

GÜLDANƏ BABAYEVA

*AMEA Fəlsəfə, Sosiologiya və Hüquq İnstitutunun dissertantı***TÜRK DÜNYASINI BİRLƏŞDİRƏN BÖYÜK İPƏK YOLU**

Son dövrlərdə dünyanın dövrü nəşrlərinin əksəriyyətində TRASEKA-nın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması ilə Böyük İpək yolunun bərpa olunması barədə məsələ gündəmdən düşmür. Bu əzəmətli layihənin icrasına 1993-cü ildə Brüssel-də start verilmişdir. Böyük İpək yolunun bərpası dövrümüzün ən aktual məsələlərindən birinə çevrilmişdir. Məlum olduğu kimi, bu möhtəşəm beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsində Azərbaycan fəal iştirak edir. Bu isə ölkəmizdə yol şəbəkələrinin inkişafına xüsusi diqqət tələb edir. Ona görə ki, respublikamızın dünya iqtisadiyyatına sürətli inteqrasiyası prosesi yol sisteminin effektiv işi ilə bilavasitə əlaqədardır. Müasir bazar iqtisadiyyatı da bunu tələb edir.

İpək yolu dünya sivilizasiyası tarixində ən tutarlı nailiyyətlərdən biridir. Ona görə ki, bu yol qədim sivilizasiyaları bir araya gətirib. "İpək yolu" adı həmin dövrlərdə Qərbdə dövlətləri üçün çox qiymətli sayılan ipəyin adı ilə əlaqədardır. Böyük İpək yolu xalqların qarşılıqlı sərfəli ticarət əlaqələrinə yardımçı olmuş, həm də dirlərin qarşılıqlı anlaşılmasına, mədəniyyətlərin, elmi-texniki nailiyyətlərin qovuşmasına şərait yaratmışdır. Bu yol eramızdan əvvəl XI əsrdə düzənlənmiş, eramızın XVI əsrinədək mövcud olmuşdur. İpək yolu hələ eramızdan əvvəl II əsrdə ipək ticarəti yolu kimi tanınmışdır. Bəşər tarixində ilk dəfə olaraq Aralıq dənizinin ucu-bucağı görünməyən quru ərazilərindən Sakit okeanadək, yəni Çinədək- müxtəlif ölkələri və xalqları birləşdirmiş, onların maddi, mədəni və mənəvi mədəniyyətləri arasında əlaqə yaratmışdır. (1, 35-45)

İpək yolu çoxsaylı marşrutları olan böyük tarixi-mədəni məkan idi. Bizim eradan əvvəl II-III əsrdən başlayaraq eramızın XVI əsrinin sonunadək Çindən İspaniyadək beynəlxalq əlaqələr bu yol vasitəsilə həyata keçirilirdi. Eramızdan əvvəl II əsrdə Avropadan Asiyaya aparan yol Çin sərhədində qurtarırdı. Ona görə ki, Asiyanın Tyanşan, Kunlun, Qaraqorum, Hindiquş, Himalay dağ sistemləri çox qədim Çin sivilizasiyasını dünyanın digər yerlərindən ayrı salırdı. Eramızdan əvvəl II əsrin sonundan başlayaraq çinlilər özləri dünya ölkələri ilə birbaşa əlaqələr yaratmağa başladılar. Çünki Çinin müttəfiqlərinin əksəriyyəti güclü köçərilərin təzyiqinə davam gətirməyərək qaçıb aradan çıxmışdı. Çin imperatoru özünün fərsətli saydığı diplomatı Çcan Sanı qaçmış müttəfiqlərinin dalınca göndərdi, məqsəd onları dilə tutub geri qaytarmaq idi. Çin diplomatı Böyük İpək yolu ilə səfərə çıxdı. O, susuz səhralardan, Tyanşan dağlarından min bir əziyyətlə keçərək öz keçmiş müttəfiqlərini Orta Asiyanın vahələrində tapdı. Səbiq tərəfdaşlar diplomatın yağlı vədlərinə etinasızlıq göstərdilər. Dedilər ki, qaldıqları yerlər yaşamaq üçün son dərəcə gözəldir.

