

## TRANSXƏZƏR VƏ ŞİMAL–CƏNUB DƏHLİZ ÖLKƏLƏRİNİN İNTEQRATİV BAĞLILIQ İSTİQAMƏTLƏRİNİN KONTENT TƏHLİLİ

*Daxil olub: 23 yanvar 2026-cı il*  
*Qəbul olunub: 11 mart 2026-cı il*

*Received: 23 January 2026*  
*Accepted: 11 March 2026*

*Müşfiq Quliyev<sup>1</sup>, Pikəxanim Xudiyeva<sup>2</sup>,  
Süsən Fərzəliyeva<sup>3</sup>, Murad Axundov<sup>4</sup>*

*<sup>1</sup>i.e.d., professor, UNEC,*

*<sup>2</sup>i.e.n., dosent, UNEC,*

*<sup>3</sup>i.f.d., baş müəllim, UNEC,*

*<sup>4</sup> doktorant, Dövlət İdarəçilik Akademiyası*

*<sup>1</sup>mushfig.guliyev@unec.edu.az,*

*<sup>2</sup>pikakhanim.khudiyeva@unec.edu.az*

*<sup>3</sup>farzaliyevasusan@rambler.ru*

*<sup>4</sup>makhundov77@gmail.com*

*<sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0002-1104-5402>*

*<sup>2</sup> <https://orcid.org/0000-0001-8728-4488>*

*<sup>3</sup> <https://orcid.org/0000-0002-2326-0396>*

*<sup>4</sup> <https://orcid.org/0009-0009-8266-9501>*

DOI: <https://doi.org/10.30546/UNEC.SR.2026.02.01.101>

### Xülasə

Məqalədə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inteqrasiya potensialı qiymətləndirilir, transregional əməkdaşlığın inkişafının maneələri müəyyən edilir və onların aradan qaldırılması üçün tövsiyələr irəli sürülür. Həmçinin nəqliyyat-logistika infrastrukturalarının rəqabət qabiliyyətlinə təsir edən qeyri-müəyyənlik situasiyaları nəzərdən keçirilir. Regional iqtisadi əməkdaşlıq proseslərinin inkişafı, regional marşrutların əlaqələndirilməsi, beynəlxalq nəqliyyat-logistika şəbəkəsinə inteqrasiya və ölkənin regional ticarətdə mövqeyinin gücləndirilməsi istiqamətində konseptual təkliflərin hazırlanması tədqiqatın əsas məqsədlərini təşkil edir.

Kontent təhlil ənənəvi və konseptual aspektləri əhatə edir. Aİ və Çin kimi əsas iqtisadi mərkəzləri birləşdirən nəqliyyat dəhlizlərinin inteqrativ bağlılığın gücləndirilməsi istiqamətlərinin müəyyən edilməsi tədqiqatın əsas töhfəsini təşkil edir. Qlobal geosiyasi qeyri-müəyyənliklər fonunda Xəzər və Mərkəzi Asiya regionunda logistika infrastrukturalarının koordinasiyası və davamlı regional əməkdaşlıq münasibətləri sistemli yamaşmada tədqiq edilmişdir. Şimal-Cənub və Transxəzər nəqliyyat marşrutlarının inteqrativ bağlılıq aspektləri, region ölkələrinin birgə ticarət və intermodal nəqliyyat əməkdaşlığı proseslərinin inkişaf istiqamətləri, xüsusən də infrastruktur sistemlərlə bağlı çətinliklərin aradan qaldırılması yolları və dəhlizləri əlaqələndirən funksional elementlər müəyyən edilmişdir.

Azərbaycanın transregional logistika sisteminə inteqrasiyası, bu siyasətin perspektivləri üçün nəqliyyat infrastrukturalarının təkmilləşdirilməsi, Bakı və Aktau limanlarının transregional dəhlizləri əlaqələndirən əsas elementlər kimi rolunun gücləndirilməsi, regional inteqrasiya potensialının reallaşdırılması istiqamətləri üzrə konseptual həll və təkliflər irəli sürülmüşdür.

*Açar sözlər:* AZCON Holding, Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanı, Transregional logistika infrastrukturaları, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta Dəhliz), Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi.

## CONTENT ANALYSIS OF INTEGRATIVE CONNECTIVITY DIRECTIONS OF TRANS-CASPIAN AND NORTH-SOUTH CORRIDOR COUNTRIES

*Mushfig Guliyev<sup>1</sup>, Pikakhanum Khudiyeva<sup>2</sup>, Susan Farzaliyeva<sup>3</sup>, Murad Akhundov<sup>4</sup>*

<sup>1</sup> i.e.d., professor, UNEC

<sup>2</sup>PhD, Associate professor, UNEC

<sup>3</sup>PhD, s. lecturer, UNEC

<sup>4</sup>PhD student, Academy of Public Administration under the President of the Republic of Azerbaijan

### Abstract

The article assesses the integration potential of international transport corridors, identifies obstacles to the development of transregional cooperation and puts forward recommendations for their elimination. Uncertainty situations affecting the competitiveness of transport and logistics infrastructures are considered. The main objectives of the study are the development of regional economic cooperation processes, coordination of regional routes, integration into the international transport and logistics network and the preparation of conceptual proposals for strengthening the country's position in regional trade.

