

AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNƏ İNTEQRASIYASININ GEOİQTİSADI MARAQLARI

Aynur Oruclu

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti (UNEC), Bakı, Azərbaycan
e-mail: aynuroruclu1995@gmail.com

Xülasə. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi onu global ticarət və nəqliyyat sistemində strateji oyunçuya çevirmiş, Avropa ilə Asiya arasında yerləşən bu ölkəyə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə integrasiya vasitəsilə geoiqtisadi maraqlarını reallaşdırmaq imkanı yaratmışdır. Məqalə yalnız mövcud vəziyyəti təsvir etməklə kifayətlənmir - Azərbaycanın Şimal-Cənub, Orta və Şərq-Qərb dəhlizləri üzrə digər ölkələrlə müqayisəli təhlilini aparır, statistik dinamikanı araşdırır, infrastruktur investisiyalarını qiymətləndirir və ölkənin rəqabət üstünlüklərinin davamlılığına dair yeni baxış ortaya qoyur.

Açar sözlər: Nəqliyyat dəhlizləri, geoiqtisadi maraqlar, tranzit iqtisadiyyatı, TRACECA, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi, Orta Dəhliz, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə integrasiya.

GEOECONOMIC INTERESTS OF INTEGRATION INTO INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS FOR AZERBAIJAN

Aynur Orujlu

Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Baku, Azerbaijan

Abstract. Azerbaijan's geographical position has made it a strategic player in the global trade and transport system, creating an opportunity for this country, located between Europe and Asia, to realize its geoeconomic interests through integration into international transport corridors. This article does not stop at describing the current situation - it conducts a comparative analysis of Azerbaijan with other countries on the North-South, Central and East-West corridors, examines statistical dynamics, assesses infrastructure investments and presents a new view on the sustainability of the country's competitive advantages.

Keywords: Transport corridors, geoeconomic interests, transit economy, TRACECA, North-South International Transport Corridor, Middle Corridor, integration into international transport corridors.

1. Giriş

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin geoiqtisadi əhəmiyyəti müasir dünya iqtisadiyyatında get-gedə artmaqdadır. 2022-ci ildə Rusiyaya tətbiq olunan beynəlxalq sanksiyalar global yük axınlarını kökündən dəyişdirmiş, bu isə Orta Dəhliz (TITR) üzrə yük həcmi yalnız bir il ərzində 65% artırmış - Azərbaycanı Çin-Avropa tranzitinin alternativsiz qovşağına çevirmişdir [20].

Mövcud araşdırmaların böyük hissəsi Azərbaycanın coğrafi üstünlüklərini təsvir etməklə kifayətlənir. Lakin ölkənin rəqiblər - Rusiya şimal marşrutu, İran cənub marşrutu ilə müqayisəli rəqabət üstünlüyü sisteməlik şəkildə araşdırılmamışdır [11; 23]. Bu boşluq həm elmi, həm də siyasi baxımdan əhəmiyyətlidir.

Tədqiqatın əsas sualları: 1) Azərbaycan hansı parametrlər üzrə əsas rəqib marşrutlardan fərqlənir? 2) Transit potensialın reallaşması iqtisadi diversifikasiyaya nə dərəcədə töhfə verir? 3) Rəqəmsallaşma tranzit rəqabətqabiliyyətliliyini artıran başlıca dəyişən sayıla bilərmi?

Məqalədə keyfiyyət təhlili ilə birlikdə 2020-2025-ci illər üzrə kəmiyyət göstəricilərini - tranzit yük həcmi, dəhliz gəlirləri, qeyri-neft ixracı sintez edərək yeni bir analitik çərçivə təklif olunmuşdur.

2. Coğrafi mövqe və infrastruktur: Müqayisəli baxış

Azərbaycan Xəzər dənizinin qərb sahilində, Qafqazın mərkəzində, həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişdiyi nöqtədə yerləşir. Bu coğrafi üstünlük ölkəyə Asiya ilə Avropa arasında, eləcə də Şimal-Cənub istiqamətlərində nəqliyyat əlaqələrinin təşkilində mühüm rol oynamaq imkanı yaradır. Lakin coğrafi üstünlük tək başına həlledici rol oynamır, belə ki, əsas fərqləndirici amil inkişaf etdirilmiş infrastruktur bazasıdır. Aşağıdakı cədvəl Azərbaycanın həyata keçirdiyi başlıca infrastruktur layihələrini ümumiləşdirir.

