

AZƏRBAYCAN NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN MİLLİ İQTİSADİYYATA TƏSİRİ VƏ İNKİŞAF ETDİRİLMƏSİ

Mürşüd Mehdiyev

Azərbaycan Texniki Universiteti, Bakı, Azərbaycan
e-mail: mmehdiyev5173@ada.edu.az

Xülasə. Nəqliyyat ölkənin İqtisadi inkişafının, regional iqtisadi inteqrasiyanın və qloballaşmanın ən mühüm tendensiyalarından biridir. Məqalədə nəqliyyat infrastrukturunun Azərbaycan iqtisadiyyatına təsiri araşdırılır, onun daxili və beynəlxalq ticarətin asanlaşdırılmasında, xarici investisiyaların cəlb edilməsində və regional əlaqələrin təşviqində rolu təhlil edilir.

Açar sözlər: Nəqliyyat infrastrukturunu, avtomobil yolları, dəmir yolları, inteqrasiya, yük daşımaları sektoru.

IMPACT AND DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE ON THE NATIONAL ECONOMY

Murshud Mehdiyev

Azerbaijan Technical University, Baku, Azerbaijan

Abstract. Transport is one of the most important trends of the country's economic development, regional economic integration and globalization. This paper examines the impact of transportation infrastructure on Azerbaijan's economy, analyzing its role in facilitating domestic and international trade, attracting foreign investment and promoting regional connectivity.

Keywords: Transport infrastructure, roads, railways, integration, freight sector.

ВЛИЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗЕРБАЙДЖАНА НА НАЦИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ

Муршуд Мехтиеv

Азербайджанский Технический Университет, Баку, Азербайджан

Резюме. Транспорт является одним из важнейших направлений экономического развития страны, региональной экономической интеграции и глобализации. В данной статье рассматривается влияние транспортной инфраструктуры на экономику Азербайджана, анализируется ее роль в содействии внутренней и международной торговле, привлечении иностранных инвестиций и развитии региональных связей.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура, автомобильные и железные дороги, интеграция, грузовой сектор.

1. Giriş

Azərbaycan, strateji coğrafi mövqeyi və zəngin enerji resursları ilə dünya iqtisadiyyatında əhəmiyyətli bir rol oynayan Cənubi Qafqaz regionunun ən önəmli ölkələrindən biridir. Bu strateji mövqeyi, ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında əhəmiyyətli bir rol oynayır. Nəqliyyat infrastrukturunu, Azərbaycanın iqtisadiyyatının və cəmiyyətinin hər sahəsində hərəkətin sürət və səmərəliliyini təmin edir. Bu infrastruktur, avtomobil yollarından dəmir yollarına, dəniz limanlarından hava limanlarına qədər geniş bir spektrə sahibdir.

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu, ölkənin müstəqil dövlət olması ilə birlikdə ciddi inkişaf və dəyişikliklər keçirib. Sovet İttifaqının dağılması və müstəqil dövlət kimi yaranmasından sonra, Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunda böyük dəyişikliklər baş

vermişdir. Bu dövəndə, ölkə daxilində və beynəlxalq miqyasda əlaqələrin genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi üçün strateji layihələr həyata keçirilmişdir.

Məqalədə Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu üzrə aparılan inkişaf prosesinin birinci mərhələlərindən başlayaraq, bugünkü vəziyyətinə qədər olan inkişafını təhlil edilir. Həmçinin, nəqliyyat infrastrukturunu sahəsində müəyyən olan problemləri və qarşıya çıxan çətinlikləri müzakirə edilərək, nəqliyyat infrastrukturunun dəyişən tələblərə cavab verə biləcək şəkildə inkişafının yollarını araşdırılacaq.

2. Nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi üçün potensial imkanlar və əldə olunmalı məqsədlər

Azərbaycanın Avropa və Asiyanın kəsişməsində yerləşən coğrafi mövqeyi onu beynəlxalq ticarət yollarında həlledici halqa kimi yerləşdirir. Ölkənin yük daşımaları sektoru ticarət axınlarının asanlaşdırılmasında və iqtisadi artımın təmin edilməsində mühüm rol oynayır.

Azərbaycanın yük daşımaları sektoru avtomobil, dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatı da daxil olmaqla müxtəlif növlərdən ibarətdir. Təkcə 2022-ci ildə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi 90309 million ton təşkil etmişdir [4]. Bu 2021-ci ilin göstəricisindən 18% çoxdur. 2022-ci ildə daşımaların əsas hissəsini (73%) boru kəməri vasitəsi təşkil etmişdir. Buna səbəb Azərbaycan Respublikasının əsas ixrac resursunun neft-qaz olmasıdır. Boru kəməri daşımalarından sonra əsas yük dövriyyələri Avtomobil (12%) və Dəmir yolu (9%) daşımalarına aiddir [4]. Göründüyü kimi, Avtomobil nəqliyyatı yük daşıma logistika landşaftında üstünlük təşkil edir, daxili və beynəlxalq yük daşımalarının əksəriyyətini yerinə yetirir. Bununla belə, avtomobil nəqliyyatından asılılıq tıxac, yol təhlükəsizliyi problemləri və ətraf mühitin çirklənməsi kimi problemlər yaradır. Dəmir yolu nəqliyyatı daha az nəzərə çarpsa da, toplu yüklərin daşınması və enerji səmərəliliyi baxımından üstünlüklər təklif edir. Xəzər dənizi limanları vasitəsilə dəniz nəqliyyatı infrastruktur və əlaqə məhdudiyətləri ilə üzləşsə də, qonşu ölkələrlə ticarəti asanlaşdırır. Əsasən, Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun ətrafında cəmləşən hava daşımaları zamana həssas yüklər üçün mühüm keçid rolunu oynayır.

Milli iqtisadiyyatın əmtəə ixracı potensialının artması və regional yük daşımaların genişləndirilməsi Azərbaycanın davamlı inkişaf perspektivlərinin əsas məqsədlərindən biridir. Ölkə özünün milli iqtisadi siyasəti çərçivəsində bir sıra aktual məsələləri həll etməyə çalışır:

- Milli iqtisadiyyatın neft və neft məhsullarının ixracından asılılığın azaldılması; potensialı olan yeni istehsal sahələrinin genişləndirilməsi və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafının birləşməsi;

- Limanlarda logistika infrastrukturunun yaradılması məqsədilə 400 hektar ərazidə Bakı-Ələt magistral yolunu birləşdirəcək yeni infrastrukturun qurulması;

- Qlobal logistika və nəqliyyat firmalarını cəlb etmək üçün inzibati və idarəetmə islahatlarının həyata keçirilməsi. Bu silsilədə aparılan sistemli idarəetmə islahatlarına

Azərbaycanın tranzit yük daşımaları üzrə İdarələrarası Əlaqələndirmə Şurasının yaradılması, avtomobil yollarının inkişafı və saxlanması, Nəqliyyat Nazirliyinin ləğvi və onun səlahiyyətlərinin bir hissəsinin Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinə verilməsi daxildir.

Xəzər dənizində Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı (BISTP) QSC 2017-ci ilin birinci yarısında yük daşımalarının həcmnin 43,5% (neft yükləri istisna olmaqla) artdığını bildirib; ötən ilin göstəricisi - 1,9 milyon tona qədər artımın əsas mənbəyi Bakı - Aktau (Qazaxıstan) bərə xəttidir.

Rusiyanın Xəzərdəki bu mərkəzinin əlaqəli vəzifəsi Dağıstan və Həştərxan vilayətinin limanlarını “Xəzər beşliyi”nin beynəlxalq ticarət dəhlizlərinə inteqrasiya etməkdir. Azərbaycan və İran investorları Həştərxan vilayətində Lotus XİZ sərhədləri daxilində yeni zavodların tikintisində fəal iştirak edirlər. İran da burada bir sıra kənd təsərrüfatı layihələri həyata keçirir.

