ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ (НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ)

Агиль Махияддин оглы АСАДОВ
зав. отделом «Проблемы развития обслуживающих отраслей» Экономики НАН Азербайджана,
кандидат экономических наук, доцент

Одна из ключивых проблем стоящих перед современным миром добиться устойчивого развития. Для это необходимо полно и эффективно использовать имеющиеся в каждой стране существующих возможностей-природно-экономические ресурсы. В этом аспекте очень важно приблечение ресурсов в хозяйственный оборот, обеспечение непрерывного процесса доставки готовой продукции потребителю, сырья предприятию. Естественно, что выполнение этой необходимости, в первую очередь требует оперативной организации транспортных услуг. С другой стороны, одно из необходимых условий устойчивого развития заключается обеспечение сбалансированного и устойчивого развития всех отраслей. Все это показывает, что обеспечение устойчивого развития транспортной проблемы уже превратилось в необходимость и одна из актуальных проблем должна находится в центре внимания.

Ясно, что в период ускоренной интеграции в глобальную экономическую среду национальных хозяйств развитии транспортных связей, являющимися

главными средствами интегративных процессов, превратилось в один из необходимых факторов. Для эффективного участия в интеграционных процессах развитие национальной транспортной системы весьма важная задача. Потому, что без оперативных и безопасных транспортных услуг невозможно представить себе любой импорно-экспортный процесс и другие интеграционные направления. В этом смысле и устойчивое развитие автомобильного транспорта, являющегося важной составной частью национальной транспортной системы, имеет весьма важное значение. Если учесть, что Азербайджанская Республик расположена на очень выгодной географическо-стратегической позиции международных коридоров и автомобильный транспорт массовое, а также повседневное транспортное средство, тогда становится ясным необходимость устойчивого развития этой сферы. Это также вытекает из того, что доставка от порога до порога, высокая маневренность, возможность передвигаться по различным рельефам и др. качества требует особого подхода автомобильному транспорту. Не смотря на то, что в последние годы в этой области были серьезные продвижения, периодическое изменение потребностей общества в перевозках требует реализации устойчивых мер в направлении усовершенствования перевозочных услуг (1, стр.123-127).

Обращая внимание на динамику развития автомобильного транспорта в Азербайджанской Республике становится ясно, что конференция «Возрождение Великого Шелкового пути» состоявшаяся в городе Баку 7-8 сентября 1998 года в городе Баку дала возможность еще более большему росту темпа развития национальной транспортной системы. Эти мероприятия обеспечившие интеграцию Азербайджанской Республики в мировую транспортную систему как независимого государства, в то же время превратили национальную транспортную систему в составную часть мировой транспортной системы, а это подтвердило необходимость отражения в национальных системах интеграционных процесса происходящих в международном свете. Наконец, начиная с 1998 года успешно продолжавшиеся реформы, способствовали достижению важных экономических успехов внутри страны, а также укрепили позиции нашей страны за рубежом. Ныне Азербайджан как мировой экспортер энергии превратилось в владельца решающего слова и своими экономическими успехами оставило позади многие государства. Главная же причина всего этого тесное участие в интеграционных процессах протекающих в мире, проведение внешнеэкономической политики соответствующей требованиям глобализационной политики, постоянное улучшение экономической деятельности в стране.(2, стр.17-24; 3, стр.35-48).

Как было отмечено, современный период характеризуется еще более ускорением глобализационных процессов, инбернационализацией экономики, еще более усилением интеграционных связей. Наряду с этим, XXI век воспринимается также как век устойчивого развития. Именно с этой точки зрения, в большинстве научных трудах, ученые различных стран задачу перехода к устойчивому развитию преподносят как носящую полностью глобальный характер. Обеспечение же устойчивого развития зависит от взаимосвязи внутренних и внешних факторов, а это не проходит мимо от таких интеграционных процессов как транспортные связи. В современный период это тенденция обусловлена ростом ВВП, а также внешне-экономическими факторами. Конкретно, теоритически-практическое значение устойчивого развития это обеспечение экономической эффективности, комплексный подход к таким задачам как социальная зашита и экономическая безопасность, а также обединение всего этого в единую систему принципов. И обеспечение устойчивого

экономического развития и глобализация экономики, и сбалансированность процессов развития наблюдаемых в национальной экономике считаются одними из актуальных проблем требующие от экономической науки и экономистов срочного решения. С этой точки зрения, учитывая возможности влияния глобализации национальной экономики, ускоренного развития отдельных отраслей, международных процессов на меры осуществляемые в национальных рамках. Было бы более целесообразным проводить в взаимосвязи устойчивый экономический рост и проблемы сбалансированного развития (5).

