

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ**

**АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР МАГИСТРАТУРЫ И ДОКТОРАНТУРЫ

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на тему

**“НАПРАВЛЕНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА
ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА”**

Рамазанова Динара Руфат кызы

БАКУ – 2022

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ
АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР МАГИСТРАТУРЫ И ДОКТОРАНТУРЫ**

**Директор Международного Центра
Магистратуры и Докторантуры
д.ф.э., доц. Ахмедов Фариз Салех
оглы
Подпись _____
“ ____ ” _____ 20__ год**

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на тему

**“НАПРАВЛЕНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА
ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА”**

Код и название специальности: 060404 - Экономика

Специализация: Регулирование экономики

Группа: 27

**Магистрант:
Рамазанова Динара Руфат
кызы _____ подпись**

**Научный руководитель:
к.э.н., доц. Гамидова Лала Адиль
кызы _____ подпись**

**Руководитель программы:
д.ф.э., доц. Гумбатова Сугра Ингилаб
кызы
_____ подпись**

**Заведующий кафедрой:
д.э.н. проф., Калбиев Яшар
Атакиши оглы
_____ подпись**

БАКУ – 2022

Elm andı

Mən, Ramazanova Dinarə RUFət qızı and içirəm ki, “Направления реконструкции инфраструктуры на освобожденных территориях Азербайджана” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

AZƏRBAYCANIN İŞGALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ İNFRASTRUKTURUN YENİDƏN QURULMASI İSTİQAMƏTLƏRİ

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktualığı: Hər bir dövlətin inkişafı üçün infrastruktur çox vacibdir. Nəqliyyat sistemlərindən tutmuş enerji qurğularına və su şəbəkələrinə qədər, cəmiyyətlərin fəaliyyət göstərməsinə və inkişaf etməsinə imkan verən xidmətlər təqdim edir. 2020-ci ilin payızı Azərbaycan üçün mühüm və tarixi hadisə ilə yadda qaldı. Azərbaycan tərəfindən əvvəllər işğal olunmuş ərazilər azad edildikdən sonra indi həll edilməli olan əsas vəzifə həmin ərazilərin bərpası və oradakı məcburi köçkünlərin öz yurdlarına qayıtmasıdır.

Tədqiqatın məqsədi: Tədqiqatın məqsədi Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərinin infrastrukturunun inkişafı istiqamətində artıq həyata keçirilən tədbirləri və strategiyaları təhlil etmək, Qarabağın infrastrukturunun yenidən qurulması üçün perspektivli istiqamətləri müəyyən etməkdir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Tədqiqatda müqayisəli iqtisadi təhlil, SWOT təhlili, iqtisadi-statistik və müşahidə üsullarından istifadə olunur.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqatın informasiya bazasını iqtisadiyyatın inkişafında infrastrukturun rolunun müəyyən edilməsi ilə bağlı iqtisadçıların işi, müxtəlif sahələrin infrastrukturunun genişləndirilməsi istiqamətində həyata keçirilən işlərə dair dövlət strukturlarının hesabatları, statistik göstəricilər və rəsmi xəbər portalları.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Tədqiqatın ən böyük məhdudiyyəti odur ki, yenidənqurma proses hazırda davam edir və bu mövzuların tam miqyaslı təhlili üçün tamamlanmış layihələr təminat yoxdur.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri Qarabağ iqtisadi rayonunda müxtəlif növ infrastrukturun inkişafının əsas istiqamətlərinin müəyyən edilməsindən ibarətdir.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Alınan nəticələr iqtisadi tənzimləmə ilə bağlı ixtisaslar üzrə mütəxəssis və bakalavrların hazırlanmasında, eləcə də öz işlərində infrastrukturun cəmiyyətə və bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatına təsir dərəcəsini nəzərə alan tədqiqatçılar üçün istifadə oluna bilər.

Açar sözlər: infrastruktur, sosial-iqtisadi inkişaf, Qarabağ regionu.

НАПРАВЛЕНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА

РЕЗЮМЕ

Актуальность темы: Инфраструктура имеет решающее значение для развития любого государства. От транспортных систем до объектов энергетики и сетей водоснабжения, она предоставляет услуги, которые позволяют обществу функционировать и процветать. Осень 2020 года ознаменовалась важным и историческим для Азербайджана событием: стране удалось восстановить свою территориальную целостность после армянской оккупации военным путем. Основная задача, которую сейчас необходимо решить - восстановление возвращенных территорий и возвращение ВПЛ в свои дома на них.

Цель исследования: Целью исследования является анализ уже принятых мер и стратегий по развитию инфраструктуры освобожденных территорий Азербайджана и выявление перспективных направлений реконструкции инфраструктуры Карабаха.

Методы исследования: Методологическую основу исследования составят работы экономистов Азербайджана, ближнего и дальнего зарубежья по определению понятия инфраструктуры, правовые акты о совершенствовании инфраструктуры всех типов в Азербайджане. В исследовании используются сравнительно-экономический анализ, SWOT-анализ, экономико-статистический и наблюдательный методы.

Информационная база исследования: Информационная база состоит из работ ученых-экономистов по определению роли инфраструктуры в развитии экономики, отчетов государственных структур, статистических показателей, отчетов международных организаций и официальных новостных порталов.

Ограничения в исследовании: Самым большим ограничением исследования является то, что несмотря на все изданные указы и приложенные усилия по восстановлению экономики и инфраструктуры, данный процесс продолжается, и полностью завершенных проектов недостаточно для полномасштабного анализа данной темы.

Научная новизна и практические результаты исследования: Результаты исследования состоят в выявлении основных направлений развития различных видов инфраструктуры в Карабахском экономическом районе.

Сферы применения результатов исследования: Полученные результаты могут быть использованы для обучения бакалавров, а также для исследователей, рассматривающих в своих работах степень влияния инфраструктуры на общество и экономику страны в целом.

Ключевые слова: инфраструктура, социально-экономическое развитие, Карабахский регион.

СОКРАЩЕНИЯ:

АДА	Азербайджанская Дипломатическая Академия
АР	Азербайджанская Республика
АСЭЗ	Алятская свободная экономическая зона
ВВП	Валовой внутренний продукт
ВИЭ	Возобновляемые Источники Энергии
ВПЛ	Внутренне Перемещенные Лица
ГЭС	Гидроэлектростанция
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЗАО	Закрытое акционерное общество
ЗКП	Запрос на квалификацию
ИКТ	Информативно-коммуникационные технологии
КНР	Китайская Народная Республика
ОАО	Открытое акционерное общество
ООН	Организация Объединённых Наций
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПИИ	Прямые иностранные инвестиции
США	Соединенные Штаты Америки
COVID-19	Coronavirus Disease 2019
TRASECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

СОДЕРЖАНИЕ:

ВВЕДЕНИЕ.....	8
I ГЛАВА. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	12
1.1. Определение, сущность и роль инфраструктуры в развитии национальной экономики.....	12
1.2. Классификация видов инфраструктуры, их особенности и значения.....	17
1.3. Роль иностранных инвестиций в формировании инфраструктуры.....	22
II ГЛАВА. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА.....	29
2.1. Влияние инфраструктуры на экономическое развитие Азербайджана.....	29
2.2. Инвестиционные проекты в отраслях инфраструктуры освобожденных территорий.....	37
III ГЛАВА. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ.....	51
3.1. Формирование различных видов инфраструктуры в освобожденных регионах Азербайджана.....	51
3.2. Перспективы привлечения иностранных инвестиций в реконструкцию и восстановление инфраструктуры.....	58
3.3. Основные направления совершенствования инфраструктуры на освобожденных территориях.....	66
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	74
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	78
Список таблиц	82
Список рисунков	82
Список графиков.....	82

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы: Инфраструктура имеет решающее значение для развития любого государства. От транспортных систем до объектов энергетики и сетей водоснабжения, она предоставляет услуги, которые позволяют обществу функционировать и процветать. Это дает право инфраструктуре быть в центре усилий по обеспечению устойчивого развития. Инфраструктуру не следует рассматривать как отдельные активы, такие как электростанция, больница или водопровод. Инфраструктура — это часть системы с портфелем активов, которые в совокупности обладают большим потенциалом для реализации трех основных направлений ЦУР: экономическую, экологическую и социальную устойчивость. Что касается экономики, дивиденды от инфраструктуры варьируются от рабочих мест, созданных во время строительства и технического обслуживания до способности инфраструктуры генерировать экономическую активность (например, как мост, связывающий деревню с городскими рынками). Связь между городами, образование и занятость, транспорт и телекоммуникации лежат в основе национальных экономических целей.

Осень 2020 года ознаменовалась важным и историческим для Азербайджана событием: стране удалось восстановить свою территориальную целостность после армянской оккупации военным путем. Этот конфликт существовал незадолго до того, как Азербайджан получил независимость до сентября 2020 года. После освобождения Азербайджаном, оккупированных ранее территорий, основная задача, которую сейчас необходимо решить, - восстановление тех территорий и возвращение внутренне перемещенных лиц (ВПЛ) в свои дома на них.

Степень разработанности и изученности проблемы: Освобожденные территории обладают большим экономическим потенциалом. Принимая во внимание существующий потенциал данных территорий, объем сырьевых и природных ресурсов и продуктивных земель, прогнозируется, что

производство в этих регионах вырастет до 8 раз вскоре после фазы восстановления. До оккупации Физулинский район обладал большим аграрным и промышленным потенциалом. В 80-е годы это был один из ведущих регионов республики по производству винограда, зерна и хлопка. Такая же тенденция наблюдалась в Джебраильском и Зангиланском районах. Несмотря на то, что прошел год со дня возвращения завоеванных земель, было проделано много работ по изучению экономического потенциала данного региона, президентом Ильхамом Алиевым было подписано распоряжение о подготовке концепции "Умный город" и "Умное село", был построен Физулинский международный аэропорт, завершается строительство трассы Шукюрбейли-Джебраил-Гадрут, учреждения и жилые здания в городе Шуша обеспечены оптическими телекоммуникационными услугами. Также за этот период были опубликованы статьи и научные материалы ведущих экономистов и экспертов данной области. Среди них можно отметить работу профессора Университета АДА Велиева А., посвященную проекту «Умный город», научные статьи Сафарова Г.А., Самедзаде З.А, Гусейнова Н.Р., Ибрагимова Р., в которых рассматриваются различные пути развития социальной, агропромышленной и других сфер инфраструктуры.

Цель и задачи исследования: Целью исследования является анализ уже принятых мер и стратегий по развитию инфраструктуры освобожденных территорий Азербайджана, выявление перспективных направлений реконструкции инфраструктуры, рассмотрение возможностей и проблем, с которыми государство может столкнуться в ходе реализации поставленных целей. В соответствии с данной миссией поставлены следующие задачи:

- Изучить макроэкономические показатели за последние 15 лет такие как: ВВП, безработица, уровень занятого населения и определить влияние расширения инфраструктуры на эти показатели.
- Анализировать результаты принятых мер за период 2004-2020 годов на основе макроэкономических показателей

- Обобщить завершённые проекты на освобождённых территориях за последние полтора года.
- Определить меры по улучшению социально-экономического положения освобождённых территорий.
- Выявить перспективы развития инфраструктуры в Карабахском экономическом районе, определить сферы, которые нуждаются в наибольшем внимании в контексте реконструкции.

Объект и предмет исследования: Объектом исследования является инфраструктура на территории Карабахского района, а предметом – направления развития и реконструкции инфраструктуры.

Методы исследования: Методологическую основу исследования составят работы экономистов Азербайджана, ближнего и дальнего зарубежья по определению понятия инфраструктуры, ее видов и функций, правовые акты о совершенствовании инфраструктуры всех типов в Азербайджане, а также принятые государственные программы по социально-экономическому развитию. В исследовании используются сравнительно-экономический анализ, SWOT-анализ, экономико-статистический и наблюдательный методы.

Информационная база исследования: Информационную базу исследования составят работы отечественных и зарубежных ученых-экономистов по определению роли инфраструктуры в развитии экономики, отчеты государственных структур по проведенным работам в расширении инфраструктуры различных областей, статистические показатели, отчеты международных организаций и официальные новостные порталы.

Ограничения в исследовании: Самым большим ограничением исследования является то, что территория Нагорного Карабаха была освобождена от оккупации в 2020-м году, и несмотря на все изданные указы и приложенные усилия по восстановлению экономики и инфраструктуры, данный процесс в настоящее время продолжается, и полностью завершённых проектов недостаточно для полномасштабного анализа данной темы.

Практическое значение результатов и сфера применения: Научная новизна состоит в выявлении основных направлений развития различных видов инфраструктуры в Карабахском экономическом районе.

Полученные результаты могут быть использованы для обучения специалистов и бакалавров по специальностям, связанным с регулированием экономики, а также для исследователей, рассматривающих в своих работах степень влияния инфраструктуры на общество и экономику страны в целом.

I ГЛАВА. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Определение, сущность и роль инфраструктуры в развитии национальной экономики

Ранными примерами общественной инфраструктуры можно назвать защитные стены вокруг городов, причалы, мосты, акведуки и пути, которые улучшались и обновлялись за счет таких мероприятий, как расширение, выравнивание, покрытие и осушение. Выделение ресурсов на транспортную инфраструктуру обычно мотивировалось сезонными потребностями производства продуктов питания, торговли и потребностями военного назначения. Другие крупные инфраструктурные сооружения в древнем мире обеспечивали системы водоснабжения и канализации. Первые крупные инфраструктурные проекты были реализованы в древней Ассирии и Месопотамии на протяжении тысячелетия примерно с 1200 г. до н.э. по 300 г. до н.э. Систематическое, плановое создание и применение инфраструктуры происходило в течение следующего тысячелетия в Римской империи и в Китае. В отношении дорог процессы планирования основывались на завоевании и управлении, за которыми следовали сборы налогов и десятины. Следовательно, 80 000 км римских дорог соединили около тысячи систем самоуправления в мощную интерактивную сеть, которая хорошо функционировала после распада Римской империи. Хорошо развитые междугородные почтовые службы действовали на дорогах Персидской, Римской и Сасанидской империй (Alcock E., Bodel J. and Talbert R.J.A., 2014, s. 262-264).

Общие значения данного термина понимаются как «совокупность структур, систем, средств, являющаяся средой объекта» или как «комплекс структур, обеспечивающих функционирование основных общественных или экономических механизмов, отраслей, объектов». Существует несколько мнений касательно того, откуда происходит этот термин. По данным Online

Etymology Dictionary термин вошел в применение среди англоязычных экономистов с конца 1920-ых годов. По Оксфордскому словарю термин впервые стал употребляться в военной лексике, а языком происхождения является французский. К 40-м годам XX века термин «инфраструктура» уже истолковывался как экономическая категория, так как под этим словом предполагалась группа отраслей, благодаря которым осуществлялось функционирование материальных благ. Предпосылки формирования понятия инфраструктуры были заложены в работах классиков политэкономии, таких как К.Маркс, К. Викселль, Дж.М. Кларк, А. Пазенти и других (<https://www.etymonline.com/word/infrastructure>).

В период с 1900 по 1950-ые года, когда общество достигли макроэкономические кризисы, процессы воспроизводства общественных товаров, вложения в общественные работы, влияние государства на рыночную экономику стали развернуто рассматриваться специалистами в области экономических наук. Таким образом, стали зарождаться первые научные понятия инфраструктуры.

В целом, широко считается, что инфраструктуры являются интеграторами городских пространств, и считается, что они связывают города, регионы и страны в функционирующие географические и политические целостности (Graham S.&Marvin S., 2001, s. 8). С этой точки зрения инфраструктуры превратились в «черный ящик». То есть потребители стали рассматривать их как беспроблемные и «закрытые» социально-технические артефакты, на которые можно положиться, не задумываясь и не задавая вопросов. Как только услуги инфраструктуры становятся «прирученными» и «нормализованными», потребители редко задумываются об огромных социально-технических сооружениях или сложных механизмах управления, лежащих за пределами точек контакта с конечным пользователем, таких как выключатель света и телефон.

Наличие того факта, что все виды производств и все отрасли народного хозяйства являются частью инфраструктуры, подразумевает под собой

неизбежность систематизации подходов к определению и уточнению терминологии. Ведь начав широко употребляться в экономической науке с середины XX века, термин «инфраструктура», стал фигурировать в литературе общественных наук, и в связи с активным использованием в научном обороте, повлек за собой разделение его трактовок, пониманий сущности и предмета исследования.

Первичной ролью инфраструктуры является предоставление ряда основных услуг, таких как услуги в маркетинговом, информационном направлении, а также носящие торговый характер в области логистики, хранения и упаковки изделий. Близкие по назначению цели призвана осуществлять и инфраструктура продовольственного рынка. Она способствует непрерывному действию цепочки, которая связывает производителя с конечным потребителем. Стоит подчеркнуть, что инфраструктура продовольственного рынка, будучи системой, благодаря которой реализуются товары первой необходимости, содействует эффективной работе всей продовольственной системы, так как каждая часть системы выполняет предназначенные ей функции инфраструктуры.