Çcan San gördüklərindən heyretə gəldi. Təkcə Fərqanə vadisində 70-dən artıq böyük-kiçik yaşayış yerləri gördü. Sakinlər sənətkarlıqla və əkinçiliklə məşğul idilər. Vahə-şəhərlər Hindistan, Yaxın və Orta Şərq ölkələri və antik Aləm ilə güclü ticarət əlaqələri yaratmışdılar. Çcan San Çinə qayıdandan sonra Qərbdəki dövlətlər haqqında imperatora məlumat verdi. Danışdı ki, gördüyü yerlərdə Çində olmayan cins atlar var. Onu da dedi ki, qarşılaşdığı xalqlarda ipəkqurdu və ipək istehsalı barədə heç bir məlumat yoxdur. İmperator boy-buxunlu cins atların Çinə gətirilməsini vacib saydı. Çünki həmin atlarla köçəri qəbilələrlə mübarizədə qələbə qazanmaq olardı. Çox çəkmədən Orta Asiyaya diplomatik nümayəndələr göndərildi. Onlar özləri ilə digər sovqatlardan savayı Çin ipəyi də apardılar. Buna görə də eramızdan əvvəl II əsrin son onilliklərini

Tarix və onun problemləri, №3 2009

Böyük İpək yolunun meydana gəlməsi tarixi saymaq olar. Xatırladaq ki, ilk dəfə "Böyük İpək yolu" terminini 1879-cu ildə alman alimi Ferdinand Rixtfoqen özünün "Çin" adlı klassik əsərində işlətməmişdir. (2, 99-102)

İpək yolu onun keçdiyi ölkələrin siyasi, iqtisadi, mədəni quruluşunun təşəkkül tapmasında böyük rol oynamışdır. Yolun bütün marşrutları boyu kiçik və iri ticarət şəhərləri meydana gəlmiş, mühüm etnik proseslər getmiş, mədəniyyətlər arasında fəal qarşılıqlı əlaqələr güclənmiş, irimiqyaslı ticarət əməliyyatları aparılmış, diplomatik müqavilələr bağlanmış, hərbi sazişlər imzalanmışdır. Həmin regionda yaşayan xalqlar hərlərlə yazının və dünya dinlərinin yayılmasında, bir çox mədəni və texniki nailiyyətlərin qazanılmasında böyük rol oynamışlar. Antik ədəbiyyatda Böyük İpək yolunun, daha doğrusu onun variantlarından birinin - Şərqi Aralıq dənizi sahillərindən Çinədək olan variantının geniş təsviri verilmişdir. Həmin yol Romadan başlayır, Aralıq dənizi sahilləri ilə uzanaraq Suriyanın Giropol şəhərindən, oradan da Mesopotamiyadan, Şimali İrandan, Orta Asiyadan keçib, Şərqi Türküstan vahələrinə, daha sonra Çinə çatırdı.

Türkiyəni, Qafqazı, Qərbi Çini, İranı, Əfqanıstanı və Hindistanı birləşdirən karvan yolları onları böyük bir vahid mədəniyyət və iqtisadiyyat zonasına çevirmişdi. İnsanların və ideyaların bu ərazi ilə sərbəst hərəkəti İbn Sina, Biruni, Əl-Fərabi, Əl-Xorəzmi, Rudaki, Nəvai kimi çox görkəmli ensiklopediyaçı alimlərin, şairlərin, filosofların və onların elmi məktəblərinin meydana gəlməsinə imkan vermişdi. (3, 234-256)

Deyildiyi kimi, Böyük İpək yolu şərqdə Çin, qərbdə isə Aralıq dənizi ölkələri ilə ticarət və mədəniyyət əlaqələri yaratmışdı. Karvanlar Çindən ipək, qızıl və digər qiymətli metallar, yun parça və kətan, fil dişi (şirmayı), mərcan, ədviyyat, asbest, şüşə və s. daşıyırdı. Roma tacirləri Çinə Roma əyalətlərindən, Şərqi Aralıq dənizi ərazilərindən keçib gedirdilər. İran və Hindistan tacirləri isə əsasən Misirin İskəndəriyyə şəhərində məskən salırdılar. Ticarət əsasən Misir arasındakı cənub dənizlərində gedirdi.

