

2. Формування навчальних вибірок достатніх обсягів із поділом клієнтів на тих, кому дозволено надати кредит, та на тих, кому заборонено надавати кредит

3. Вибір найбільш адекватних методів для побудови класифікаційної функції: дискримінантний аналіз, класифікаційне дерево (рекурсивне розбиття), нейронні мережі, метод найближчих сусідів.

Висновки. Таким чином, комерційним банкам України слід зосередитись на відпрацюванні внутрішньобанківських процесів, скорингових процедур, які помітно спростять оцінку потенційного позичальника під час споживчого кредитування. На початковій стадії перехідної економіки банки стикаються здебільшого з важко контрольованими ризиками. Настає момент, коли створювати системи управління основними фінансовими та функціональними ризиками виправдано й доцільно, а згодом ці дії перетворюються на необхідні. Для вітчизняної банківської системи такий момент вже настав. Використання комерційними банками України системи скорингу в процесі споживчого кредитування, на наш погляд, покращить їх результати та відкриє перед банками нові горизонти.

Бібліографічний список

1. **Стрельника Д.М.** Скоринг як метод оцінки кредитоспроможності позичальника // Матеріали другої всеукраїнської наукової конференції студентів та молодих вчених «Актуальні проблеми розвитку фінансово-кредитної системи України». — 2009. — 9–10 квітня. — С. 154–156.
2. **Войцехівський В., Орищенко М.** Українські банки на порозі впровадження скорингу // Консалтинг в Україні. — 2008. — 12(29). — С. 4–7.
3. **Пицулин А.** Система кредитного скоринга: необхідність и преимущества // Финансовый директор. — 2008. — № 8. — С. 55–61.
4. **Кириченко О.А., Патерікіна Л.В.** Управління ризиками у сфері банківського споживчого кредитування // Банківська справа. — 2008. — № 6. — С. 15–27.

КОВАЛЬОВА Т.В., ст. гр. МО-046
Наук. кер.: Пехтерева В.В., асист.
Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ "ДонНТУ",
м. Горлівка

ПІДВИЩЕННЯ ВИРОБНИЧО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ

Изучены задачи направленные на обеспечение необходимого уровня эффективности функционирования предприятий дорожной отрасли, проанализированы методы организационно-экономического механизма на стадиях жизненного цикла автомобильной дороги.

Актуальність. В умовах переходу до ринкової економіки змінюються обсяги капітальних вкладень у будівництво автомобільних доріг. Спад виробництва, відсутність необхідної кількості пального, різке зниження рівня фінансування призводить до скорочення обсягів будівництва та проведення капітального ремонту доріг і вимагає пошуку ефективних заходів щодо вирішення задач, пов'язаних із поліпшенням роботи дорожніх підприємств.

Ціль дослідження: теоретичне обґрунтування та аналіз створення механізму забезпечення ефективності життєвого циклу автомобільної дороги та його складових.

Основна частина. До найважливіших методів, які допоможуть поліпшити функціонування та розвиток дорожніх підприємств за сучасних умов, належать:

системний підхід, спрямований на комплексне упорядкування елементів виробничих процесів і процесів управління (їх структура, норми і процедури) та формування оптимальних взаємозв'язків між ними для реалізації процесів досягнення мети з максимальною системною ефективністю.

Основними у забезпеченні ефективності будівництва автомобільних доріг на сучасному етапі є методи: максимальної орієнтації на кінцеві результати діяльності; системного вирішення множини перелічених задач на усіх етапах життєвого циклу дороги; максимальне ресурсозабезпечення результатів функціонування підприємства.

Для забезпечення високої ефективності діяльності підприємств дорожньої галузі виникає необхідність створення структурних підрозділів, які б забезпечували раціональну взаємодію підприємства із зовнішнім середовищем, тобто постійно мали б інформацію про стан справ на ринку України і приймали адекватні рішення.

Ефективність функціонування дорожньої галузі у значній мірі залежить від комплексно-цільового вирішення множини завдань, зорієнтованих на досягнення високих кінцевих результатів при раціональному використанні трудових, матеріальних, паливно-енергетичних і фінансових ресурсів.