Инфраструктурные услуги, включая электроэнергию, транспорт, телекоммуникации, водоснабжение и санитарию, а также безопасное удаление отходов, занимают центральное место в деятельности домохозяйств и в экономическом производстве. Эта реальность становится болезненно очевидной, когда стихийные бедствия или гражданские беспорядки разрушают или выводят из строя электростанции, дороги и мосты, телефонные линии, каналы и водопроводные сети. Крупные сбои в инфраструктуре быстро и радикально снижают качество жизни и производительность сообществ. И наоборот, улучшение инфраструктурных услуг повышает благосостояние и способствует экономическому росту.

С точки зрения разных ученых-экономистов и практиков, инфраструктура является основополагающим механизмом, при недоступности которого взаимодействие рынков между собой, и в том числе

функционирование любого из них в отдельности, на практике, будет невыполнимым.

Инфраструктура и ее услуги обладают характеристиками, которые присущи только им:

- Высокий спрос: услуги инфраструктуры крайне необходимы и трудно заменяемы.

- Совместное использование: индивидуальное владение инфраструктурой и ее эксплуатация требуют больших затрат и технически сложны. Поэтому общество пользуется общей инфраструктурой. Например, нет другого выхода, кроме как разделить источник водоснабжения и водопроводные трубы.

- Неконкурентность: в отличие от общих товаров и услуг, услуги инфраструктуры не являются чем-то, что есть у одного, а у других нет.

- Неисключаемость: в инфраструктуре, такой как обычные дороги, технически сложно взимать плату только с пользователей этой услуги, автомобилей ил и пешеходов, т.е. невозможно взимать плату с отдельных пользователей или исключать безбилетников.

- Огромные инвестиции: Строительство инфраструктуры стоит огромных денег, и финансовые механизмы невозможны для одного только частного лица.

- Снижение средней стоимости: в услугах инфраструктуры фиксированная стоимость, такая как стоимость строительства, намного выше, чем переменная стоимость, которая зависит от количества пользователей услуг. Таким образом, общая стоимость (фиксированная и переменная) на пользователя постепенно снижается по мере того, как все больше людей пользуются услугой.

- Региональная монополия: услуги инфраструктуры занимают монопольное положение в регионе, поскольку инвестиции и эксплуатационные расходы огромны, и они планируются совместно с частным

и государственным секторами. Следовательно, для предотвращения вредного воздействия монополий необходимо определенное государственное регулирование.

- Внешние эффекты: иногда инфраструктура оказывает косвенное влияние на гораздо большее количество людей в широких областях в течение длительного времени. Например, когда открывается новая железная дорога, не только повышается уровень грузоперевозок, но и все граждане, чье движение становится более удобным, получают от этого пользу (Nakamura H., Nagasawa K. and Hiraishi K., 2019, s. 2-3).

Так как инфраструктура включает в себя вариативные составные части, для присоединения каждой из отраслей необходимо, чтобы эта отрасль или сфера деятельности обладала рядом отличительных особенностей и характеристик, допускающим отнести их к инфраструктуре. Такими признаками и критериями являются:

- возможность формирования таких условий, которые способны оказать содействие обеспечению непрерывного и действенного функционирования воспроизводственного процесса субъектов рынка, оказывая им практические услуги;
- повышение стоимости ранее изначально выполненного товара, не влияя на процесс его производства;
- способность существовать самостоятельно, включая функционирование без объектов обслуживания, исключая технологическую с ним связь.

Для формирования инфраструктуры имеет место быть специальная система факторов. Одним из главенствующих факторов в данном контексте является административно-территориальное устройство региона. Инфраструктура будет проходить процесс совершенствования, расширения и развития в тех областях, где сосредоточенность человеческих, финансовых, административных, производственных, бюджетных, информационных и других видов ресурсов будет наблюдаться больше всего.

1.2. Классификация видов инфраструктуры, их особенности и значения

После введения общего определения инфраструктуры следует рассмотреть различные способы классификации инфраструктур разными авторами.

Одним из типов классификации инфраструктуры, который можно считать ключевым, является разделение инфраструктуры на 2 основные категории: производственную и социальную инфраструктуру (см. рисунок 1).

Рисунок 1: Классификация инфраструктуры



Источник: <https://simplicable.com/new/hard-infrastructure-vs-soft-infrastructure>, 2017

В литературе используются разные критерии для определения категорий личной, институциональной, материальной и нематериальной инфраструктуры; экономической и социальной инфраструктуры, а также основные и неосновные. В качестве ключевого условия понимания этой классификации следует отметить, что разрабатываемые здесь классификации потенциально пересекаются, например, дороги относятся к материально-экономической инфраструктуре сети в соответствии с различным подходом к анализу.

Под личной инфраструктурой понимается количество и качества людей в рыночной экономике, характеризующиеся разделением труда с отсылкой на их способности вносить свой вклад в повышение уровня и степени интеграции экономической деятельности (Jochimsen R., 1966, s.13). Общий способ обозначения личной инфраструктуры представлен человеческим капиталом,

определяемым ОЭСР как знания, навыки, компетенции и атрибуты, воплощенные в людях, которые способствуют созданию личного, социального и экономического благополучия (ОЭСР, <https://www.oecd.org/g20/topics/infrastructure/>).

Таким образом, концепция человеческого капитала влечет за собой:

а) способность интерпретировать потоки сенсорных данных и структурированной информации, необходимых для целенаправленных индивидуальных действий и межличностных транзакций между экономическими агентами;

б) способность предоставлять различные физические затраты труда в обычных производственных процессах;

в) когнитивные основы предпринимательской рыночной деятельности;

г) ключевой ресурс, используемый для управления рыночным и нерыночным производством, а также потребительской деятельностью домашних хозяйств;

д) творческое агентство в области генерации новых знаний, лежащих в основе технологических и организационных инноваций.

Как указал Бур роль личной инфраструктуры в обозначении качества ценностей субъектов экономических отношений (мотивация достижения, производственная способность) приводит к трем основным подходам (Buhr W., 2003):

(а) первостепенное значение требующиеся инфраструктуры личного характера для человека,

(б) роль влияющих на экономический процесс,

(в) социальная значимость инфраструктуры личности

Институциональная инфраструктура проистекает из термина «экономическая конституция» и может рассматриваться как реальная реализация норм в «институциональной основе» рыночной экономики. Таким образом, институциональная инфраструктура, на которую возложена функция

социальной интеграции ценностей, является объектом экономической и правовой политики.

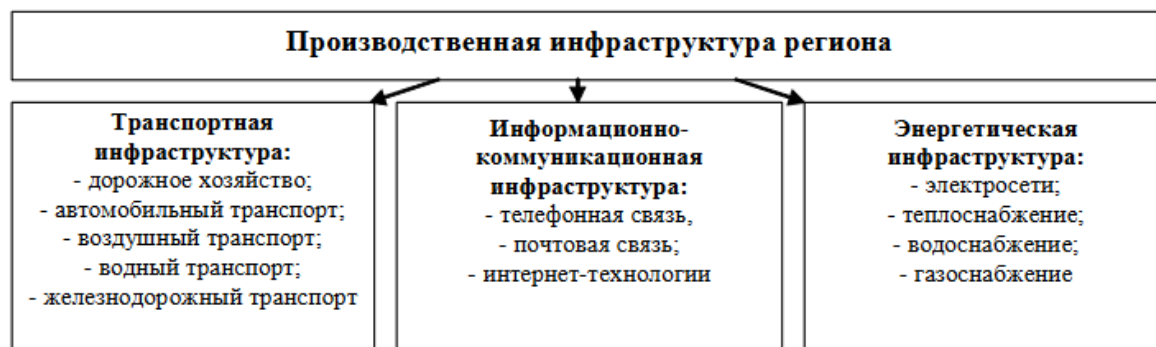
Обратимся к определению материальной инфраструктуры. Учитывая экономическую структуру (предпочтения населения, уровни технологий, институциональные правила, уровень развития и географические особенности сообщества) материальная инфраструктура, по существу, характеризуется двумя отличительными качествами:

- Удовлетворение потребностей человека в продуктах общественной жизни
- Производство большого объема продукции.

Опираясь на вышеуказанные качества, материальную инфраструктуру можно по-другому назвать как «все товары и услуги», соответствующие нуждам субъектов экономических отношений, определяющихся в суммированной форме из потребностей людей.

Объем производства по отношению к материальной инфраструктуре является результатом взаимодействия соответствующего спроса и предложения в зависимости от физических или социальных потребностей. Сторона предложения зависит от производственных функций, финансовой ситуации и организационных структур производителей инфраструктуры, таких как промышленные предприятия и административные единицы. Как правило, можно сказать, что производственные функции соотносят выпуски инфраструктуры с факторами производства. В других случаях - например, в случае дорог - продукция инфраструктуры связана с прямым использованием основных фондов с течением времени в результате предшествующих производственных процессов. Классификацию производственной инфраструктуры можно представить следующим образом (см. рисунок 2):

Рисунок 2: Классификация производственной инфраструктуры



Источник: Полякова Н.Ф., 2013, с.62

Из вышесказанного можно сделать вывод, что объекты материальной инфраструктуры, как правило, в значительной степени дополняют друг друга. В качестве примера можно привести жилищное строительство в связи с коммунальными сетями (например, оборудование для водоснабжения и энергоснабжения). Второй характерной чертой материальной инфраструктуры, о которой говорилось выше, является отсутствие инфраструктурных товаров и услуг для отдельного домохозяйства или фирмы по причинам производства и издержек, то есть экономических потребностей массового производства. Как правило, высокие постоянные издержки предприятий, обеспечивающие экономию масштаба, требуют (зачастую совместного) производства больших объемов продукции.

Кроме того, поскольку постоянные издержки весьма различны при сопоставлении различных запасов капитала, материальная инфраструктура создается в условиях различных рыночных структур, начиная от преобладающей формы (естественной) монополии (например, электроснабжения) и заканчивая конкуренцией) (например, жилищное строительство).

В литературе также часто используется нематериальная инфраструктура (в отличие от материальной инфраструктуры) для обозначения определенного типа инфраструктуры - в первую очередь инфраструктуры инновационной деятельности и образования, связанные с разработкой материальной

инфраструктуры, как это предусмотрено выше, например исследовательских центров, инновационных сетей, услуг для предприятий и т.д.

Хансен определяет инфраструктуру экономического характера и социальную в зависимости от того факта, что она прямо или косвенно влияет на уровень экономического развития территории (Hansen N., 1965, s. 150-162). Таким образом, экономическая инфраструктура непосредственно поддерживает производственную деятельность: дороги, шоссейные дороги, аэропорты, морской транспорт, канализационные сети, акведуки, сети водоснабжения, газовые сети, сети электроснабжения, ирригационные установки и сооружения, предназначенные для передачи товаров. Что касается социальных инфраструктур, то таковыми являются те, которые были завершены в целях повышения социальной комфортности и повышения экономической производительности; школы, структуры общественной безопасности, муниципальные квартиры (не связанные с расходами экономического характера), предприятия по удалению отходов, больницы, спортивные сооружения, зеленые зоны и так далее.

Асчауэр отводит государственному капиталу решающую роль в обеспечении экономического роста страны, особенно компоненту базовой инфраструктуры. К инфраструктурам, используемым автором, относятся дороги и автомагистрали, аэропорты, общественный транспорт, сети электро- и газоснабжения, сети водоснабжения и канализации (Aschauer D.A., 1989, s. 177-200).

Аналогичный тип классификации принят в Мастромарко и Витеке, в которых государственный капитал четко разделен на основной и не основной компонент. Якобс и Штурм используют также аналогичное различие между базовой и дополнительной инфраструктурой (Sturm J.-E., Jacobs J. and Groote R., 1995). В данном случае базовая инфраструктура относится к основным железным дорогам, автомобильным дорогам, каналам, гаваням и докам, к электромагнитному телеграфу, дренажу, дамбам и мелиорации земель в отличие от дополнительной категории инфраструктуры, включающей

железные дороги малой грузоподъемности, трамваи, газ, электроэнергию, водоснабжение и местные телефонные сети.

1.3. Роль иностранных инвестиций в формировании инфраструктуры

Когда любая страна достигает пика своего развития в определенной области, она тяготеет к чужим территориям, которые обещают большую экономическую эффективность. Характерной чертой отношений с иностранными инвестициями является трансграничное перемещение капитала с их территории, что требует процесса обеспечения иностранной юрисдикции.

Изучение истории инвестиционных отношений и их развития имеет особое значение с точки зрения международно-правового регулирования инвестиций. В частности, развивающиеся страны, которые больше нуждаются в иностранных инвестициях, при разработке своей политики в этой области уделяют особое внимание развитию инвестиционных отношений. Первое проявление иностранных инвестиционных отношений происходит в европейских городах-государствах XII века.

Приблизительно через 30 лет на Земле будут жить 10 млрд человек. По прогнозируемым данным ООН по окружающей среде, для планеты при текущем уровне потребления и технологий безопасной является граница в 8,5 млрд человек. Разумеется, с глобальным ростом населения увеличится потребность в денежных и технологических ресурсах. Помимо необходимости в дополнительных ресурсах, не стоит забывать, что климат и биосфера находятся под угрозой из-за увеличения численности населения и негативного влияния некоторых аспектов экономического развития на них. Инфраструктура имеет определяющее значение, если рассматривать ее в контексте влияния на развитие экономики и снижения негативных последствий на климат вследствие развития экономики. Управление отходами, доставка питьевой воды, обеспечение электроэнергией выполняются объектами инфраструктур коммунального характера. Сообщение между городами, доставка грузов и перемещение пассажиров

осуществляется благодаря наличию высокоразвитых автомагистралей, сети железных дорог, портов и аэропортов. Детские сады, школы и университеты удовлетворяют потребность населения в образовательных услугах, больницы и поликлиники, оснащенные передовым оборудованием, оказывают качественную медицинскую помощь. Вышеперечисленные и ряд других видов инфраструктуры имеют способность напрямую повышать или понижать качество жизни людей, стимулировать производительность и конкурентоспособность предприятий. Вследствие чего, стоит обращать внимание на то, чтобы инфраструктура помимо исполнения своей функции стержня экономического развития, была безопасной для окружающей среды и климата.

Во всем мире сохраняется существенный дефицит средств, направляемых на развитие инфраструктуры. По данным Всемирного банка и Global Infrastructure Hub его объемы на период 2021–2040 годов оцениваются в \$ 13 трлн.

Рисунок 3: Динамика инфраструктурных инвестиций в мире до 2040 года, \$ трлн.

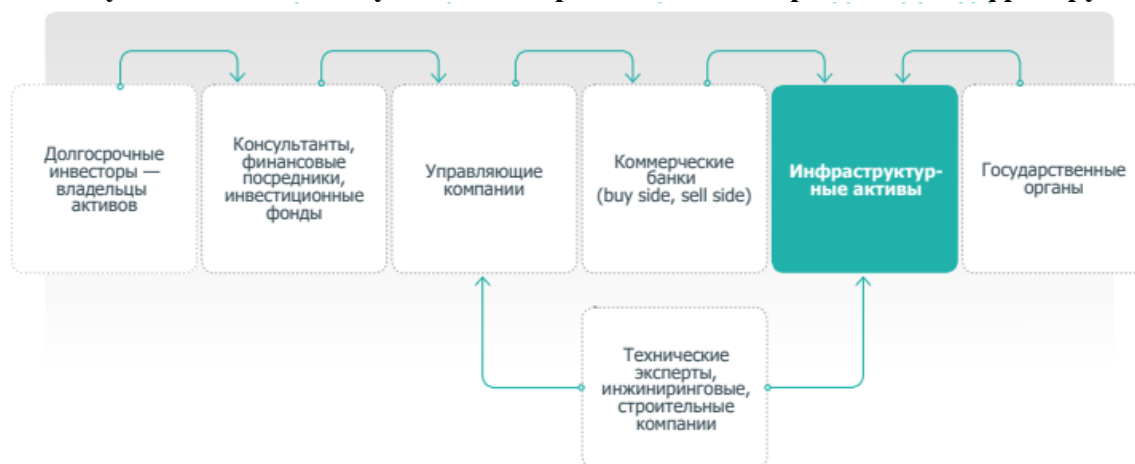


Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка, <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/infrastruktura-dla-ustojcivogo-razvitia-kak-privlec-investicii-v-novoe-kacestvo-proektov>, 2020

Традиционным классом инвестиционных активов являются, например, акции и облигации публично торгуемых компаний, которые обладают достаточным объемом исторически раскрываемой информации, в том числе, нефинансовой. В отличие от долевых и долговых бумаг публичных акционерных компаний, инфраструктурный инвестиционный проект имеет

некоторые минусы, заключающиеся в отсутствии точности определения возможных рисков вложения. В большинстве случаев юридические лица не обладают достаточной информацией для анализа перспектив, что затрудняет сделать окончательное решение и ставит их в наиболее отдаленное от основных процессов положение в рамках инвестиционной деятельности. Однако, учитывая, что вложения в инфраструктуру носят долгосрочный характер, подобные инвестиции являются самым приемлемым вариантом для институциональных инвесторов, холдингов и страховых компаний. Взаимосвязь участников процесса инвестирования выглядит следующим образом (см. рисунок 4):

Рисунок 4: Основные участники процесса инвестирования в инфраструктуру



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка, <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/infrastruktura-dla-ustojcivogo-razvitiia-kak-privlecivost-investicii-v-novoe-kacestvo-proektov>, 2020

Принципы качественных инфраструктурных инвестиций были разработаны в ходе следствия подведения итогов по суммированию подходов к улучшению условий инфраструктуры как класса инвестиционных активов. Эти принципы базируются на исследованных, проанализированных и универсальных критериях, включающих различные аспекты подготовки и реализации инфраструктурных проектов. Шесть принципов качественных инфраструктурных инвестиций во всех отношениях включают в себя различные аспекты подготовки и реализации инфраструктурных проектов, а созданные по ним прикладные инструменты оценки должны помочь любому

юридическому лицу, ведущему инвестиционную деятельность, в том числе институциональному, прийти к окончательному с минимальными рисками решению о финансировании конкретного проекта.

