

обігу. Для вирішення таких проблем антимонопольні органи, як правило, повинні ініціювати поправки у законодавство про державні закупівлі, про обіг ЛЗ і в підзаконні нормативні правові акти, якими вводяться поняття взаємозамінюваності лікарських препаратів, вимоги визначення взаємозамінюваності ЛЗ при їх реєстрації, вимоги виписки і закупівлі ліків не за торговими найменуваннями, а по міжнародному непатентованому найменуванню і так далі.

Для вирішення проблем взаємовідносин домінуючих фармацевтичних компаній з дистриб'юторами антимонопольним органам в окремих країнах необхідно узагальнити вже надані рекомендації по розробці і застосуванню комерційних політик господарюючими суб'єктами, що займають домінуюче положення на ринках лікарських засобів і ринках медичних виробів, і розповсюдити їх для використання в антимонопольні органи інших країн світу, а також ініціювати створення Кодексу добросовісних практик виробників ліків.

Список використаних джерел

1. Стратегія розвитку фармацевтичної промисловості України на 2010–2020 роки. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://oornmpri.at.ua/news/obgovorennja_proektu_strategiji_rozvitku_farmaceutichnoji_promislovosti_ukrajini_na_2010_2020_rocki/2010-05-18-124.

2. Быстрицкий Л.Д., Конкурентная среда как фактор совершенствования деятельности фармацевтического предприятия / Л.Д. Быстрицкий, Л.Н. Перегудова, А.В. Гришин // Успехи современного естествознания. – 2003. – №6 – С. 40–41 URL: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: www.rae.ru/use/?section=content&op=show_article&article_id=7779541

3. Smith A. The Wealth of Nations / A. Smith // Glazgo: R.X.Campbell, A.S.Skinner, 1976. – 1002 p.

4. Азоев Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г.Л. Азоев. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. – 198 с.

5. Юданов А.Ю. Конкуренция: теория и практика / А.Ю. Юданов. – М.: Изд-во «Гном-Пресс», 1998. – 232 с.

6. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА – М, 2000. – 325 с.

7. Кирцнер И. Конкуренция и предпринимательство / И. Кирцнер; пер. с англ. под ред. проф. А.Н. Романова. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2001. – 435 с.

8. Савчук В.С. Механізми державного управління в сфері захисту економічної конкуренції в Україні: автореф. дис. канд. юрид. наук: 25.00.02 «Механізми державного управління» / Савчук В.С. – Львів, 2006. – 18 с.

9. Портер М. Международная конкуренция: пер. с англ. / М. Портер. – М.: Междунар. отношения, 1993. – 896 с.

*О.М. ПОЛИЩУК,
аспірант, Міжнародний університет бізнесу і права (Херсон)*

Організація системи паркування як основний напрям вдосконалення транспортної інфраструктури

У статті розглянуто проблеми забезпечення населення міста послугами паркування у достатній кількості та належної якості.

Доведено, що організація системи паркувального простору великих міст вирішить проблеми розвитку транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, послуги паркування, паркінг, «мобільне паркування».

*Е.Н. ПОЛИЩУК,
аспірант, Международный университет бизнеса и права (Херсон)*

Организация системы парковки как основное направление совершенствования транспортной инфраструктуры

В статье рассмотрены проблемы обеспечения населения города услугами парковки в достаточном количестве и надлежащего качества.

Доказано, что организация системы парковочного пространства крупных городов решит проблемы развития транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, услуги парковки, паркинг, «мобильная парковка».

*О. POLISCHUK,
postgraduate of the International University of Business and Law in Kherson*

In the article the problem of providing the population of parking in sufficient quantity and of good quality.

It is proved that the organization systems of parking space big cities solve the problems of transport infrastructure.

Keywords: transportna infrastructure, services, parking, parking, "mobile parking"

Постановка проблеми. Останні роки характеризуються швидкими темпами автомобілізації країни, істотно випереджають зростання протяжності вулично-дорожньої мережі (ВДМ) Така ситуація створює об'єктивні передумови створення організованого паркування легкових автомобілів.

В умовах гострого дефіциту машино-місць на позавуличних автостоянках проїжджа частина надає практично єдину

можливість здійснити стоянку при внутрішньоміських поїздах на автомобілях з різними цілями.

