

наявність, швидкість забезпечення товаром чи послугою) дає можливість сформулювати чітку стратегію розвитку та популяризації торгової марки, що веде за собою її успішність. Через попит з'ясовуються потреби суспільства, що чітко показує виробникам, що і в якій кількості виробляти – створювати пропозицію. Дослідження попиту та пропозиції сприятиме розвитку загальнодержавного ринку, економіки.

Список використаних джерел:

1. Башнянин Г. І. Політична економія. – Київ: Ніка-Центр Ельга, 2000. – 528с.
2. Гальчинський А. С., Єщенко П. С., Палкій Ю. І. Основи економічної теорії. Київ: вища школа, 2001. – 471 с.
3. Задоя А. О., Петруня Ю. Є. Основи економічної теорії. – Київ: "Знання", КОО, 2000. – 117 с.
4. Климко Г. М., Нестеренко В. П. Основи економічної теорії. Київ: Вища школа, 1998. – 396 с.
5. Бобров В. Я. Основи ринкової економіки: Підручник. – К.: Либідь, 1995. -320 с.
6. Юрчишин М. В. Попит та пропозиція на кам'янецьких ринках//Ділове місто, 2007,-№205. – 9 с.
7. Ястремський О.І., Гриценко О.Т. Основи мікроекономіки: Підручник. – 2-ге вид.,перероб. і доп.,з Модельно-комп'ютерним додатком на лазерному диску. – К.: Знання – Прес, 2007. – 579 с.

Annotation: In this article there are generalized scientific approaches to determination of main criteria of demand and supply, determinate influence of demand and supply on the forming of market and support of particular brand. By means of several examples of Kamyanets-Podilsky markets are researched phenomenon of variance of demand and supply.

Key words: demand and supply, market, brand.

УДК 338:625

*Л.О. Солюдка, асистент, аспірант Національного університету
водного господарства та
природокористування, м. Рівне.*

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

У статті охарактеризовано проблеми сучасного етапу розвитку дорожнього господарства України. Розглянуто питання впровадження системи управління якістю, напрямки поглиблення міжнародного співробітництва у галузі.

Ключові слова: дорожнє господарство, удосконалення, інтенсифікація, управління якістю, міжнародне, співробітництво.

Дорожнє господарство України – одна з важливих галузей національного господарського комплексу, яка забезпечує транзитний потенціал країни. В сучасних умовах розвитку економіки, забезпечення ефективного функціонування галузі повинно бути одним з ключових аспектів трансформування національної економіки. Досягнення рівня розвитку сфери, при якому б задовольнялися потреби споживачів, вимагає розробки науково обґрунтованих програм реформування дорожнього господарства, реалізація яких сприятиме як розв'язанню соціально-економічних проблем галузі, так і забезпеченню її ефективності в цілому.

Розвиток держави, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою залежать від рівня забезпеченості автомобільними дорогами. Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки вони суттєво впливають на темпи розвитку економіки, рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів, швидкість перевезень, якість і ціну перевезеної продукції, мобільність, зайнятість і рівень доходів населення, транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів, екологічний стан навколишнього середовища.

Дослідження проблем удосконалення функціонування дорожнього господарства України здійснюють багато провідних науковців – теоретики та практики галузі, які вивчають різноманітні аспекти розвитку та покращання її роботи: В.О. Лукашенко та І.В. Пазіо, В.В. Сизоненко, В.О. Герасимчук, С.М. Толмачов і Р.О. Грінченко, Демішкан В.Ф.

Одними з важливих проблем удосконалення роботи галузі, які продовжують залишатись у центрі досліджень, що здійснюються науковцями, та потребують подальших напрацювань для кардинального покращання ситуації у сфері, є проблеми управління якістю робіт та виведення комплексу в цілому на якісно новий рівень функціонування, що обумовлюється необхідністю інтенсифікації інтеграції України у Європейську та світову спільноти. Вивчення даних аспектів роботи галузі і здійснюється у статті.

Цілями представленої роботи є вивчення окремих аспектів реформування та розвитку дорожнього господарства України у контексті розвитку міжнародного співробітництва, налагодження зв'язків між підприємствами та зростання обсягу інвестицій у дорожню галузь України.

Важливо відзначити, що вплив стану автомобільних доріг є досить вагомим фактором, який впливає

на розвиток економіки держави, хоча чітко визначити роль автомобільних доріг у розвитку економіки тієї чи іншої, особливо серед країн Європейського Союзу, дуже важко. Тобто, прогнозування впливу стану доріг на розвиток економіки, у тому числі на ВВП, має певні похибки. Модель оцінки впливу доріг на ВВП, яка розроблена в Україні, хоча і має певні припущення, але на відміну від зарубіжних аналогів, працездатна та має практичне значення.