К принципам качественных инфраструктурных инвестиций относятся:

- Рост благоприятного влияния инфраструктуры на получение результата в развитии экономики. Повышение эффективного воздействия инфраструктуры на экологическую и социальную сферы общества.

- Пропорциональность и соблюдение правила критерию «цена — качество» на всех этапах жизненного цикла.

- Включение аспектов экологического и климатического характера в инфраструктурные инвестиционные проекты. На всех этапах жизненного цикла берется во внимание воздействие общего плана на экосистемы, биоразнообразие, климат, погоду и использование природных ресурсов. Проектный план согласуется с международными стандартами и национальными обязательствами по отсутствию вреда для климата и переходу к экономике, основанной на низко углеродных источниках энергии.

- Гарантия безопасности в случае непредвиденных чрезвычайных происшествиях и иных случаях, носящих рискованный характер. Использование комплексных мер для предотвращения последствий катастроф при проектировании объектов инфраструктуры. Прибегание к помощи финансовых институтов, специализирующихся в обеспечении финансового страхования в ходе непредвиденных чрезвычайных происшествий.

- Вовлечение различных точек зрения в инфраструктурные инвестиционные проекты. Условия прозрачной доступности к услугам инфраструктуры на базе социального равноправия и на отсутствии ущемления в правах. Наличие у всех работающих одинаковых и равных возможностей совершенствования в карьере, улучшения навыков, пребывания в неопасных и устойчивых условиях труда.

- Значительный рост качества управления инфраструктурой. Справедливые условия между инфраструктурными проектами в период

оценивания. Проведение оценки инфраструктурных проектов на предмет бюджетной устойчивости. Условия открытого доступа к актуальным данным для участвующих в инфраструктурных проектах для исполнительных лиц (Institute for Sustainable Infrastructure, 2018).

Совместное инвестирование, то есть присоединение зарубежных инвестиций к национальным, представляет собой миноритарные инвестиции, осуществляемые непосредственно в актив наряду с управляющим инфраструктурой или другим инвесторами. Иногда это предлагается инвесторам объединенных фондов на "безвозмездной основе, без переноса средств". К основным преимуществам инвестиций в совместные инвестиционные возможности относятся более широкое развертывание капитала, тактическое и стратегическое управление портфелем и снижение общего уровня сборов. Вместе с тем к числу недостатков относятся неблагоприятный риск при отборе, выбор поставщиков и необходимость проявления должной осмотрительности, риск для репутации, риск, если сроки выхода не соответствуют целям руководителя, потенциальный фактор усложнения механизмов хранения и необходимость управления прямыми ставками.

Способ инвестирования активов зависит от целого ряда факторов, некоторые из которых присущи управленческому потенциалу учреждения, а другие зависят от инвестиционного климата и развития финансового сектора страны. Одно из ключевых различий заключается в использовании внешнего управляющего и подхода, предусматривающего внутренние/прямые инвестиции.

Положительные стороны иностранных инвестиций в экономике страны можно представить несколькими составляющими. Прежде всего, иностранные инвестиции и есть перспективный источник поступления дополнительных финансовых средств в бюджет государства. По причине постоянного пополнения финансов из зарубежных стран, производительные способности принимающей страны постоянно возрастают. Следствием таких

экономических отношений является передача опыта и технологий от одной страны другой, участие в совместных крупномасштабных проектах, а также оказывается существенное воздействие на размер накопленного капитала.

Другим важным убеждением является то, что вследствие принятия иностранного капитала технологии промышленного производства и инфраструктура становятся более развитыми и усовершенствованными, что прямо пропорционально влияет на уровень жилищных условий, удовлетворение нужд населения, развития остальных видов инфраструктуры. По причине подъема технического уровня страны появляется надобность в квалифицированных кадрах для осуществления производственных процессов более сложного уровня, из чего следует зарубежные инвестиции усиливают спрос на высококвалифицированных специалистов. Увеличение спроса положительно отражается на благосостоянии граждан, так как ежемесячный заработок в иностранных компаниях и проектах значительно выше заработной платы в локальных организациях.

В Азербайджане с целью повысить уровень зарубежных инвестиций в инфраструктуру и другие области экономики были сняты все ограничения на конвертацию, перевод или реинвестирование доходов в другие валюты, а обменный курс был унифицирован в соответствии с принципами рыночной экономики. Эти меры еще больше повысили интерес иностранных инвесторов, а также международных финансовых институтов и экономических организаций к нашей стране. В настоящее время принимаются меры для продолжения текущих экономических реформ в стране, дальнейшего улучшения деловой среды и развития ненефтяного сектора. Для привлечения инвестиций в экономику Азербайджана проводится политика «открытых дверей». Преимущества нашей страны для иностранных инвесторов (İmamverdiyev.B., 2019, s.19-20):

- Благоприятная среда для иностранных инвестиций:
- Самые высокие ПИИ на душу населения в регионе.
- Правовые гарантии для инвесторов.

- Быстрорастущая открытая экономика:
- Стабильный годовой рост ВВП.
- Ежегодный рост внешнеторгового оборота на 19,8%.
- Средняя ставка импорта: 5,7%.
- Обширные возможности в ненефтяном секторе:

Благодаря этой политики за последние 5 лет рост во многих сферах экономической деятельности принял следующую форму:

- промышленность - увеличилась в 7,5 раза,
- строительство - увеличено в 3,8 раза,
- транспорт, связь - увеличились в 2,9 раза,
- социальные услуги - увеличились в 2,8 раза,
- сельское хозяйство - увеличилось в 2,1 раза.

II ГЛАВА. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА

2.1. Влияние инфраструктуры на экономическое развитие Азербайджана

Развитие регионов, так же, как и развитие центральных городов и мегаполисов играет серьезную роль в укреплении социально-экономической устойчивости любого государства. За последние 18 лет качественные изменения в социальной жизни граждан Азербайджана, проживающих за пределами столицы, стали важной частью стратегии устойчивого социально-экономического развития государства. В качестве следствия принятых государственных программ стали формироваться такие элементы инфраструктуры, важные для ежедневного комфорта населения, как коммунальная, социальная и транспортная инфраструктура. К запланированным этапам по реализации вышеупомянутых программ относятся льготы, предоставляемые желающим открыть малый бизнес, наращивание инвестиций в не нефтяной сектор и создание необходимых условий по открытию новых вакантных мест с целью минимизировать уровень безработицы в стране.

Принятые государственные программы социально-экономического развития регионов (2004-2008, 2009-2013 и 2014-2018 годы) являются главной причиной выведения региональных территорий на более качественный уровень развития. Проекты, предусмотренные в рамках перечисленных документов и воплощающиеся в жизнь с 2004 года, в полной мере внесли свои изменения в урбанистическую инфраструктуру городов, а также изменили облик поселков и сел в регионах. Благодаря этим изменениям раскрылись сильные стороны каждого экономического района, инфраструктура стала более качественной, деловой и инвестиционный климат перешли на новый уровень.

Сейчас, опираясь на эти возможности, развитие страны социально-экономического характера, в особенности за пределами городских поселений,

осуществляется усиленными темпами, обеспечением вовлечения населения в рабочие процессы и укреплением экологической безопасности.

Вслед за вышеупомянутыми государственными программами руководствуясь пунктом 3 статьи 109 Конституции Азербайджанской Республики, Президент Ильхам Алиев утвердил «Государственную программу социально-экономического развития регионов Азербайджанской Республики на 2019-2023 годы», целью которой является продолжение работы, проводимой в рамках прошлогодних принятых документов. В утвержденной программе продолжается реализация проектов по улучшению благосостояния сельской местности, жилищно-коммунальных условий проживающих в регионах населения и регулированию занятости и финансового положения граждан (Конституция АР, <https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/constitution>).

В контексте вышеупомянутого документа предусмотрено наращивание местного экономического (натурально-экономического, производственно-технического и научно-технического) потенциала и полноценное использование земельных участков, соответственно, расширение диверсификации и повышение конкурентоспособности за счет повышения эффективности, развития предпринимательства, производства товаров и услуг, дальнейшего укрепления конкурентной среды на рынке сбыта и средств производства, облегчения доступа к финансовым ресурсам. Улучшение качества инфраструктуры и ее всестороннее развитие являются главенствующей целью в создании и принятии всех программ по причине того, что она играет основную роль в обеспечении достойных условий для обеспечения жизнедеятельности людей и жизнеспособности экономики, сохранения культуры и экологического баланса, а также территориального развития в целом (<https://president.az/az/articles/view/35705>, 2020).

Результаты проведенных мероприятий за последние 10 лет можно наблюдать на основе показателей в каждой сфере инфраструктуры в отдельности.

Инфраструктура снабжения электроэнергией и газом.

Постоянное бесперебойное наличие света и газа в жилых домах и помещениях является одним из главенствующих потребностей населения, что в свою очередь делает электроэнергию одной из приоритетных составляющих благосостояния населения и экономического роста страны. По этой причине вопрос обеспечения бесперебойной электроэнергией остается актуальным в государственных программах социально-экономического развития регионов.

По официальным данным Министерства Экономики в рамках программы 2014-2018 годов в городах и селах регионов было проложено 21,7 тыс. км новых линий электропередачи, вдобавок восстановлено 14,9 тыс. км линий электропередачи. К концу 2018 года по стране было введено в эксплуатацию 4147 трансформаторов и 140 подстанций. В ходе реализации Госпрограммы было построено 13 электростанций мощностью около 600 МВт – «Арпачай-1» и «Арпачай-2» в Нахчыване, Гемкире, Гейчае, «Исмаиллы-2», Варвара; введены в эксплуатацию Мингечевирские гидроэлектростанции, электростанция Кахдагского туристического комплекса, Лерикская электростанция, Гюнечская электростанция в Нахчыванской Автономной Республике и парк ветряных электростанций «Ени Ячма» (Министерство Экономики АР, <https://www.economy.gov.az/az/page/regionlarin-inkisafi/dovlet-proqramlari/azerbaycan-respublikasi-regionlarinin-2014-2018-ci-illerde-sosial-iqtisadi-inkisafi-dovlet-proqrami/dovlet-proqraminin-icrasinin-yekunlari>, 2019).

За данный период удалось обеспечить газом 900 населенных пунктов. Достаточное количество граждан получило возможность пользования бесперебойным газом благодаря новым газопроводам, длиной 26,3 тыс. км и функционированию 12 установленным газорегуляторным пунктам. Также по итогам 3-ей Госпрограммы было восстановлено 50 котельных.

По отчетным данным ЗАО «Азеригаз» к концу 2019 уровень газификации страны достиг 96% (<http://azeriqaz.az/az/news/887>, 2020).

Несмотря на условия пандемии и негативного влияния вируса COVID-19 на социально-экономическую жизнь страны, в 2020 году был выполнен

капитальный ремонт 6 электростанций и проложено 2302 км новых линий электропередач и восстановлено 264 трансформатора и 75 подстанций. Вместе с тем за этот промежуток времени природным газом были обеспечены 42 поселка и 12 новых жилых массивов в 20 районах и городах.

Транспортная инфраструктура.

В процессе выполнения задач, поставленных в рамках Госпрограммы, проводились работы по возведению мостов, восстановлению магистралей и всех элементов улично-дорожной сети. Проведенные работы в этой области положительно повлияли на социально-экономические показатели транспортной инфраструктуры.

По отчетам Министерства Экономики, за 2016-2018 годы в регионах с населением 4,7 млн человек было построено 3876 км дорог, соединивших 1655 населенных пунктов.

За 2020 год по стране было построено и капитально отремонтировано 1385,3 км дорог, в том числе 1035,2 км дорог республиканского и местного значения, 30 мостов и тоннелей, из которых 24 находятся в регионах (Министерство Экономики АР, <https://www.economy.gov.az/az/page/regionlarin-inkisafi/dovlet-proqramlari/azerbaycan-respublikasi-regionlarinin-2019-2023-cu-illerde-sosial-iqtisadi-inkisafi-dovlet-proqrami/dovlet-proqraminin-icrasinin-2020-ci-ilin-yekunu-uzre-icrasibarede>, 2021).

В контексте международного значения транспортной инфраструктуры также произошли благоприятные изменения. 30 октября 2017 года состоялась церемония открытия железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Для нашей страны этот проект послужил новым шансом наладить прямое железнодорожное сообщение между Турцией и Грузией. Новая дорога позволяет сэкономить время грузоперевозок в 2 раза (<https://corp.ady.az/infrastruktura/vvedenniye-v-stroyliniyi/baku-tbilisi-kars>).

Сдача в эксплуатацию Комплекса Бакинского международного морского торгового порта в 2018 году стала еще одним большим толчком в развитии транспортной инфраструктуры на внешнем уровне. Целью открытия

торгового порта было позволить Азербайджану стать на шаг ближе к становлению масштабным транспортно-логистическим центром региона. Построенный морской порт также является важным звеном стратегии Президента Азербайджана по увеличению в Азербайджане потенциала в сфере таможенных и транспортных услуг (<https://evrascon.com/ru/our-projects/novyi-bakinskii-mezhdunarodnyi-morskoi-torgovyi-port/>).

Промышленная инфраструктура.

Расширение промышленной инфраструктуры за отчетный период, в большей степени, способствовало снижению безработицы и формированию малых и средних предприятий в стране. Соответствующими указами и распоряжениями Президента Республики были созданы Сумгайытский химический промышленный парк и Мингечевирский индустриальный парк, а также много предприятий промышленного назначения в Нефтчалинском, Масаллинском, Гаджигабульском и Сабирабадском районах Азербайджана.

В 2018 году в Мингечевирском индустриальном парке привели в действие 2 фабрики пряжи и 750 новых цехов. Тем временем в Сумгайытском химико-промышленном парке статус резидента получили 18 предприятий.

Поддержка в открытии малых и средних предприятий в районах Азербайджана и усиление партнерских отношений между предпринимателями, осуществляющих свою деятельность в промышленных районах, сыграли важную роль в увеличении занятости населения.

На графике 1 разделены по видам деятельности 3386 действующих в 2020 году промышленных предприятий. Из них лидирующую позицию занимают предприятия обрабатывающей промышленности, чья доля составляет 74% от всех промышленных предприятий.

График 1: Промышленные предприятия, функционирующие в Азербайджане в 2020 году



Источник: Азербайджанский Государственный Комитет Статистики
<https://www.stat.gov.az/source/industry/>, дата обращения 02.02.2022

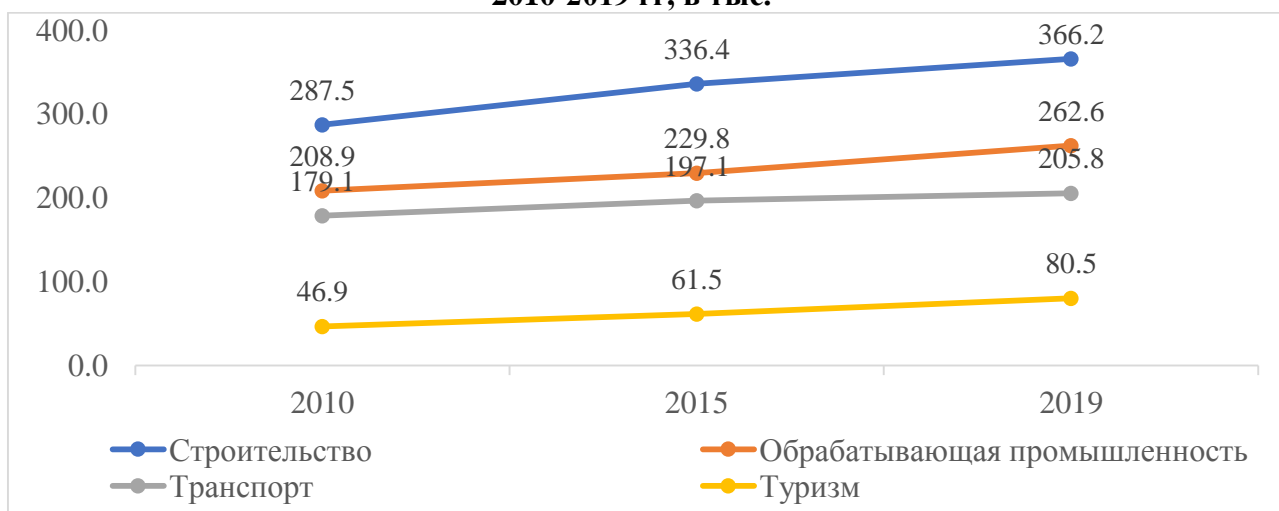
Инфраструктура в сфере туризма.