У даний час фактично відсутня єдина нормативно-методична база, яка дозволяла б визначати допустимість організації парковок і регламентувати їх параметри. У результаті навіть організовані парковки, в тому числі платні, в ряді випадків розміщуються без належного обґрунтування, що при-

зводить до зниження пропускної здатності ВДМ, зростання кількості ДТП, а також збільшення затримок транспортних засобів. Усе це зумовило необхідність проведення даного дослідження і підтверджує його актуальність.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Вище-зазначене в цілому забезпечує актуалізацію поглибленого дослідження, вивчення проблеми забезпечення населення міста послугами паркування у достатній кількості та належної якості з метою покращення розвитку транспортної інфраструктури у великих містах України. Зокрема, таку проблему вивчали вчені: М.С. Габрель, І.С. Мурований, І.О. Павлова та ін. Недостатнє розроблення окремих положень даної проблеми та необхідність подальшого розкриття теоретичних основ щодо проблеми забезпечення населення міста послугами паркування у достатній кількості та належної якості зумовили актуальність та визначили мету дослідження.

Метою статті є розробка науково обґрунтованих напрямів і практичних рекомендацій щодо організації паркування на ВДМ великих міст.

Виклад основного матеріалу. Проведений аналіз показав, що проблема паркування є актуальною, особливо для великих міст з високим рівнем автомобілізації. Стосовно до умов нашої країни особливого значення набувають критерії розміщення парковок на проїзній частині ВДМ, оцінки впливу маневрів перестроювання в зоні парковок, оптимізації розмірів машино-місця з урахуванням змінених габаритів сучасних легкових автомобілів і сформованих транспортних умов у містах з урахуванням безпеки руху.

З метою отримання об'єктивних даних для моделювання процесу паркування автором були проведені обстеження парковок у центральних районах міста Києва. У роботі були досліджені: обсяг і характер паркування та проведені обстеження ряду парковок в межах міста. Масовий характер допущених порушень правил паркування у значній мірі пов'язаний з відсутністю мережі організованих позавуличних паркінгів і невиправдано низьким рівнем штрафних санкцій, передбачених українським законодавством.

В умовах постійного зростання кількості автомобілів у м. Києві особливої гостроти набуває проблема їх вільного пересування містом, уникнення перешкод вільного руху, зокрема від припаркованих транспортних засобів. Тому особливої ваги набуває завдання створення достатньої кількості місць для паркування транспортних засобів.

На поліпшення ситуації у столиці спрямована Програма розвитку єдиного паркувального простору в місті Києві та Концепція розвитку паркувального простору в місті Києві, яка розроблена з урахуванням зарубіжного досвіду в галузі паркування, що успішно використовується у європейських країнах [1].

Аналіз економічних джерел показав, що існуюча система паркування характеризується такими проблемами [2, 3]:

- низьким рівнем дотримання правил паркування;
- відсутністю дієвого простого механізму контролю за дотриманням правил паркування та оплати, а також механізму накладення штрафу за порушення правил паркування на платних парковках;
- низькою дисципліною оплати, а отже неповним надходженням коштів до бюджету міста;

- непрозорістю готівкових розрахунків та неможливістю фактичного контролю за надходженнями;

- відсутністю зручних і доступних безготівкових способів оплати (мобільне паркування, платіжні картки, абонементи);

- недостатнім облаштуванням майданчиків платіжними терміналами, автоматичними в'їзними та виїзними терміналами тощо;

- невідповідністю паркувальної інфраструктури міста сучасним вимогам;

- недостатньою кількістю паркувальних місць на відведених, спеціально обладнаних майданчиках для паркування, майданчиків та паркінгів;

- відсутністю перехоплюючих паркувальних майданчиків;

- низькою якістю послуг з паркування автотранспорту;

- малоефективним інформаційним та технічним забезпеченням паркувальної діяльності.

Оцінка стану існуючої системи паркування транспортних засобів у місті Києві засвідчує той факт, що організаційні, нормативно-правові та фінансові умови функціонування зазначеної системи не відповідають потребам міста та європейським стандартам, не в змозі забезпечити належне функціонування механізму саморозвитку паркувального простору.