3. Azərbaycan Avtomobil Yollarının inkişafı üçün həyata keçirilən sürətli layihələr

Azərbaycanın iqtisadi inkişafında əhəmiyyətli bir rol oynayan avtomobil yolları, ölkədə ictimai və iqtisadi infrastrukturun əsasını təşkil edir. Son illərdə Azərbaycan hökuməti tərəfindən sürətli layihələr vasitəsilə avtomobil yollarının inkişafına yönəlmiş ciddi iradə və təşəbbüslər həyata keçirilmişdir.

Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi tərəfindən 2020-ci il ərzində 1385.3 km uzunluğunda avtomobil yolları, prospekt və küçələr tikilmiş, yenidən qurulmuş və təmir olunmuşdur [2]:

- Respublika əhəmiyyətli - 254.6 km;
- Yerli əhəmiyyətli - 767.2 km;
- Bakı şəhər yolları - 342.1 km;
- Sumqayıt şəhəri - 21.4 km.

2020 - ci il ərzində bütün maliyyə mənbələri hesabına respublikamızın ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında və Bakı şəhərində 20 yeni körpü tikilmiş, 3 körpü təmir edilmiş, 2 avtomobil tuneli tikilmiş, 1 yeni metal dəmiryolu yol ötürücüsü və 9 piyada keçidi tikilərək əhalinin istifadəsinə verilib.

Azərbaycanda nəqliyyat və daşımaların infrastrukturu üçün davamlı investisiyalar edilərək layihələr həyata keçirilir. Belə ki, Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi tərəfindən yalnız 2021 - ci il ərzində 728.3 km uzunluğunda avtomobil yolları, prospekt və küçələr tikilmiş, yenidən qurulmuş və təmir olunmuşdur [2]:

Bura daxildir:

- Respublika əhəmiyyətli - 128.4 km;
- Yerli əhəmiyyətli - 425 km;
- Bakı şəhər yolları - 174.9 km;

Bunlardan 606.8 km investisiya vəsaiti hesabına, 121.5 km isə “Avtomobil Yolları” Məqsədli Bütçə vəsaiti hesabına yerinə yetirilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən 2021-ci il 26 fevral tarixli 2522 nömrəli Sərəncam ilə təsdiq edilmiş, 2021-ci ilin dövlət büdcəsində dövlət əsaslı vəsait qoyuluşundan Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinə ayrılmış vəsait hesabına, habelə Prezidentin ehtiyat fondundan ayrılmış vəsait hesabına 17 kəndlərarası avtomobil yolları layihəsindən uzunluğu 207,4 km təşkil edən 12 layihənin icrası başa çatmış, tikintisinə ilkin vəsait ayrılmış uzunluğu 167 km təşkil edən 5 layihə üzrə işlər isə davam etdirilmişdir [2].

2020 - ci il sentyabrın 27-də 44 gün davam edən Vətən Müharibəsində və Qarabağ daxil olmaqla işğal altındakı ərazilərimizin qaytarılması ilə nəticələnən Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən imzalanmış Sərəncamlara uyğun olaraq, işğaldan azad olunmuş ərazilərdə yol infrastrukturunun bərpası məqsədilə Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinə 2021-ci il ərzində ümumi uzunluğu 1516.3 km təşkil edən 15 avtomobil yolunun layihələndirilməsi və tikintisi işləri, habelə Laçın rayonu ərazisində Qorçu hava limanının tikiləcəyi ərazidə qazma-partlatma və torpaq işlərinin yerinə yetirilməsi işləri davam etdirilmişdir.