Qədim zamanlarda Böyük İpək yolunun ən gəlişli-gedişli qollarından biri Çindən və Hindistandan Orta Asiyaya, sonra da Uzbay çayı ilə Xəzər dənizinə, daha sonra isə Kür çayı üzrə Azərbaycanın Albaniya dövlətinin, İberiyaya və Kolxidanın - indiki Gürcüstanın ərazilərindən, Qara dənizin yanışı sahələrinə və Kiçik Asiyaya daxil olurdu. Bu yolun Volqa vasitəsilə cənubi rus çöllərinə, oradan da Krıma və Şərqi Avropaya gedib çıxan Step qolu da var idi. Qədim imperiyalar dağılandan, xalqların böyük köçü başlayandan sonra Step Qərb ilə Şərq arasında mühüm rabitə yolu rolunu oynadı. İran Sasanilər dövləti, sonralar isə ərəb Xilafəti Bizans dövləti ilə rəqabət apararaq Böyük İpək yolunun başlıca qollarını Bizans torpaqlarının ətraflarına yönəltdirdilər. (4, 78-79)

IX-X əsr ərəb müəlliflərinin məlumatı əsasında Böyük İpək yolunun həmin dövr üçün kiçik bir hissəsinin bu və ya digər dərəcədə dəqiqliklə bərpasına imkan yaratmışdır.

Orta əsrlərdə Böyük İpək yolunun coğrafiyasına qədim Rus da daxil edilmişdi. Ərəb tacirləri Volqa çayı hövzəsindən istifadə etdikdən sonra ruslar yaşayan şimal ərazilərə gedib çıxdılar. Yayda gecələrin işıqlı olması, qışda gündüzün olmaması ərəbləri heyratə gətirirdi. Böyük İpək yolu ilə səyahət çox uzun çəkirdi. Səyyahlar tez-tez çətinliklərlə və təhlükələrlə üzləşirdilər. Karvanlar Xəzər dənizinin şimal sahillərindən Pekinə 260 günə gedib çıxırdı. Yolda dayanacaqlar da nəzərə alınsa, karvanlar mənzil başına bir ildən də artıq vaxtda yetişirdi. Tacirlər Çindən, Orta Asiyadan uzun illər Çin ipəyi, qiymətli daşlar, kəhraba, ekzotik bəzəklər, bahalı çini və saxsı qablar, istiot, ədviyyat, buxur (dini ayinlər zamanı yandırılan ətirli maddə), mirra (ətirli qatran) və s. aparırdılar. (5, 123-127)

Hələ lap qədim zamanlardan Azərbaycan Böyük İpək yolunun mühüm qovşaq məntəqəsi idi. Eramızdan əvvəl I-II əsrlərdə ən gediş-gəlişli yol Azərbaycandan keçirdi. Bu yolu qədim yunan coğrafiyaşünası, səyyahı və tarixçisi Strabonun şərəfinə, adətən "Strabon yolu" adlandırırdılar. Çünki Strabon öz əsərlərində bu yolu birinci olaraq göstərmişdi. Həmin yol Orta Asiyadan keçməklə Çin və Hindistan ərazisindən, Xəzər dənizinə çatandan sonra Azərbaycan ərazisindən uzanırdı. Burada yol iki qola ayrılırdı. Qollardan biri Kür çayının axarı ilə Kolxida və İberiya tərəfə istiqamətlənirdi. İkinci qol isə Xəzər dənizinin qərb sahili boyu Dərbənddən və Qafqaz steplərindən keçməklə yunan şəhər- koloniyalarında sona yetirdi. Yolun hər iki qolu boyunca Azərbaycan ərazisində yeni-yeni çox sayda qədim şəhərlər salınmışdı.