Множина завдань цілеспрямованих на забезпечення необхідного рівня ефективності функціонування дорожньої галузі, повинна формуватись для усіх етапів життєвого циклу дороги з урахуванням організаційних, технічних, технологічних та економічних аспектів діяльності підприємств і організацій дорожньої галузі.

Поряд з завданнями розвитку і підтримання мережі автомобільних доріг, потребують свого рішення проблеми формування законодавчої та нормативно-технічної бази дорожнього господарства, удосконалення управління, планування, фінансування дорожнього господарства.

Нинішній рівень і діюча система фінансування не задовольняє потреби дорожнього господарства, може привести до повного руйнування мережі доріг України. Їх відновлення буде коштувати на порядок дорожче. Збереження і розвиток мережі автомобільних доріг — це реальний шлях виходу країни з економічної кризи. Про це свідчить досвід розвинених країн. Саме з розвитку автомобільних доріг розпочинали вихід з економічної кризи США, Канада, Німеччина.

Отже, рішення поставленої мети передбачає формування механізму (див. рис. 1).

Господарський

Економічний

Організаційний

МЕХАНІЗМ

Рис. 1. Схема формування механізму забезпечення системної ефективності будівництва автомобільних доріг

Господарський механізм визначається як порядок діяльності в процесі виробництва матеріальних благ. Але поняття господарського механізму має більш широке тлумачення, оскільки виражає складні взаємозв'язки між ланками, елементами системи.

Економічний механізм являє собою комплекс способів і засобів реалізації економічних методів управління, які використовуються на основі чинного законодавства.

Під організаційним механізмом мається на увазі система зв'язків між елементами підприємства, які виникають в динаміці. Їх можна розділити на лінійні зв'язки впливу на виконавців; функціональні зв'язки інтеграції підприємств в систему.

Таким чином, на підставі даної концепції, для дослідження слід сформулювати

механізм, що розглядається з позиції завдань, які розв'язуються з метою підвищення ефективності життєвого циклу автомобільної дороги, методів за допомогою яких розв'язуються ці задачі, а також з позицій збалансованості окремих складових даного механізму, виходячи з оцінки їх дії на об'єкт.

Під ефективністю розуміється відносний ефект, результативність процесу, проекту. Якій визначається як відношення ефекту, результату до витрат, затрат, що забезпечують його отримання.

Практичне використання системи показників економічної ефективності в дорожній галузі передбачає:

орієнтацію будівництва і експлуатації автомобільних доріг на інтенсивний шлях розвитку і досягнення вищого рівня ефективності в динаміці;

виявлення резервів подальшого вдосконалення господарської діяльності підприємств дорожньо-будівельного комплексу на основі впровадження досягнень науково-технічного прогресу, сучасної технології і поліпшення організації виробництва;

створення дійового механізму підвищення ефективності життєвого циклу автомобільних доріг.

На практиці, при дослідженні стану ринку і розробці заходів у сфері товарної політики виділяють життєвий цикл попиту, життєвий цикл технології і життєвий цикл товару.

Модель життєвого циклу ілюструє, що будь-який товар як продукт праці має обмеження на періодом тривалості життя, в процесі якого він проходить декілька стадій: розробку, упровадження; зростання; зрілість; насичення; спад.

Як будь-який об'єкт техніки (товар) автомобільна дорога має свій життєвий цикл, який складається із стадій <проектування> → <виробництво> → <експлуатація>.

Провідні стадії життєвого циклу автомобільної дороги можна представити наступним чином:

1. Стадія проектування. Проектування саме по собі є стадією, протягом якої створюється автомобільна дорога і вся технічна і організаційна структура її життєвого циклу, а також несе в собі найважливіші функції управління цим циклом.

