисний ефект;  $Kc$  - сумарні капіталовкладення, що включають ціну, оплату за установку, налагодження й інші роботи;  $3c$  - експлуатаційні видатки).

б) експертний метод загальної оцінки рівня якості продукції заснований на використанні досвіду й інтуїції фахівців-експертів. Він застосовується тоді, коли немає необхідної кількісної інформації про властивості оцінюваного або/і базового зразків. Оцінки виставляються експертами в балах, частках або відсотках. Підсумковий показник рівня якості визначають як середньоарифметичне значення оцінок всіх експертів.

**Метою роботи** є розробка рекомендацій щодо узагальнення методів економічної оцінки якості дорожньо-будівельних робіт в контексті європейської інтеграції України.

**Невирішені складові загальної проблеми.** На сьогодні існує завелика кількість методів оцінки якості дорожнього покриття, проте всі ці методи є різними і частіше за все є фізичними, а не економічними.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** За результатами аналізу кількісних оцінок рівня якості продукції приймаються й реалізуються відповідні управлінські рішення. Проте дорожнє будівництво – це особливий сектор навіть будівельних робіт, важливість якого підкреслюється на державному рівні в нинішніх умовах. Якісні дорожньо-будівельні роботи, асфальтування, благоустрій територій обов'язково повинні виконуватися із застосуванням нових технологій. І в цьому питанні ніякої економії бути не повинне. Адже погано проведене будівництво або ремонт доріг може бути потенційною погрозою здоров'ю й життю всіх учасників дорожнього руху [11,12].

На сьогодні на практиці для оцінки стану дороги використовують узагальнений показник якості й стану дороги  $\Pi_d$ , що включає в себе комплексний показник транспортно-експлуатаційного стану дороги  $K\Pi_d$ , показник інженерного обладнання й облаштованості  $K_{об}$  і показник рівня експлуатаційного утримання  $K_e$ .

$$\Pi_d = K\Pi_d \cdot K_{об} \cdot K_e \quad (1)$$

Транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги оцінюють підсумковим коефіцієнтом забезпеченості розрахункової швидкості  $K_{итог\ pci}$  кожного характерного відрізка дороги [13].

Варто помітити, що автори [13,14,15] пропонують якість утримання доріг або окремих її ділянок оцінювати по бальній системі. Оцінку розраховують по оцінках якості втримування окремих автомобільних доріг або ділянок:

$$S = (P_{до} + P_{зн} + P_{шс} + P_{од} + P_{бо}) \cdot n \quad (2)$$

де  $P_{до}$ ,  $P_{зн}$ ,  $P_{шс}$ ,  $P_{од}$ ,  $P_{бо}$  – показники якості утримання відповідно дорожнього одягу, земляного полотна й водовідводу, штучних споруджень, обстановки дороги, благоустрою і озеленення;  $n$  – кількість оцінюваних елементів.

Значення показника якості кожного елемента визначають у результаті візуального огляду при проїзді по дорозі шляхом її суцільний послідовної дефектування по ділянках певної довжини, як правило, кілометровим або кратним кілометру.

Проте така оцінка показника якості автомобільних доріг не дозволяє визначити економічний ефект від якісного виконання дорожньо-будівельних робіт.

Оскільки будівництво й експлуатація автомобільних доріг пов'язані тільки з витратами й не є безпосередньо джерелом доходу, то виробничі витрати повинні перебиватися за рахунок доходів, що одержуються в інших галузях. Тому для правильної оцінки якості дорожньо-будівельних робіт повинні бути розроблені й впроваджені в практику методи виміру на основі повного господарського ефекту [12, 16].

Дослідження в джерелах [12,13,14,17,18] показали, що економія витрат на транспорті за рахунок розвитку й удосконалення якості доріг (ремонт доріг або нове дорожнє будівництво) включає:

- економію постійних витрат автотранспорту за рахунок збільшення технічної швидкості автомобілів;
- зменшення витрат у результаті простою автомобілів через бездоріжжя;
- зменшення витрат за рахунок передчасного зношування рухомого складу;
- економію витрат на капітальний ремонт автотранспортних засобів через поганий стан автодоріг;
- економію витрат на поточний ремонт автотранспортних засобів;
- економію витрат на перепробіг автомобілів тощо.

Тип дорожнього покриття та його щільність значно впливають на показники використання автомобільного транспорту. Так, середня швидкість руху по ґрунтових дорогах технічного транспорту у два рази нижче, ніж на дорозі із твердим покриттям. Наявність упоряджених якісних доріг дозволяє у два рази скоротити період тимчасової бездіяльності автомобільного транспорту й на 10...15 % збільшити коефіцієнт його використання [15]. Збільшення довжини автомобільних доріг із твердим покриттям супроводжується зниженням собівартості транспортних робіт, що обумовлюється «як ростом продуктивності рухомого складу, так і зменшенням норм витрати паливно-мастильних матеріалів» [19].

