

тировки приоритетных направлений инновационной деятельности. Приведены результаты исследования, свидетельствующие о том, что основным и надежным инструментом определения научно-технических приоритетов сегодня является технологический форсайт как процесс привлечения ученых, инженеров, промышленников, государственных служащих и других партнеров для выявления сфер стратегических исследований и разработок новых технологий, которые могут принести наибольшую экономическую и социальную выгоду и в долгосрочной перспективе поддерживать промышленную конкурентоспособность. Отмечено, что в мировой практике используется несколько десятков методов форсайта, из которых три базовых: метод Дельфи, метод критических технологий, метод экспертных панелей, и более современные, среди которых библиометрический анализ, патентный анализ, метод технологической дорожной карты, сканирования горизонта, общие характеристики и особенности которых исследованы и приведены в работе. Также указано, что идеального набора методов нет, в каждом форсайт-проекте применяется их комбинация (как базовых, так и новых), основанная на целенаправленном использовании знаний экспертов, с учетом целей и задач проекта, бюджета и тому подобное. Приведены примеры использования комбинации методов при проведении технологических форсайтных проектов в развитых странах. Проведено исследование отечественного опыта форсайта, его методов, особенностей и результатов. Сделаны выводы, что для проведения современного форсайта можно использовать упрощенный комплексный подход, который не требует значительных человеческих, финансовых ресурсов (библиометрические и патентный анализы) и временного пространства (экспертные панели и критические технологии). При наличии средств для осуществления постоянного процесса прогнозирования эффективным и надежным является метод горизонтального сканирования в сочетании с другими методами в соответствии с задачами исследования.

**Ключевые слова:** прогнозирование, научно-техническое развитие, приоритетные направления, форсайт, метод, комплексный подход, инновационная деятельность, предложения.

#### ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРІВ

**Паладченко Олена Федорівна** — завсектору Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації, вул. Антоновича, 180, м. Київ, Україна, 03680; +38 (044) 521-00-80; paladchenko@uintei.kiev.ua

**Молчанова Ірина Василівна** — с.н.с. УкрІНТЕІ, вул. Антоновича, 180, м. Київ, Україна, 03680; +38 (044) 521-00-80; molchanova\_irina@ukr.net

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Paladchenko O.F.** — head of sector, Ukrainian institute of scientific and technical expertise and information, 180, Antonovycha Str., Kyiv, Ukraine, 03680; +38 (044) 521-00-80 paladchenko@uintei.kiev.ua

**Molchanova I.V.** — Senior Research, Ukrainian institute of scientific and technical expertise and information, 180, Antonovycha Str., Kyiv, Ukraine, 03680; +38 (044) 521-00-80; molchanova\_irina@ukr.net

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

**Паладченко Е.Ф.** — завсектором Украинского института научно-технической экспертизы и информации, ул. Антоновича, 180, г. Киев, Украина, 03680; +38 (044) 521-00-80; paladchenko@uintei.kiev.ua

**Молчанова И.В.** — с.н.с. УкрІНТЕІ, ул. Антоновича, 180, г. Киев, Украина, 03680; +38 (044) 521-00-80; molchanova\_irina@ukr.net



УДК 316.34

ГЮНЕЛЬ РАГИМЛИ, докторант

## УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗЕРБАЙДЖАНА

**Резюме.** Работа посвящена изучению особенностей инфраструктуры, развитие которой является важной частью одной из целей, чётко определённых в Стратегии социально-экономического развития Азербайджана до 2030 г. В статье рассматриваются основные подходы к данной концепции в рамках национальной экономики, раскрыты содержания понятий устойчивого развития и инфраструктуры, описаны функции социальной инфраструктуры и коротко изложено современное состояние социальной инфраструктуры Азербайджана. Рассмотрено не только развитие отраслей социальной инфраструктуры, но и ее способности обеспечить себя финансово. Внимание уделено недостаткам функционирования объектов инфраструктуры, в частности относительно распределения финансовых средств и подчинения объектов различным ведомствам.

**Ключевые слова:** устойчивое развитие, инфраструктура, социальная инфраструктура, Азербайджан.

## ВВЕДЕНИЕ

Идеи устойчивого развития — не новая система взглядов. Существует несколько десятков определений понятия “устойчивое развитие” (УР). Каждый из авторов многочисленных определений пытается по возможности более полно раскрыть суть УР, однако сделать это нелегко, поскольку понятие включает в себя все стороны жизни и деятельности человека.