Стадія проектування починається із задуму системи, тобто з підстадії формування ідеї або тенденції (стадія передпроектування). Початковою передумовою є соціальна потреба, а засоби реалізації — доктрини зміни характеру операцій, необхідність залучення нових ефектів, наукові досягнення і відкриття. На стадії проектування формуються абсолютно всі характеристики майбутньої автомобільної дороги, як високотехнологічного і наукоємного споживчого продукту, розрахованого на тривалий період експлуатації.

В складі проектно-кошторисної документації розробляється проект на відведення землі в постійне та тимчасове користування. Експертизу розробленої проектно-кошторисної документації проводить галузева служба «Укрдорекспертиза».

Отже, стадія проектування та її початкова частина, науково-дослідні роботи, не тільки є початковим пунктом ЖЦ, але й супровідним на всіх подальших етапах функціонування автомобільної дороги в реальному середовищі.

2. Стадія будівництва.

Оскільки ділянка дороги, що проектується, характеризується складними інженерно — геологічними, гідрологічними умовами, перед початком будівництва повинен бути розроблений проект виконання робіт. Проект виконання робіт розробляють генеральні підрядні будівельно-монтажні організації, або по їх замовленням проектні, проектно-технологічні організації, що мають ліцензію на цей вид діяльності згідно тендерної документації.

Під час будівництва автомагістралі особливу увагу потрібно звертати на впровадження наукової організації праці та керування.

Найбільш оптимальним є впровадження поточного виконання робіт. Необхідно створити комплексну розрахункову бригаду, в склад якої повинні входити ланки по

виготовленню асфальтобетонних сумішей, зведенню земляного полотна, дорожньої одежі, а також водії автомобілів.

3. Ефективність виконання завдань по забезпеченню роботи автомобільного транспорту багато в чому залежить від своєчасності виконання та достатності обсягів дорожньо-ремонтних робіт, що реалізуються на стадії експлуатації дорожньої мережі.

Потрібний транспортно-експлуатаційний рівень доріг забезпечується дорожньою службою, яка виконує роботи по утриманню, ремонту або реконструкції доріг.

Замикає коло життєвого циклу автомобільної дороги фінансовий результат і його складові. Оцінка ефективності інвестицій є найбільш важливий етап в процесі прийняття рішень при будівництві дорожньої мережі.

Термін «інвестиції» походять від латинського слова «invest», що означає «вкладати». Як відомо, джерелами фінансування інвестицій можуть бути власні засоби, акціонерний капітал, кредити держави, банків України і зарубіжних банків, інших фінансових установ і організацій.

У сучасних умовах джерела капітальних вкладень для будь-яких видів діяльності в Україні, у тому числі і для дорожньо-будівельного господарства, розширилися. Насамперед, це можуть бути власні кошти підприємств, державні інвестиції і дотації, кредити вітчизняних і зарубіжних банків, фінансові кошти, одержані в результаті акціонування тощо.

Оцінка економічної ефективності виконує найважливішу роль при ухваленні будь-яких управлінських рішень, будучи однією з актуальних проблем господарювання.

Аналіз категорії «економічна ефективність суспільного виробництва» полягає в виявленні всіх витрат і всього ефекту, пов'язаного з діяльністю економічного об'єкту, а також визначення того, якою мірою конкретний вид витрат включає величину того або іншого результуючого показника, саме по собі представляє найважливішу, часто важко вирішальну задачу, складність якої зростає у міру укрупнення, агрегації показників витрат і результатів.

Закономірність полягає також і в тому, що взаємодія провідних стадій життєвого циклу автомобільної дороги в системі характеризує динамічну форму взаємостосунків між її компонентами. При дослідженні системи необхідно врахувати те, що процес взаємодії виникає тільки при її функціонуванні. При цьому слід розрізняти основні складові процесу взаємодії — дія і вплив. Дія — початковий елемент, вплив — якісне нове явище, яке відображає вищий рівень функціонування. Взаємодія об'єднує дію і вплив, тому є складною формою діяльності, яка характеризується ступенем, способами і формами взаємного впливу елементів системи на процеси їх функціонування і розвитку.