Сфера туризма является одним из главенствующих направлений в стратегии диверсификации экономики нашей страны. Целенаправленное совершенствование гостиничного дела в Азербайджане на уровне мировых стандартов, привлечение местных и иностранных инвестиций в сфере туризма, создание красивых и современных гостиничных комплексов в наших регионах, а также в столице, дальнейшее повышение качества услуг оказали положительное влияние на развитие вышеупомянутого сектора. Все это не только демонстрирует экономический потенциал Азербайджана, но и создает основу для увеличения числа туристов, посещающих страну.

В контексте целей устойчивого развития туризма и повышения уровня профессиональных туристических услуг, согласно международным стандартам в Шекинском, Гянджинском, Гусарском, Мингечевирском районах было открыто около 11 крупных лечебно-оздоровительных комплексов и отелей, а также множество небольших гостиничных домов.

На графике 2 можно проследить значительный рост численности занятого населения в следующих нефтяных секторах экономики:

График 2: Динамика численности занятого населения в Азербайджане за период 2010-2019 гг, в тыс.



Источник: Азербайджанский Государственный Комитет Статистики, <https://www.stat.gov.az/source/demography/>, дата обращения 02.02.2022

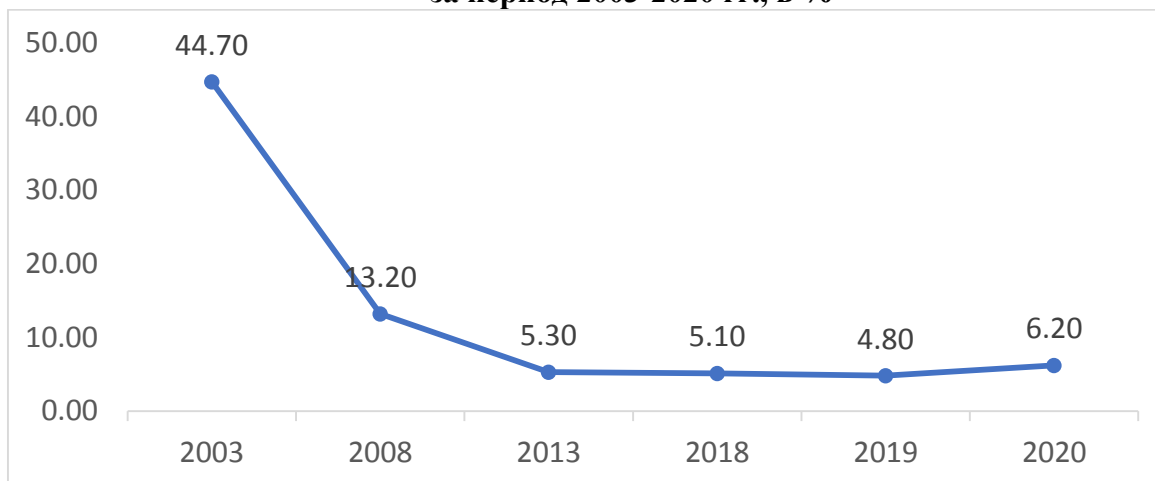
По графику 2 можно сделать вывод, что благодаря постоянному процессу реконструкции и создания новых объектов инфраструктуры и бизнеса количество занятой численности населения в секторе строительства за 9 лет увеличилось на 27%, а в области транспорта и логистики на 14%.

Проекты, успешно завершённые в многочисленных секторах инфраструктуры, составляющие Государственные Программы, оказали максимальную поддержку общей политике социально-экономического развития. На фоне проведенных работ по официальным данным Министерства Экономики валовой внутренний продукт (ВВП) в реальном выражении увеличился в 3,3 раза за период 2004-2018 годов.

В ходе реализации государственных программ еще больше расширилась география внешней торговли, улучшилась ее товарная структура. За этот период Азербайджан вел внешнеторговые операции примерно со 190 странами, нефтепродуктовый экспорт увеличился в 4,2 раза.

Также вышеперечисленные изменения оказали влияние на увеличение доходов населения (см. график 3).

График 3: Динамика понижения уровня бедности в Азербайджане за период 2003-2020 гг., в %



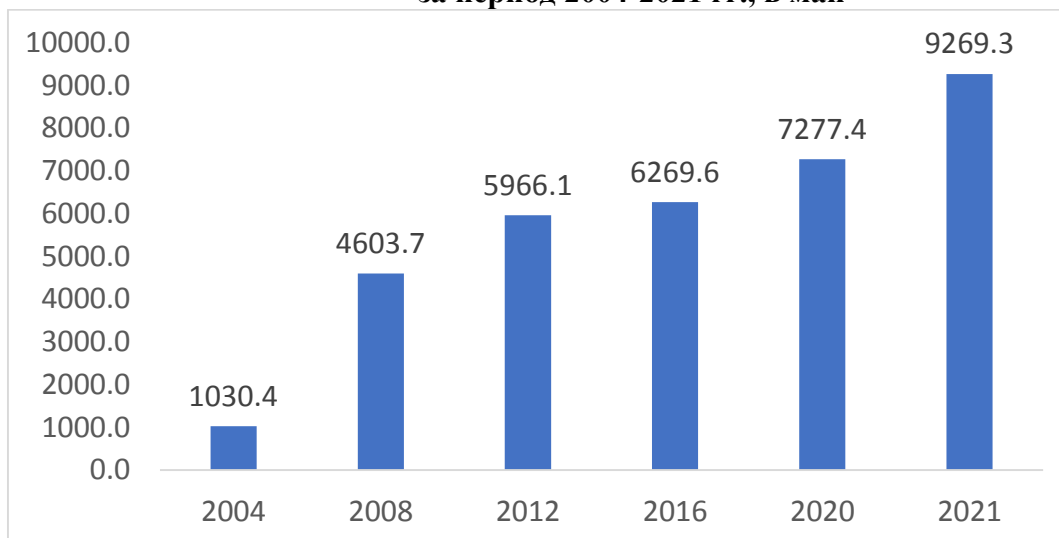
Источник: Азербайджанский Государственный Комитет Статистики, <https://www.stat.gov.az/source/demography/>, дата обращения 04.02.2022

В результате проведенных реформ ежегодное увеличение среднемесячной заработной платы работников позволило повысить уровень жизни населения. За 2004-2018 годы среднемесячная заработная плата увеличилась в 7 раз, среднемесячная пенсия - в 9,4 раза, а уровень бедности снизился с 44,7 процента в 2004 году до 5,1 процента в 2018 году.

Несмотря на трудности, вызванные пандемией Covid-19 и увеличение безработицы на 1,4% в 2020 году, принятые комплексные меры, в том числе поддержка предпринимательства, быстрое продолжение процесса вакцинации, сыграли положительную роль в восстановлении экономической активности.

В ходе реализованных изменений в 2021 году реальный ВВП на душу населения по сравнению с 2004 годом увеличился в 8,9, то есть почти в 9 раз (см. график 4).

График 4: Динамика изменения показателя ВВП на душу населения в Азербайджане за период 2004-2021 гг., в ман



Источник: Азербайджанский Государственный Комитет Статистики, https://www.stat.gov.az/source/system_nat_accounts/, дата обращения 04.02.2022

Проводимая государством политика по построению социально ориентированной экономики, обеспечению населения достойными рабочими местами, расширению производственной инфраструктуры внесла свой положительный вклад не только в создание новых рабочих мест, но и в увеличение реализации продукции и снижение зависимости нашей страны от импорта различных товаров и продуктов.

2.2. Инвестиционные проекты в отраслях инфраструктуры освобожденных территорий

Освобожденные территории Азербайджана обладают большим экономическим потенциалом и природными ресурсами: эти территории являются частью государственной политики в плане привлечения как местных, так и иностранных инвестиций и занятости. Есть успешный опыт вовлечения в хозяйство освобожденных земель. После апрельских боев 2016 года реконструкция села Джоджуг Марджанлы Джебраильского района, строительство жилья, транспортной инфраструктуры, создание новых предприятий и рабочих мест, а также расчистка десятков тысяч гектаров в Нахчыванской Автономной Республики явились началом новой жизни на наших исторических землях.

До оккупации освобожденные районы имели особую долю в виноградарстве, хлопководстве, зерне и животноводстве. Сельскохозяйственный производственный и экспортный потенциал этих районов достаточно велик. В частности, большим туристическим потенциалом обладают Шушинский, Физулинский, Кельбаджарский и Зангиланский районы. Азыхская пещера, одно из древнейших поселений человека в мире, находится в Физулинском районе. Возможности внутреннего и въездного туризма в этих регионах достаточно велики.

В дооккупационный период в этих регионах в 1991 году численность населения составляла 442 тысячи человек, а рабочей силы - 256 тысяч человек. В 1991 году в 7 освобожденных районах (Агдам) промышленными предприятиями, на которых работало около 6 тысяч человек, было произведено промышленной продукции на сумму около 800 миллионов манатов (Səfərov Q.Ə., 2021, s.12).

В Агдамском районе действовало машиностроительное предприятие, филиалы Бакинского завода кондиционеров, Научно-производственного объединения космических исследований, заводов «Бакелекромаш». Только на

промышленных и агропромышленных предприятиях Агдама было занято 3400 промышленных рабочих.

Строительство и ввод в эксплуатацию мукомольных заводов и ряда хлебокомбинатов обеспечили в 1970-1985 годах увеличение производства продовольственных товаров в области в 3,3 раза. В Губадлы в селах Ханлыг, Али-Гюлю, Новлу, Башарат были созданы филиалы Бакинского текстильного комбината и 2-я ковротвейная фабрика. Региональные филиалы «Бакинский рабочий», «Бакинские земельные трансформаторы», «Куркарабахское производственное объединение», расположенные в регионе, из года в год наращивали производство необходимой продукции (Səmədzadə Z.Ə., 2021, s.5).

По оценкам, на Кельбаджар-Лачинский экономический район приходилось 11 процентов производимых в стране коконов, 2 зерна, 7 тонн табака, 7,5-9 процентов мяса и молока. Доля скота в валовой продукции сельского хозяйства составляла 65-70%. Овцеводство и скотоводство получили крупный толчок в развитии благодаря местным богатым флоре, фауне и широким пастбищам.

В ноябре 2020 года следом за мирным соглашением между Арменией и Азербайджаном, Азербайджан встал на путь дезактивации, реконструкции, реабилитации и реинтеграции освобожденного Карабаха, претерпевшего огромные разрушения в ходе армянской оккупации за последние 30 лет.

Широкомасштабное переселение граждан на недавно освобожденные территории путем устойчивого заселения при реинтеграции экономической деятельности является одним из пяти национальных приоритетов Азербайджана, изложенных в «Стратегии 2030», основанной на документе ООН «Преобразование нашего мира». : Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (<https://azerbaijan.un.org/en/sdgs>).

Одним из проектов, который необходим нашей стране в целях как ускорить процесс переселения граждан, так и предотвратить перенаселение столицы является проект по созданию «Умных сел» и «Умных городов».

В апреле 2021 года, руководствуясь пунктом 32 статьи 109 Конституции Азербайджанской Республики, с намерением реализацию концепции «Умный город» и «Умная деревня» в Азербайджанской Республике Президент Ильхам Алиев издал распоряжение о создании специальной рабочей группы (<https://president.az/ru/articles/view/51179>).

Перед созданной специальной рабочей группой была поставлена задача превратить населенные пункты страны в места, где применяются передовые технологии. Повышение качества, безопасности и эффективности услуг, предоставляемых в городских и сельских районах, использование информационных технологий и обеспечение эффективного использования и управления доступными ресурсами для этих услуг находятся на первом месте в списке поставленных задач по устойчивому развитию на основе высоких технологий.

Согласно документу, при развитии «умной деревни» и «умного города» будут использоваться современные телекоммуникационные средства, массивы данных большого объема, сенсорные и иные технологии оцифрованной информации. Комплексное использование этих технологий должно быть ключевым при формировании, сборе, хранении, обработке и анализе цифровых данных, призванных повысить эффективность и качество услуг (Aliyev A, 2021).

Опираясь на документ, рабочая группа, пользуясь дополнительным участием лиц, представляющих государственные органы, услуги консалтинга, экспертные оценки, провести предварительные работы по концепциям проекта и предоставить перечень технических требований, применяемых в инфраструктуре в рамках «умных» концепций.

Новая градостроительная концепция с целью достичь эффективного уровня работы, обмена информацией с общественностью и комфортного предоставления государственных услуг подразумевает под собой применение исключительно информационных и коммуникационных технологий (ИКТ). Оптимизация городских функций и содействие экономическому росту при

одновременном повышении качества жизни горожан за счет использования интеллектуальных технологий и анализа данных являются основными задачами системы «умный город».

Концепция «умной деревни» относится к сельским районам и сообществам, в которых традиционные и новые сети и услуги совершенствуются с помощью цифровых, телекоммуникационных технологий, инноваций и более эффективного использования знаний на благо жителей и предприятий. Цифровые технологии предназначены для повышения уровня жизни, улучшения государственных услуг для граждан, обеспечения более эффективного использования ресурсов, снижения воздействия на окружающую среду и создания новых возможностей для сельских цепочек создания стоимости с точки зрения продуктов и усовершенствованных процессов.

В Азербайджане для претворения в жизнь первого проекта «умного села» выбраны села Агалы-I, II и III Зангиланского района.

На данной территории планируется построить 200 индивидуальных домов, с применением инновационных строительных материалов. В мероприятиях по претворению в жизнь комплексного проекта будут играть роль 5 основных компонентов. Это – жилищный сектор, секторы производства, социальных услуг, «умного сельского хозяйства» и альтернативной энергии (<https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-accelerates-development-of-smart-village-and-smart-city-projects-2021-4-20-0/>, 2021).

Следующей составляющей проекта «Умное село» является содействие формированию предприятий микробизнеса местным населением и поддержка его дальнейшего расширения. В рамках поставленных целей ряд государственных структур поддерживает сотрудничество, итогами которого полноценная обеспеченность работой, рабочими местами и содействием в открытии собственного бизнеса жителям Зангиланского района.

Агентство по развитию малого и среднего предпринимательства при Министерстве экономики и Агентство аграрных услуг взяли на себя

ответственность за проведение встреч с жителями региона, чтобы определить перспективные направления деятельности и основополагающие потребности в этой сфере. На ближайшие годы магазины и мастерские бытовой техники, строительство, система услуг по ремонту автомобилей, пекарни, мастерские для шитья одежды определены как самые востребованные сферы развития инфраструктуры.

Следующим проектом, осуществляемым на освобожденных территориях, является Агдамский индустриальный парк. Промышленная площадка в Агдаме способна превратить город в инновационный промышленный центр всего Карабахского экономического района. Фундамент комплекса был заложен в мае 2021 года.

Согласно указу Президента, территория Агдамского индустриального парка должна иметь необходимую инфраструктуру, а именно системы информационного обеспечения, системы гарантированного электроснабжения, оснащенные строения теплоснабжения, благоприятствующие условия для развития предпринимательства. Помимо этого, предусмотрено создание систем утилизации и выпуска конкурентоспособной продукции. Применение новейших технологий должно способствовать осуществлению предпринимательской деятельности, используемой для производства, переработки (утилизации) и реализации конкурентоспособной продукции, а также оказания услуг в промышленной сфере за счет внедрения современных технологий, что способствует эффективной деятельности и развитию предпринимателей. Мероприятия по организации, управлению и развитию деятельности Индустриального парка осуществляются Агентством по развитию экономических зон при Министерстве экономики Азербайджанской Республики (https://azertag.az/ru/xeber/Nachalos_stroitelstvo_Agdamskogo_promyshlennogo_parka___FOT_O-1927318, 2021).

В данный момент Агдам проходит процесс возрождения в рамках системы мероприятий послевоенного восстановления, контролируемой правительством.

Строительство индустриального парка соответствует стратегии правительства по превращению Агдама в один из четырех крупных региональных центров в освобожденном Карабахе (Карабах) и Восточном Зангезуре Азербайджана. В то время как Агдам будет позиционироваться как промышленный центр, Кельбаджар станет горнодобывающим и туристическим центром. В то же время правительство планирует превратить Шушу в культурно-туристический центр, а Джебраил – в логистический и торговый центр.