Естественно, что если разговор идет о глобализации и интеграции между государствами, эти процессы не возможно себе представить без транспортных связей и транзитных услуг. Иными словами, транспортные связи, являющиеся одними из ведущих интегративных связей, в то же время могут считаться как важный фактор в экономическом развитии. В целом состояние транспортной системы любой страны, географическое положение и транзитные возможности играют важную роль в ее интеграции в мировое сообщество и экономическом развитии. В этом аспекте выгодное географическое положение нашей страны дает ее возможность играть обективную роль экономического и геополитического пространства между государствами Европы и Азии. Все это, в то же время, создает возможность участия нашей республики в международном транзите. На сегодняшний день реализация региональных проектов TRASEKA, TASİS, İNOQEYT и др., релизация в рамках принятых программ транспортных корридоров Восток-Запад и Север-Юг а также проведение последовательных работ в направлении реализации проекта Баку-Тбилиси-Карс в будущем создаст условия для еще большего использования Азербайджанской Республикой транзитных услуг. С целю достижения долгосрочного и максимально эффективного уровня использования отмеченных возможностей важно обеспечение устойчивого развития национальной транспортной системы. Говоря другими словами, соответствие транспортной системы Азербайджанской Республики требованиям устойчивого развития, формирование транспортных и транзитных услуг отвечающих международному спросу уже превратилось в насущную необходимость (6; 7).

Говоря о требованиях устойчивого развития основанного на «Концепции устойчивого развития», требуется полное, экономное и эффективное использование имеющихся, возможностей. Основное значение «Концепции устойчивого развития» принятой ООН в конце 80-х годов XX века (1984-1987 годы) заключается в «Без никакой опасности для нормального проживания будущих поколений нормальное удовлетворение социальных, экономических и экологических требований сегодняшнего поколения». Как видно, статьи концепции, требования нового устойчивого развития охватывают в трех направлениях-социальном, экономическом и экологическом направлениях. Говоря о проблемах устойчивого развития транспортной системы Азербайджанской Республики, подразумеватся организация, без какой-нибудь опасности для будущих поколений, социальной, экономической и экологической деятельности всех отраслей развивающих именно транспортную систему (4).

Ясно, что транспортные услуги наряду с неотемливой частью нашей повседневной жизнью, в то же время воспринимаются как причины ряда многих проблем. Не удивительно, что иногда автомобильный транспорт называют как «велики технический прогресс приносящий обществу самые большие беды». С другой стороны, обеспечение устойчивого развития требует устранения проблем встречающихся во всех отраслях охватываемых транспортной системой и считающихся опасными для будущего. С другой стороны, если учесть, что в

направлении обеспечение устойчивого развития Азербайджанской Республики осуществляется Государственная Программа охватывающая 2008. 2015 годы, наряду с этим основная цель Государственной Программы « О социально экономическом развитии регионов Азербайджанской Республики в 2009-2013 годах» обеспечение устойчивого экономического развития в стране то становится более ясным необходимость соответствия транспортной системы, являющейся одной из ведущих отраслей национального хозяйства, требованиям устойчивого развития (6; 9. стр. 110-122).

Естественно, что обеспечение устойчивого развития любой отрасли, в первую очередь требует достижения динамичного развития этой отрасли. В этом аспекте, в современном периоде появление на арене проблемы устойчивого развития транспортной системы логичный процесс. Потому, что в последние годы было обеспечено ускоренное развитие транспортной системы Азербайджанской Республики и ее, соответствующей инфраструктуры. На сегодняшний день, соответствие инфраструктурных сфер требованиям международных стандартов, повышение качества транспортных услуг, усиление мер по безопасности эксплуатации современных транспортных средств, а также их экологической безопасности составляет одно из приоритетных направлении экономической политики государства, что обеспечивает динамичное развитие транспортной системы (5). Наряду со всем этим, в интеграции Азербайджанской Республики в мировое сообщество должно быть особо отмечено значение международных и региональных проектов, охватывающих, различные три виды транспортных средств. Создавая возможность выхода на мировые рынки, эти проекты дали серьезный толчок к общему экономическому развитию.

Разумеется, нормальная деятельность любого транспортного средства, в том числе автомобильного транспорта во многой стены зависит от деятельности предприятий осуществляющих их ремонт и техническое обслуживание, от состояния дорог и дорожных развлязок, уровня подготовки соответствующих кадров, организации движения и других подробных задач. В этом аспекте был бы более целесообразен комплексный подход к задаче организации транспортного обслуживания в нужной форме и на необходимом уровне. Как было отмечено, главная обязанность транспорта заключается в современном, безопасном и с минимальными расходами удовлетворение потребностей общества в перевозках. Выполнение этим условий во многом зависит от технического состояния транспортных средств, от от пригодности к эксплуатации и пропускной способности дорог, подготовки кадров обладающих эффективной и оперативной управленческой способностью и современным мировозрением, в том числе правильной организацией движения. Поэтому говоря о эффективном управлении транспортной системой, подразумевается наличие совершенного обеспечения инфраструктурного обеспечения и управление инфраструктурными сферами.

