

компанії «De Havilland». За іншими характеристиками український літак не відстає від характеристик конкурентів маючи теж велику площу циклограми, що свідчить про високий рівень якості, тому має впевнені перспективи щодо виходу на ринки країн, що розвиваються.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Boeing 737 [Электронный ресурс] /Википедия. Свободная энциклопедия. Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_737](http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_737).- 02.04.2011.- Загол. с экрана.

2. Боинг 757 [Электронный ресурс] / Свободная энциклопедия. Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_757](http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_757).- Загол. с экрана. 10.03.2011р.

3. Купріянова, В.С. Механізм підтримки розвитку авіаційної промисловості у державних цільових програмах [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / В.С. Купріянова.-Х.: Науково-дослідний центр інд. Проблем розвитку НАН України.-2010.-20с.-укр.

4. Купріянова, В.С. Механізм підтримки розвитку авіаційної промисловості у державних цільових програмах [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / В.С. Купріянова.-Х.: Науково-дослідний центр інд. Проблем розвитку НАН України.-2010.-222с.-укр.

5. Ілляшенко, С.М. Маркетинг [Текст]: бакалаврський курс навч. посіб./ Ілляшенко С.М.-Суми: ВТД «Університетська книга», 2004.-976 с.- ISBN 966-680-158-2.

6. Семиноженко, В.П. Україна: шлях до постіндустріальної цивілізації [Текст] / В.П.Семиноженко. – Х.: Константа, 2005.

7. Андросова О. Ф. Трансфер технологій як інструмент реалізації інноваційної діяльності. / О. Ф. Андросова, А. В. Череп // Монографія. — К. : Кондор, 2007. — 356 с.

8. Юданов А. Ю. Конкуренция: теория и практика / А. Ю. Юданов. — М. : Изд-во «ГНОМ и Д», 2001. — С. 38 (с. 304).

9. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монография. / Ю. Ф. Кулаев. — К. : «Феникс», 2004. — 667 с.

**Аннотация.** В статье были рассмотрены вопросы определения современного состояния конкурентоспособности авиационной промышленности Украины по сравнению с иностранными конкурентами. Показаны основные характеристики самолета, которые наиболее весомо влияют на конкурентоспособность украинских самолетов на рынках развивающихся стран.

**Ключевые слова:** авиационная промышленность, авиационная техника, конкурентоспособность.

**Summary.** The article was discussed defining the current state of competitiveness of Ukraine's aircraft industry compared with foreign-their competitors. The following main characteristics of the aircraft that most substantially affect the competitiveness of Ukrainian planes to market developing countries.

**Keywords:** aviation industry, aviation technology, competitiveness.

*Рецензент д.е.н., професор НУ«ЮА ім. Я.Мудрого» Макуха С.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.47

## ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСУРСОВ В ХОЗЯЙСТВАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Багиров Р.Ф., аспирант (Азербайджанский университет кооперации)**

У статті розроблено методичний підхід до розробки поточного та перспективного бізнес-плану господарств залізничного транспорту. На основі аналізу та оцінці ефективності використання ресурсів запропоновані коефіцієнти, які підвищують ефективність роботи маркетингової служби господарств залізничного транспорту.

**Ключові слова:** планування ресурсів, господарства залізничного транспорту, бізнес-план, ефективність.

**Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими заданиями.** Теория и практика развития экономики свидетельствует о целесообразности начала перестройки организационной структуры управления хозяйствами железнодорожного транспорта с усилением роли сбыта и расширении функций по изучению рынка. При этом должны применяться научный, системный, комплексный подходы, отражающие причинно-следственные связи между социально-экономическими процессами и событиями в хозяйствах железнодорожного транспорта, что подтверждает необходимость выделения основных принципов эффективного использования и планирования ресурсов в хозяйствах железнодорожного транспорта Азербайджана.

