

Будто не оно имеет решающий голос в данных сферах экономики и не понимает, что хлеб и мясо будут обходиться дороже, если крестьянину все продавать втридорога.

## НАПРАВЛЕНИЯ ВЛИЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА РАЗВИТИЕ АГРАРНОГО СЕКТОРА В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

**Алыев И.Г., д.э.н., проф., директор Института Экономики НАН  
Азербайджана,**

**Асадов А.М., к.э.н., доцент, зав. отд. Института Экономики НАН  
Азербайджана,**

**Насиров А.Ю., диссертант, Институт Экономики НАН Азербайджана**

Как известно, как и другие союзные республики Азербайджанская Республика после завоевания независимости переход на рыночную экономику выбрало как свой стратегический путь. Поэтому, начиная с первых лет независимости, в стране начали формироваться качественно новые производственные отношения, вытекающие из требований рыночной экономики. Это же, в свою очередь, дало толчок развитию частной собственности, в том числе развитию производственных и управленческих отношений, основанных на предпринимательстве.

Естественно, что новые производственные отношения оказали серьезное влияние и на развитие отдельных отраслей. В годы независимости одной из отраслей, развитие которой было необходимым и важным, которая имела важное значение, как с точки зрения регионального развития, так и обеспечение продовольственной безопасности являлся аграрный сектор.

Если учесть, что аграрный сектор дает серьезный толчок развитию промышленности и обеспечению продовольственной безопасности страны, то становится ясным необходимость развития этой сферы. С другой стороны, известно, что почти 50% населения Азербайджана проживает в регионах, а эти регионы обладают богатым потенциалом для развития сельского хозяйства.

Поэтому аграрный сектор играет ведущую роль в обеспечении занятости и насыщении рынка необходимыми сельскохозяйственными продуктами.

По этой причине развитие аграрного сектора, рост производства сельскохозяйственных продуктов, эффективная реализация и др. во всех временах носила особую актуальность. Естественно, что как и в других отраслях, ускоренное развитие в аграрном секторе очень зависит от оказания оперативных безопасных, качественных транспортных (перевозка) услуг. Если учесть, что большинство регионов Азербайджана охвачены такими международными транспортными коридорами как Северо-Южный, Восточно-Западный, то становится ясной роль этой сферы в развитии аграрного сектора (1;2).

Известно, что транспорту принадлежит важная роль как в начале производственного процесса, так в его завершении. Поэтому транспорт, обеспечивающий предприятия сырьем и рабочей силой, а затем доставкой готовой продукции потребителю, оказывает влияние на эффективное завершение производственного процесса наряду со всем этим, транспорт играет важную роль как средство интеграции. Именно посредством транспорта растут взаимосвязи между странами, в том числе и отдельными регионами, а это в конечном итоге оказывает положительное влияние на развитие конкретных отраслей. Это естественно, потому что в современном периоде происходящий в мире глобализационный процесс ускорил интеграцию друг к другу отдельных стран, а это еще более сделало актуальной экономическую и продовольственную безопасность. Именно, с этой точки зрения аграрный и транспортный секторы превратились в важные и перспективные секторы национальной экономики. По этой причине, одна из главных обязанностей современного периода, эффективно используя возможности, созданные транспортными коридорами проходящими по территории страны, добиться ускоренного развития аграрного сектора (3;4).

Ясно, что движущая сила воспроизводства - реализация произведенной продукции. В соответствии с этим для развития сельского хозяйства одним

из важных факторов является организация рынков сбыта и поставки продукции на рынок. Поэтому, в условиях рыночной экономики, ввиду того, что транспортный фактор играет важное значение в развитии многопрофильного производства, в формировании производительных сил, внутренних и внешних экономических связей, он должен постоянно находиться в центре внимания. Было бы хорошо, чтобы соответствующие государственные структуры также проявляли внимание и заботу к региональному развитию, прогрессу аграрной отрасли производства, осуществляли конкретные меры в части поставок на нужные рынки готовых продуктов (выращенных, производственных) (1;7).