Зауважимо, що особливістю фінансового забезпечення галузі став перехід на нову систему фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування України, та створення умов для залучення іноземних інвестицій та кредитів. Враховуючи рекомендації Міжнародного валютного фонду, Світового банку і Європейського банку реконструкції і розвитку, в Україні:

- здійснено перехід до нової системи фінансування дорожнього комплексу;

- створено правову основу відшкодування витрат на утримання, ремонт і реконструкцію доріг за рахунок коштів безпосередніх користувачів доріг, які через податкову систему включаються до бюджету [1, с. 26-27].

Необхідно відзначити, що стратегічним питанням розвитку утримання доріг приділяється державна увага в багатьох розвинених країнах світу. Зокрема, особлива увага приділяється зимовому утриманню доріг. В США існує федеральна програма управління зимовим утриманням доріг. Відповідні державні програми розроблено в Канаді, Швеції, Японії. Заслужує на увагу досвід Фінляндії в стандартизації вимог до зимового утримання автомобільних доріг. Також Україна активно бере участь у Всесвітніх конгресах міжнародної дорожньої федерації, де здобувається необхідний досвід для розвитку дорожнього господарства держави.

Набувають розвитку українсько-французькі проекти щодо створення сучасної транспортної інфраструктури та будівництва автобанів європейської якості в Україні на концесійній основі. Хоча виконувати роботи будуть українські підприємства, адже ми сьогодні маємо і техніку, і досвід, і технології, які дозволяють будувати дороги за європейськими стандартами. Окремі ділянки, які українські підприємства будують сьогодні, не поступаються платним дорогам Європи та Америки, адже заради цього працюють патріоти своєї галузі та держави [2, с. 24-27].

Зважаючи на те, що наша країна протягом останніх років докладає значних зусиль для інтеграції у світове і європейське Співтовариство, реалізація яких неможлива без відродження вітчизняного виробництва, підвищення якості вітчизняних товарів, освоєння сучасного досвіду керування якістю, підвищення конкурентоспроможності, у всіх дорожніх підприємствах і організаціях набирає силу тенденція впровадження системи управління якістю (СУЯ). Міжнародний досвід показує, що підприємства та організації, які впровадили систему якості на базі стандартів 180 серії 9000, не тільки зміцнили свої позиції, але й досягли фінансових успіхів [3, с. 25-28].

Особливістю впровадження СУЯ у дорожній галузі є те, що в ролі споживача тут виступає замовник, який і встановлює вимоги до якості і правила при розміщенні замовлень на будівництво об'єктів. При цьому він повинен також керуватись чинним законодавством в галузі будівництва доріг.

Виходячи з нинішнього стану дорожніх організацій і підприємств, подальше впровадження і вдосконалення СУЯ може відбуватись за рахунок введення в організаціїх структур керування, які б реалізували цілі у сфері якості і протидіяли формалізації процесу впровадження СУЯ згідно і стандартами ДСТУ ISO серії 9000 [4, с. 24-29].

Вступ в нове тисячоліття для мережі доріг України охарактеризувався підвищенням вимог до експлуатаційних якостей. Зростання динамічних і природних факторів веде до швидкого руйнування дорожнього одягу, а отже, і зменшення міжремонтного періоду. Дана проблема є дуже актуальною, оскільки це веде не лише до збільшення витрат на ремонт, а й до зменшення пропускної здатності дороги, руйнування транспортного потоку. Це не може не вплинути на собівартість перевезень. Тому збільшення міжремонтного періоду дозволить не лише зменшити собівартість перевезень, а й вивільнити додаткові кошти. Збільшити строк служби дорожнього одягу в цих умовах можна за рахунок вчасного ремонту та обслуговування доріг [5, с. 40-41].

Підсумовуючи зазначимо, що, незважаючи на ряд наявних проблем, дорожня галузь України продовжує інтенсивно розвиватись. Реалізація ухваленної влітку 2005 року Державної програми розвитку автомобільних доріг України на 2005-2010 роки призведе до суттєвих змін в дорожній галузі, сприятиме тому, що дороги України набуватимуть європейського рівня якості і безпеки.

Важливе значення надається вирішенню питань фінансування витрат на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, а також залученню внутрішніх та зовнішніх інвестицій.