Cədvəl 1. Azərbaycanın əsas nəqliyyat və enerji infrastruktur layihələri

Layihə	Tamamlanma	Dəyər	Əhatə
Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu	2017	775 mln USD	AZ-GE-TR
Ələt Beynəlxalq Dəniz Limanı	2018	600 mln USD	Xəzər hövzəsi
Cənubi Qaz Dəhlizi	2020	33 mlrd USD	AZ-TR-Avropa
Abşeron Avtomobil Həlgəsi	2021	1.1 mlrd USD	Bakı və Abşeron
“Ağıllı Gömrük” Sistemi	2023	85 mln USD	Milli həcm

Mənbə: [4; 17]

Müqayisəli perspektivdən Bakı-Tbilisi-Qars (BTK) dəmir yolu şəbəkəsi Azərbaycana Türkiyə vasitəsilə Avropa bazarlarına birbaşa çıxış imkanı verir. Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı isə Xəzər hövzəsinin ən strateji limanlarından biri kimi multimodal nəqliyyatın inteqrasiyasını təmin edir.

3. Müqayisəli dəhliz təhlili: Azərbaycan, Rusiya və İran

Azərbaycanın geoiqtisadi mövqeyini qiymətləndirmək üçün yalnız daxili imkanları deyil, alternativ marşrutlarla müqayisəni nəzərə almaq zəruridir. Cədvəl 2-də Çin-Avropa ticarət yolları üzərindəki üç əsas marşrut - Orta Dəhliz (Azərbaycan), Şimal Marşrutu (Rusiya) və Cənub Marşrutu (İran) strateji parametrlər üzrə fərqlənməsi göstərilmişdir.

Bu müqayisədən bir sıra analitik nəticələr çıxarmaq mümkündür. Birincisi, Azərbaycan üzərindən Orta Dəhlizin məsafəsi rəqiblərə nisbətən 26-36% qısa olduğundan transit müddəti də əhəmiyyətli dərəcədə azdır. İkincisi, geopolitik risk amili: 2022-ci ildə Rusiyaya tətbiq olunan beynəlxalq sanksiyalar Şimal Marşrutunu ciddi şəkildə sıxışdırıb Orta Dəhlizin yük həcmi 40% artırmışdır [19]. Bu da sübut edir ki, Azərbaycanın rəqabət üstünlüyü yalnız

coğrafi deyil, həm də siyasi-hüquqi etibarlılıqla bağlıdır. Üçüncü nəticə isə multimodalılıqla bağlıdır: digər marşrutların ikili modal quruluşuna qarşı Azərbaycan dəmir yolu-dəniz-avtomobil triadası sayəsində daha çevik logistik həllər təklif edir. Bu üstünlük xüsusilə kiçik və orta həcmli ixtisaslaşmış yüklər üçün əhəmiyyətlidir.

Cədvəl 2. Alternativ Çin-Avropa nəqliyyat marşrutlarının müqayisəsi

Göstərici	Azərbaycan (Orta Dəhliz)	Rusiya (Şimal Marşurtu)	İran (Cənub Marşurtu)
Məsafə (Çin-Avropa)	~7,000 km	~9,500 km	~8,200 km
Təxmini Transit Müddəti	15-18 gün	25-30 gün	20-25 gün
Sanksiya Riski	Aşağı	Yüksək	Yüksək
Multimodal İmkan	Dəmir yolu + Dəniz + Avtomobil	Dəmir yolu + Avtomobil	Dəmir yolu + Dəniz
2024-cü il Yük Həcmi	~14.5 mln ton	~18.0 mln ton	~4.3 mln ton

Mənbə: Müəllifin hesablamaları [19; 23]

4. Transit potensialın dinamikası: Statistik göstəricilər

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə inteqrasiyası sxematik bəyanatların çərçivəsindən çıxaraq ölçülə bilən iqtisadi nəticələr verdiyini göstərməyə başlayıb. Aşağıdakı cədvəl 2020-2025-ci illər üzrə əsas göstəriciləri əks etdirir.