Наиболее широко признанное определение данного понятия было сформулировано комиссией Брундтланд в 1987 г.: “Устойчивое развитие (англ. sustainable development) — это развитие, которое отвечает потребностям настоящего, не ставя под угрозу способность будущих поколений, удовлетворять свои собственные потребности”. Комиссия Брундтланд утверждала, что окружающая среда не существует в качестве сферы, отдельной от человеческих действий, амбиций и потребностей, а попытки защитить ее в отрыве от человеческих забот дали само словосочетание “окружающая среда”, означающее наивность в некоторых политических кругах. Слово “развитие” также иногда подается в очень ограниченном фокусе, в соответствии с “тем, что бедным странам нужно делать, чтобы стать богаче”. Следовательно, это определение автоматически отклоняется многими на международной арене как проблема специалистов, которые занимаются вопросами “помощи в целях развития”. Но “окружающая среда” — это то место, где мы живем, а “развитие” — то, что мы все делаем, пытаясь улучшить нашу судьбу. Они являются неразделимыми [1].

На вопрос “Что должно быть устойчивым?” комиссия дала ответ в виде определения трех основных категорий: природа, система жизнеобеспечения и сообщества, а также промежуточные категории для каждого — такие, как Земля, окружающая среда и культуры. Она установила, что чаще всего основное внимание уделяется системам жизнеобеспечения, которые определяют природу или окружающую среду как источник услуг для утилитарного жизнеобеспечения человечества. Изучение экосистемных услуг с течением времени укрепило данное определение. Напротив, в некоторых литературных источниках по устойчивому развитию ценят природу за ее внутреннюю ценность, а не за полезность для людей. Существуют также параллельные требования поддерживать культурное разнообразие, в том числе средства к существованию, группы и места, которые представляют собой уникальные и находящиеся под угрозой исчезновения общины.

Точно так же было дано три совершенно разных представления о том, что должно быть

развито: природа, экономика и общество [2]. Это достигается только при наличии баланса или компромисса между такими тремя аспектами. Значительная часть ранней литературы о развитии была сосредоточена на экономическом его составляющей, причем продуктивные сектора обеспечивали занятость, желаемое потребление и богатство.

Совсем недавно внимание переключилось на развитие человека, в том числе на ценности и цели — такие, как увеличение продолжительности жизни, образование, справедливость и возможности. Поэтому экономика должна служить обеспечению нужд человека, а не человек и природные ресурсы должны обслуживать экономику. “Человечеству сейчас, по сути, не остается ничего иного, как возможно быстрее приблизиться к следующей фазе своего развития, где он, сочетая свое могущество с достойной этого мудростью, научится поддерживать в гармонии и равновесии все дела человеческие”, — правильно отметил Аурелио Печчеи [3].

Таким образом, под устойчивым развитием понимается такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять собственные потребности.

На саммите Организации Объединённых Наций по устойчивому развитию в 2015 г. мировые лидеры приняли Повестку дня для устойчивого развития 2030 г., которая включает набор из 17 глобальных целей устойчивого развития (SDG), направленных на искоренение нищеты, борьбу с неравенством и несправедливостью и борьбу с изменением климата к 2030 г. Эти 17 целей сопровождаются конкретными целями — всего 169 [4].

Основной задачей УР провозглашается удовлетворение человеческих потребностей и стремлений. Человечество действительно способно придать развитию устойчивый и долговременный характер. Чтобы жить в устойчивом мире, люди должны быть способны лучше представлять устойчивое будущее и способы, которые помогут к нему прийти. Необходимо удовлетворить элементарные потребности всех людей и всем предоставить возможность реализовывать свои надежды на более благополучную жизнь.

Мировое движение за УР ставит своей целью создание экологически благоприятных условий на всем земном шаре как едином и единственном пространстве, в пределах которого может жить и развиваться человечество. Устойчивое развитие — это регулируемое развитие: целенаправленный контроль над происходящими изменениями, прогнозирование и

компенсация наиболее опасных неустойчивостей и диспропорций.

Переход к устойчивому развитию Азербайджанской Республики в целом возможен только в том случае, если будет обеспечено устойчивое развитие всех ее регионов. При решении проблем в каждом регионе необходим учёт местных особенностей.

**Цель работы** — изучение одной подцели из девятой цели, имеющей решающее значение для обеспечения устойчивого развития и расширения прав и возможностей общин во многих странах.

### ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

**Понятие “инфраструктура”.** Инфраструктура — это основные объекты и системы, обслуживающие страну, город или другую территорию, включая услуги и объекты, необходимые для функционирования ее экономики [5]. Она типично характеризует технические структуры: дороги, мосты, туннели, водоснабжение, канализацию, электрические сети, телекоммуникации (включая подключение к Интернету и широкополосные скорости) и т.д. Инфраструктура может быть определена как “физические компоненты взаимосвязанных систем, обеспечивающих товары и услуги, необходимые для обеспечения, поддержания или улучшения условий жизни общества” [6]. В общем инфраструктура — это термин, обозначающий совокупность связанных между собой структур, отраслей или объектов, служащих для нормального функционирования любой системы. Этот термин появился в экономической литературе в конце 40-х годов XX века для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство. Организация экономического сотрудничества и развития также классифицирует коммуникации как часть инфраструктуры [7].

Американское общество инженеров-строителей выпускает “Отчетную карту инфраструктуры” США каждые 2-4 года [8]. По состоянию на 2017 г. они составляют 16 категорий: авиация, мосты, плотины, питьевая вода, энергия, опасные отходы, внутренние водные пути, дамбы, парки и отдых, порты, железные дороги, дороги, школы, твердые отходы, транзит и сточные воды [8].

Инфраструктура имеет большое значение для функционирования национальной экономики, представляя собой неотъемлемую ее часть. Она как самостоятельная область национальной экономики прошла нескольких этапов развития: разделение сельского хозяйства и ремесленничества привело к росту городов и

специализации труда; разделение сельского хозяйства, ремесла и торговли привело к формированию специфической области национальной экономики — торговли, в результате чего роль инфраструктуры существенным образом повысилась. На современном этапе продолжается процесс ее совершенствования.

Одним из основных видов инфраструктуры устойчивого развития в национальной экономике является социальная инфраструктура. Она направлена на сохранение социальной и культурной стабильности.

**Социальная инфраструктура как объект управления.** Социальная инфраструктура — это совокупность единиц национальной экономики, функционирование которых связано с обеспечением нормальной жизнедеятельности населения и человека. Социальная инфраструктура — совокупность отраслей и видов деятельности, способствующих комплексному воспроизводству человека в процессе реализации его личных и общественных потребностей посредством предоставления различного рода услуг, обеспечивающая устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных территорий.

Во всем мире инфраструктура востребована. Pricewaterhouse Coopers (PwC) [9] считает, что с 2016 по 2020 гг. глобальные расходы на капитальные проекты и инфраструктуру составят от 27 триллионов долларов до 29 триллионов долларов. Из-за изменения демографии на развивающихся и развитых рынках социальная инфраструктура будет составлять значительную часть этих инвестиций.

Социальную инфраструктуру можно в целом определить как строительство и обслуживание объектов, поддерживающих социальные услуги. К числу видов социальной инфраструктуры относятся здравоохранение (больницы), образование (школы и университеты), общественные объекты (общинное жилье и тюрьмы) и транспорт (железные дороги и дороги). Все эти структуры служат основой для сообществ и обществ.

Потребность в увеличении инвестиций в социальную инфраструктуру связана с различными событиями. Сначала рассмотрим эти статистические данные с 2016 г. [10]:

- Более 2,4 млрд человек не имели доступа к улучшенной санитарии.
- По меньшей мере 663 миллиона человек не имели доступа к безопасной питьевой воде.
- Более миллиарда человек жили без доступа к электричеству.
- По меньшей мере одна треть сельского населения в мире не имела нормальных дорог.

В развитых странах инфраструктура стареет и нуждается в обновлении, чтобы граждане могли пользоваться ею долгие годы. Тогда как для многих стран с формирующимся рынком на начальном этапе существует не так много инфраструктуры, и правительства признают, что эти здания и системы могут поддержать их темпы экономического роста. Изменение демографии может произвести такой эффект: растущее число молодых и старых людей нуждается в различных видах инфраструктуры (таких, как школы и больницы, соответственно), чтобы процветать.

Государственный сектор, как правило, отвечает за установление приоритетов и оплату социальной инфраструктуры. Но это может оказаться сложным. В конце концов, не многие правительства имеют избыток наличных денег, и граждане часто не желают поддерживать инфраструктурные цели за счет более высоких налогов или других сборов. Поэтому многие субъекты государственного сектора привлекают частный сектор.