123.6 km uzunluğa malik, birinci texniki dərəcəyə uyğun 4-6 hərəkət zolaqlı olmaqla inşa edilən sözügedən yol Hacıqabul-Horadiz-Ağbənd-Zəngəzur dəhlizi magistral avtomobil yolunun bir hissəsi olmaqla, Zəngilanı Azərbaycanın digər rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirmək baxımından çox böyük əhəmiyyətə malikdir. Bundan başqa bu yolun regional əhəmiyyəti də olduqca böyükdür.

Kəlbəcər-Laçın avtomobil yolunun tikintisi ilə də tanış oldular. Birinci və ikinci texniki dərəcəyə uyğun tikilir və yolun hərəkət hissəsinin eni 9-16 metr olacaq. İki və dörd hərəkət zolaqlı olacaq yol üzərində alt keçidlər və körpü inşa olunacaq. Yol üzərində 3 tunelin tikintisi aparılacaq. Tunellərin ümumi uzunluğu 9450 metr olacaqdır.

Dağıstan limanlarının və Həştərxan vilayətinin Xəzər beşliyinin beynəlxalq ticarət marşrutlarına inteqrasiyası Rusiyanın Xəzərdəki öhdəliklərinin mərkəzlərindən biridir. Həştərxan vilayətindəki Lotus Xüsusi İqtisadi Zonası çərçivəsində Azərbaycan və İrandan olan investorlar yeni zavodların inkişafı ilə fəal məşğul olurlar. Burada İran da bir sıra kənd təsərrüfatı təşəbbüsləri həyata keçirir.

4. Dəmir Yollarının inkişafı üçün infrastrukturun inkişaf etdirilməsi

Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında əsas məqamlardan biri zəruri investisiyaların real qiymətləndirilməsi və onların geniş şəkildə cəlb edilməsidir. 2017 - ci ilin yayında Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (CAREC) Asiya Bankı ilə birgə 2017-2030 - cu illər üçün Mərkəzi Asiya (CA) və Xəzər dənizi üçün dəmir yolu strategiyasını təqdim etmişdir.

Bərdə-Ağdam dəmir yolu xəttinin tikintisi

Belə ki, 2021-ci ildə “Bərdə-Ağdam dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinə Prezident İlham Əliyevin 24.11.2020-ci il tarixli 2305 nömrəli Sərəncamına əsasən

başlanılıb. Dəmir yolu xəttinin ox üzrə uzunluğu 47,1 km-dir. Dəmir yolu xəttinin ox üzrə 47,1 km hissəsi (yan yollarla birlikdə 57,857 km) tamamlanıb. Layihənin (Ağdam stansiyası istisna olmaqla) 2023-cü ildə yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur [3].

Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin tikintisi

Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinə Prezident İlham Əliyevin 13.03.2021-ci il tarixli 2534 nömrəli Sərəncamına əsasən başlanılıb. Ox üzrə uzunluğu 110,4 km-dir, yan yollarla birlikdə 140,6 km-dir [2]. Dəmir yolu tək xətlidir və tikinti-quraşdırma işləri üç mərhələdə həyata keçirilir. Layihə çərçivəsində ümumilikdə 491 ədəd mühəndis qurğusunun, 8 stansiyanın (Yuxarı Mərcanlı, Şükürbəyli, Soltanlı, Qumlaq, Həkəri, Mincivan, Bartaz, Ağbənd) və 70 yoldəyişən qurğunun tikintisi planlaşdırılır. Layihənin 2025-ci ildə yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

Xaçmaz-Quba-Şahdağ dəmir yolu xəttinin layihələndirilməsi

Prezident İlham Əliyevin 28 dekabr 2019-cu il tarixli Sərəncamına əsasən Xaçmaz-Quba-Şahdağ dəmir yolunun layihələndirilməsi işləri aparılır. Yolun açılmış uzunluğu 61,2 kilometr təşkil edir. Layihələndirilmə işləri yekunlaşdırılmaq üzrədir [3].