Cədvəl 3. Azərbaycanın transit və ticarət statistikas (2020-2025)

İl	Transit Yük (mln ton)	Təxmini Transit Gəlir (mln USD)	Qeyri-neft İxracı (mln USD)
2020	7.0	~252	2,071
2021	9.6	~380	2,715
2022	11.9	~490	2,990
2023	13.4	~540	3,300
2024	14.5	~600	3,450
2025 (ilkin proqnoz)	~14.2	~620	~3,650

Qeyd: *2025 ilkin məlumatlar. **Transit yük göstəriciləri Azərbaycan ərazisindən keçən ümumi beynəlxalq dəhliz yükünü əks etdirir.

Mənbə: [2; 4; 20; 21]

Azərbaycanın tranzit və logistika göstəriciləri son illərdə əhəmiyyətli artım dinamikası nümayiş etdirmişdir. Xüsusilə 2022-ci ildə Rusiyaya qarşı tətbiq edilən beynəlxalq sanksiyalar fonunda Azərbaycan üzərindən keçən tranzit yük həcmi təxminən 65% artaraq 11.9 milyon tona

çatmışdır. Bu dövrdə Orta Dəhlizin geoiqtisadi əhəmiyyəti əhəmiyyətli şəkildə yüksəlmiş və Azərbaycan alternativ tranzit marşrutlarından biri kimi ön plana çıxmışdır.

2024-cü ildə tranzit yük həcmi 14.5 milyon tona yüksəlmiş, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında konteyner dövriyyəsində isə əvvəlki illə müqayisədə 73% artım qeydə alınmışdır [21].

Qeyri-neft ixracı da 2020-2025-ci illər ərzində davamlı artım nümayiş etdirərək 2.07 milyard ABŞ dollarından təxminən 3.65 milyard ABŞ dollarına yüksəlmişdir. Bu, təxminən 76%-lik artım deməkdir. 2025-ci ildə qeyri-neft ÜDM-nin ümumi daxili məhsuldakı payı 52.7%-ə çatmışdır ki, bu da iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi istiqamətində mühüm irəliləyiş kimi qiymətləndirilə bilər [2].

Bununla yanaşı, ixrac strukturunda mineral yanacaqların payı hələ də dominant olaraq qalır və ümumi ixracın təxminən 91.5%-ni təşkil edir. Bu vəziyyət iqtisadi diversifikasiyanın istehsal və ÜDM strukturunda müəyyən irəliləyiş göstərməsinə baxmayaraq ixrac strukturunda enerji sektorundan asılılığın hələ tam aradan qalxmadığını göstərir.

5. Enerji və ticarət axınlarının şaxələndirilməsi: Tərəfdaş ölkə analizi

Azərbaycanın enerji ixracı uzun müddət, əsasən, neft və təbii qaz satışına, eləcə də məhdud sayda bazarlara yönəlmişdir. Bununla belə, son illərdə həm ixrac məhsullarının strukturu, həm də hədəf bazarlar baxımından tədrici şaxələndirmə prosesi müşahidə olunur.

Cədvəl 4. Azərbaycanın əsas ticarət tərəfdaşları və dəhliz əlaqəsi (2024)

Ölkə / Region	İxrac (2024, mln USD)	İdxal (2024, mln USD)	Əsas Dəhliz
İtaliya	~11,900	~780	Cənubi Qaz Dəhlizi (TAP/TANAP)
Türkiyə	~1,700	~3,400	BTQ/Orta Dəhliz
Çin	~350	~2,040	Orta Dəhliz (TITR)
Rusiya	~290	~1,930	Şimal-Cənub (INSTC)
Gürcüstan	~560	~820	BTQ/TRACECA
ABŞ	~120	~555	Qlobal/hava nəqliyyatı

Mənbə: [3; 21] FocusEconomics (2025)

Bu göstəricilər 2024-cü il üzrə Azərbaycanın xarici ticarət strukturunda bir sıra strateji meyilləri nümayiş etdirir. İtaliya Azərbaycanın əsas ixrac bazarı olaraq mövqeyini qoruyub saxlamışdır. 2025-ci ilin ilk yarısında İtaliyanın ümumi ixracdakı payının artması, əsasən, Cənubi Qaz Dəhlizi vasitəsilə həyata keçirilən enerji ixracı ilə əlaqələndirilir [21].