Населення м. Києва становить приблизно 3 мільйони. В європейських столицях та великих містах Європи кількість паркувальних місць у середньому становить близько 16–17 відсотків від кількості мешканців міста. Таким чином, виходячи з європейського досвіду потреба міста Києва становить близько 500 тис. машино-місць. Станом на 01.12.2014 у розпорядженні КП «Київтранспарксервіс» – близько 25 тис. паркувальних місць, з яких 6,5 тис. паркомісць на вулично-дорожній мережі, 3,5 тис. паркомісць, закріплених за суб'єктами господарювання, та 15 тис. паркомісць на нічних паркувальних майданчиках, що знаходяться в оперативному управлінні суб'єктів підприємницької діяльності [1, 3].

На нашу думку, впровадження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві дозволить [1]:

- створити організаційні і економічні умови для розвитку паркувального простору, що забезпечить значний внесок у соціально-економічний розвиток міста шляхом збільшення дохідної частини бюджету Києва за рахунок податкових надходжень, припливу інвестицій, збільшення кількості робочих місць;

- забезпечити умови для зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу міста у робочі дні через гнучке регулювання вартості послуг паркування не тільки в різних зонах, але й на окремих вулицях, у різні дні тижня та час;

- обґрунтовано та гнучко встановити тарифи за паркування з метою здійснення рентабельної діяльності та регулювання завантаження окремих вулично-дорожніх мереж;

- забезпечити прозорість розрахунків через виключення людського фактора, а саме: відмова від готівкових розрахунків з інспекторами КП «Київтранспарксервіс»;

- підвищити рівень якості надання послуг з паркування;

- ввести інноваційні технології при оплаті послуг за паркування;

- підвищити зручність користування послугами паркування для громадян та організацій у частині сплати та обліку витрат на паркування;

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

– збільшити надходження коштів до міського бюджету через підвищення дисципліни зі сплати послуг через введення простого дієвого автоматичного процесу контролю за сплатою;

– послідовно, поетапно, стадійно (протягом п'яти років) збільшити, зусиллями КП «Київтранспарксервіс», кількості місць для паркування на майданчиках для денного та нічного паркування з існуючих 25 тис. до приблизно 125 тис. паркомісць на кінець 2020 року у місті Києві щорічно в обсягах близько до 20 тис. паркомісць на рік;

– використовувати майданчики для паркування транспортних засобів із максимальною ефективністю за рахунок раціональної організації та введення нових інноваційних технологій оплати послуг та контролю за здійсненням оплати;

– знизити рівень забруднення повітря транспортними засобами, сприяння розвитку транспорту з нульовим викидом – велосипеди, електромобілі тощо.

Аналіз стану існуючої системи паркування транспортних засобів у місті Києві засвідчує той факт, що організаційні, нормативно-правові та фінансові умови функціонування значеної системи не відповідають європейським стандартам.

Нами сформовано основні напрями вирішення проблеми розвитку сфери паркування міста Києва (див. рис.).

Розглянемо детальніше напрями вирішення проблеми розвитку системи паркувального простору в м. Києві.

1. Підвищення рівня дотримання правил паркування та оплати послуг. Основними завданнями цього напрямку можна визначити: створення та облаштування паркувальних місць на вулично-шляховій мережі та на відокремлених майданчиках; створення перехоплюючих паркінгів та паркувальних майданчиків; будівництво наземних та підземних паркінгів у центральній частині міста шляхом залучення інвесторів; вирішення проблеми нічних паркувальних майданчиків.

Для запровадження передового європейського досвіду щодо паркування, виключення впливу людського фактора під час сплати та контролю за сплатою послуг паркування, для запровадження дієвих механізмів спонукання дотримуватись правил паркування, для запровадження сучасних механізмів прозорого контролю за оплатою послуг з паркування необхідно впровадити наступні зміни на законодавчому рівні [1, 4]:

– надати системі обліку місць та наданих послуг із паркування правовий статус;

– надання права уповноваженим посадовим особам муніципальних комунальних підприємств, які відповідають за діяльність з паркування (зокрема у м. Києві – КП «Київтранспарксервіс»), фіксувати порушення за допомогою технічних засобів (пристрій з геолокацією та можливістю фотофіксації);

– внесення змін до статті 152 КУпАП щодо встановлення відповідальності за несплату послуг паркування на всіх платних паркувальних майданчиках, а не тільки обладнаних паркоматами та в'їзними/виїзними терміналами;