Економія постійних витрат транспорту за рахунок збільшення технічної швидкості автомобілів може бути визначена по формулі:

$$E_{II} = \left( \frac{C_{II}}{T_P \cdot V_{T1}} - \frac{C_{II}}{T_P \cdot V_{T2}} \right) \cdot Z_P \quad (3)$$

де  $C_{II}$  – постійні витрати автотранспорту за рік, грн.;  $T_P$  – фактичний річний фонд робочого часу, відпрацьований автомобілями, год.;  $V_{T1}$  – технічна швидкість при діючій мережі доріг, км/год.;  $V_{T2}$  – теж при проєктованій, км/год.;  $Z_P$  – річний пробіг автомобілів, км.

Економія палива на експлуатацію автомобілів за рахунок зниження норм його витрати :

$$E_{III} = (H_1 - H_2) \cdot Z_P \cdot C_{II} \quad (4)$$

де  $H_1$  – норма витрати палива на пробіг на діючій мережі доріг, л.;  $H_2$  – теж на проєктованій, л.;  $C_{II}$  – ціна 1 л. палива, грн.

Зменшення витрат у результаті простою автомобілів через тимчасове бездоріжжя

$$E_{III} = (D'_{III} - D''_{III}) \cdot C \quad (5)$$

де  $D'_{III}$ ,  $D''_{III}$  – автомобілі-дні простою через бездоріжжя відповідно до й після будівництва доріг;  $C$  – собівартість утримування одного атомобіле-дня роботи, грн.

Зменшення витрат за рахунок передчасного зношування рухомого складу:

$$E_{III} = (Z'_{III} - Z''_{III}) \cdot H_{ав} \cdot B_a \quad (6)$$

де  $H_{ав}$  - норма амортизаційних відрахувань на відновлення у відсотках до вартості автомобіля;  $B_a$  - вартість автомобіля, грн.;  $Z'_{III}$ ,  $Z''_{III}$  – недопробіг до нормативу через передчасне списання відповідно на діючій і проєктованій мережі доріг, км.

При оцінці якості мережі внутрішньогосподарських і під'їзних доріг додатково повинен, крім того, враховуватися економічний ефект на підприємствах інших галузей регіону, які користуються ними при експлуатації прина-

лежних їм автотранспортних засобів, а також соціальний ефект, що полягає в підвищенні життєвого рівня населення регіону [14,17].

У результаті будівництва доріг зменшуються втрати, пов'язані з експлуатацією автотранспортних засобів. Таким чином, підприємство одержує економію на транспортних видатках, відносна частка яких може бути визначена по формулі:

$$\alpha_T = \alpha_y + \alpha_c \quad (7)$$

де  $\alpha_y$  – розмір економії, що одержується за рахунок зниження собівартості перевезень;  $\alpha_c$  – розмір економії, що одержується за рахунок зменшення відстані вивезення.

**Висновки.** Таким чином, в українській літературі і досі зберігається тенденція до використання показників «економії» для оцінки якості дорожньо-будівельних робіт через порівняння витрат на їх виконання та ефекту, який зможе отримати АТП від використання дороги з якісним покриттям нового типу. Використовується показник «витрати» для визначення якості виконання робіт, з аргументацією, що у вітчизняному господарстві існує майже повна 100% залежність між якістю і ціною, тобто чим дорожчий товар, тим більш імовірно він є якісним. Такий стан речей не можна вважати правильним. Адже категорії «якість» і «витрати» не є спорідненими. І в усьому світі не існує прямої кореляції між якістю та витратами на виробництво продукту. Тому необхідна розробка нового економічного показника якості автомобільних доріг, який має ґрунтуватися не на «економії», а на безпосередніх показниках ефекту від якісного дорожнього покриття: вартості товарів, перевезених на 1 км дороги за 1 день, вмотивованості водіїв користуватися саме цією дорогою тощо.