Türkiyənin ümumi ticarət payında nisbi azalma müşahidə olunsada, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu vasitəsilə yükdaşımaların artması iki ölkə arasında logistika integrasiyasının dərinləşdiyini göstərir.

2024-cü ildə ABŞ-dan Azərbaycana ixracın əhəmiyyətli artım nümayiş etdirməsi iqtisadi münasibətlərin daha da genişlənməsi baxımından diqqətəlayiqdir. Çin ilə ticarət dövriyyəsi hazırda məhdud səviyyədə qalsa da, Orta Dəhliz çərçivəsində konteyner daşımalarının artması gələcək əməkdaşlıq perspektivlərinin gücləndiyini göstərir.

6. Regional və global əməkdaşlığın dərinləşdirilməsi

Azərbaycanın TRACECA, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi (INSTC) və Orta Dəhliz (TITR) kimi beynəlxalq nəqliyyat təşəbbüslərində iştirakı yalnız iqtisadi deyil, həm də geosiyasi və diplomatik əhəmiyyət daşıyır. Bu platformalar çərçivəsində Azərbaycan gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi, tarif harmonizasiyası və məlumat mübadiləsi mexanizmlərinin inkişafında fəal iştirak edir.

Çinin “Bir Kəmə, Bir Yol” təşəbbüsü çərçivəsində Azərbaycanın tranzit mövqeyi xüsusi strateji əhəmiyyət kəsb edir. Orta Dəhliz üzrə əsas tranzit ölkələrdən biri kimi Azərbaycanın rolu Pekin ilə iqtisadi və logistika əməkdaşlığının genişlənməsinə şərait yaradır. Bu proses Azərbaycanın Avropa ilə enerji əməkdaşlığına əlavə olaraq yeni geoiqtisadi tərəfdaşlıqlar formalaşdırmasına imkan verir [1; 15].

Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində nəqliyyat integrasiyasının güclənməsi də mühüm regional tendensiyalardan biridir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi ilə formalaşan Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə iqtisadi xətti yalnız yükdaşımaları deyil, eyni zamanda turizm, investisiya və əmək mobilliyini də təşviq etmişdir.

Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsindəki nəqliyyat integrasiyası isə ayrıca bir ölçü qazanmışdır. BTQ dəmir yolu layihəsi ilə formalaşan Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə iqtisadi dəhlizi yalnız mal daşımalarını deyil, əmək bazarı, turizm və investisiya axınlarını da müsbət istiqamətdə formalaşdırmışdır.

7. Rəqəmsallaşdırma: Tranzit rəqabətqabiliyyətliliyinin yeni parametri

Müasir dövrdə tranzit marşrutlarının rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən əsas amillərdən biri rəqəmsal logistika infrastrukturudur. Azərbaycanın “Ağıllı Gömrük” sistemi, vahid pəncərə prinsipi əsasında fəaliyyət göstərən elektron bəyannamə mexanizmləri və GPS telematika şəbəkəsi tranzit idarəçiliyində mühüm texnoloji üstünlüklər formalaşdırmışdır.

Müqayisəli baxımdan bəzi alternativ marşrutlarda gömrük prosedurlarında müşahidə olunan inzibati gecikmələrlə müqayisədə Azərbaycan Orta Dəhliz üzrə elektron məlumat mübadiləsini daha operativ şəkildə həyata keçirir. Bu isə logistika xərclərinin azalmasına və tranzit müddətinin qısalmasına müsbət təsir göstərir.