– включення уповноважених посадових осіб муніципальних комунальних підприємств, які відповідають за діяльність з паркування (зокрема у м. Києві – КП «Київтранспарксервіс»), до переліку осіб, які уповноважені здійснювати контроль за дотриманням правил зупинки та стоянки транспортних засобів у межах м. Києва, за розміщенням транспортних засобів (способу постановки транспортних засобів) на паркувальних майданчиках та за оплатою наданих послуг паркування;

– притягнення до відповідальності за порушення правил паркування та/або за несплату послуг паркування на платних паркувальних майданчиках водія або власника транспортного засобу, в тому числі за їх відсутності;

– надання права уповноваженим посадовим особам муніципальних комунальних підприємств, які відповідають за діяльність з паркування;

– надання уповноваженому персоналу муніципальних комунальних підприємств, які відповідають за діяльність з паркування, повноваження здійснювати тимчасове блокування транспортного засобу (враховуючи різні ситуації);

– надання уповноваженим посадовим особам муніципальних комунальних підприємств, які відповідають за діяльність з паркування, повноваження здійснювати тимчасове затримання транспортного засобу за порушення правил зупинки та стоянки шляхом доставки його для зберігання на спеціальний майданчик за допомогою евакуатора у випадку, якщо транспортний засіб припарковано із порушенням правил паркування і він блокує проїзд або заважає пішоходам (наприклад, коли внаслідок паркування ТЗ у забороненому місці блокується ряд і скорочується пропускна спроможність вулиці);

– компенсація вартості евакуації транспортного засобу повинна сплачуватись, як і штраф, через мережу платіжних терміналів або банківською картою через веб-сайт, або в інший спосіб без можливості оплати готівкою;

– законодавчо оформити та забезпечити технічну можливість громадянам сплачувати штрафи за порушення правил оплати паркування зручними шляхами: готівкою та платіжними картками через платіжні термінали, що будуть встановлені безпосередньо на паркувальних майданчиках, готівкою через мережу платіжних терміналів або платіжною картою через відповідні веб-сайти уповноважених муніципальних комунальних підприємств (зокрема, в Києві – КП «Київтранспарксервіс») із наступним підтвердженням оплати в центральній базі даних;



Основні напрями вирішення проблеми розвитку сфери паркування м. Києва

Розробка автора.

– з метою сприяння користуванню компактним та екологічним транспортом надати право безкоштовного паркування водіям електромобілів та велосипедів до 2020 року. Передбачити облаштування на паркувальних майданчиках місця для підзарядки електромобілів. Передбачити для паркування на паркувальних майданчиках безкоштовні місця для велосипедів;

– передбачити місячні, квартальні, річні абонементи на паркування по всій території міста, зокрема передбачити спеціальні тарифи для автомобілів таксі, що мають відповідні ліцензії на надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів;

– здійснити ревізію наявних місць паркування та внести їх до системи обліку місць паркування та наданих за них послуг, розмістивши карту паркувальних майданчиків в online-доступі на сайті;

– організувати професійну підготовку фахівців у сфері паркування в м. Києві;

– запровадити контроль за результатами роботи уповноважених посадових осіб КП «Київтранспарксервіс» у частині кількості здійснених перевірок, здійснення оплати за послуги паркування та вжитих адміністративних заходів щодо порушників.

2. Запровадження автоматизованої прозорої системи розрахунку за послуги паркування та виключення людського фактора.

Запровадження відкритої автоматизованої прозорої системи розрахунку за послуги паркування з можливістю онлайн-контролю на веб-ресурсі стану паркувального простору та з фінансовими показниками за весь звітний період, з повною відсутністю паперових паркувальних талонів, з метою виключення людського фактора.

Таким чином, можна визначити основні завдання цього напрямку: впровадження двох способів оплати за послуги паркування з негайною фіксацією факту оплати в електронній системі обліку послуг паркування при повній відсутності паперових паркувальних талонів: – платіжні термінали (такі як EasyPay, Ibox, Pay24, Приват24), що будуть встановлені на всіх паркувальних майданчиках; система «Мобільне паркування» (шляхом відправки смс з номером автомобіля та паркувальної зони, або через мобільний додаток) [5].

При цьому необхідно врахувати можливість надання пільг для людей з особливими потребами та запобігання зловживанням з використанням посвідчення людей, які відносяться до цієї категорії.

3. Розвиток інфраструктури паркування, метою якого є: поступове та поетапне (протягом п'яти років) збільшення кількості паркомісць до приблизно 125 тис. паркомісць, в обсягах близько 20 тис. паркомісць на рік; покращення якості надання послуг з паркування.