В рамках энергетического проекта «Карабах» со стороны ОАО «Азерэнерджи» был проведен ряд работ. При участии Президента страны 14 февраля 2021 года в южной части Лачинского района, на территории села Гулабирд, ГЭС «Гулаберд» мощностью 8 МВт вступила в строй. Ремонтно-восстановительные работы на ГЭС «Суговушан», разрушенных противником в поселке Суговушан Тертерского района, были завершены 3 октября 2021 года. Одновременно с этим, была реконструирована ГЭС «Кельбаджар-1», 12 мая 2021 года была сдана в эксплуатацию новые подстанции «Шуша» и ««Шукурбейли» для обеспечения города Шуша бесперебойным электричеством. Подобные подстанции были построены в Бейлаганском, Джебраильском, Зангиланском и Губадлинском районах, чтобы достичь бесперебойного подключения большей части Карабахского экономического района к общей энергосистеме Азербайджана (Министерство энергетики АР, https://minenergy.gov.az/uploads/Hesabatlar/illik/Hesabat_2021.pdf, 2021).

Следуя Указу Президента Азербайджанской Республики от 29 октября 2020 года «Об организации временного специального управления на освобожденных территориях Азербайджанской Республики» ОАО «Азеришыг» осуществило ряд определенных действий, в том числе и технические меры для оснащения электроэнергией вновь созданных

государственных органов, воинских частей и пограничных застав. Данные меры распространяются и на большинство социально-экономических объектов в Шуше, важном стратегическом центре Карабаха. По итогам работ в регионе вновь проложено и восстановлено около 350 км воздушных и кабельных линий различного напряжения, установлено 18 комплектных трансформаторных пунктов, проведены ремонтно-испытательные работы на 55 трансформаторных пунктах (<https://president.az/ru/articles/view/44886>, 2020).

В рамках работ, выполненных ОАО «Азеристиликтехизат» было введено в эксплуатацию 7 котельных в Шуше, а именно котельная №1 для восстановления отопления в казармах и столовых, котельная №2 для Дома Культуры, котельная №3 для нижней разводки 3-х этажного здания школы №3, котельная №4 для восстановления маломощных распределительных и внутренних систем отопления в здании Правительства, котельная №5 с целью обеспечить комфортными условиями 3 общежития, 2 столовые, 2 штаба, 1 полицейский участок и 1 склад, котельная №6 для восстановления мало распределительных и внутренних систем отопления 5-ти этажного общежития №3 и 2-х этажного дома №6, котельная №7 для 5-ти этажного хостела и восстановления внутренних систем отопления в г. Шуша. Помимо этого, завершена инвентаризация существующих газопроводов города Шуша, поселка Гадрут и некоторых других населенных пунктов сельской местности, в числе которых Азых и Гаджар (<http://azeristilik.gov.az/content/az/30>, 2021).

«Зона зеленой энергии» еще один проект, который осуществляется в соответствии с распоряжением Президента Ильхама Алиева. В рамках данного проекта был подготовлен и представлен в Правительство Концептуальный документ «Зона зеленой энергии на освобожденных территориях» с привлечением японской компании ТЕПСКО. В ходе анализа концепции и принятия решения о договоренности анализировались различные пути энергоснабжения в соответствии с количеством и плотностью населения, а прогнозов дальнейшего развития и остальных показателей. Были сравнены возможности различных используемых «зеленых» технологий с имеющимися

энергетическими ресурсами каждого района. В пределах задачи по созданию «зоны зеленой энергии», в целях изучения потенциала солнечной, ветровой, тепловой, геотермальной и других возобновляемых источников энергии на освобожденных территориях, по определению координат районов проводятся исследования по обеспечению энергоснабжения за счет строительства гидроэлектростанций на водохранилищах, озерах и малых реках (https://azertag.az/ru/xeber/Ministerstvo_energetiki_podpisalo_soglashenie_s_yaponskoi_kompaniei_po_sozdaniyu_zony_zelenoi_energii-1775063, 2021).

Одним из масштабных успешных проектов в сфере транспортной инфраструктуры, который завершился за короткий срок, стало строительство международного аэропорта в Физулинском районе. В аэропорту введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса длиной 3000 м и шириной 60 м. Аэродром рассчитан на расположение 8 воздушных суден, а площадь перрона составляет 60 тыс. кв.м. (https://azertag.az/ru/xeber/Aeroport_v_Fizuli_poluchil_mezhdunarodnyi_status_i_kod_IATA-1900701, 2021).

Дорога победы – это еще один крупный проект, который был заложен в ноябре 2020 года. Дорога победы – это новый объект транспортной инфраструктуры, расстояние которого составляет 101,5 км. Дорога обеспечивает сообщение между городами Физули и Шуша. Новое сооружение проходит через освобожденные Физулинский, Ходжавендский, Ходжалинский и Шушинский районы. Магистраль охватывает более 20 населенных пунктов в этих районах. Построенный маршрут отклоняется от леса Топхан и проходит в объезд крупных городов и сел. В сентябре 2021 года дорога была полностью сдана в эксплуатацию, а 7 ноября дорога официально открыта. Благодаря автодороге Ахмедбейли-Физули-Шуша расстояние от Баку до Шуши сократилось еще примерно до 345 км. (https://azertag.az/ru/xeber/Prezident_Ilham_Aliev_i_pervaya_ledi_Mehriban_Alieva_prinyali_uchastie_v_otkrytii_Dorogi_Pobedy-1920342, 2021).

На данный момент по причине все еще продолжающихся реконструкционных работ на территории Карабахского экономического района и значительно небольшого количества статистических данных произвести полноценный анализ сложившейся ситуации достаточно сложно, однако опираясь на вышеописанный опыт влияния инфраструктуры на экономику Азербайджана за последние 15 лет, можно проанализировать положение на освобожденных землях следующим образом (см. таблица 1).

Таблица 1: Swot-анализ Карабахского экономического района

<p>Сильные стороны:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Богатые природные ресурсы • Хорошие климатические условия • Большое историческое наследие 	<p>Слабые стороны:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разрушенное состояние месторождений полезных ископаемых • Разрушенные автомобильные и железные дороги • затяжной процесс разминирования • Сгоревший лесной покров
<p>Возможности:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Наличие фундаментов проектов «Умный город» и «Зеленая энергетика» • Заинтересованность более 800 предпринимателей • Подписание различных контрактов с Турцией, Великобританией и др. 	<p>Угрозы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нестабильное политическое положение • Военные действия на границе • Наличие риска отсутствия инвестиционных вложений со стороны иностранных государств • Влияние пандемии на экономику

Источник: составлено автором на основе источника (Алиев Т., 2022)

Одним из преимуществ районов, возвращенных Азербайджаном, является наличие в них богатых природных ресурсов и сырья. Металлические полезные ископаемые представлены месторождениями хрома, меди, полиметаллов, золота, ртути и сурьмы. Кроме основных металлов в рудах также содержатся серебро, молибден, никель, висмут, теллур, селен, кадмий и другие. наблюдаются драгоценные металлы. Наиболее важными из этих рудных месторождений являются месторождения золота. В годы советской власти Нагорный Карабах имел тесные экономические связи с другими

экономическими районами Азербайджана по причине того, что большая часть производственных учреждений, расположенных на территории Нагорного Карабаха, функционировало на основе доставляемых из других районов Азербайджана топлива, сырья и материалов. Ряд предприятий считались филиалами субъектов, функционирующих в Баку. В 1985 году только 8% сырья для коконов, поступающего на крупную шелковую фабрику в Ханкенди, Карабах, производилось в самом Карабахе.

Следующим преимуществом данной территории является наличие хороших климатических условий и большого исторического наследия для развития туризма. Шуша, колыбель азербайджанской культуры и искусства, является бьющимся сердцем Карабаха. Здесь находятся Шушинская крепость и мечеть Юхари Говхар-ага, некогда славившаяся своим величием. В этом городе родились лица, сыгравшие важную роль в культурной истории Азербайджана. Исторические церкви периода Кавказской Албании, Монастырь Агоглан, построенный в V-VI веках на берегу реки Агоглан в Лачинском районе, Монастырский комплекс Худаванг, расположенный в селе Ванг Кельбаджарского района, Монастырь Амарас, расположенный в Ходжавендском районе, датируемый IV веком, Худаферинский мост и Азыхская пещера являются достопримечательностями, посещение которых даст сильный толчок развитию исторического туризма в данной области. Сильной стороной также можно назвать и аэропорт города Физули, который был построен и введен в эксплуатацию за очень короткий срок (Hüseynov N.R., 2021, s.72).

Слабых сторон в настоящее время больше, чем сильных. Большинство месторождений полезных ископаемых в оккупационный период использовалось армянами. Месторождение известняков Шахбулаг, месторождение мергеля Аскеран, месторождения мраморных известняков Агчай, Харов, Заринбах, Емискан и Гулаблы, месторождение туфа Чилдиран интенсивно эксплуатировались армянами, и большая часть продукции вывозилась из региона. Месторождения Союдлу (Зод), Агуздаг, Агзабир-

Гызылитан, Гызылбулаг и Вейнали во время оккупации также незаконно эксплуатировались армянами совместно с иностранными компаниями, что нанесло нашей стране значительный экономический и экологический ущерб. Помимо месторождений, в разрушенном состоянии также находятся дома и памятники, что пока лишает возможности гостей-туристов посещать вышеупомянутые места. Всего армянским военным агрессором было разрушено 890 населенных пунктов (городов, поселков и сел).

Единая транспортно-коммуникационная система также была уничтожена под воздействием вражеской агрессии оккупантов. Из Ханкенди, центра бывшей Нагорно-Карабахской автономной области, можно было добраться до Баку, используя железнодорожные пути, расстоянием в 392 км. На данный момент одно из главных звеньев сети железных дорог страны не функционирует, что также усугубляет общую ситуацию в транспортном секторе этого региона.

Другой слабой стороной является затяжной процесс разминирования на данных территориях и неизбежно высокое количество смертей военных, которые участвуют в обезвреживании мин. По этим причинам часть территорий все еще не доступна мирным жителям и инвесторам. Помимо этого, район был очень богат лесным покровом, который составлял 14% от общей площади. Наибольшая лесистость была в Кельбаджарском и Лачинском районах. Однако в результате армянской агрессии эти леса сильно пострадали.

Возможности раннее оккупированных территорий можно рассмотреть на примере развития экономики Азербайджана в целом до 2020 года. Привлечение зарубежных инвесторов поможет отстроить новую модернизированную инфраструктуру, которая, в свою очередь, решит ряд проблем с переселением беженцев в свои дома и предоставления им рабочих мест. На сегодняшний день в Агентство развития малого и среднего бизнеса Азербайджанской Республики поступило более 800 заявок от предпринимателей, желающих основать бизнес на освобожденных территориях, около 240 из которых подали иностранные инвесторы из 30

стран. На примере предыдущих лет с увеличением вложений в малый и средний бизнес, в такие отрасли как промышленность, строительство, туризм, объекты социальной инфраструктуры стоит отметить, что значительно был снижен уровень бедности, а также увеличивались показатели ВВП и ВВП на душу населения. Также ранее Азербайджан определил сельское хозяйство в качестве одного из четырех приоритетных секторов для диверсификации своей экономики. Сельское хозяйство является крупнейшим работодателем в Азербайджане, в нем занято 37% населения. Азербайджанская продукция хорошо известна на постсоветских рынках и часто продается как продукция премиум класса (<https://smb.gov.az/az/all-news/kobia-da-2021-ci-ilin-yekunlari-ile-bagli-metbuat-konfransi-kecirilib>, 2022).

В настоящее время в нашем государстве запланированы крупные проекты по возрождению сельского хозяйства на этих территориях. Наиболее обсуждаемыми из них являются проекты «умная деревня» и «умный город». Примечательно и создание «умной экономики» в рамках этой концепции. Поэтому в первую очередь наши территории будут полностью пригодны для возделывания. После этого станет возможным развитие сельского хозяйства.

В ходе исследований, проводимых в контексте «Зоны зеленой энергетики», по предварительным оценкам было определено, что потенциал солнечной энергии района в целом оценивается в 7 200 МВт, а ветровой – в 2 000 МВт. В результате многочисленных экспедиций в Губадлинский, Лачинский и Кельбаджарский районы для изучения ГЭС, было выявлено 45 станций общей мощностью 241,3 МВт. Таким образом развитие возобновляемой или «зеленой энергетики» является еще одной крупной потенциальной возможностью Карабахского экономического района. В первую очередь, зеленая энергетика станет причиной очищения воздуха и создания более здоровой среды для проживающего населения, во-вторых, будет содействовать ускоренному вовлечению инноваций, в-третьих, поддержит экологически ответственную экономику (Министерство энергетики

AP, <https://minenergy.gov.az/az/alternativ-ve-berpa-olunan-enerji/azerbaycanda-berpa-olunan-enerji-menbelerinden-istifade>, 2022).

Нестабильная ситуация на территории Карабаха с временно пребывающими там миротворцами, периодические военные действия на границе, затяжной процесс разминирования территорий, отсутствие заинтересованности и инвестиционных вложений со стороны иностранных государств можно отнести к угрозам, замедляющим развитие экономики и инфраструктуры на освобожденных территориях. Вместе с этим следы пандемии также серьезно затронули туристический сектор страны в целом, и использование деловых возможностей в этой сфере в настоящее время очень низкое, большая часть туристических услуг не предоставляется, а туристические направления закрыты. Поэтому развитие туристического бизнеса на возвращённых землях также зависит от внешних условий, которые в ближайшие годы могут оставаться неблагоприятными.

III ГЛАВА. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

3.1. Формирование различных видов инфраструктуры в освобожденных регионах Азербайджана

В конце прошлого века, несмотря на печальную страницу в своей истории, Азербайджан на мировой арене считался страной, уверенно прошедшей большую эволюцию в экономическом развитии, социальной и культурной жизни и обеспечившей стабильный, безопасный и современный уровень жизни. Авторитет страны существенно укрепился, сформировались традиции государственности в обществе, успешно осуществляется строительство современной социально-экономической инфраструктуры. Большие финансовые возможности, порожденные ростом различных отраслей экономики, в течение длительного срока вносили значительный вклад в устойчивость экономического положения, создавая мощный потенциал безопасности.

Слияние ранее оккупированных территорий с нашим государством придаст большой импульс совершенствованию различных направлений в стратегии по диверсификации экономики в целом. Преимущество, создаваемое возможностями новых региональных транспортно-логистических путей, обеспечит Азербайджану более крепкие позиции на международном уровне. Формирование безопасности, стабильности, взаимовыгодного участия и партнерства в регионе, наращивание торгово-экономических отношений еще больше укрепит роль Азербайджана, ведущей державы Южного Кавказа, в определении общей архитектуры экономики региона.

В связи с освобождением ранее оккупированных территорий краеугольным камнем плана по дальнейшему развитию Азербайджана является предоставление условий для возвращения населения в ранее покинутые ими города и села. Триединство общества, бизнеса и государства

будет способствовать ускорению роста количества товаров и услуг на основе высоких, устойчивых, инклюзивных и преимущественно частных инициатив в целях непрерывного повышения уровня национального социального уровня удовлетворения основных потребностей. Решающими факторами экономического роста в ближайшее время станут рыночные реформы, предусмотренные правительством, через которые будет осуществляться эффективное управление и укрепление институтов частной собственности, позволяющих улучшить бизнес-среду и либерализовать торговые режимы для роста показателей импорта и экспорта на внешние рынки.

Освобождение Карабаха от захватчиков также способствует реализации пяти национальных приоритетов социально-экономического развития страны, которые были установлены из документа Организации Объединенных Наций «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». Среди вышеупомянутых пяти приоритетов есть два таких, решения задач которых можно успешно достичь путем использования потенциала и ресурсов освобожденных земель. Во-первых, Карабахский экономический район по причине отсутствия инфраструктуры является «чистым листом» для применения современных технологий и является удобным и многогранным пространством для инновационных проектов. Во-вторых, формирование и дальнейшее использование источников альтернативной энергии в этих регионах позволит Азербайджану стать на шаг ближе к статусу страны «Зеленого роста».

На данный момент Карабахский район играет существенную роль в формировании новых движущих сил для устойчивого экономического роста и диверсификации национальной экономики. Поэтому формирование в нем различных видов структурных систем для достойных условий проживания и открытия бизнеса должно повысить мотивацию частного сектора ко вложению бюджета в развитие ненефтяного сектора, полной реализации экспортного потенциала товаров и услуг, а также повышению уровня жизни за счет создания новых и высокооплачиваемых рабочих мест.