Azərbaycan Dəmir Yollarının 2025-ci ildə Çin-Avropa marşrutu üzrə 390-dan artıq blok qatar qəbul etməsi və konteyner dövriyyəsinin 40.8% artması rəqəmsal logistika

sistemlərinin praktik nəticələri kimi qiymətləndirilə bilər [2]. Real vaxt rejimində izləmə, elektron gömrük və vahid pəncərə prinsipləri yük axınının daha sürətli və koordinasiyalı idarə edilməsinə imkan yaratmışdır.

Lakin rəqəmsallaşma sahəsindəki tərəqqi bərabər paylanmamışdır. Kiçik və orta sahibkarların e-logistika platformalarından istifadə bacarığı hələ də məhduddur və bu boşluğu aradan qaldırmaq üçün hədəfli ixtisaslaşma proqramları tələb olunur [9].

8. Geosiyasi mövqenin möhkəmləndirilməsi: Əsas mexanizmlər

Nəqliyyat dəhlizlərinin geosiyasi funksiyası onların iqtisadi əhəmiyyəti qədər mühüm hesab olunur. Azərbaycanın həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub nəqliyyat xətlərinin kəsişməsində yerləşməsi ölkəyə Avropa və Asiya istiqamətləri üzrə paralel və balanslaşdırılmış əməkdaşlıq imkanları yaradır. Bu geoiqtisadi mövqe Azərbaycanın xarici siyasətinin mühüm alətlərindən biri kimi çıxış edir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Cənubi Qaz Dəhlizi və Orta Dəhliz layihələri yalnız ticarət marşrutları deyil, eyni zamanda Cənubi Qafqaz regionunda çoxtərəfli əməkdaşlığı gücləndirən strateji platformalar kimi qiymətləndirilə bilər. Sözügedən layihələr iqtisadi integrasiyanı dərinləşdirməklə yanaşı, iştirakçı ölkələr arasında qarşılıqlı asılılıq və uzunmüddətli əməkdaşlıq mexanizmlərinin formalaşmasına da töhfə verir.

Bundan əlavə, nəqliyyat və enerji layihələri Azərbaycanın United Nations, Organisation of Islamic Cooperation və Organization of Turkic States kimi beynəlxalq platformalarda nəqliyyat, enerji təhlükəsizliyi və regional əməkdaşlıq məsələləri üzrə mövqeyini daha praktik əsaslarla təqdim etməsinə imkan yaradır.

Nəticə: Analitik ümumiləşdirmə. Bu tədqiqat Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə integrasiyasını müqayisəli və analitik çərçivədə qiymətləndirərək mövcud ədəbiyyata əlavə töhfə verməyə çalışır. Aparılmış təhlillər üç əsas nəticəni ön plana çıxarır:

- Azərbaycanın tranzit rəqabət üstünlüyü yalnız coğrafi mövqedən deyil, siyasi-hüquqi etibarlılıq, infrastruktur keyfiyyəti və rəqəmsal xidmətlərin birgə təsirindən formalaşır. 2022-ci ildən sonra alternativ marşrutlarda yaranmış məhdudiyyətlər fonunda Orta Dəhliz üzrə yükdaşımalarda əhəmiyyətli artım göstərməsi bu tendensiyanı təsdiqləmişdir. Xüsusilə 2022-ci ildə yük həcmi təxminən 65% artmış, 2024-cü ildə isə 2019-cu illə müqayisədə təxminən 2.5 dəfə yüksəlmişdir.

- Qeyri-neft sektorunda müşahidə olunan artım iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi istiqamətində müəyyən irəliləyişləri göstərir. 2025-ci ildə qeyri-neft ÜDM-nin ümumi daxili məhsuldakı payı 52.7%-ə çatmış, qeyri-neft ixracı isə 2020-2025-ci illərdə təxminən 76% artmışdır. Bununla yanaşı, ixrac strukturunda mineral yanacaqların dominant mövqeyi davam edir və ümumi ixracın təxminən 91.5%-ni təşkil edir. Bu vəziyyət diversifikasiya prosesinin hələ tam dərinləşmədiyini göstərir.