У нинішньому вигляді паркувальний збір за місця для паркування не враховує всю специфіку надання послуг платного паркування, зокрема функціонування нічних паркувальних майданчиків у спальних районах міста. Ставка збору є дуже великою (у середньому вона в кілька разів перевищує ставку відповідного земельного податку) і є великим тягарем для суб'єктів господарювання, які експлуатують нічні паркувальні майданчики. За таких умов експлуатація нічного паркувального майданчика на 100 та менше машино-місць, за умови сплати всіх належних податків та зборів, є збитковою, у зв'язку з чим велика кількість майданчиків продовжує працювати в тіні, без сплати податків до бюджету, без укладення

договорів з КП «Київтранспарксервіс», про що свідчить відсутність збільшення надходжень від експлуатації нічних паркувальних майданчиків за останні кілька років [3].

Отже, норми Податкового кодексу України в частині паркувального збору потрібно вдосконалити. Внести зміни до п. 266.3 Податкового кодексу України, яким розширити повноваження органів місцевого самоврядування при визначенні розміру ставок паркувального збору. Це дасть змогу запровадити градацію ставки збору в залежності від типу паркувального майданчика для денних та нічних паркувальних майданчиків (відведених та спеціально обладнаних майданчиків). Таким чином місцеві ради зможуть більш ефективно визначати розмір ставки збору за місця для паркування. Прийняття запропонованих змін до Податкового кодексу України прогнозовано дозволить вивести паркувальні майданчики з тіні, привести діяльність існуючих паркувальних майданчиків у відповідність до вимог чинного законодавства, активно розвивати надання платних послуг паркування, в тому числі в регіонах, та головне – за результатом проведеної діяльності суттєво збільшити надходження до бюджету [1].

Крім того, можна зобов'язати муніципальні комунальні підприємства, що займаються паркуванням, оформити права довгострокової оренди на земельні ділянки під всіма паркувальними майданчиками поза конкурсом. Таким чином бюджет міста отримає прозорі орендні платежі за ділянки під паркувальними майданчиками, при цьому нормативна оцінка різних ділянок буде регулювати вартість залежно від місцезнаходження в різних планувальних зонах. Таке рішення дозволить розв'язати проблему ділянок під майданчиками для нічного паркування та вивести надходження від них із тіні.

Висновки

Ураховуючи все вище викладене, можна зробити висновки, що реалізація запропонованих заходів вирішить проблеми розвитку транспортної інфраструктури, забезпечення населення міста послугами паркування у достатній кількості та належної якості, призведе до змін у сфері паркування, а саме: значно збільшаться доходи підприємств, які відповідають за організацію системи паркування, без витрат з бюджету, а отже збільшення дохідної частини бюджету м. Києва; відбудеться збільшення податкових надходжень до державного бюджету та до бюджету міста Києва; поступово збільшиться кількість паркомісць (протягом п'яти років до приблизно 125 тис. паркомісць, в обсягах близько 20 тис. паркомісць на рік); введення інноваційних технологій при наданні послуг з паркування; підвищення зручності користування для громадян, підвищення рівня надання послуг з паркування; покращення організації дорожнього руху, зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу міста, на внутрішньоквартальні та прибудинкові території; покращення екологічної обстановки у місті; залучення інвестицій у розвиток паркувальної інфраструктури міста Києва; створення нових робочих місць.

Список використаних джерел

1. Рішення КМДА від 22.01.2015 №22/887 «Про затвердження Концепції розвитку паркувального простору в місті Києві» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/_L_docki2.nsf/alldocWWW/7CB5A33458B140B7C2257DF9006DE917?OpenDocument.

2. Габрель М.С. Основні механізми регулювання розвитку транспортної інфраструктури міст / М.С. Габрель // Формування ринкових відносин в Україні: [зб. наук. праць] / Науково-дослідний економічний інститут. – Київ, 2009. – №3(94). – С. 137–141.

3. КП «Київпастранс»: [Електрон. ресурс]. – Доступний з: <http://www.kpt.kiev.ua/>

4. Мурований І.С. Дослідження впливу парковок на ефективність транспортних потоків на вузьких дорогах на прикладі м. Луцька // І.С. Мурований, І.О. Павлова / Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 122/2011. Серія: Машиноприладобудування та транспорт. – Севастополь, 2011. – С. 65–68.