Ясно, что на практике предприятия автомобильного транспорта должны быт классифицированы по различным признакам. По своему назначению автомобильные предприятия носят эксплуатационный и промышленный характер. Предприятия окозывающие автотранспортным средствам техническое обслуживание, производящие капитальный и текущий ремонт и предприятия сервисного обслуживания относятся к промышленной инфраструктуре автомобильного транспорта. Эти инфраструктуры оказывая техническое влияние на транспортные средства играют значительную роль в эффективности перевозок. Как видно, инфраструктурные сферы в этой или иной степени участвуя в процессе перевозок оказывая определенные воздействия, выступают в качестве составной части этого процесса (8). Прежде всего же, естественно, что должны обеспечивать

техническое состояние транспортных средств и пригодность к експлуатации. Для этого необходима правильная организация деятельности автосервисных предприятий. Потому, что обновление транспортного парка, обходится более дороже ремонтного и технического обслуживания имеющегося парка, а это обосновывает необходимость сервисных услуг.

В последние годы ежегодные темпы роста бюджетного финансирования инфраструктурных проектов показывает уделение особого внимание этому вопросу. Так, если в 2006 году на финансирование инвестиционных проектов было выделено 600 миллионов манатов бюджетных средств, то 2007 году эта цифра составила 1,5 млрд. манатов, а в 2008 году 3 млрд. манатов. А в 2009 году выделение 5,9 млрд. манатов на проведение инфраструктурных проектов доказывает уделение особого внимания совершенствованию инфраструктурного обеспечения.

Реконструкция магистральных автомобильных дорог в стране в соответствии с международными стандартами, возрождение Великого Шелкового Пути, строительство в регионах аэропортов международного уровня, сдача в эксплуатацию многочисленных мостов и других дорожных развязок значительно расширело возможности транспортного сектора, создало благоприятные условия для устойчиво развития транспортной системы. В настоящее время продолжается процесс принятия Государственных Программ и других нормативно-правовых документов связанных с еще более развитием этой отрасли и охватывающие различные направления и годы. Все это, естественно, создаст возможности для долгосрочного развития транспортной системы. В то же время, парально осуществляемым мерам необходимо и важно учитывать требования устойчивого развития транспортной системы, сюда можно отести следующие (5; 6; 9):

- Привлекая водителей, оказывающих услуги по перевозкам, к соответствующим курсам и тренингам обучая их водительско-пассажирским отношениям, дорожной культуре и др. повышать дорожную культуру;
- Наряду с совершенствованием и реконструкцией дорожных систем с целю более быстрой, удобной и безопасной доставки пассажиров к месту жительства, обращать серьезное внимание организации движения, обеспечению дорожными знаками, а также обновлению эксплуатируемых транспортных средств;
- С точки зрения эффективной организации дорожного движения и безопасности пассажиров, усиление контроля за водительскими качествами водителей общественного транспорта;
- Проведение точной регистрации транспортных средств оказывающих услуги по перевозке пассажиров, выдача горючего этим транспортным средствам по льготным ценам и этим стабилизировать перевозочные тарифы;
- Категорический запрет оказания пассажирам услуг по перевозкам, транспортных средств достигших эксплуатационного срока в отношении безопасности и экологии;
- Усиление контроля за санитарным состоянием транспортных средств оказывающих услуги по перевозке пассажиров п ужесточение административных мер в этом направлении;
- Для достижения максимального использования грузоподемности эксплуатируемых транспортных средств, создание специальных центров оборудованием. Здесь с принимая заказы при помощи компютерных технологий и передачи полученной информации в соответствующих направлениях возможно достигнуть намеченных целей. Было бы более целесообразным создание таких центров в отдельных регионах;

- Использование транспортных средств в соответствии с показателем выносливостью дорог или же наоборот приведение дорог к соответствию грузоподемности транспортных средств. Такое регулировании дост возможность относительного снижения расходов и др.;

- Усиление контроля за соответствием транспортных средств экологическим нормам и ужесточение административных мер в этом направлении;

- Периодическое совершенствование качества горючего в соответствии с требованиями новых транспортных средств;

- Введение определенных ограничений на эксплуатационный срок транспортных средств и определение расходов на технический осмотр в соответствии со сроком (годами) эксплуатации и т.д.

Использованная литература:

1. Д.А.Велиев «Интеграция Азербайджана в глобальную экономическую среду» Баку, Адильоглы, 2008, 428 стр.
2. С.Г.Джумшудов, А.М.Асадов «Направления развития транспортной инфраструктуры (на примере автомобильного транспорта)», Баку, «Tİ-MEDİA», И.П.Ц., 2008, 152 стр.
3. Эйюб Зенгин «Устойчивое развитие и единая экологическая политика: Турция и Азербайджан». Баку, Адильоглы, 2007, стр. 260.
4. З.С.Мамедов «Транспортный фактор экономического развития». Баку, Элм, 2003, 380 стр.
5. А.М.Асадов «Проблемы устойчивого развития транспортной системы в Азербайджанской Республики». Баку, А.Т.У, «Транспортные технологии на примере новых технологий» материалы конференции, 16-17.04.09, стр. 75-82.
6. А.М.Асадов «Роль транспортной системы в социально-экономическом развитии страны». Институт экономики НАНА, Научные труды, Баку, 2006, N2 стр.323-329.