**Анализ последних исследований и публикаций, выделение нерешенных составляющих общей проблемы.** В трудах отечественных и зарубежных авторов [1-4] исследованы теоретические и практические основы эффективной деятельности хозяйств железнодорожного транспорта, но, тем не менее, остается незавершенность научных исследований в вопросе наиболее эффективного использования имеющихся в их распоряжении хозяйств материально-технических, природных, энергетических, трудовых и финансовых ресурсов.

**Целью статьи** является определение основных теоретико-методических принципов управления ресурсами хозяйств железнодорожного транспорта, методического подхода к разработке текущего и перспективного бизнес-плана хозяйств железнодорожного транспорта.

**Изложение основного материала исследования.** Рыночная концепция управления отраслями производства и сферы услуг нацеливает экономику на удовлетворение постоянно растущих потребностей общества и его членов в различных видах товаров и услуг, обеспечивает комплексное решение деятельности всех субъектов экономических отношений, высокую результативность деятельности и эффективное использование природных, материально-технических, энергетических, трудовых и денежных ресурсов. При планировании эффективности использования ресурсов хозяйств железнодорожного транспорта необходимо учесть нижеследующие требования, сформулированные, как основные теоретико-методологические принципы управления ресурсами. Эти требования, как важнейшие принципы организации эффективного использования ресурсов могут быть сформулированы по ниже следующему:

– Маркетинговый анализ потребности и наличие ресурсов хозяйств хозяйствах железнодорожного транспорта. Мировая практика показывает, что целесообразно начинать перестройку организационной структуры управления хозяйствами с усилением роли отдела сбыта и расширении функций по изучению рынка. Отделы сбыта, помимо определения потребности в ресурсах, могут заниматься также рекламными и отдельными маркетинговыми исследованиями. Вследствие этого на начальном этапе перестройки деятельности хозяйств по освоению ресурсов на принципах маркетинга, выполнение функций маркетинга возлагается отделу сбыта. В дальнейшем формируется отдел маркетинговых исследований в хозяйствах системы хозяйствах железнодорожного транспорта.

– Научный подход. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо учесть основные требования объективных экономических законов. Так как, эти законы отражают причинно-следственные связи между социально-экономическими процессами и событиями в хозяйствах железнодорожного транспорта.

– Системный подход. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо рассмотреть объект освоения ресурсов, как кибернетической системы. При этом необходимо учесть все основные свойства кибернетической системы. Все элементы кибернетической системы взаимосвязано и взаимообусловлены. Влияние на какой-либо элемент вызывает изменение во всех других элементах системы в разной степени.

– Комплексный подход. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо учесть комплексных: технико-технологических, организационных, идейно-воспитательных, психологических, физиологических, социальных, экологических и экономических факторов.

– Экономичность. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо учесть наиболее эффективное использование природных, материально-технических, энергетических, трудовых и финансовых ресурсов при соблюдении режима экономии.

– Сочетание отраслевых и территориальных принципов управления хозяйствами по наиболее эффективному использованию ресурсов. Необходимо также обеспечить сочетание отраслевых и территориальных факторов освоения ресурсов,

находящихся в распоряжении хозяйства железнодорожного транспорта.

– Оптимальность. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо учесть многовариантность освоения ресурсов, находящихся в распоряжении хозяйства железнодорожного транспорта. При этом возникает необходимость в выборе (по заранее выбранному критерию) из многочисленных вариантов самого лучшего, т.е. оптимального варианта. Выбор оптимального варианта основаны на моделировании использования ресурсов и с последующей реализацией таких моделей с внедрением информационно-коммуникационных технологий.

– Сочетание личных, коллективных и общегосударственных интересов. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо обеспечить сочетание личных, коллективных и общегосударственных интересов при критерии общенародного (государственного) интереса.

– Эффективность. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо обеспечить эффективность выбранного варианта использования ресурсов. Поэтому при каждом конкретном случае необходимо предварительное экономическое обоснование выбранного варианта освоения ресурсов.