Надо учитывать, что в современном периоде властвования рыночных отношения, сельскохозяйственные производители не могут оказывать никакого воздействия связанного с качеством и ценой перевозки продукции лицам оказывающих эти услуги, то есть отношения между сторонами основываются не на условно нормативных документах, а на взаимном соглашении. В сегодняшних условиях же, в связи с приватизацией государственного имущества, транспортные средства, обладающие высокой грузоподъемностью, принадлежит отдельным физическим и юридическим лицам. Следует отметить, что раньше автомашины с большой грузоподъемностью оказывающие услуги сельскому хозяйству, были сосредоточены на действующих специализированных транспортных предприятиях в различных районах и использовались в централизованной форме. В последние же годы для перевозки сельскохозяйственных продуктов, можно сказать, что никаких транспортных средств не было закуплено. Оставшихся же с прошлых лет 80-90% автомобилей устарели морально и физически и в 2-3 раза превысили свой срок эксплуатации. Поэтому, одна из актуальных проблем развития аграрного сектора создание региональных автобаз, занимающихся перевозкой сельскохозяйственных продуктов. Эти автобазы в зависимости от формы собственности могут быть кооперативными, акционерными обществами и т.д. Осуществление

государством мер в этом направлении одна из важных проблем нашего времени. Было бы целесообразно созданы автобазы или представительство компаний по перевозке грузов в различных регионах, производящих более высокий объем сельскохозяйственных продуктов, то есть стимулировать в соответствующей форме деятельность в этом направлении. Было бы более эффективным оснащение этих центров необходимым новым оборудованием (телефоны, компьютеры и т.д.) и принимать здесь заказы по перевозке.

Так, каждый центр, принимая заказы в зоне своей деятельности, увеличивает использование грузоподъемности транспортных средств, это приводит к снижению стоимости перевозок и в конечном итоге продажной цены продуктов. А это все имеет в достаточной степени важное значение с точки зрения нормального жизненного уровня и продовольственной безопасности (2;5).

Исследования показывают, что развитие аграрной отрасли, обеспечение широкого воспроизводства в этой сфере и оказание помощи государства аграрному сектору для достижения других успехов, подготовка с этой целью соответствующих изменений в нормативных документах и таким образом создание автобаз, осуществляющих работы по перевозке продукции аграрной отрасли в регионах является проблемой имеющей очень важное значение. В то же время, сельскохозяйственные продукты, как скоропортящиеся требуют транспортных средств способных быстро доставлять и сохранять качество продуктов в течении срока перевозки. С этой точки зрения, было бы более целесообразно организация на создаваемых автобазах преимущественно автомобилей, обладающих высокой скоростью и оснащенных холодильниками.

Исследования показывают, что Севера-Южный и Восточно-Западные транспортные коридоры объединяют в Азии и Европе несколько государств, а это создает возможность более легкого экспортирования в эти страны сельскохозяйственной продукции. Естественно, что здесь главная задача добиться производства продукции, способной занять позиции на внешнем

рынке, то есть способной вести борьбу на мировом рынке с точки зрения конкурентоспособности. На последующих же этапах достаточно было бы смягчения условий экспорта для сельскохозяйственных производителей и стимулирование производства экспортонемких продуктов.

Как было отмечено транспортные коридоры создали выгодные условия для развития агропромышленного комплекса в стране. Развитие агропромышленного комплекса имеет особенное значение с точки зрения стимулирования производителей, регионального развития и развития страны в целом. Развитие же аграрно-промышленных сфер, в свою очередь, требует развития перерабатывающей промышленности, создания в регионах перерабатывающих предприятий. В то же время, было бы целесообразным создание в регионах расположенных на транспортных коридорах перерабатывающих предприятий, параллельно с этим для рентабельной работы этих предприятий увеличить производство сельскохозяйственных продуктов. Исследования показывают что, осуществление роста производства продукции на основании заказа перерабатывающей предприятий сможет оказать серьезное влияние на рентабельную работу как производителей, так и перерабатывающих предприятий. Наряду с этим, важно учесть некоторые задачи, вытекающие из мирового опыта.