#### Перелік посилань:

1. Державне агентство автомобільних доріг України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukravtodor.gov.ua>
2. Ясельская А.И. Управление качеством продукции: Учебное пособие / А.И. Ясельская. – Томск: Изд-во ТПУ, 2005. – 210 с.
3. Швец В.Е. Менеджмент качества в системе современного менеджмента. / В.Е. Швец // Стандарты и качество. - 1997.- №6 – С. 48-50.
4. Система управління якістю (ISO 9001) . – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ztstmetr.ztmetr.com.ua/?page\\_id=735](http://ztstmetr.ztmetr.com.ua/?page_id=735)
5. Никифоров, А.Д. Управление качеством : учебное пособие для вузов / А.Д. Никифоров. – 2-е изд., стереотип. – М. : Дрофа, 2006. – 719 с.
6. Криворучко О. М. Сутність та особливості визначення якості менеджменту організації / О. М. Криворучко, В. Г. Шинкаренко // Економіка транспортного комплексу : збірник наукових праць. – Харків : ХНАДУ, 2007. – Вип. 11. – С. 5-11.
7. Управление качеством : учебник / под ред. С.Д. Ильенковой. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 352 с.
8. Глудкин О.П. Всеобщее управление качеством : учебник для вузов / О.П. Глудкин. – М. : Горячая линия–Телеком, 2001. – 600 с.
9. Гличев А.В. Основы управления качеством продукции / А.В. Гличев – 2-е изд., "Стандарты и качество" – М.: ДЕЛО, 2001. – 256 с.
10. Савуляк, В. В. Управління якістю продукції : навчальний посібник / В.В. Савуляк – Вінниця : ВНТУ, 2012. – 91 с.
11. Кац А.В. Влияние строительства автомобильных дорог на экономическое развитие районов / А.В. Кац, В.А. Ногай и др. – М. : ЦБНТИ Минавтодора, 1976. – 60 с.
12. Конторович, Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л.В. Конторович. – М. : Наука, 1989. – 301 с.
13. Никитушкин, А. Обеспечить транспортную доступность / А. Никитушкин // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2007. – № 8. – С. 4.

14. Пеньшин Н.В. Эффективность и качество как фактор конкурентоспособности услуг на автомобильном транспорте : монография / Н.В. Пеньшин ; под науч. ред. В.П. Бычкова. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 224 с.
15. Амбацумян В.В. Безопасность дорожного движения : учебное пособие / В.В. Амбацумян, В.Н. Бабаннин, О.П. Гуджоян, А.В. Петридис ; под ред. гл. чл.-корр. РАН, проф. В.Н. Луканина. – М. : Машиностроение, 1997. – 288 с.
16. Бочкарева, М.М. Количественная оценка качества транспортных услуг / М.М. Бочкарева, В.А. Гудков, Н.В. Дулина // Автотранспортное предприятие. – 2007. – № 12. – С. 49– 53.
17. Васильев, А.П. Ремонт и содержание автомобильных дорог: Справочник инженера дорожника / А.П. Васильев. – М. : Транспорт, 1989. – 287 с.
18. Домке, Э.Р. Управление качеством дорог : учебное пособие / Э.Р. Домке, А.П. Бажанов, А.С. Шириков. – Пенза : ПГУАС, 2004. –242 с.
19. Коноплянко, В.И. Организация и безопасность дорожного движения / В.И. Коноплянко. – М. : Транспорт, 1991. – 183 с.
20. Экономика дорожного хозяйства: Учебник для вузов/ А.А Авсеенко, Е.Н. Гарманов, Э.В. Дингес и др.; Под ред.. Е.Н. Гарманова. – Транспорт, 1990. – 247 с.
21. Вучик Вукан Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / Вукан Р. Вучик – М.: Территория будущего, 2012 – 413 с.

Стаття надійшла: 14.12.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

Рецензент: д.держ.упр., проф. Маліков В.В.



УДК 681.45

JEL L100

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ РИНКІВ З РЕСУРСНИМИ ОБМЕЖЕННЯМИ НОВИХ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ

Кудрявцева О.В., к.е.н., доцент

Позняковський Д.С., студент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Анотація.** Предметом роботи є ринки з обмеженими ресурсами нових товарів та послуг. Метою роботи є проведення аналізу ринків з обмеженими ресурсами та встановлення їх впливу на розвиток економіки держави в цілому.

З метою отримання обґрунтованих висновків в процесі роботи були використані абстрактно-логічний метод, системно-структурний аналіз і метод порівнянь. У роботі, на основі проведеного аналізу роботи відомих міжнародних компаній, встановлено, що з економічної точки зору, географічні ринки, на яких швидше всього засвоюється домінуюча інноваційна технологічна альтернатива, стають більш привабливими ніж ринки з інноваційною технологічною альтернативою, яка вводиться вперше. Дано власне визначення поняття лідируючий ринок. Встановлено, що для підвищення економічного росту і отримання найбільшого прибутку державі необхідно прагнути стати власником лідируючого ринку, що дозволить їй, в свою чергу стати центром тяжіння успішної інноваційної активності, а також визначати умови міжнародної співпраці, пов'язаної із розвитком того чи іншого інноваційного рішення. Цим і визначається великий інтерес до створення та просування нових товарів і послуг не тільки з боку комерційних організацій, а й з боку різних політичних структур і органів державної влади. В роботі також зазначено, що лідируючі ринки розглядаються як локомотиви глобального інноваційного розвитку, що визначають як технічні, так і економічні переваги різних інноваційних рішень, а також компаній і країн, які просувають ці інноваційні рішення.

**Ключові слова:** лідируючий ринок, інновації, нова технологія, товар, послуга.