– Обеспечить конкурентно способность хозяйств по использованию ресурсов. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо широко использовать опыт работы высокорентабельных местных и зарубежных хозяйств по наиболее эффективному использованию, обеспечивающих конкурентоспособность хозяйств ресурсов.

– Материальное и моральное стимулирование труда. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо обеспечить материальное и моральное стимулирование труда работников хозяйства железнодорожного транспорта.

– Экологичность и охраны окружающей среды. При планировании и организации эффективного использования ресурсов в хозяйствах железнодорожного транспорта необходимо разработать комплексное мероприятие и их внедрение, обеспечивающих экологической эффективности и охраны окружающей среды.

– Контроль и проверка исполнения. При планировании и организации эффективного использования ресурсов необходимо осуществить контроль по внедрению режима экономии и использованию ресурсов, а также проверка исполнения намеченных. Эти функции

осуществляет специальная комиссия, созданная при хозяйствах железнодорожного транспорта.

Эффективность деятельности хозяйств железнодорожного транспорта, прежде всего, предусматривает наиболее эффективное использование имеющихся в их распоряжении всех материально-технических, природных, энергетических, трудовых и финансовых ресурсов.

Разработка текущего и перспективного бизнес-плана предусматривает предварительный учет нижеследующих факторов:

– Техничко-технологические факторы. Учет этого фактора связан с внедрением достижений научно-технического прогресса, в частности, технико-технологических машин и оборудования, обеспечивающих экологические стабильности в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Организационные факторы. Учет этого фактора связаны с подготовкой, переподготовкой, распределением, размещением и эффективным использованием кадров соответствующих назначений в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Идеино-воспитательные факторы. Учет этого фактора связаны с разработкой и внедрением комплексных идейно-воспитательных мероприятий, связанные с реализацией основной цели по обеспечению экологической эффективности в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Психологические факторы. Реализация этого фактора связаны с учетом индивидуальных и психологических особенностей каждого в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Физиологические факторы. Учет этого фактора связаны с обеспечением условий для поддержания физического здоровья каждого работника в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Социологические факторы. Реализация этого фактора связаны с созданием нормальных жилищно-бытовых условий, эффективного использования свободного времени.

– Экологические факторы. Учет этого фактора требует разработку и внедрения комплексных мероприятий, обеспечивающих охраны окружающей среды и экологического равновесия в хозяйствах железнодорожного транспорта;

– Экономические факторы. Учет этого фактора связаны с разработкой мероприятий по совершенствованию формы и системы заработной платы и с широким внедрением системы материального поощрения (премирования и единовременной помощи) в хозяйствах железнодорожного транспорта.

Текущий и перспективный бизнес-план хозяйств железнодорожного транспорта (во всех подразделениях) разрабатывается по ниже следующим разделам:

– Планирование маркетинговых исследований по определению спросов и предложений в рынках транспортных услуг с учетом прибыльности;

– Планирование общего объема перевозок грузов, грузооборота и среднее расстояние перевозок с учетом прибыльности;

– Планирование основных показателей производственной программы по использованию подвижного состава железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование внедрения достижений научно-технического прогресса с учетом прибыльности;

– Планирование разработки стандартов, нормы и нормативов необходимые при планировании всесторонней деятельности хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование капитального строительства, реконструкции и расширении в хозяйствах железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование вспомогательных и подсобных хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование разработки цен и тарифов на перевозку грузов и транспортно-экспедиционной работы с учетом прибыльности;

– Планирование эффективного использования энергетических ресурсов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование материально-технических ресурсов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование природных ресурсов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование подготовку и переподготовку кадров, их размещение и эффективное использование в хозяйствах железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование производительности труда в хозяйствах железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование фонда заработной платы в хозяйствах железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование себестоимости перевозок и общей суммы эксплуатационных расходов в хозяйствах железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование модернизации диагностических оборудований, машин и аппаратов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование эффективного использования основных и оборотных средств хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование фондов экономического стимулирования хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование социального развития коллектива хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование финансовой деятельности хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование кредитное взаимоотношение, т.е. взаимоотношение с банками хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование основных финансовых показателей хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование технических обслуживаний и ремонтов подвижного состава хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование технических обслуживаний и ремонта внутривозвратных оборудований, машин и аппаратов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