Güzdək-Qaradağ dəmir yolu xəttinin tikintisi

Güzdək-Qaradağ (20-ci sahə) dəmir yolunun uzunluğu ox üzrə 35,77 kilometr, yan yollar ilə birlikdə isə 80,9 kilometr təşkil edir. Güzdək-Qaradağ layihəsi çərçivəsində 14,56 kilometr uzunluğunda yol yatağı və 2,42 kilometr dəmir yolu xətti tikilib. Ümumilikdə layihə üzrə 63 ədəd mühəndis qurğularının salınması nəzərdə tutulub. Belə ki, bu yolda 2 stansiya, 2 körpü, 5 heyvan keçidi, 4 avtomobil keçidi, 5 piyada alt keçidi, 4 ehtiyat keçidi, 43 suötürücü boru tikiləcək. 1963-cü ildən işləyən yol sonradan istismar üçün yararsız vəziyyətə düşüb və uzun müddət istifadəsiz qalıb. Yeni layihəyə əsasən, yol tamamilə sökülərək genişləndirilir və hər iki istiqamətdə qatarların hərəkətinə imkan verən cütyollu xətt salınır. Bu xətt yükdaşıma və sərnişindaşıma fəaliyyətlərində vaxta qənaətə, ən əsası şimal və cənubdan gələn yüklərin Abşeron yarımadasına daxil olmadan nəql edilməsinə şərait yaradacaq.

Dövlətə məxsus "Azərbaycan Dəmir Yolları" 2016-cı ildə yükdaşımaların həcmi 3,5 milyon tona (demək olar ki, 17 faiz) azaldı. Dəmir yolu ilə neft və neft məhsullarının daşınmasının azalması hesabına ixrac tədarüku azalıb - 985,5 min. ton 1,2 milyon tondan - əsasən Azərbaycan xammalının Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) boru kəmərinə yönləndirilməsi hesabına.

Dəmir yolu ilə idxalın azalması ilk növbədə Azərbaycanın milli valyutasının kəskin devalvasiyası fonunda Rusiyadan ölkəyə malların tədarüku ilə bağlı olub. Son iki ildə Qazaxıstan neftinin dəmir yolu tranzitində də azalma müşahidə olunub, baxmayaraq ki, Azərbaycandan tranzitlə Gürcüstanın Batumi limanına gətirilən Türkmənistan xammalının tədarükünün artması ilə kompensasiya edilib.

Bakı-Tbilisi marşrutunun işləməsi Rusiya-Gürcüstan münasibətlərinin iqtisadiyyatına faydalı təsir göstərir. 2017-ci ilin yanvar-avqust aylarında ölkələr arasında ticarət 2016-cı ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 30% artaraq 700 milyon dollara çatıb ki, bu da Gürcüstanın ümumi

xarici ticarət dövriyyəsinin 10,6%-ni təşkil edib. Onun bir hissəsi dəniz limanında daşınma tələb olunmadan ARR boyunca göndərilir. Söhbət ilk növbədə buğda və neft qazlarından gedir.

Əlavə olaraq, 2017-ci ildə Bakı, Tbilisi və Qars arasında beynəlxalq dəmir yolu xəttinin rəsmi açılışı olub. Layihə 2005-ci ildə TRACECA layihəsinin bir hissəsi kimi elan edilib və 105 km yeni yolların çəkilməsinə və köhnəlmiş və ya sıradan çıxmış rabitə sistemlərinin yenilənməsinə ümumilikdə 600 milyon dollar xərclənmişdir. Azərbaycan və İran sərhədində Şimal-Cənub İTM çərçivəsində yazda Astara çayı üzərində dəmir yolu körpüsü açılıb. Hazırda iki körpü istismardadır və üçüncü körpünün tikintisi nəzərdə tutulur.