В современной национальной экономике значение социальной инфраструктуры постепенно повышается, а основная ее задача заключается в обеспечении жизнедеятельности населения на все более высоком качественном уровне. Влияние социальной инфраструктуры на национальную экономику заключается в том, что она позволяет обеспечить воспроизводство трудовых ресурсов — основного ресурса экономики.

Смещение направлений экономического роста национальной экономики в сторону повышения качества жизни населения приводит к увеличению объемов инвестиций в эту сферу. Существуют различные подходы к вопросу внутреннего строения и классификации составляющих социальной инфраструктуры. Один из подходов к составу социальной инфраструктуры рассматривает три функционально-целевых блока:

- общественно-политическая и интеллектуально-культурная деятельность (образование, наука, культура, искусство, деятельность в области массовой информации, общественных организаций, обществ, ассоциаций, объединений);
- восстановление и сохранение физического здоровья (здравоохранение, физическая культура и спорт, социальное обеспечение, туризм, охрана окружающей среды);
- коммунально-бытовое обслуживание (жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание, торговля и общественное питание, пассажирский транспорт, связь по обслуживанию населения).

Социальная инфраструктура выполняет следующие функции в национальной экономике:

- обеспечение нормальных условий жизнедеятельности сотрудников хозяйствующих субъектов;
- обеспечение необходимой производительности труда;
- увеличение трудоспособного возраста;
- формирование качеств подрастающего поколения;
- воспроизводство рабочей силы, качественно отвечающей потребностям и уровню развития производства;
- эффективное использование трудовых ресурсов;
- обеспечение оптимальных жилищно-коммунальных и бытовых условий жизни населения;
- улучшение и сохранение физического здоровья населения;
- рациональное использование свободного времени людей.

**Современное состояние социальной инфраструктуры Азербайджана.** Во многих развивающихся странах до сих пор отсутствует базовая инфраструктура — дороги, информационно-коммуникационные технологии, санитария, электроэнергия, водоснабжение. Для достижения устойчивого развития требуются инвестиции в инфраструктуру, с помощью которых можно расширить права граждан, их доступ к современным технологиям и связь с миром.

Азербайджан демонстрирует в регионе и мире успешную модель развития [11], и этот факт не остается вне внимания международного сообщества. Выверенная экономическая политика государства находится в поле зрения ведущих региональных держав, авторитетных международных организаций. Безусловно, высоким результатам в сфере экономики поспособствовал ряд проведенных реформ. Ситуация в регионах контролируется главой государства, что стимулирует население, а также людей, работающих в различных сферах производства. В регионы инвестируются крупные средства, чтобы улучшить промышленный, сельскохозяйственный потенциал, поднять на должный уровень экономическую составляющую в соответствии с задачами по выполнению Госпрограммы по развитию регионов.

Развитие инфраструктуры в Азербайджане необходимо не только для создания качественного сообщения между регионами страны, но и для развития международных транспортных путей, которые играют огромную роль в мировой экономике [12]. На данный момент транспортная система страны не полностью удов-



летворяет потребности народного хозяйства и населения.

“В прошлом году были выделены крупные средства на реализацию инфраструктурных проектов, в этом направлении предприняты очень важные шаги. Улучшено электроснабжение, во многих регионах были введены в строй новые подстанции. Наш стремительно растущий промышленный и сельскохозяйственный потенциал требует того, чтобы развитие электроснабжения постоянно находилось в центре внимания. В регионах высокими темпами идет газификация. По итогам 2017 г. газифицировано 93% нашей страны. В этом году в нашем государственном бюджете предусматриваются дополнительные средства для газификации. Эта цифра еще более возрастет. В результате принятых мер начато орошение участков площадью более 100 тысяч гектаров. Это очень высокая цифра, что станет большим подспорьем для развития сельского хозяйства и экспорта сельскохозяйственной продукции.

В 2017 г. было проложено 1300 километров автомобильных дорог. Это тоже очень высокий показатель. Более чем в пятьсот сел проложены новые дороги. В минувшем году во многих городах нашла решение проблема питьевой воды. В целом мы, можно сказать, достигаем стоящей перед нами цели по реализации основных инфраструктурных проектов”, — заявил Президент Ильхам Алиев [13].