– Планирование капитальных вложений, связанные с приобретением подвижного состава, оборудований, машин и аппаратов хозяйств железнодорожного транспорта с учетом прибыльности;

При анализе и оценки эффективности использования ресурсов в хозяйствах железнодорожного транспорта, на ряду с общеизвестными, необходимо применять нижеследующие показатели:

– Коэффициент доходности материально-технических ресурсов (доход, приходящиеся на 1 рубль материально-технических расходов);

– Коэффициент прибыльности материально-технических ресурсов (прибыль, приходящиеся на 1 рубль материально-технических расходов);

– Коэффициент доходности природных ресурсов (доход, приходящиеся на 1 рубль расходов по охраны и использованию природных ресурсов);

– Коэффициент прибыльности природных ресурсов (прибыль, приходящиеся на 1 рубль расходов по охраны и использованию природных ресурсов).

По выше указанной аналогии исчисляется ниже приведенные показатели: Коэффициент доходности энергетических ресурсов; Коэффициент прибыльности энергетических ресурсов; Коэффициент доходности трудовых ресурсов; Коэффициент прибыльности трудовых ресурсов; Коэффициент доходности долгосрочных кредитов; Коэффициент прибыльности долгосрочных кредитов; Коэффициент доходности краткосрочных кредитов; Коэффициент прибыльности краткосрочных кредитов; Рентабельность транспортных услуг; Рентабельность (производственных фондов) хозяйствах железнодорожного транспорта. На основе выше указанных показателей исчисляются учетные, плановые и нормативные показатели, а также показатели передовых хозяйствах железнодорожного транспорта сопоставляются - сравниваются, анализируются, обобщаются и оцениваются.

**Вывод.** Всемерное повышение эффективности хозяйств железнодорожного транспорта по использованию ресурсов требует, повысит эффективность работы маркетинговой службы. Очевидно, что цели маркетинговой службы полностью совпадают с долговременными и текущими целями хозяйств железнодорожного транспорта по использованию

ресурсов. Однако в их достижении маркетинговой службе принадлежит особая роль, заключающаяся в обеспечении двуединого, взаимодополняющего подхода к организации производственной деятельности, когда тщательное и всестороннее изучение рынка услуг хозяйствах железнодорожного транспорта в плане выявления требований потребителей к количеству и качеству услуг железнодорожного транспорта.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. Минск: ИП «Экоперспектива», 1998. - 498с.
2. Джумшудов С.Г. Государственное регулирование социально-экономического развития сферы услуг. // Государственное управление: теория и практика. - 2005. - №1(9). - С. 96-104
3. Джумшудов С.Г. Экономика, бизнес и менеджмент транспорта. Баку: «Маариф», 2003. - 200 с.
4. Джумшудов С.Г., Рагимов Дж.Р. Теоретико-методологические принципы совершенствования управления транспортными системами. Труды международной конференции «Научно-технический прогресс и современная авиация». Баку. - 2009. - Том II. - С. 223-226.

**Аннотация.** В статье разработан методический подход к разработке текущего и перспективного бизнес-плана хозяйств железнодорожного транспорта. На основе анализе и оценке эффективности использования ресурсов предложены коэффициенты, которые повысят эффективность работы маркетинговой службы хозяйств железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** планирование ресурсов, хозяйства железнодорожного транспорта, бизнес план, эффективность.

**Summary.** The article developed a methodical approach to the development of current and future business plan holdings of railway transport. Based on the analysis and evaluation of the use of resources offered rates, which would increase the efficiency of farm marketing service rail.

**Keywords:** resource planning, management of railway transport, business plan, performance.

*Рецензент д.э.н., професор УкрГАЗТ Колесников А.В.  
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.*