Nəticə. Azərbaycanın yük daşımaları sektorundakı problemlərin həlli infrastrukturun inkişafı, tənzimləmə islahatları və ekoloji təşəbbüsləri birləşdirən çoxşaxəli yanaşma tələb edir. Yollar, dəmir yolları və limanlar da daxil olmaqla nəqliyyat infrastrukturuna sərmayə qoymaq əlaqəni yaxşılaşdırmaq və logistika çətinliklərini azaltmaq üçün çox vacibdir. Gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və qaydaların beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması ticarəti asanlaşdırır və Azərbaycan ixracatçılarının rəqabət qabiliyyətini artırır. Rəqəmsallaşdırma və avtomatlaşdırma kimi texnoloji yeniliklərin tətbiqi təchizat zənciri əməliyyatlarını optimallaşdırır və səmərəliliyi artırır. Bundan əlavə, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatına modal keçid, ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat vasitələrinin təşviqi və emissiyaların azaldılması tədbirlərinin həyata keçirilməsi kimi davamlı təcrübələrin təşviqi yük daşımalarının ətraf mühitə təsirini azaltmaq üçün vacibdir.

Təhlil əsasında Azərbaycanın yük daşımaları sektorunun səmərəliliyini və dayanıqlığını artırmaq üçün aşağıdakı siyasət tövsiyələri təklif olunur:

- **İnfrastrukturun İnkişafı:** Bağlantını yaxşılaşdırmaq və daşıma xərclərini azaltmaq üçün əsas diqqəti avtomobil və dəmir yolu şəbəkələrinə, eləcə də liman obyektlərinə yönəldərək nəqliyyat infrastrukturuna investisiyalara üstünlük verilməlidir.
- **Tənzimləmə islahatları:** Transsərhəd ticarəti asanlaşdırmaq və Azərbaycan ixracatçılarının rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün gömrük prosedurlarını sadələşdirilməli və qaydalar beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmalıdır.
- **Texnologiyanın qəbulu:** Təchizat zənciri əməliyyatlarını optimallaşdırmaq, şəffaflığı artırmaq və yük daşımalarında səmərəliliyi artırmaq üçün rəqəmsallaşdırma, avtomatlaşdırma və telematik həlləri tətbiq edilməlidir.
- **Davamlı Təcrübələr:** Uzun məsafəli yük daşımaları üçün dəmir yolu və dəniz nəqliyyatına modal keçidi təşviq edin, ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat vasitələrinin istifadəsini təşviq edin və emissiyaları azaltmaq və ətraf mühitə təsirləri azaltmaq üçün tədbirlər həyata keçirilməlidir.

Yekun olaraq, Azərbaycanın yük daşımaları sektoru iqtisadi artımın dəstəklənməsi və beynəlxalq ticarətin asanlaşdırılmasında mühüm rol oynayır. Bununla belə, qeyri-adekvat infrastruktur, tənzimləyici maneələr və ekoloji narahatlıqlar kimi problemlər onun səmərəliliyinə və davamlılığına mane olur. İnfrastrukturun inkişafına, tənzimləyici islahatlara,

texnologiyanın tətbiqinə və davamlı təcrübələrə yönəlmiş məqsədyönlü siyasət və təşəbbüsləri həyata keçirməklə Azərbaycan iqtisadi tərəqqiyə və ətraf mühitin mühafizəsinə töhfə verməklə yükdaşıma sisteminin bütün potensialını üzə çıxara bilər.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasının Milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli 1138 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir.
2. <http://www.aayda.gov.az/az/illik-hesabatlar>
3. <https://corp.ady.az/infrastruktur/yeni-xetlerin-tikintisi>
4. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>
5. <https://ru.sputnik.az/life/20170823/411561227/Pritok-turistov-v-Azerbajdzhan-vyros-pochti-na-chetvert.html>
6. Пыпин А.Г. (2017), Обновление экономической политики в Азербайджане. Мир, No.1, 27-43.