

По нашему мнению, при расчете показателя оборачиваемости необходимо использовать стоимость реализации продукции в действующих ценах, исключив налоги (НДС, акцизы), так как они не принимают участия в формировании оборотных средств и в их оборачиваемости.

В практике расчетов оборачиваемости оборотных средств используются 360 календарных дней вместо 365 (366), что искусственно сокращает их продолжительность, поэтому в расчетах длительности одного оборота необходимо использовать фактическое количество дней в году.

Есть ли смысл рассчитывать коэффициенты оборачиваемости по отдельным видам оборотных средств? Нам представляется, что такой показатель, как количество оборотов по отдельным видам активов, не имеет практического и теоретического смысла, так как оборотный капитал не может завершить свой кругооборот, не пройдя все его стадии.

Решение проблемных вопросов исчисления показателей оборачиваемости позволит обеспечить их сопоставимость, количественно соизмерять влияние отдельных факторов на изменение коэффициентов оборачиваемости и длительности одного оборота в днях и будет способствовать совершенствованию анализа эффективности использования оборотных средств.

*Л. А. Гаджиева, д-р экон. наук, профессор  
АГЭУ (Баку, Азербайджан)*

*А. С. Сверлов, канд. экон. наук, доцент  
БГЭУ (Минск)*

## **СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Рыночная инфраструктура представляет собой совокупность предприятий и организаций, обеспечивающих товародвижение: продажу, прием и отпуск товаров, их хранение, подработку, подсортировку, упаковку и транспортировку, информационное обслуживание, маркетинг, денежные операции с поставщиками и покупателями. Она имеет множество трактовок и в условиях рыночной экономики, когда меняются отношения собственности, развиваются производственные связи между различными субъектами рынка, появляется необходимость ее уточнения. Американский экономист П. Самуэльсон отмечал, что большая часть инвестиций, вкладываемых государством, создает благоприятные условия для развития особых подразделений. Д. Сьюзерленд и другие авторы считают, что инфраструктура влияет на разделение труда, распространение новейших технологий, применение новых организационных методов, выход на более крупные рынки, приобретение новых ресурсов и промежуточных продуктов. Азербайджанский ученый Т. Велиев указывал на необходимость классификации инфраструктуры на производственную, социальную, коммунально-бытовую и рыночную.

Особенностью определения рыночной инфраструктуры является ее двоякое отношение к транспортно-логистической инфраструктуре. Транспорт относится к предприятиям организации работы обслуживающих отраслей общего пользования. В то же время транспортная инфраструктура и объекты основных средств фактически используются логистикой и обеспечивают эффективность функционирования предприятий логистической инфраструктуры. В связи с этим ряд авторов, например И. Портер, транспортную инфраструктуру рассматривают отдельно от рыночной и логистической. Однако если

рассматривать данный процесс с содержательной стороны, то транспортная и логистическая инфраструктура способствуют доведению товара до потребителя и предполагает хранение, сортировку товаров и оптимизацию товаропотоков. Подобного рода операции полностью подпадают под содержание определения рыночной инфраструктуры.

Транспортные предприятия Республики Беларусь и Азербайджана в основном используют инфраструктуру, сформированную еще в СССР. Уровень загрузки и состав транспортной инфраструктуры Республики Беларусь и Азербайджанской Республики различаются эффективностью их использования. Например, при практически равной плотности железнодорожных путей сообщения в двух странах объем грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, разнится практически на порядок. В Республике Беларусь в 2015 г. он составил 131,4 млн т, тогда как в Азербайджанской Республике — 17,1 млн т.

Азербайджанская Республика участвует в проекте TRASECA, предусматривающем развитие логистических цепочек и транспортного автомобильного сообщения стран Европы и Азии. Проекты подобного уровня являются достаточно эффективными, но единичными. В то же время они позволяют развивать систему товародвижения и логистику с учетом изменения содержания элементов национальной транспортной инфраструктуры. С учетом этих подходов для двух стран развитие логистических цепочек является одной из приоритетных задач.

Таким образом, по отдельным направлениям использования транспортной инфраструктуры Азербайджанская Республика имеет более высокие показатели эффективности предпринимательской деятельности. В то же время в Республике Беларусь сильные конкурентные позиции и высокий уровень эффективности имеет, например железнодорожный транспорт, что отражается в высоких показателях результативности функционирования предприятий этой сферы рыночной инфраструктуры.

Публикуется в рамках белорусско-азербайджанского проекта по договору между БГЭУ и БРФФИ от 25.01.2018г. № Г18А3-017.

*Л. А. Гамидова, канд. экон. наук  
АГЭУ (Баку, Азербайджан)*

## **ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ АЗЕРБАЙДЖАНА**

В современных условиях развития экономики в Азербайджане актуальным остается дальнейшее осуществление структурных преобразований в промышленности, проведение диверсификации экономики, отход от нефтяного сектора. В результате проведенных реформ по модернизации в отдельных отраслях добывающей и перерабатывающей промышленности, а также и информационной сфере производства стали использоваться более современные технологии. Благодаря внедрению инновационных процессов стала изменяться и отраслевая структура промышленности, развиваться нефтяной сектор экономики.

На осуществление эффективной диверсификационной политики в промышленности сильно влияет развитие институциональных отношений. На данном этапе развития экономики Азербайджана институциональным отношениям придается все большее значение. Такие факторы, как трансформация прав собственности и связанная с ним приватизация промышленных объектов, реструктуризация отдельных предприятий, усложнение самого процесса функционирования экономики, обуславливают актуальность проведения институциональных мер. Именно с реформами в институциональной