• Rəqəmsallaşdırma tranzit rəqabətqabiliyyətliliyinin əsas strateji komponentlərindən birinə çevrilmişdir. Azərbaycan Dəmir Yollarının Çin-Avropa marşrutu üzrə konteyner daşımlarında qeydə aldığı artım və Ələt Limanında konteyner dövriyyəsinin yüksəlməsi rəqəmsal logistika həllərinin effektivliyini nümayiş etdirir. Bununla yanaşı, kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinin bu proseslərə daha fəal inteqrasiyası üçün əlavə institusional dəstək mexanizmlərinə ehtiyac qalmaqdadır.

Uzunmüddətli perspektivdə Azərbaycanın regional iqtisadi inteqrasiya mərkəzi kimi mövqeyinin gücləndirilməsi üçün mövcud coğrafi üstünlüklərin, nəqliyyat infrastrukturunun və diplomatik imkanların davamlı institusional islahatlar vasitəsilə iqtisadi şaxələndirməyə yönəldilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Ədəbiyyat

1. Abilov Ş., Hacıyev B. (2022), The European Union-Azerbaijan high-level transport dialogue: A timely reaction to the structural changes? European Journal of Transport and Infrastructure Research, Vol.22, No.3, 45-67.
2. Azernews.az (2025), Azerbaijan's non-oil surge offers hope for bigger economy. <https://www.azernews.az/analysis/257111.html>
3. Azərbaycan Dövlət Gömrük Komitəsi (2025), Xarici ticarət statistikasını 2024. Bakı.
4. Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi (2025), İqtisadiyyat: Nəqliyyat və rabitə. Bakı.
5. Azərbaycan Mərkəzi Bankı (2025), İllik hesabat 2024. Bakı.
6. Baku Research Institute (2025), What explains the increase in non-oil revenues of Azerbaijan's state budget? Baku.
7. Caliber.az (2025), Azerbaijan's cargo transport volume rises 2% in first 11 months of 2025. <https://caliber.az>
8. Dünya Bankı (2025), Azerbaijan: Logistics performance index. Washington: World Bank Group.
9. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) (2022), Transition report 2022-23: The Big Dig. London: EBRD Publications.
10. Əsədov Ə. (2023), Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri kontekstində Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyəti. Social Research Journal. <https://socialresearchjournal.az>
11. Gochitashvili T., Mukasheva A. (2022), Trans-Caspian international transport route: Opportunities and challenges. Central Asian Survey, Vol.41, No.2, 215-234.
12. Gojaeva E.M., Rakhmanov F.P. (2021), The role of international transport corridors in the process of Azerbaijan's integration into the global economy. Time Description of Economic Reforms, Vol.2, No.1, 12-28.
13. Guliyev V. (2022), Azerbaijan's Efforts to Digitalize the Middle Corridor. Baku: ADA University - Institute for Development and Diplomacy.
14. International Transport Forum (ITF) (2025), Annual transport trends compared across the globe. Paris: OECD/ITF.

15. İsmayilov E. (2021), Neft Sonrası Azərbaycan: İqtisadi Diversifikasiya Strategiyaları. Bakı: UNEC Nəşriyyatı.
16. Malafeyev O., Farvazov K., Zenovich O. (2017), Geopolitical model of investment project implementation. arXiv:1707.06829.
17. Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi (2025), Azərbaycanın Nəqliyyat sektoru üzrə illik hesabat. Bakı.
18. Rzayev A., İbrahimov M. (2020), Beynəlxalq Nəqliyyat Əməliyyatları. Bakı: İqtisad Universiteti Nəşriyyatı.
19. Trans-Caspian International Transport Route Coordination Committee (TITR) (2025), Annual report 2024. Baku: TITR Secretariat.
20. transit.gov.az (2025), Transit freight transportation quarterly report Q2 2025. <https://transit.gov.az/storage/Website-Report-2025-Q2-ENG.pdf>
21. U.S. Department of Commerce/trade.gov. (2026), Azerbaijan - market overview & transportation and logistics. Washington D.C.
22. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2023), Review of maritime transport 2023.
23. Vinokurov E. (2018), Introduction to the Eurasian Economic Union. London: Palgrave Macmillan.