Orta əsrlərin əvvəllərində Azərbaycan Böyük İpək yolunun işləməsində fəal rol oynamış və mühüm yükboşaltma məntəqəsi kimi tanınırdı. O zamanlar Uzaq Şərqdən və Orta Asiyadan gətirilən mallar Azərbaycan şəhərlərində boşaldılır, sonradan Bizansa və şimala daşınırdı. V əsrdən Azərbaycanın paytaxtı olmuş Bərdə şəhəri Böyük İpək yolu qollarının birində dünyanın ən böyük ticarət mərkəzinə çevrilmişdi. Bu yolun ən gediş-gəlişli qolunda yerləşən Bərdə VIII-X əsrlərdə bütün Yaxın Şərqdə və Transqafqaz regionunda sənətkarlıq mədəniyyətinin ən böyük mərkəzlərindən biri kimi tanınırdı. XIV-XVII əsrlərdə Böyük İpək yolu qollarında yerləşən Azərbaycan şəhərlərinin rolu daha da artmışdı. Bu, rus və ingilis tacirlərinin gedib-gəldiyi Volqa-Xəzər ticarət yolunun inkişaf etdirilməsi sayəsində mümkün olmuşdu. Həmin dövrdə Azərbaycanın Şamaxı, Dərbənd, Bakı, Ərdəbil, Təbriz, Marağa, Gəncə, Naxçıvan şəhərləri mal-daşıma mərkəzlərinə çevrilmişdi. Şərqdən və Avropadan gələn mallar bu şəhərlərdə boşaldılırdı. Rusiya, Avropa, Türkiyə, Orta Asiya və Uzaq Şərq tacirləri məhz həmin şəhərlərdə köç salırdılar.

Beynəlxalq ticarətə qoşulmuş bütün bu şəhərlərdə karvansaralar tikilərək tacirlərin ixtiyarına verilmişdi. Bəzi karvansaralar dövrümüzə qədər qorunmuşdur. Böyük İpək yolu Azərbaycan mədəniyyətinin və iqtisadiyyatının inkişafına böyük təsir göstərmişdir. Şərq və Qərb xalqları ilə daimi çoxəsrlik əlaqələr bu xalqların qarşılıqlı zənginləşməsi üçün zəmin yaratmışdı. Bu münasibətlər dünya sivilizasiyasının inkişafına da güclü təkan vermişdir. Hələ lap qədim zamanlardan "Odlar yurdu" kimi tanınan Azərbaycanın indiki coğrafi mövqeyi, zəngin neft və qaz resursları Avrasiya iqtisadi, mədəni-informasiya əlaqələrinin yeni və daha yüksək səviyyədə inkişafı üçün geniş imkanlar yaratmışdı. (6, 198-202)

Məlum olduğu kimi, Azərbaycan Respublikası Cənub-Qərbi Avropanın və Mərkəzi Asiyanın kəsişmə nöqtəsində yerləşir. Onun coğrafi və iqlim şəraiti beynəlxalq turizmin inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır.

İctimai-siyasi sabitliyin, habelə sosial-texnoloji bazanın olması XXI əsrdə beynəlxalq daşımaların və turizmin harmonik və nəticə etibarilə səmərəli inkişafının təminatıdır. Bu siyasətin həyata keçirilməsi Böyük İpək yolunun beynəlxalq "Avropa-Qafqaz-Asiya" dəhlizi kimi bərpasına yardımçı olar.

Orta əsrlərdə dəniz gəmiçiliyinin inkişafı uzaq məsafələrə irəliləyən dəniz ticarətinin güclənməsinə şərait yaratmışdı. Beləliklə də Fars körfəzindən Çinə cəmi 120 günə getmək olurdu. Hərəkətin sürətliliyi, xeyli böyük miqdarda mal daşınmasının mümkünlüyü, daşımaların nisbətən ucuzluğu səbəbindən XV əsrin sonundan etibarən 12 min 800 km uzunluğunda qədim Böyük İpək yolunun əhəmiyyəti nisbətən azalmağa başladı.

Orta əsrlər sivilizasiyası Böyük İpək yoluna təkcə ipəyin hazırlanması haqqında aldığı biliklərə görə borclu deyil, həm də kağız, çini, şüşə hazırlanması, kitab çapı texnologiyalarını dünyaya yaydığına görə də borcludur. Şərq fəlsəfəsinin, Avropa təbiət

Tarix və onun problemləri, №3 2009

elmlərinin inkişafına güclü təsirində Böyük İpək yolunun rolu danılmazdır. Bu yol iyirmi əsr ərzində maddi və mənəvi dəyərlər mübadiləsi vasitəsilə Şərqi və Qərbi təkrarsız sivilizasiyalarını əlaqələndirə bilmişdir. (7, 68-71)

Keçmişin təcrübəsi insanların bir-birini daha yaxşı anlamasına, sivilizasiyaların inkişaf varisliyini duymasına, zamanın və xalqların taleləri arasında itib getməyən əlaqələrin olmasına inam yaradır. Beləliklə də Böyük İpək yolu insan cəmiyyətinin inkişafının ən qədim inteqrasiya modellərindən biri kimi diqqət mərkəzində dayanır.