С конца 2020 года на освобожденных землях начала формироваться разносторонняя инфраструктура. В области производственной инфраструктуры, к которой можно отнести транспорт, водоснабжение, энергетические коммуникации, информационные коммуникации, материально-техническое снабжение и сбыт произведенной продукции, были проведены объемные работы со стороны Открытого акционерного общества «Азерэнерджи», Открытого акционерного общества «Азерсу» и ОАО «Азеристиликтехизат». В рамках деятельности вышеперечисленных организаций город Шуша был оснащен отопительными системами, были сооружены и предоставлены к пользованию 23 электростанции и подстанции, остальные же подстанции, подключенные к общей энергосистеме республики, в настоящее время реконструируются вблизи Восточного Зангезура. Контроль над всеми процессами и ресурсами проводится в режиме автоматизации средствами программного обеспечения. Данная модель всецело соответствует Четвертой промышленной революции, на основе подходов которой были построены эти оцифрованные подстанции. ОАО «Азерсу», в свою очередь, организовало исправное, функционирующее без перебоев обслуживание в Зангиланском и Губадлинском районах, городе Шуша, Кельбаджарском и Лачинском районах, а также в поселках Гадрут, Талыш и Суговушан. Самым заметным проектом, который был завершен в 2021 году, стал международный аэропорт Физули. Это был первый аэропорт, построенный Азербайджаном в освобожденных районах, и его строительство заняло всего восемь месяцев. Воздушный порт оснащен оборудованием в соответствии с первоклассными международными стандартами. В аэропорту введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса длиной 3000 метров и шириной 60 метров. В воздушном порту созданы все высококачественные условия, позволяющие принимать любые виды самолетов.

В производственной сфере наряду с созданием Агдамского индустриального парка на стадии планирования находится индустриальный парк «Экономическая зона долины Араз».

Наличие равнинного ландшафта в Аразбоюском районе Восточно-Зангезурского экономического района открывает новые перспективы для расположения индустриального парка. Размещение на территории промышленного парка заводов и предприятий, специализирующихся на строительных материалах, будет принести пользу в реконструкции инфраструктуры и жилых комплексов в других освобожденных районах (https://azertag.az/xeber/Araz_Vadisi_Iqtisadi_Zonasi_Senaye_Parkinda_muhendis_geoloji_tedqiqat_isleri_yekunlasib-2008625, 2022).

Производственная инфраструктура лежит в основе благоприятного формирования остальных типов инфраструктур, так как для освоения необжитых территорий нужны высоко развитые транспортные пути, отопительные системы, системы водоснабжений и канализаций, оснащения для передачи электроэнергии, системы обеспечения материальными ресурсами. Единственный компонент, с которым на данный момент имеются трудности, это материально-техническое обеспечение в регионе. Оборудование и материальные ресурсы в Карабахский экономический район поставляются из столицы и соседних регионов, что снижает эффективность и увеличивает время, отведенное на производственные процессы, особенно в сложные погодные условия.

Социальная инфраструктура является подмножеством сектора инфраструктуры и обычно включает в себя активы, предоставляющие социальные услуги. Примеры объектов социальной инфраструктуры включают школы, университеты, больницы, объекты культуры, объекты отдыха, торговые точки, банки и общественное жилье. В сфере социальной инфраструктуры начал реализовываться проект «Умное село», для которого локацией было выбрано село Агали Зангиланского района.

Экспериментальный проект «Умная деревня» воплощается в жизнь по 5 компонентам. Проект включает в себя жилье, производство, социальный сервис высокого уровня, «умное сельское хозяйство» и внедрение источников зеленой энергии. На первых этапах строительства будут возведены

современные школы, детские сады, поликлиники и центры электронного правительства. На территории села проектируются 200 домов. В ходе работ будут использованы утепленные передовые строительные материалы. Альтернативная энергия будет лежать в основе способов обеспечения энергией всех социальных объектов, жилищных комплексов и административных зданий (Aliyev A., 2021).

В таблице 2 можно наглядно рассмотреть положительные и отрицательные стороны данного проекта.

Таблица 2: Преимущества и недостатки проекта «Умный город»

Преимущества	Недостатки
Чистая окружающая среда	Зависимость от цифровизации
Умная система парковки	Огромные вложения
Новые возможности трудоустройства	
Усовершенствованная транспортная система	
Умные системы здравоохранения	
Цифровые системы для устойчивой и возобновляемой энергии	

Источник: составлено автором на основе источника (Aliyev A., 2021)

Следующую модель, которую можно также применить в формировании социальной инфраструктуры на освобождённых от оккупации территориях наравне с «Умным селом» и «Умным городом» является модель компактной формы расселения. Компактный город представляет собой городской поселок с высокой плотностью населения, который имеет следующие характеристики (https://www.reading.ac.uk/PeVBu/state_of_art/urban_approaches/compact_city/compact_city.htm):

- Оживление центральной части
- Разработка с высокой плотностью
- Многофункциональная разработка
- Услуги и удобства: больницы, парки, школы, отдых и развлечения

Есть много очевидных преимуществ компактного города по сравнению с разрастанием городов, в том числе: меньшая зависимость от автомобилей, а

значит, более низкий уровень выбросов, снижение потребления энергии, более качественные услуги общественного транспорта, повышенная общая доступность, повторное использование инфраструктуры и ранее застроенных земель. Более детально положительные и негативные стороны данного проекта можно рассмотреть на таблице 3:

Таблица 3: Преимущества и недостатки проекта «Компактный город»

Преимущества	Недостатки
Сокращение времени в пути	Уязвимость к воздействиям стихийных бедствий
Снижение воздействия на окружающую среду	Меньшее личное пространство
Сокращение потребления ископаемого топлива и энергии	
Хорошая доступность центра	
Наименьшая степень нарушения природного окружения при точечной концентрации расселения.	

Источник: составлено автором на основе источника (Nadeem M., Aziz A., Rashid M.A., 2021, s.2)

Планирование и строительство транспортных сооружений и инфраструктура весьма влияют на экономический рост региона и в целом в развитие всей страны, оказывая реальное влияние на конструктивные изменения в обществе во всех аспектах жизни.

В области транспортной инфраструктуры были достигнуты такие успехи, как строительство Дороги Победы, которая соединяет города Физули и Шуша. Помимо этого, в сентябре 2021 года Государственное агентство автомобильных дорог Азербайджана опубликовало карту дорог Карабаха и Восточного Зангезура. На карте обозначены общей протяженностью 665,4 км 10 широких магистралей. Их строительство уже утверждено и находится на стадии реализации. Основы железнодорожной инфраструктуры были заложены в феврале 2021 года. Технологический комплекс Горадиз-Агбанд, включающий в себя однопутную железную дорогу, составляет 110,4 километра. 300 инженерных сооружений и 8 станций будут построены вдоль

вышеупомянутых железнодорожных путей. В дополнение к вышеперечисленным работам на данный момент впервые строится однопутная электрифицированная железнодорожная линия в направлении Физули-Шуша (Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi, <http://www.aayda.gov.az/az/news/2881>, 2021).

Инфраструктура туризма представляет собой совокупность различных устройств учреждений, которые становятся основными материалами по развитию туризма. К ним относят средства и услуги, необходимые для развития зоны приема туристов (размещение, питание, транспорт, информация, музеи и туристические достопримечательности). Инфраструктура, включая воздушные, наземные, портовые и туристические услуги, такие как гостиничные номера и услуги по аренде автомобилей, играет жизненно важную роль в конкурентоспособности путешествий и туризма, выступая в качестве артерий отрасли.

На таблице 4 мы можем рассмотреть составляющие компоненты инфраструктуры, которые являются необходимыми туристу.

Таблица 4: Необходимые объекты и услуги в сфере развития инфраструктуры туризма

Проживание и питание	Гостиницы, мотели, хостелы, апартаменты, рестораны, кафе
Торговля	Розничные магазины, торговые центры, торговые комплексы сувенирные лавки, художественные и ремесленные магазины
Транспорт	Прокат автомобилей, автобусные перевозки, автосалоны Заправочные станции, дороги, железные дороги
Достопримечательности	Конгрессно-выставочное пространство, спортивные стадионы Развлекательные и рекреационные объекты, национальные парки
Туры	Туристические агентства, гиды

Источник: составлено автором на основе источника (Аллахвердиева Л., 2018)

На данный момент на территории Карабахского экономического района функционирует аэропорт и 2 отстроенных отеля, активно нанимающих сотрудников. Большинство памятников культуры и искусства, монастырей, крепостей в городе Шуша, в Ходжавенском и Лачинском районах были разрушены со стороны агрессоров, и одним из приоритетных направлений в

развитии туристической инфраструктуры – это их восстановление. Для привлечения туристов в определенный регион недостаточно иметь благоприятные климатические условия и гарантию безопасного нахождения на территории. В первую очередь, необходимо развивать драйверы спроса. Драйверы спроса создают и поощряют посещение пункта назначения. Драйверы спроса — это знаковые места, которые обязательно нужно увидеть, которые включают в себя конференц-центры и выставочные центры, стадионы и достопримечательности для посетителей, такие как национальные парки, музеи, художественные галереи, зоопарки и аквариумы. Драйверами спроса обычно являются общественная инфраструктура, требующая постоянных инвестиций со стороны государства. В качестве начального этапа привлечения туриста можно начать со спортивного туризма и организации спортивных мероприятий в этом регионе.

3.2. Перспективы привлечения иностранных инвестиций в реконструкцию и восстановление инфраструктуры

Вся инфраструктура в некогда оккупированных Агдаме, Физули, Джебраиле, Зангиланский и Губадлинский районы была практически стерты с лица земли. В подобных глобальных реконструкциях в целях достигнуть желаемых результатов должны участвовать как на национальные, так и на иностранные инвестиции. Ставя перед собой задачу облегчения потока прямых иностранных инвестиций в инфраструктуру освобожденного региона как одну из первостепенных, правительство Азербайджана рассматривает вопрос упрощения юридических процедур, предлагая обновленные законодательные поправки.

Современная тенденция склоняется к глобализации, когда многонациональные фирмы имеют инвестиции в разных странах. Иностранные инвестиции в значительной степени рассматриваются как катализатор экономического роста в будущем. Они могут быть сделаны отдельными лицами, но чаще всего это усилия компаний и корпораций со

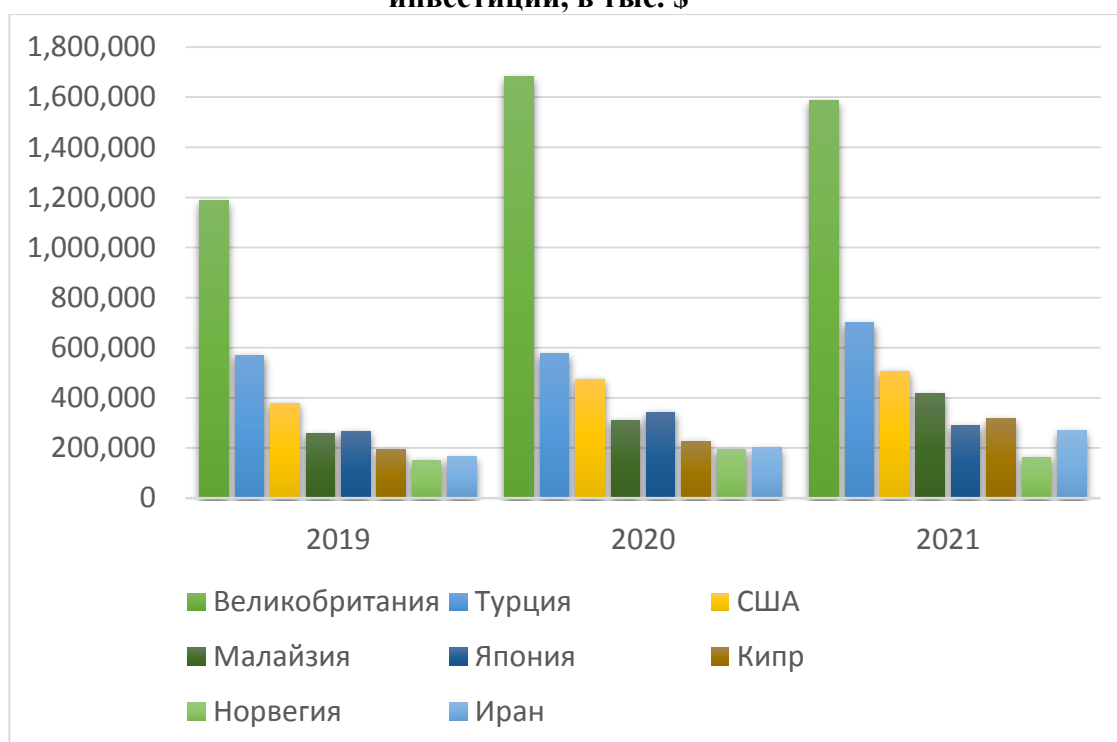
значительными активами, стремящихся расширить свое присутствие. По мере роста глобализации все больше и больше компаний имеют филиалы в странах по всему миру. Для некоторых многонациональных корпораций открытие новых производственных и производственных предприятий в другой стране является привлекательным из-за возможностей для более дешевого производства и стоимости рабочей силы. Кроме того, эти крупные корпорации часто стремятся вести бизнес с теми странами, где они будут платить наименьшую сумму налогов. Они могут сделать это, переместив свой домашний офис или часть своего бизнеса в страну, которая является налоговым убежищем или имеет благоприятные налоговые законы, направленные на привлечение иностранных инвесторов.

Общий инвестиционный климат в Азербайджане продолжает улучшаться несмотря на то, что иногда сталкивается с серьезными проблемами. Независимо от того, что на ежегодной основе проводятся кампании по стимулированию роста иностранных инвестиций и воплощаются в реальность реформы, диверсифицируя экономику, зависимость Азербайджана от добычи нефти и газа, на долю которых приходится примерно 86 процентов экспортных доходов и более половины государственного бюджета, остается все такой же высокой. Реальный ВВП сократился на 4,3 процента в 2020 году впервые с 2016 года из-за карантинных мер, связанных с пандемией, и снижения мировых цен на сырую нефть. Чтобы отвлечь внимание иностранных инвесторов и крупных зарубежных холдингов от исторически сложившейся привлекательности вложения больших средств в нефтегазовый сектор, правительство определило 4 ведущих сектора для потенциального увеличения вложений в иностранной валюте и рассредоточения этих средств для диверсификации экономики: сельское хозяйство, туризм, информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) и логистические услуги. Меры, предпринятые в последние годы для улучшения делового климата и реформирования экономики в целом, включают устранение избыточных категорий бизнес-лицензий, наделение

популярных центров государственных услуг «Азербайджанская сеть обслуживания и оценки (ASAN)» лицензирующими полномочиями, упрощение таможенных процедур, приостановку некоторых проверок бизнеса. и реформирование налогового режима.

На графике 5 можно проследить доли прямых инвестиций, вложенных в экономику Азербайджана, со стороны иностранных государств за последние 3 года. Опираясь на данные Центрального Банка АР, следует отметить, что в данном контексте лидируют 3 страны: Великобритания, Турция и США.

График5: Вовлеченные в экономику Азербайджана прямые иностранные инвестиции, в тыс. \$



Источник: Центральный банк АР, <https://www.cbar.az/page-43/external-sector-statistics?language=en>, 2022

Несмотря на то, что большую долю инвестиций Великобритании в экономику Азербайджана составляют вложения в нефтяной сектор, после освобождения ряда городов, Великобритания рассмотрела новые благоприятные перспективы инвестиций в развитие альтернативных источников энергии, в «зеленую экономику» и в проект «Умное село».

Компании Соединенного Королевства принимают участие в проектах по разминированию освобожденного региона, по застройке города Физули и по

оснащению его необходимой инфраструктурой. Британская компания Anglo Asian Mining, которая уже вносит свою долю в реконструкцию Карабахского региона, намерена еще больше расширить свою деятельность на освобожденных территориях.

Опираясь на мировой опыт, а именно на положительные результаты в росте инвестиционной политики в КНР, а также учитывая приоритетные направления развития ненефтяного сектора в Азербайджане, можно выделить основные и благоприятствующие отрасли для инвестиций:

- альтернативная энергетика;
- энергетическая эффективность и защита окружающей среды;
- биотехнологии;
- информационные технологии нового поколения;
- производство высокотехнологичного оборудования;
- производство транспортных средств на основе экологически чистой энергии (Никулина С.И., 2014, с.170).

Возобновляемые и альтернативные источники энергии имеют многообещающие перспективы для развития в Азербайджане по причине обилия солнечных и ветреных дней в нашей стране. Потенциал возобновляемых источников энергии в стране оценивается в 26 940 МВт, в том числе 3 000 МВт энергии ветра, 23 040 МВт энергии солнца, 380 МВт биоэнергетического потенциала и 520 МВт потенциала горных рек. В целях развития отрасли возобновляемой энергетики в нашей стране, совершенствования законодательной и институциональной среды в этой сфере приняты соответствующие законы и нормативно-правовые акты. Закон Азербайджанской Республики «Об использовании возобновляемых источников энергии при производстве электроэнергии» от 31 мая 2021 года является основным регулирующим документом в данном контексте (Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi, <http://www.aayda.gov.az/az/news/3180>, 2021).