5. Мобільні GSM/UMTS оператори. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://red-forum.com>

М.В. ГРИГОРЦІВ,

к.е.н., доцент, Національний університет харчових технологій

Ланцюги та стадії життєвого циклу якості продукції

Приведення складових якості у відповідність до потреб споживачів, для забезпечення виготовлення продукції високої якості полягає у забезпеченні якості цілей, планування, проектування, виконання, експлуатації, післяпродажного обслуговування і якості утилізації. В зв'язку з цим у статті запропоновано ланцюги якості та стадії життєвого циклу продукції, що впливають на якість кінцевої продукції.

Ключові слова: якість, продукт, ланцюжок, стадія, цикл, підприємство.

М.В. ГРИГОРЦІВ,

к.э.н., доцент, Национальный университет пищевых технологий

Цепочки и стадии жизненного цикла качества продукции

Приведение составляющих качества в соответствие с потребностями потребителей для обеспечения производства продукции высокого качества заключается в обеспечении качества целей, планировании, проектировании, выполнении, эксплуатации, послепродажном обслуживании и качестве утилизации. В связи с этим в статье предложены цепочки качества и стадии жизненного цикла продукции, влияющие на качество конечной продукции.

Ключевые слова: качество, продукт, цепочка, стадия, цикл, предприятие.

М. HRYHORSIV,

candidate of economic sciences, National University of Food Technologies

Chains and life cycle quality of products

Bringing quality components to the needs of consumers for manufacturing high quality products is to provide quality goals, planning, design, implementation, maintenance, after-sale service and quality regulations. In this regard, the paper proposes quality strings and stage of the product life cycle, affecting the quality of the final product.

Keywords: quality product, chain, step, cycle, company.

Постановка проблеми. Одне з найважливіших завдань розвитку підприємства і країни в цілому нерозривно пов'язана з ефективністю виробництва, забезпеченням випуску необхідної кількості сучасних виробів та покращенням якості, досягненням конкурентоспроможності продукції. Загострення конкурентної боротьби (за збут своєї продукції, за місце на ринку) поміж виробниками змушує шукати їх нові засоби впливу на рішення покупців. Одним з таких шляхів є виготовлення продукції покращеного рівня якості. Забезпечення якості продукції досягається шляхом безперервного управління якістю. Тому саме при розгляді складових якості продукції важливо враховувати ланцюги якості та стадії життєвого циклу якості продукції.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питання, пов'язані з дослідженням ланцюгів та стадій життєвого циклу якості продукції, які визначають кінцеву якість продукції, завжди залишаються популярними серед вчених, науковців, аудиторів системи менеджменту якості, економістів. Їх постійне дослідження свідчить про те, що підприємство значною мірою удосконалює процес управління якістю продукції. Саме цьому питанню приділяється значна увага, для того щоб створювати та підтримувати надійне підґрунтя для підтримки високої якості продукції, яка, як наслідок, задовольнить сучасні вимоги споживачів.

Мета статті. Основною метою статті є чітке обґрунтування основних ланцюгів та стадій життєвого циклу якості про-

дукції, які впливають на якість продукції, а також їх аналіз та виявлення їх вагомості та ролі при формуванні якості кінцевої продукції.

Виклад основного матеріалу. Таким чином, на думку автора, якість продукції – це соціально-економічна категорія, що складається з різноманітних характеристик продукції, призначених задовольняти конкретні потреби споживачів та забезпечувати безпеку їхньої життєдіяльності та здоров'я в разі її споживання. При цьому якість як соціально-економічна категорія залежить від соціально-технічних факторів, що зумовлюють її зростання або спад залежно від організаційно-технічних та соціально-економічних умов розвитку виробництва й ефективності управління якістю.

Відобразимо одну з класифікацій факторів, що запропонована в літературних джерелах, на рис. 1 [1–5].

Якість залежить від інтенсивності науково-технічного прогресу (НТП), інноваційної діяльності з впровадження новітніх технологій науки та техніки, кваліфікації кадрів, якості сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, технічної підготовки і налагодження обладнання, інструментів, прогресивності науково-технічної документації, але найбільше вона залежить від ефективності систем матеріального й морального стимулювання працівників за підвищення якості продукції.

На рис. 1 показано, що якість залежить від кількості факторів та умов виробництва, але й також безумовно впливає на такі