Bir çox dünya dövlətlərinin xalqları öz tarixi köklərini, mənəvi dayaqlarının xüsusiyyətlərini öyrənməyə çalışır, bəşər mədəniyyətinə milli əlaqələrinin nə dərəcədə yaxın, yaxud uzaq olmasını aydınlaşdırmağa səy göstərir. Buna görə də son vaxtlar Böyük İpək yoluna elmi və ictimai marağın güclənməsi heç də təsadüfi deyildir. Böyük İpək yolu bəşəriyyət üçün unikal mədəni dəyərlər toplusudur. Buna görə də YUNESKO qədim insanların indiki nəsillər üçün qoyub getdiyi dəyərli irsin təkə öyrənilməsinə deyil, qorunmasına da xüsusi diqqət yetirir. 1945-ci ildə yaradılmış bu təşkilat hazırda 190 dövləti özündə birləşdirir.

1972-ci ildə YUNESKO dünyanın mədəniyyət və təbiət irsinin mühafizəsi haqqında Konvensiya qəbul etmişdir. Konvensiya bu sferada beynəlxalq əməkdaşlıq üçün hüquqi, inzibati və maliyyə bazasını təmin edir. Dünyəvi dəyərlərin müəyyənləşdirilməsi üçün Dünyəvi dəyərlər siyahısı hazırlanmışdır. Hazırda bu Siyahıya 100-dən artıq ölkədən 721 belə obyekt salınmışdır. Həmin obyektlərin qorunması və bərpası ilə əlaqədar işləri Ümumdünya İrs Fondu maliyyələşdirir. Bu, mədəniyyət turizminin inkişaf etdirilməsi ilə birbaşa əlaqədardır. Ümumdünya Turizm Təşkilatının məlumatına görə, turizm hazırda fəaliyyətin ən gəlirli sahəsidir. Turistlərin 60 faizini səyahətlərdə əsasən mədəniyyət mövzusu maraqlandırır. Uzunluğu 12800 km. olan Böyük İpək yolu min il ərzində Şərqlə Qərbi birləşdirən ikitərəfli sivilizasiyalar məkanı olmuşdur. Böyük İpək yolu marşrutlarının təşkili sayəsində hazırda bəşəriyyətin xeyli hissəsi bu global irsə yol tapmışdır. (8, 234)

1998-ci ildə YUNESKO "Dialoq yolu olan İpək yolunun bütövlükdə öyrənilməsi" adlı on illik layihənin həyata keçirilməsi barədə məlumat vermişdir.

Böyük İpək yolunun bərpası sivilizasiyaların minillik dialoqunun təzələnməsidir. Avropa və Asiyanın 32 ölkəsi uzunluğu 14 min kilometrdən artıq olan Transasiya yolunun çəkilməsi barədə saziş imzalamışdır. Bu yol Atlantik və Sakit okeanların hövzələrindəki ölkələri əlaqələndirəcəkdir. Başlıca magistrallar Yaponiyadan Türkiyəyədək və Çindən Bolqarıstanadək uzanacaqdır. Çinin şərqindən qərbinə hazırda iki avtomobil trasi sürətlə çəkilməkdədir. Çin ölkə hüdudlarından kənarda da yol çəkilişində fəal iştirak edir. 2004-cü ilin fevralında Azərbaycan da Ələtdən Qazıməmmədədək öz yol hissəsini çəkib qurtarmış və istifadəyə vermişdir. 2020-ci ilədək Böyük İpək yolu dünyanın bütün turistlərinin üzə birini qəbul edə bilən marşruta çevriləcəkdir.

ƏDƏBİYYAT:

1. Adcı, M. Türk və dünya.: Munis tariximiz.- B.: Slavyan Universitetinin nəşri, 2006.- 255
2. Yılmaz, Mövlud Uluğtəkin. Türk xalqlarının ortaqlar babaları / M. U. Yılmaz ; tərc. F. Karaoğlu ; baş red. S. Nəzərli ; red. N. Rəhim qızı. - Bakı : Göytürk, 1997. - 211 s
3. Türk dünyası. [Dərs vəsaiti] / Müəllif-tərt. Q. Allahverdiyev, V. Sultanzadə; Şərq Araşdırmalar Mərkəzi Altıncı kitab. Heydər Əliyev və Şərq: Altı cildə. Bakı : Çarşıoğlu, 2006. 480 s.
4. OCAK, Ahmet Yaşar; Türkler, Türkiye ve İslam ; İletişim Yay; İstanbul, 2001
5. KÜSOĞLU, Nevzat, Türk Dünyası Tarihi ve Türk Medeniyeti Üzerine Düşünceler, İstanbul, 1990.