Висновки. Отже, взаємний вплив стадій — проектування, виробництва і експлуатації автомобільної дороги для досягнення кінцевої мети — вдосконалення виробничих процесів будівництва і експлуатації автомобільних доріг, що забезпечує підвищення організаційно-економічної ефективності функціонування дорожньо-будівельного комплексу, можна досліджувати при зміні властивостей і особливостей суб'єктів залежно від окремих характеристик системи. Таким чином, механізм забезпечення ефективності життєвого циклу автомобільної дороги повинен відповідати закономірностям розвитку досліджуваної системи.

Організаційно-економічна суть механізму забезпечення ефективності життєвого циклу автомобільної дороги розкривається через структуроутворюючі елементи, форми, принципи, методи і способи процесу їх взаємодії.

Отже механізм забезпечення ефективності життєвого циклу автомобільної дороги передбачає наявність таких складових: напрями взаємодії суб'єктів, тобто сфери спільної діяльності і відповідні обмеження; форми, принципи і методи взаємодії; сукупність правових норм, регулюючих взаємовідносини; функції управління спрямовані на досягнення оптимальних умов взаємодії, забезпечення високого рівня якості

автомобільних доріг і ефективності їх експлуатації в заданих умовах.

Бібліографічний список

1. **Абалкин Л.И.** Конечные народнохозяйственные результаты: сущность, показатели, пути повышения. М.: Экономика, 1982. — 183 с.
2. **Брюховецьва Н.Ю.** Економічний механізм підприємства в ринковій економіці: методологія і практика. — Донецьк: ІЕП НАН України, 1999. — 276 с.
3. **Герасимчук В.Г.** Маркетинг: Теорія і практика. — К.: Вища школа, 1994. — 327 с.
4. **Канин А.П., Карай Н.А.** Моделирование производственных процессов строительства и ремонта автомобильных дорог. — М.: Транспорт, 1990. — 102 с.

ГОЙ Л.О., ГОЙ О.О., гр. Ф - 09м - 2
Наук. кер.: Ситнік І.В., к.е.н., доц.
Донецький державний університет управління,
м. Донецьк

МЕХАНІЗМ ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКО-ФІНАНСОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Рассмотрена сущность и механизм диверсификации деятельности субъектов хозяйствования, определены основные преимущества и недостатки стратегии диверсификации, а также ее роль в рационализации производства.

Актуальність. Сучасна економіка характеризується динамічністю і нестабільністю процесів. Підприємства змушені адаптуватися до цих змін, аби вижити й стабільно функціонувати, тобто забезпечити рівновагу між внутрішнім і зовнішнім середовищем для досягнення поставленої мети. Для цього їм необхідно обрати стратегію, яка б відповідала умовам зовнішнього та внутрішнього середовища. У такому випадку обирають стратегію диверсифікації. Цей підхід дасть змогу підвищити конкурентоздатність промислових підприємств.

Стратегія диверсифікації охоплює всі напрямки діяльності підприємства і складається з дій, які спрямовані на утвердження позицій підприємства у різних галузях та забезпечення найкращого результату діяльності. Визначення місця диверсифікації у життєвому циклі підприємства має велике значення для прийняття раціональних управлінських рішень, необхідних в сучасних умовах функціонування підприємств України.

Розробкою цієї проблеми в Україні займалися такі вітчизняні спеціалісти: М.Д. Корінько [1;4;5;6], який розглянув місце диверсифікації у життєвому циклі підприємства, питання релевантності інформації при диверсифікації, цікавими є його розробки щодо організаційно-економічного механізму диверсифікації й оцінки результатів диверсифікації робіт, послуг і видів діяльності, О.О. Цогла [2;3] розглянула та згрупувала переваги і недоліки стратегії диверсифікації, можливість подолання підприємством конкурентів шляхом диверсифікації.

Ціль дослідження: визначення сутності диверсифікації, розгляд механізму диверсифікації діяльності суб'єктів господарювання, виділення переваг та недоліків стратегії диверсифікації та визначення загальної ролі диверсифікації у раціоналізації виробництва.