Карабахский экономический район богат возобновляемыми энергетическими ресурсами. В этой области формируется около 2 миллиардов

560 миллионов кубометров воды каждый год. Эта цифра составляет 25% местных водных ресурсов Азербайджана. Крупные реки области, такие как Тертер, Базарчай (Баргушадчай), Хакари и другие малые реки обладают большим водно-энергетическим потенциалом. По количеству солнечной радиации, попадающей на поверхность земли, южная равнина Карабаха – Физулинский, Джебраильский, Зангиланский районы находятся на втором месте после территории Нахичеванской АР. Здесь солнечная радиация на квадратный метр горизонтальной поверхности составляет 1600-1700 кВт·ч в год. Суммарный потенциал солнечной энергии этих районов составляет 3000-4000 мегаватт. Потенциал же ветровой энергетики в горных районах Карабаха оценивается в 300-500 мегаватт.

В настоящее время совместно с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) реализуется проект «Поддержка аукционов возобновляемой энергии в Азербайджане». В рамках проекта будут определены правила проведения аукционов, комплекс условий проведения аукционов, а также подготовка документов по закупке электроэнергии, запрос на квалификацию (ЗКП) для участия в аукционе и запрос предложений. В контексте возобновляемой энергии в Азербайджане также решили принять участие Турция и Япония. Ведущий технопарк Турции GOSB, расположенный в Коджаэли и Агентство инноваций Азербайджана подписали соглашение по созданию объединенного парка высоких технологий в Карабахском регионе для осуществления инновационных исследований, реализации новых продуктов и развития научно-технической деятельности. В свою очередь, Министерство энергетики заключило договор с японской электроэнергетической компанией «ТЕРСО», чтобы получить квалифицированные консалтинговые услуги в выполнении задач, вытекающих из приказа и подготовки мастер-плана создания «Зеленая энергетическая зона» на освобожденных территориях. Эти соглашения были заключены, исходя из распоряжения о мерах по созданию зоны «зеленой энергии» на освобожденных территориях Азербайджанской Республики,

подписанном 3 мая 2021 года Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом Алиевым (<https://aceconsultants.az/ru/news/493.html>, 2021).

Также как один из вариантов привлечения иностранных инвестиций и укрепления экономических отношений с соседними странами, можно изучить вариант взаимобмена с Иранской Исламской Республикой. Газификацию освобожденных территорий можно обеспечить с помощью контрактов с иранскими нефтегазовыми компаниями, а им предложить поставку электроэнергии. Подобный обмен позволит получить высокий синергетический эффект.

Помимо уже существующих порядков для внедрения иностранных инвестиций в экономику Азербайджана, на территории Карабахского экономического района было бы целесообразно ввести Зеленый Тариф. Зеленые тарифы — это политический инструмент, предназначенный для поощрения инвестиций в возобновляемые источники энергии ([https://energypedia.info/wiki/Feed-in_Tariffs_\(FIT\)](https://energypedia.info/wiki/Feed-in_Tariffs_(FIT))).

Льготные тарифы обычно предусматривают долгосрочные соглашения и цены, привязанные к себестоимости производства рассматриваемой энергии. Долгосрочные контракты и гарантированные цены защищают производителей от некоторых рисков, связанных с производством возобновляемой энергии, стимулируя инвестиции и развитие, которые в противном случае могли бы не состояться. Преимуществом зеленых тарифов является то, что они — относительно простой инструмент политики в области ВИЭ, который, тем не менее, дает возможность сочетаться с конкретными элементами, которые позволяют точно настроить поддержку и достижение различных целей политики (например, инновации, климат защиты, региональное развитие и др.). Для инвесторов в области ВИЭ и финансовых учреждений наличие этих льгот в сочетании с долгосрочными контрактами, гарантированными государством, обеспечивает прозрачность, предсказуемость и безопасность и, следовательно, способствует снижению инвестиционных рисков и затрат на финансирование. Существование зеленых тарифов в целом также

способствует более непрерывному и стабильному развитию рынка ВИЭ. Льготные тарифы обеспечивают стимул для максимизации производства электроэнергии ВИЭ, поскольку они основаны на выходе. Во многих странах они доказали свою способность стимулировать быстрое и крупномасштабное развитие рынка ВИЭ, а также разработку менее зрелых технологий ВИЭ и участие мелких и средних производителей электроэнергии из ВИЭ.

Создание платформы для «зеленых» проектов – это еще одна идея для увеличения вероятности привлечения зарубежных инвестиций. Подобная платформа функционирует в США с 2018 года (<https://www.gihub.org/innovative-funding-and-financing/case-studies/raisegreen-crowdfunding-platform/>, 2021).

Суть платформы заключается в том, что частные лица, стартапы, некоммерческие организации или даже местные органы власти, желающие начать свои собственные экологические проекты, могут использовать платформу для создания и развития проекта, устанавливать свои собственные условия и представлять свои предложения для потенциальных инвесторов. Компания Raise Green в штате Массачусетс предоставляет людям инструменты, необходимые им для создания и непосредственного инвестирования в проекты по решению климатических проблем, и их главной задачей является доказать потенциальным инвесторам, что открыть солнечную батарею должно быть проще, чем заправочную станцию. Создание функционирующей по таким же принципам платформы в Азербайджане окажет положительное воздействие на дальнейшее развитие зеленой энергетики в Карабахском регионе.

Следующим шагом, который можно предпринять с целью повышения заинтересованности иностранных инвесторов, является открытие на территории Карабахского экономического района зоны свободной торговли. Зона свободной торговли – это специальная торгово-промышленная зона в портах въезда или вблизи них, куда могут ввозиться иностранные и отечественные товары без уплаты таможенных пошлин. Товары, включая сырье, компоненты и готовую продукцию, могут храниться, продаваться, выставляться, переупаковываться, собираться, сортироваться, сортироваться,

очищаться или иным образом обрабатываться до реэкспорта или поступления в национальный таможенный орган. Основная цель зоны свободной торговли — убрать из морского порта, аэропорта или границы препятствия для торговли, вызванные высокими тарифами и сложными таможенными правилами. Среди преимуществ системы — ускорение оборота кораблей и самолетов за счет упрощения формальностей таможенного досмотра, а также возможность свободно изготавливать, ремонтировать и хранить товары.

У Азербайджана уже имеется опыт с открытием свободной экономической зоны. Концепт Алятской свободной экономической зоны возможно будет применить в будущем в освобожденных от оккупации территориях. АСЭЗ обладает рядом неоспоримых преимуществ. Во-первых, в АСЭЗ отсутствуют любые налоговые нагрузки на бизнес, т.е. квалифицированный бизнес в АСЭЗ не обязан платить налог на добавленную стоимость, подоходный налог или любой другой корпоративный налог. Для заинтересованных лиц предлагаются определенные финансовые стимулы. Во-вторых, свод законов и правил АСЭЗ освобождает граждан зарубежных государств от выплат в социальные фонды, являющиеся привычными для местных граждан. Подобные инструменты используются с целью уменьшить затраты по расходам на персонал инвесторов, нанимающих иностранных работников и привлечь в страну высококвалифицированные кадры. В-третьих, иностранный предприниматель не обязан иметь партнерские отношения с отечественными представителями для получения разрешения на ту или иную деятельность. В-четвертых, поставка и отправка каких бы то ни было продуктов и услуг освобождаются от уплаты таможенных пошлин и налогов, включая налог на добавленную стоимость (<https://afez.az/#opportunities>).

Воплощение в жизнь этих программ в сфере менее вредных источников энергии для окружающей среды, в особенности в Карабахе, значительно окажет воздействие на производство и экспорт электроэнергии Азербайджана. Так как в 2021 году Азербайджан обратил на себя внимание достижением достаточного высокого уровня производства электроэнергии в 2021 году,

нашу страну стали рассматривать как важным конкурентом и экспортером электроэнергии в регионе. Из этого следует, что в ближайшие 10 лет вклад в укрепленные позиции возобновляемых источников энергии способствует стабильной энергетической безопасности Азербайджана. Это позволит Азербайджану, в первую очередь, обезопасить своих граждан от дефицита в обеспечении энергией. Во-вторых, это поможет достичь цели Парижского соглашения по сокращению чистых выбросов парниковых газов на 35% с 1990 по 2030 год.

3.3. Основные направления совершенствования инфраструктуры на освобожденных территориях

Инфраструктура — это то, что обеспечивает бесперебойную работу региона. Инфраструктура, такая как дороги, мосты, утилизация отходов и телекоммуникационное оборудование, — это лишь несколько типов инфраструктуры, которые люди используют ежедневно. Из-за этого существует спрос на инфраструктурные проекты для поддержания существующей инфраструктуры и создания новой инфраструктуры.

К основным видам инфраструктуры, которые должны совершенствоваться в Карабахском экономическом районе с целью ускорить в городах данного района процессы строительства, реконструкций и переселения населения относятся производственная и социальная инфраструктуры.

Производственная инфраструктура является предпосылкой и фундаментом для социально-экономического развития региона и состоит из транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры.

Транспорт как детерминант экономического развития нуждается в постоянном совершенствовании. Это связано со сложными динамическими процессами, происходящими как внутри государства, так и в международном масштабе. В первую очередь, стоит отметить, что освобождение территорий

Азербайджана от армянской оккупации способствует дальнейшему развитию и расширению межконтинентального транспортного коридора TRACECA.

Железные и автомобильные дороги рассматриваются как основные звенья транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, сокращенно TRACECA. Десять автодорожных проектов в Карабахском и Восточно-Зангезурском районах Азербайджана находятся в стадии реализации под управлением Государственного агентства автомобильных дорог Азербайджана. Строительство и совершенствование новой сети дорог преследует цель сократить расстояние между освобожденными регионами и способствовать более быстрому способу одолению дистанции между Баку и городами Карабахского экономического района. Также стоит отметить, что общая протяженность автомагистралей доходит до 665 километров (<http://www.traceca.org>).

Строительство дополнительных аэропортов в Зангилане и Лачине является одним из главных стержней совершенствования транспортной инфраструктуры. Аэропорты в этих городах, так же, как и Физулинский, будут оснащены всей необходимой модернизированной инфраструктурой, что позволит им принимать все виды самолетов. Связь Зангиланского аэропорта с Зангезурским коридором обеспечит данный регион новыми эффективными альтернативами по транспортировке грузов. Так как весь Карабахский регион обладает колоссальным промышленным потенциалом, строящиеся воздушные порты играют решающую роль в формировании возможностей выхода продукции производственной деятельности на рынки европейских и других стран. Зангиланский аэропорт будет иметь международное значение, так как его функционирование положительно скажется на росте грузоперевозок и экспорта в целом. При этом одновременно будут минимизированы расходы на транспортировку грузов из регионов нашей страны в Нахчыван.

В целом, направления совершенствования транспортной инфраструктуры можно разделить на направления внутреннего значения и направления внешнего значения, как на таблице 5:

Таблица 5: Направления совершенствования транспортной инфраструктуры в Карабахском регионе

Направления внутреннего значения	Направления внешнего значения
Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами	Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны
Повышение уровня безопасности транспортной системы	Укрепление позиций в программе международного сотрудничества TRACECA
Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду	

Источник: составлено автором на основе источника <https://caspiannews.com/news-detail/unlocked-potential-of-azerbaijans-liberated-lands-to-support-tracecas-expansion-2021-10-26-0/>, 2021

Основой хорошо развитой информационно-коммуникационной инфраструктуры является наличие доступа к любому типу информации в любое время. Чтобы достичь такого результата должна быть отрегулированы условия конкурентоспособности продукции и услуг, а также налажена система государственного управления в этой отрасли. Условно, направления развития информационно-коммуникационной инфраструктуры в Карабахе можно разделить на 3 группы (см. таблицу 6):

- формирование современной информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечение высокого уровня ее доступности
- совершенствование с помощью информационно-коммуникационных технологий уровня образования и качества медицинского сервиса
- создание условий для конкурентной среды среди консалтинговых и производственных структур по развитию информационно-коммуникационных технологий.

Таблица 6: Направления развития информационно-коммуникационной инфраструктуры в Карабахе

Первое направление
Создание удобных доступных путей для пользования современными услугами в сфере информационных и телекоммуникационных технологий для жителей и организационных структур
Повышение уровня предоставления универсальных услуг связи
Обеспечение радиочастотным ресурсом перспективных технологий
Второе направление
Поддержка образовательных, медицинских учреждений и иных общественных организаций в подключении к сети Интернет
Третье направление
Налаживание мотивации к использованию информационно-коммуникационными технологиями бизнесом и гражданами
Создание условий для развития конкурентоспособной индустрии информационных и телекоммуникационных технологий
Создание технопарков в сфере высоких технологий
Рост интереса к информационно-коммуникационным технологиям с целью привлечь новые вложения

Источник: составлено автором на основе источника <https://base.garant.ru/194365/>, 2020

В энергетической инфраструктуре Карабахского экономического района особое место занимает направление внедрения «Зеленой энергии» в рамках проектов «Умное село» и «Умный город». Азербайджан обладает значительным неиспользованным потенциалом возобновляемых источников энергии, поскольку здесь относительно солнечно и ветрено, а также имеются значительные гидроресурсы, биомасса и геотермальные ресурсы.

Вспышка COVID-19 привела к падению мировых цен на энергоносители, и в ответ на замедление роста стране пришлось сократить добычу нефти. По данным Eurasianet, в 2020 году экономика Азербайджана сократилась более чем на 4%. Такие факторы, как диверсификация экономики страны и снижение зависимости от нефтегазового сектора, являются одними из ключевых моментов в Стратегической дорожной карте страны по национальной политике (<https://eurasianet.org/region/azerbaijan>, 2021).

Растущие технологические достижения в сочетании с растущими инвестициями в исследования и разработки со стороны основных участников отрасли, вероятно, будут способствовать росту рынка в течение прогнозируемого периода времени.

В декабре 2021 года компания Abu Dhabi Future Energy получила заказ на разработку фотоэлектрического парка мощностью 230 МВт. Проект, скорее всего, будет разработан в один этап и находится на стадии получения разрешений. Ожидается, что проект будет запущен к 2023 году, что может позволить компании расширить свой бизнес-портфель по всей стране (Министерство Энергетики АР, <https://minenergy.gov.az/en/foto-qalereya/masdar-sirketi-ile-qoyulus-gucu-230-mvt-olan-gunes-elektrik-stansiyasi-layihesi-uzre-muqavileler-imzalanib>, 2021).

Кроме того, Азербайджан запустил Государственную стратегию по использованию альтернативных и возобновляемых источников энергии в стране на 2012–2020 годы. Эта стратегия определила жизненно важные направления для производства электроэнергии из возобновляемых источников энергии. Основное внимание в области возобновляемых источников энергии уделялось малой гидроэнергетике наряду с ветровой энергией, и более 300 МВт новых мощностей возобновляемых источников энергии находятся на стадии планирования или разработки.

В дополнение к этому, в январе 2022 года ACWA Power, ведущая энергетическая компания Саудовской Аравии по изучению потенциала оффшорной ветроэнергетики в стране, подписала предварительное соглашение о разработке проекта морской ветроэнергетики мощностью 240 МВт на ветряной электростанции Хызы-Абшерон. К четвертому кварталу 2023 года проект сможет поставлять около 3,7% электроэнергии в энергосистеме Азербайджана, обеспечивая электроэнергией 300 000 домашних хозяйств и компенсируя выбросы углерода в размере 400 000 тонн. Такие проекты, вероятно, будут стимулировать развитие рынка

возобновляемых источников энергии в Азербайджане в течение прогнозируемого периода.

Поэтому, исходя из вышеупомянутых факторов, ожидается, что увеличение числа проектов в области возобновляемых источников энергии наряду с государственной поддержкой будет стимулировать рынок возобновляемых источников энергии в Азербайджане в течение прогнозируемого периода. Следовательно направление развития альтернативных источников в Карабахском экономическом районе является одним из ключевых направлений в обеспечении высокоуровневой энергетической инфраструктурой данного региона.

Помимо направления продвижения использования альтернативных источников энергии в Карабахском регионе в области совершенствования энергетической инфраструктуры можно предложить иные дополнительные решения. Для малонаселенных сел как одно из рациональных решений можно рассмотреть проведение микросетей. Микросеть представляет собой сеть взаимосвязанных местных источников генерации, таких как солнечные, гидро- и дизельные, которые обеспечивают электроэнергией относительно небольшое количество местных пользователей, полностью независимых от центральной электросети. Это позволяет энергетическим операторам развивать децентрализованную инфраструктуру для обслуживания сельских населенных пунктов, которые в противном случае не могли бы быть подключены к основной сети из-за значительных затрат на инфраструктуру. Спрос на электроэнергию в сельской местности, как правило, невелик, а потери, возникающие при передаче электроэнергии из централизованного источника, делают строительство линий электропередач экономически невыгодным. Недорогой интеллектуальный учет может стать экономически эффективным средством ускорения реализации национальных стратегий по обеспечению стабильного доступа к электроэнергии и обеспечению доходов для инвестиций в будущую инфраструктуру. Микросети и интеллектуальные счетчики обеспечат доступ к возобновляемым источникам энергии для

сельских сообществ, одновременно увеличивая доходы и сводя к минимуму эксплуатационные расходы для энергетических компаний. Успешная децентрализация производства энергии с использованием возобновляемых источников энергии может стимулировать увеличение инвестиций в развитие устойчивой энергетической инфраструктуры.