Tarix və onun problemləri, №3 2009

6. William Hale, 'Turkey, the Middle East and the Gulf Crisis', International Affairs, Vol.68, No.4, October 1994,

7. ELÇİN, Şükrü, Türkçülük ve Milliyetçilik, Türk Kültürü, Sayı: 368, Ankara, 1993

8. Saray M. Yeni türk cümhuriyetleri tarixi, A., Bilig, 1999, 450s.

ГЮЛЬДАНА БАБАЕВА

БОЛЬШОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КОТОРЫЙ СОЕДИНЯЕТ ТЮРКСКИЙ МИР

С созданием маршрутного коридора Европа-Кавказ-Азия ТРАСЕКА во многих периодических изданиях мира с повестки дня не сходит вопрос о восстановлении Большой Шелковой пути. К выполнению этого величавого проекта был дан старт в 1993 году в Брюсселе. Азербайджан активно участвует в проведении в жизнь этого грандиозного международного проекта. Название «Шелковый путь» связана с шелком, которая в древние времена для Западных стран считалась очень ценным. Большой Шелковый путь помог отношениям для взаимовыгодной торговли между народами и еще создала условия для взаимопонимания религий, для соединения культур и научно-технических достижений. Этот путь взял начало в XI веке до нашей эры и существовал до конца XVI века нашей эры.

В 1988-ом году ЮНЕСКО сообщил о проведении в жизнь десятилетнего плана с названием «Полное изучение Шелковой пути как пути диалога». Восстановление Большого Шелкового пути, это обновление тысячелетних диалогов цивилизаций. 32 государства Европы и Азии подписали соглашение о проведении дороги ТрансАзия длина которой более 14 тысяч километров. Этот путь будет связывать стран бассейна Атлантического и Тихого океана. Основные магистрали будут протягиваться от Японии до Турции и от Китая до Болгарии. В настоящее время две автомобильные трассы проводятся с большим темпом от Востока к Западу Китая. Китай также активно участвует в проведении дорог в пределах своей страны. Азербайджан также провел и сдал в эксплуатацию в феврале 2004 года свою часть от Алята до Казымамед. До 2020-го года Большой Шелковой путь превратиться в маршрут, который будет принимать одну треть туристов со всего мира.

GULDANA BABAYEVA

THE SILK WAY THAT JOINS TURKISH WORLD

The Silk Way created trade and culture relations between western and eastern countries. Karvans of silk, gold and other valuable metals, woolen cloth and flax, elephant female screen coral, spice, asbestos and glass and etc from China moved by it to the west. Merchants of the Pope passed and were going to China from provinces of the Pope, eastern Mediterranean territories. But Iranian and Indian merchants began to live in the Alexandria city of the Egypt mostly. Trade was going in the seas of South with Egypt mostly.

But in ancient times one of the routes of The Silk Way to the middle Asia passed from China and India by Uzbay river to the Caspian Sea, then, from the Albania of Azerbaijan on the Kura later, to Iberiya and from the territories of the present Georgia, it was entering the adjoining area of the Black Sea and minor Asia. Southern Russian area, from there this road passed through the Volga to arm of the Steppe which reached the Crimea and Eastern European. Since ancient empires disintegrated, the Steppe played role of the important communication way of the peoples between west and the east when the great migration began to Iran, but Sasanides directed the basic arms of The Silk Way of Arab caliphate to surroundings of the Byzantine land competing later on with Byzantine state.

This and other problems are investigated in the present article.

Rəyçilər: f.e.d. Ə.M. Tağıyev, t.e.d. İ.M. Məmmədov.

AMEA-nın Fəlsəfə, Sosiologiya və Hüquq İnstitutunun «Politologiya və siyasi sosiologiya» şöbəsinin 14 sentyabr 2009-cu il tarixli iclasının qərarı ilə çapa məsləhət görülmüşdür (protokol №08).