Список використаних джерел:

1. Лукашенко В.О., Пазіо І.В. Особливості впровадження системи управління якістю в дорожніх організаціях // Автошляховий України. – 2004. – №5.-С. 26-27.
2. Демішкан В.Ф. Інтерв'ю. У майбутньому наші дороги будуть кращими закордонних, адже на їх

будівництві працюють особливі люди-патріоти галузі і своєї держави // Автошляховик України. – 2007. – №2, -С. 24-27.

3. Сизоненко В.В. Розвиток проектної справи в дорожньому господарстві України // Автошляховик України. – 2004. – №1. – С.25-28.
4. Герасимчук В. О. Дорожнє господарство на межі тисячоліть // Автошляховик України. – 2001. – №1. – С. 24-29.
5. Толмачов С.М., Грінченко Р.О. Прогнозування термінів проведення профілактичних робіт – шлях до зниження витрат на ремонт автодоріг // Автошляховик України -2006. – №3,-С. 40-41.

Annotation: *In the article problème of the present-day stage of development of the road eco-nomy of Ukraine are characterized. Questions of introduction of quality management System, aspects of price forming and directions of deepening of international coopération in the branch are considered.*

Key words: *road economy, improvement, intensification, quality management., international coopération.*

УДК 332.012

О.В. Щелкунова, викладач,
ІІ Сокол, викладач Ужгородського національного університету.

ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ ТА ЙОГО СКЛАДОВІ

Стаття присвячена теоретичним підходам до визначення сутності потенціалу регіону. Досліджені складові елементи системи регіонального потенціалу. Виявлено та формалізовано синергетичний ефект взаємодії елементів на розмір потенціалу регіону.

Ключові слова: *потенціал, регіон, стратегія, розвиток, елементи, синергетичний ефект.*

Забезпечення конкурентоспроможності регіону вимагає дослідження складових ринкової економіки, одним з головних елементів якої є регіональний потенціал. Визначення сутності та змісту регіонального потенціалу має не тільки важливе наукове, а й практичне значення, оскільки уявлення про його зміст визначає підхід до його оцінки, вимірювання, перспективи розвитку, що є необхідною умовою ефективного управління регіоном.

Питання потенціалу знайшли широке висвітлення в працях вітчизняних та закордонних вчених, таких як Немчинов В.С. [3], Струмилін С.Г. [4], Тугай Л.В. [5], Федонін О.С., Реліна Ш, Олексюк О. І. [6].

Але при цьому недостатньої уваги знаходить питання комплексності регіонального потенціалу, яке забезпечує збалансованість реалізації окремих її складових. Крім цього, сучасний економічний розвиток свідчить про необхідність використання нових теоретичних підходів до визначення складових потенціалу регіону. Тому метою роботи є дослідження складових регіонального потенціалу та їх вплив на результат розвитку регіону.

В ході проведеного дослідження було використано системний підхід, а також методи узагальнення та логічного порівняння.

У своєму етимологічному значенні термін потенціал походить від латинського слова "potentia", що означає "приховані можливості", які завдяки праці господарюючого суб'єкта можуть стати реальністю. Економічний тлумачний словник української мови під цим терміном також розуміє "приховані здатності, сили для будь-якої діяльності, що можуть виявитися за певних умов"[2, С.485].

Вітчизняна економічна література трактує термін "потенціал" як можливості, наявні сили, запаси, засоби, які можуть бути використані, або як рівень потужності у будь-якому відношенні, сукупність засобів, які необхідні для виконання будь-чого. Економічна енциклопедія дає трактування потенціалу як ресурсів, які є в наявності в економічного суб'єкта, а також їх оптимальний склад, структуру, вміння раціонально їх використати для досягнення поставленої мети[1, С.13].

Широкого висвітлення питання змісту потенціалу знайшли в працях Федоніна, Реліна, Олексюка, які навели повну класифікацію визначень потенціалу на надали його хронологію. Так, автори наводять точки зору, згідно яких обґрунтування поняття потенціалу виробничих сил розглядається як потенційної можливості країни виробляти матеріальні блага для задоволення потреб населення. С.Г. Струмилін запропонував поняття "економічний потенціал", під яким трактувалася сукупна виробнича сила праці всіх працездатних членів суспільства [4, С.12-28]. В.С. Немчинов досліджував "потенціал розширеного виробництва", який характеризує ресурсні можливості національної економіки щодо економічного зростання [3, С.207].

Що стосується терміну потенціал в контексті регіональної економіки, то існує точка зору, що