По результатам 2017 г. построено и капитально отремонтировано 30 медицинских учреждений. Сданы в эксплуатацию два Олимпийских спортивных комплекса. Ожидаются важные события в связи с Южным газовым коридором, в частности, сдача проекта TANAP. В транспортной сфере планируется завершение первой стадии Алятского морского торгового порта.

2018-й станет первым годом функционирования железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. В рамках другого грандиозного транспортного коридора — Север-Юг — запланирована реконструкция железной дороги Баку-Ялама и Баку-Астара. Для развития туризма в государственную инвестиционную программу включено строительство железной дороги Ляки-Габала, что ускорит приток туристов в Габалу — второй после Баку туристический центр в Азербайджане.

Социальные инфраструктурные проекты имеют огромное значение и отражают направление политики нашей страны. Даже в сложные в экономическом отношении годы руководство страны делает все возможное для решения социальных вопросов и проводит большую работу. Предстоящая в этом году работа в данной сфере, можно сказать, решит подавляющее боль-

шинство вопросов, связанных с социальной инфраструктурой.

С каждым годом улучшается состояние социальной инфраструктуры, строятся новые школы, больницы, увеличивается число семей, получающих адресную социальную помощь. Все эти факты говорят о том, что постоянно в центре внимания государства находятся социальные нужды граждан, проблемы вынужденных переселенцев.

## ВЫВОДЫ

Развитие и функционирование отраслей социальной инфраструктуры зависят от того, насколько ее отрасли способны обеспечить себя финансовыми ресурсами на текущие цели. Отраслевой принцип функционирования имеет недостатки: некомплексное использование ведомственных объектов социальной инфраструктуры ведет к распылению финансовых средств. Подчинение объектов социальной инфраструктуры различным ведомствам затрудняет координацию в решении социальных проблем городов.

Территориальный канал финансирования представлен местным бюджетом, который является основным источником финансирования социальной инфраструктуры города. Но бюджет местной власти весьма ограничен, что препятствует этому процессу.

Исследование проблемы финансирования социальной инфраструктуры, анализ современного уровня развития ее подразделений показывают необходимость поиска научно обоснованных путей ее дальнейшего интенсивного развития и неординарных форм финансирования.

На сегодняшний день бюджет не способен взять на себя полностью расходы на содержание социальной сферы. С другой стороны, государство обязано защищать интересы населения (особенно его малоимущих слоев) и обеспечивать ему получение социальных услуг, а потому полностью перейти на самофинансирование объекты социальной инфраструктуры не могут. Поэтому целесообразным представляется сосуществование нескольких форм финансирования, как государственных, так и частных фондов и на федеральном уровне, и на территориальном. Важная роль в решении этой проблемы должна быть отведена предприятиям, которые тоже могли бы взять на себя часть расходов на содержание объектов социальной инфраструктуры. Таким образом, при разработке модельного комплекса необходимо обязательно учитывать различные источники финансирования социальной инфраструктуры, в том числе финансирование из бюджетов различных уровней и внебюджетных источников финан-

сировання. Поскольку финансовые отношения очень важны для социальной инфраструктуры и экономики в целом, то им необходимо уделить наибольшее внимание.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ/REFERENCES