На социальную политику возложены комплексные задачи, заключающиеся в повышении степени удовлетворенности населения, росте показателей уровня долголетия, формировании здорового как пожилого, так и молодого поколений. Строительство новой инфраструктуры в регионе и расширение уже существующей должны следовать основным задачам, содействуя их успешному выполнению. В расширение социальной инфраструктуры входит обеспечение оптимальных жилищных условий, предоставление качественного жилья, развитие окружающей человека урбанистической и сельской инфраструктуры, защита молодежи и пенсионеров, гарантия защищенности всех групп населения вне зависимости от возраста и национальной принадлежности. Благоприятные экологические условия также являются частью плана по расширению инфраструктуры. Поддержка производительности труда путем развития квалифицированного уровня кадров также можно отнести к направлениям расширения социальной инфраструктуры. Влияние социальной инфраструктуры на региональную экономику заключается и в том, что она позволяет обеспечить воспроизводство трудовых ресурсов основного ресурса экономики.

Беря во внимание указанные функции как результат эффективного развития социальной инфраструктуры Карабахского региона должны расширяться границы для развития человеческого капитала, укрепиться достойные условия жизнедеятельности и удовлетворяться различные потребности населения.

В качестве основных направлений развития социальной инфраструктуры освобожденных городов можно предложить следующие решения, предоставленные по отдельным направлениям социальной

инфраструктуры. Итак, в области здравоохранения должны быть проведены следующие работы:

- ✓ совершенствование профилактики, диагностики и лечения социально значимых заболеваний
- ✓ оснащение лечебных учреждений
- ✓ современным медицинским оборудованием
- ✓ создание специализированных высокотехнологичных медицинских центров на основе частно-государственного партнерства
- ✓ развитие розничных фармацевтических предприятий в форме аптечных сетей.

В сфере социального обеспечения целесообразными являются меры:

- ✓ внедрить эффективные современные технологии по предоставлению социального сервиса
- ✓ обеспечить обязательной непрерывной системой профессионального обучения кадров, трудящихся в структурах социального обслуживания
- ✓ модернизировать систему информационного обеспечения учреждений социального обслуживания

Для повышения занятости населения нужно уделить внимание развитию малого предпринимательства и стимулированию самозанятости населения путем предоставления льготных кредитов на развитие бизнеса.

С целью благоустройства жилищно-коммунального хозяйства нужно:

- ✓ предоставление малоимущим многодетным семьям жилья из государственного фонда
- ✓ улучшение технического и экологического состояния объектов жилищно-коммунального хозяйства.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Поскольку тема диссертации охватывает два вопроса, сформулируем наши результаты как по влиянию и значению различных видов инфраструктуры на экономику и общество страны, так и по проектам и направлениям инфраструктуры, которые развиваются на данный момент и будут еще в будущем развиваться на освобожденных от оккупации территориях.

При анализе диссертации можно сделать вывод, что имеется много теоретических и практических материалов по классификации инфраструктуры, ее роли как во внутреннем развитии страны, так и на международном уровне, а также значении каждого из ее видов и направлений. Основываясь на ежегодных статистических данных, мы наглядно рассмотрели, как поддержка в открытии новых предприятий, развитие транспортной сети, строительство новых электростанций, формирование информационно-коммуникационной инфраструктуры благоприятно повлияли на снижение безработицы, благосостояние общества, показатели ВВП и ВВП на душу населения. Таким образом, необходимо, чтобы соответствующие органы Азербайджанской Республики продолжали осуществлять начатые программы, связанные с региональным развитием, а также разработали и использовали стратегии и методы, учитываемые в соответствии с текущей ситуацией в нашей стране. После победы над оккупантами в ходе 44-дневной войны, к основным задачам, стоящими перед правительством, по ежегодному обновлению, реконструированию и совершенствованию инфраструктуры регионов и столицы добавилась доминирующая цель, связанная с восстановлением освобожденных сел и городов Карабахского района. Перед государством встал насущный вопрос, как вынужденные переселенцы вернуться в родные края и чем они будут там заниматься. Ведь за 30 лет многие ВПЛ переселились на новые места и сформировали более-менее стабильные средства к существованию. Таким образом, важно определить экономический

потенциал и возможности освобождаемых территорий, чтобы переселение было вызовом не только патриотической необходимости, но и экономической целесообразности.

В ходе работы мы сделали SWOT анализ Карабахского региона, детально рассмотрев его сильные, слабые стороны, возможности и угрозы. Было бы логично определить разрушенные опустошенные города к слабым сторонам проведенного анализа, но несмотря на это, у нашей страны появилась новая возможность отстроить освобожденные города, беря за основу инновационные идеи стран Европы, Японии, Китая, одновременно привлекая в реконструкцию освобожденного региона инвестиции их крупных компаний и партнеров. В рамках анализа диссертационной работы можно сделать вывод, что большинство проектов, осуществляемых и планируемых в Карабахе сводятся к использованию альтернативных источников энергии по причине того, что ресурсы данного региона позволяют прибегнуть к данному направлению. Результаты анализа влияния государственных реформ в 2004-2020 годах на развитие инфраструктуры в ненефтяном секторе наглядно показали, как совершенствование инфраструктуры в промышленной, транспортной, социальной отраслях положительно сказалось на диверсификации экономики и снижения уровня бедности с 44,7 процента в 2004 году до 4,8 процента в 2019 году.

Так как социальная инфраструктура носит общественный характер и играет ключевую роль в обеспечении качества жизни людей, ее реконструкция и полномасштабное восстановление необходимы на освобожденных территориях, чтобы создать все необходимые условия для проживания и рабочего процесса наших граждан. При этом нужно помнить, что без элементов производственной инфраструктуры, крупных инвестиционных вложений, улучшения международных и торговых отношений добиться высоких результатов будет сложно. На основании изучения проблем и текущего положения в стране можно сделать следующие выводы:

□ На данный момент в Азербайджане возрастает уровень урбанизации, который выражается в увеличении количества населения столицы нашего государства Баку. По данным комитета статистики на начало 2021 года, в Баку официально проживало 2 миллиона 300,5 тысячи человек, при этом данный показатель на 1 января 2018 года составлял 2 262,6 тыс. жителей. Освобождение оккупированных районов и строительство на их территориях промышленных предприятий, индустриальных парков, агро-центров могут решить проблему безработицы в столице и регионах, и обеспечить заработком часть населения, которое в ближайшем будущем вернется в свои родные края или переселится с целью открыть свой микро-бизнес и найти удовлетворяющую материальные потребности работу;

□ Ключевой линией в совершенствовании инфраструктуры должно быть изучение и применение опыта развитых стран по использованию возобновляемых источников энергии. В первую очередь, ряд зарубежных предприятий заинтересован в инвестициях в отрасль зеленой энергии в Азербайджане, что в свою очередь способствует привлечению иностранной валюты и последних технологий, а также повысит количество подписанных соглашений и шансов более успешно диверсифицировать нашу экономику. Во-вторых, помимо экономического интереса, возрастет и культурный интерес к нашим богатым природой и историческим наследием землям;

□ Примеры, проведенные в диссертации, дают основание сделать выводы по вопросу важности внедрения зеленых тарифов и свободных экономических зон с целью привлечь интерес ко вложению в местные инфраструктурные проекты как местных крупных инвесторов, так и инвесторов из партнерских стран; большое значение в нашей стране.

□ Требуется ускорить процесс разминирования освобожденных территорий и создать условия безопасной транспортной инфраструктуры, как сухопутной, так и авиаинфраструктуры.

□ В области социальной инфраструктуры на данном этапе развития необходимо внедрить эффективные современные технологии по

предоставлению социального сервиса, обратить внимание на техническое и экологическое состояние объектов жилищно-коммунального хозяйства, а также создать базу, основанную на информационных технологиях, для решения вопроса по безработице.

Области инфраструктуры для инвестиций в постконфликтный период должны быть детально изучены и поэтапно расставлены по приоритетам. В процессе переселения граждан после обеспечения им начального уровня жизни внимание должно быть обращено прежде всего на направления социально-экономического развития. Кроме того, необходимо создать долгосрочную модель устойчивого экономического развития и выбрать стратегические области для получения устойчивой отдачи от инвестиций. Наконец, необходимо эффективно использовать потенциал Карабахского и Восточно-Зангезурского экономических районов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

На азербайджанском языке

1. Hüseynov N.R., “İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə turizm biznesinin inkişaf məsələləri və perspektivləri”. Sumqayıt Dövlət Universiteti Konfrans materialları, 2021, 72 səh.
2. İmamverdiyev B. (2019), “Birbaşa xarici investisiyalar və onların iqtisadiyyatda rolu: Azərbaycan nümunəsi”, Bakı, “Unec dissertasiyalar”, səh. 19-20.
3. Səfərov Q.Ə., “İşğaldan azad olunmuş ərazilər: əldən verilmiş imkanlar və perspektivlər”, Sumqayıt Dövlət Universiteti Konfrans materialları, 2021, 12 səh.
4. Səmədzadə Z.Ə., “İşğaldan azad olunmuş ərazilərin bərpası proqramı və iqtisadi rayonlaşma məsələləri”, Sumqayıt Dövlət Universiteti Konfrans materialları, 2021, 5 səh.

На русском языке

1. Алиев Т.Б. Восстановление экономики Карабаха и Восточного Зангезура. Монография. Баку, «Наука и знание», 2022, стр. 64-90.
2. Аллахвердиева Л.А. “Формирование конкурентноспособного туризма в Азербайджане”, 2018, Баку, стр. 6-12.
3. Никулина С.И. “Опыт привлечения иностранных инвестиций в КНР”, Финансовый журнал / Financial journal, 2014, №3, стр. 170.
4. Полякова Н.Ф. «Производственная инфраструктура региона: теоретические подходы к изучению», Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова, 2013, №6, стр.62.

На английском языке

1. Aliyev A. “Building Smart Cities and Villages in Azerbaijan: Challenges and Opportunities”. 2021.
2. Alock E., Bodel J., Talbert R.J.A. (2014) “Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-modern World”. The Classical Review 64:1, s. 262-264

3. Aschauer D.A. (1989) "Is public expenditure productive?" // Journal of Monetary Economics. — №23, s 177-200.
4. Buhr W. (2003) "What is infrastructure?" Discussion Paper No.107-03
5. Graham S., Marvin S. (2001) "Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition" s.8.
6. Hansen, N. M. (1965). "The structure and determinants of local public investment expenditures." Review of economics and statistics 2: s. 150-162.
7. Institute for Sustainable Infrastructure, 2018. Envision: Sustainable Infrastructure Framework Guidance Manual, Third edition.
8. Nadeem M., Aziz A., Rashid M.A. (2021) "Scaling the Potential of Compact City Development: The Case of Lahore", Pakistan, s.2.
9. Nakamura H., Nagasawa K., Hirashi K. (2019) "Principles of infrastructure Case Studies and Best Practices". s. 2-3.
10. Sturm J.-E., Jacobs J. and Groote P. (1995) "Productivity Impacts of Infrastructure Investment in the Netherlands". University Of Groningen, Research Institute.

На немецком языке

1. Jochimsen R. (1966) "Theorie der Infrastruktur, Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung". Tübingen (J.C.B. Mohr (Paul Siebeck)) s. 13

Интернет-ресурсы

1. <https://www.etymonline.com/word/infrastructure>
2. <https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/constitution>
3. <https://simplicable.com/new/hard-infrastructure-vs-soft-infrastructure>, 2017
4. <http://azeriqaz.az/az/news/887>, 2020
5. <https://evrascon.com/ru/our-projects/novyi-bakinskii-mezhdunarodnyi-morskoi-torgovyi-port/>
6. <https://afez.az/#opportunities>

7. <https://corp.ady.az/infrastruktura/vvedenniye-v-stroy-liniyi/baku-tbilisi-kars>
8. <https://www.oecd.org/g20/topics/infrastructure/>
9. <https://sustainableinfrastructure.org/>, 2018
10. <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-accelerates-development-of-smart-village-and-smart-city-projects-2021-4-20-0/>, 2021
11. https://azertag.az/ru/xeber/Nachalos_stroitelstvo_Agdamskogo_promyshlennogo_parka___FOTO-1927318, 2021
12. <https://president.az/ru/articles/view/44886>, 2020
13. <https://president.az/az/articles/view/35705>, 2020
14. <https://president.az/ru/articles/view/51179>, 2021
15. https://azertag.az/ru/xeber/Ministerstvo_energetiki_podpisalo_soglasenie_s_yaponskoi_kompaniei_po_sozdaniyu_zony_zelenoi_energii-1775063, 2021
16. <https://caspiannews.com/news-detail/unlocked-potential-of-azerbaijans-liberated-lands-to-support-tracecas-expansion-2021-10-26-0/>, 2021
17. https://azertag.az/ru/xeber/Aeroport_v_Fizuli_poluchil_mezhdunarodnyy_status_i_kod_IATA-1900701, 2021
18. <https://smb.gov.az/az/all-news/kobia-da-2021-ci-ilin-yekunlari-ile-bagli-metbuat-konfransi-kecirilib>, 2022
19. https://www.reading.ac.uk/PeBBu/state_of_art/urban_approaches/compact_city/compact_city.htm
20. <https://www.github.org/innovative-funding-and-financing/case-studies/raisegreen-crowdfunding-platform/>, 2021
21. <https://base.garant.ru/194365/>, 2020
22. <http://www.aayda.gov.az/az/news/3180>, 2021
23. https://azertag.az/ru/xeber/Prezident_Ilham_Aliev_i_pervaya_ledi_Mehriban_Alieva_prinyali_uchastie_v_otkrytii_Dorogi_Pobedy-1920342, 2021
24. https://azertag.az/xeber/Araz_Vadisi_Iqtisadi_Zonasi_Senaye_Parkin_da_muhendis_geoloji_tedqiqat_isleri_yekunlasib-2008625, 2022

25. <https://eurasianet.org/region/azerbaijan>, 2021
26. <https://minenergy.gov.az/en/foto-qalereya/masdar-sirketi-ile-qoyulus-gucu-230-mvt-olan-gunes-elektrik-stansiyasi-layihesi-uzre-muqavileler-imzalanib> [https://energypedia.info/wiki/Feed-in_Tariffs_\(FIT\)](https://energypedia.info/wiki/Feed-in_Tariffs_(FIT))
27. <https://www.economy.gov.az/az/page/regionlarin-inkisafi/dovlet-proqramlari/azerbaycan-respublikasi-regionlarinin-2014-2018-ci-illerde-sosial-iqtisadi-inkisafi-dovlet-proqrami/dovlet-proqraminin-icrasinin-yekunlari>, 2019
28. <https://www.economy.gov.az/az/page/regionlarin-inkisafi/dovlet-proqramlari/azerbaycan-respublikasi-regionlarinin-2019-2023-cu-illerde-sosial-iqtisadi-inkisafi-dovlet-proqrami/dovlet-proqraminin-icrasinin-2020-ci-ilin-yekunu-uzre-icrasi-barede>, 2021
29. <http://azeristilik.gov.az/content/az/30>, 2021
30. <https://minenergy.gov.az/az/alternativ-ve-berpa-olunan-enerji/azerbaycanda-berpa-olunan-enerji-menbelerinden-istifade>, 2022
31. <http://www.aayda.gov.az/az/news/2881>, 2021
32. <https://www.cbar.az/page-43/external-sector-statistics?language=en>, 2022
33. <https://aceconsultants.az/ru/news/493.html>, 2021
34. https://www.stat.gov.az/source/system_nat_accounts, 2022
35. <https://www.stat.gov.az/source/demography/>, 2022

Список таблиц

Таблица 1:	Swot-анализ Карабахского экономического района	46
Таблица 2:	Преимущества и недостатки проекта «Умный город»	55
Таблица 3:	Преимущества и недостатки проекта «Компактный город».....	56
Таблица 4:	Необходимые объекты и услуги в сфере развития инфраструктуры туризма	57
Таблица 5:	Направления совершенствования транспортной инфраструктуры в Карабахском регионе	68
Таблица 6:	Направления развития информационно-коммуникационной инфраструктуры в Карабахе	69

Список рисунков

Рисунок 1:	Классификация инфраструктуры.....	17
Рисунок 2:	Классификация производственной инфраструктуры.....	20
Рисунок 3:	Динамика инфраструктурных инвестиций в мире до 2040 года, \$ трлн.....	23
Рисунок 4:	Основные участники процесса инвестирования в инфраструктуру.....	24

Список графиков

График 1:	Промышленные предприятия, функционирующие в Азербайджане в 2020 году.....	34
График 2:	Динамика численности занятого населения в Азербайджане за период 2010-2019 гг, в тыс.....	35
График 3:	Динамика понижения уровня бедности в Азербайджане за период 2003-2020 гг., в %.....	36
График 4:	Динамика изменения показателя ВВП на душу населения в Азербайджане за период 2004-2021 гг., в ман.....	37
График 5:	Вовлеченные в экономику Азербайджана прямые иностранные инвестиции, в тыс. \$.....	60