Следует принять во внимание то, что определение преимуществ природно-сырьевых преимуществ страны, в том числе сравнительных преимуществ по аграрному сектору и эффективное использование этих преимуществ, еще не говорит о том, что страна в сравнении с преимуществами МРТ должна основываться только в этой области. Просто выявление имеющихся преимуществ с сфере производства и услуг стран с переходной экономикой очень важно для этих стран. Это вытекает из того, что страны с переходной экономикой, в том числе Азербайджан, оставаясь, долгое время в составе закрытой экономической системы находились в стороне от естественных экономических процессов, в том числе от объективного влияния МРТ-да. Поэтому в стране формировалось развитие,

основанное не на влиянии МРТ-да и имеющихся сравнительных преимуществах, а основанное на требованиях «Единого народного хозяйства». Именно по этой причине очень важно по всем отраслям Азербайджанской экономики определение сравнительных преимуществ имеющихся в международном разделении труда.

Таким образом, из исследований, проведенных в направлении использования возможностей транспортных коридоров в развитии аграрного сектора, мы пришли к такому выводу, что транспортные услуги одно из необходимых условий ускоренного развития аграрного сектора и современные транспортные коридоры в этом смысле имеют особое значение. Эти коридоры создают возможности для оперативной и безопасной доставки сельскохозяйственной продукции, как на внутренние рынки, так и экспорта их в выгодной форме. Поэтому, было бы целесообразно создание перерабатывающих предприятий вдоль транспортных коридоров расположенных в соответствующих регионах, с целью стимулирования производства в аграрном секторе – покупка определенных продуктов у производителей по выгодной цене (то есть выше себестоимости), смягчение экспортных условий для производителей сельскохозяйственной продукции, организация производственного процесса на основании заказа внутреннего рынка и перерабатывающих предприятий.

#### Литература:

1. И.Г.Алыев «Совершенствование экономико-управленческого механизма в аграрной отрасли в Азербайджанской Республике», Баку, Элм, 2003, 360 стр.
2. А.Вебстер, В.Рустамов и другие «Исследование текущих и потенциально сравнительных преимуществ экономики Азербайджана» Баку. Центр Экономический Исследований, 2004. 180 стр.
3. И.М.Рзаев «Развитие аграрного сектора важный фактор устойчивого социально-экономического развития регионов: Баку, Научно-исследовательский Институт Экономики и Организации Сельского Хозяйства. Научные труды, 2008 № 4, стр. 90-954.

4. З.С.Мамедов «Транспортный фактор экономического развития» Баку, Элм, 2003, 380 стр.

5. Э.А.Алиев «Международные транспортные перевозки в период глобализации правовые аспекты» Баку ООО «Зардаби ЛТД» 2006, 360 стр.

6. С.Ю.Гусейнов, А.М.Асадов «Транспортные возможности Азербайджана важные факторы устойчивого экономического развития» Научные труды Нахичеванского Государственного Университета, Серия: История и общественные науки, 2010, № 1(29), стр.280-285.

7. А.М.Асадов «Роль транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии регионов» АКу, материалы научно-практической конференции на тему: «Кооперация: История и реальности» посвященной 86 летнему юбилею общенационального лидера Г.Алиева, 2008. стр. 103-109.

## СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

**Сапун О.Л. к.пед.н., доцент, БГАТУ, г. Минск**  
**Алекперов Ариф, д.э.н., НАН Азербайджана, г. Баку**

Постоянные обновления и усложнения производственно-технических и организационно-управленческих систем в сельском хозяйстве, требуют совершенствования функционирования и повышения эффективности. Комплексный анализ вызывает необходимость применения специальных средств описания и анализа таких систем.

Эта проблема приобретает особую актуальность в связи с появлением интегрированных компьютеризированных производств и автоматизированных животноводческих предприятий.

Успех этих систем непосредственно зависит от качества всего комплекса решений на этапе системного проектирования. Системное проектирование – это раздел компьютерных информационных технологий, определяющее подсистемы, компоненты и способы их объединения при которых система должна функционировать, выбирающая наиболее эффективное сочленение работников, машин и программного обеспечения для реализации целей системы.