1. *World Commission on Environment and Development (WCED), Our Common Future*. New York: Oxford University Press, 1987.
2. *U.S. National Research Council, Policy Division, Board on Sustainable Development, Our Common Journey: A Transition Toward Sustainability*. Washington, DC: National Academy Press, 1999.
3. *Aurelio Peccei The human quality*. Pergamon Press, 1977, 214 p.
4. *Sustainable development*. Available at: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>.
5. *O'Sullivan Arthur, Sheffrin, Steven M.* (2003) *Economics: Principles in Action*. Upper Saddle River, New Jersey 07458: Pearson Prentice Hall. p. 474. ISBN 0-13-063085-3.
6. *Fulmer Jeffrey* (2009) "What in the world is infrastructure?". PEI Infrastructure Investor (July/August), pp. 30–32.
7. *OECD Economic Infrastructure. Common Reporting Standard (CRS) Codes*, 2 pp., n.d.
8. *2017 Infrastructure Report*, 112 pp., American Society of Civil Engineers, 2017.
9. *Entertainment and media outlook*. Available at: 2016–2020 <https://www.pwc.co.za/en/assets/pdf/enm/entertainment-and-media-outlook-2016-2020.pdf>.
10. *What is social infrastructure?* Available at: <http://www.aberdeen-asset.fr/en/thinkingaloud/investment-clarity/what-is-social-infrastructure>.
11. *Konsepsiya razvitiya "Azerbaijan — 2020: vzqlyad v budushee"* [The development concept "Azerbaijan 2010: a look into the future"]. Available at: [http://www.president.az/files/future\\_ru.pdf](http://www.president.az/files/future_ru.pdf).
12. *Ukaz Prezidenta Azerbajdzhanskoi Respubliki ob utverjdenii strateqicheskix dorojnix kart po nasionalnoy ekonomike i osnovnym sektoram ekonomiki* [Decree of the President of the Republic of Azerbaijan on the approval of strategic road maps for the national economy and the main sectors of the economy]. Available at: [http://ereforms.org/store//media/ekspert\\_yazilari/islahat%20icmali/mart/strateji%20yol%20x%C9%99rit%C9%99si%20-ru.pdf](http://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/mart/strateji%20yol%20x%C9%99rit%C9%99si%20-ru.pdf).
13. *Rech Prezidenta Azerbajdzhanskoi Respubliki Ilxama Alieva na zasedanii Kabineta Ministrov, posvyashennom itoqam sosialno-ekonomicheskogo razvitiya v 2017 qody i predstoyashim zadacham, 10 yanvarya 2018* [Speech of the President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev at a meeting of the Cabinet of Ministers dedicated to the results of socio-economic development in 2017 and the challenges ahead, January 17, 2018].

Gunel Rahimli, PhD student

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE: CURRENT STATE OF THE SOCIAL INFRASTRUCTURE OF AZERBAIJAN

**Abstract.** *The proposed work is devoted to investigation of the infrastructure features, which development is a major part of one of the goals defined by the Strategy of economic and social development of Azerbaijan up to 2030s. The article contains the main approaches to this concept within the frameworks of the national economy, it also discloses the content of the concepts of sustainable development and infrastructure, as well as describes the functions of social infrastructure and briefly describes the current state of the social infrastructure of Azerbaijan. It is considered not only the development of the social infrastructure, but also its ability to provide for itself financially. Attention is paid to the shortcomings in the functioning of infrastructure facilities, in particular regarding the distribution of financial resources and the subordination of facilities to various departments.*

**Keywords:** *sustainable development, infrastructure, social infrastructure, Azerbaijan.*

Гунель Рагімлі, докторант

### СТАЛИЙ РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ: СУЧАСНИЙ СТАН СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АЗЕРБАЙДЖАНУ

**Резюме.** *Робота присвячена вивченню особливостей інфраструктури, розвиток якої є важливою складовою однієї з цілей, чітко визначених в Стратегії соціально-економічного розвитку Азербайджану до 2030 р. У статті розглядаються основні підходи до цієї концепції в рамках національної економіки, розкрито зміст понять сталого розвитку та інфраструктури, описані функції соціальної інфраструктури та коротко викладено сучасний стан соціальної інфраструктури Азербайджану. Розглянуто не тільки розвиток галузей соціальної інфраструктури, а також її здатність забезпечити себе фінансово. Увага приділена недолікам функціонування об'єктів інфраструктури, зокрема розподілу фінансових коштів і підпорядкуванню об'єктів різним відомствам.*

**Ключові слова:** *сталий розвиток, інфраструктура, соціальна інфраструктура, Азербайджан.*

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Рагімлі Гунель** — докторант Научно-исследовательского института экономических реформ при Министерстве экономики Азербайджанской Республики, AZ1011, Баку, Ясамальский р-н, пр-т Хасан-бей Зардаби, 88А; [gunel.rahimli.k@gmail.com](mailto:gunel.rahimli.k@gmail.com)

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Rahimli Gunel** — PhD students of the Institute for Scientific Research on Economic Reforms (ISRER) Ministry of Economy of the Azerbaijan Republic, Azerbaijan, AZ1011, Baku, 88a, H. Zardabi Av.; [gunel.rahimli.k@gmail.com](mailto:gunel.rahimli.k@gmail.com)

#### ИНФОРМАЦИЯ ПРО АВТОРА

**Рагімлі Гунель** — докторант Науково-дослідного інституту економічних реформ при Міністерстві економіки Азербайджанської Республіки, AZ1011, Баку, Ясамальський р-н, пр-т Хасан-бей Зардабі, 88А; [gunel.rahimli.k@gmail.com](mailto:gunel.rahimli.k@gmail.com)