Content analysis covers traditional and conceptual aspects. The main contribution of the study is to identify directions for strengthening the integrative connectivity of transport corridors connecting major economic centers such as the EU and China. Against the background of global geopolitical uncertainties, the coordination of logistics infrastructures in the Caspian and Central Asian regions and sustainable regional cooperation relations are studied in a systematic manner. The aspects of the integrative connectivity of the North-South and Trans-Caspian Routes, the development directions of the processes of joint trade and intermodal transport cooperation of the countries of the region, in particular, the ways to overcome difficulties related to infrastructure systems and the functional elements connecting the corridors were identified.

Conceptual solutions and proposals were put forward on the integration of Azerbaijan into the transregional logistics system, the improvement of transport infrastructure for the prospects of this policy, the strengthening of the role of the ports of Baku and Aktau as the main elements connecting the transregional corridors, and the realization of the regional integration potential.

**Keywords:** *AZCON Holding, Baku International Sea Port, Transregional logistics infrastructures, Trans-Caspian Route (Middle Corridor), North-South International Transport Corridor.*

## **КОНТЕНТ-АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ИНТЕГРАТИВНОЙ СВЯЗИ СТРАН –УЧАСТНИКОВ ТРАНСКАСПИЙСКОГО И СЕВЕРО- ЮЖНОГО КОРИДОРОВ**

*Мушфиғ Гулиев<sup>1</sup>, Пикяханум Худиева<sup>2</sup>, Сусан Фарзалиева<sup>3</sup>, Мурад Ахундов<sup>4</sup>*

*<sup>1</sup>д.э.н., профессор, UNEC*

*<sup>2</sup>к.э.н., доцент, UNEC*

*<sup>3</sup>д.ф.э., старший преподаватель, UNEC*

*<sup>4</sup>докторант, Академия государственного управления при Президенте Азербайджанской Республики*

### **Резюме**

В статье оценивается интеграционный потенциал международных транспортных коридоров, выявляются препятствия для развития транснационального сотрудничества и предлагаются рекомендации по их устранению. Рассматриваются ситуации неопределенности, влияющие на конкурентно-способность транспортно-логистической инфраструктуры. Основные цели исследования – развитие процессов регионального экономического сотрудничества, координация региональных маршрутов, интеграция в международную транспортно-логистическую сеть и подготовка концептуальных предложений по укреплению позиций страны в региональной торговле.

Контент-анализ охватывает традиционные и концептуальные аспекты. Основной вклад исследования заключается в определении направлений укрепления интеграционной связности транспортных коридоров, соединяющих такие крупные экономические центры, как ЕС и Китай. На фоне глобальной геополитической неопределенности систематически изучается координация логистической инфраструктуры в Каспийском и Центрально-азиатском регионах и устойчивые отношения регионального сотрудничества. Выявлены аспекты интеграционной связности маршрутов Север-Юг и

Транскаспийского пути, направления развития процессов совместной торговли и интермодального транспортного сотрудничества стран региона, в частности, пути преодоления трудностей, связанных с инфраструктурными системами и функциональными элементами, соединяющими коридоры.

Были выдвинуты концептуальные решения и предложения по интеграции Азербайджана в транснациональную логистическую систему, совершенствованию транспортной инфраструктуры для перспектив этой политики, усилению роли портов Баку и Актау как основных элементов, связывающих транснациональные коридоры, и реализации потенциала региональной интеграции.

**Ключевые слова:** холдинг AZCON, Бакинский международный морской порт, трансрегиональные логистические инфраструктуры, Транскаспийский маршрут (Средний коридор), Международный транспортный коридор «Север–Юг».

## Giriş

Bu tədqiqatda müəyyən edildiyi kimi, logistika mərkəzləri, digər nəqliyyat və logistika obyektləri və əlaqəli xidmətlər üçün xüsusi olaraq hazırlanmış komplekslərdir və dünyada logistika mərkəzlərinin praktikası müxtəlifdir. Azərbaycanda regional nəqliyyat və logistika fəaliyyətlərinin əlaqələndirilməsi və səmərəli şəkildə həyata keçirilməsi üçün əlverişli mühit yaradılır. Bununla logistik sistemlərin inteqrativ əlaqə istiqamətlərinə diqqət artırılır. Son onilliklərdə bir çox ölkələrdə logistika mərkəzləri, transregional logistika infrastrukturalarının müxtəlif məqsədlər üçün uğurla inkişaf etdirildiyi müşahidə olunur, o cümlədən köhnəlmiş nəqliyyat və paylama obyektlərinin şəhərlərin daxili hissələrindən köçürülməsi, limanlara və hava limanlarına əlavə biznes cəlb edilməsi, intermodal nəqliyyatın təşviqi, nəqliyyat və logistika bizneslərinin inkişafının və modernləşdirilməsinin təşviqi həyata keçirilir. Təşkili xüsusiyyətlərinə və bir çox nailiyyətlərinə baxmayaraq, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionu üçün logistika sferasında regional iqtisadi əməkdaşlığın və logistik mərkəzlərin fəaliyyətlərinin əlaqələndirilməsi konsepsiyasının formalaşdırılması zərurəti artmaqdadır. Bu konsepsiya region ölkələri üçün inteqrativ fəaliyyətdə mühüm yenilikdir. Logistik dəhlizlər meqalayihələr kimi ilkin mərhələdədir. Gələcək fəaliyyətlər üçün əlaqələndirmə mexanizmlərinin inkişafının təmin edilməsi inteqrasiya siyasətinin mühüm istiqamətini təşkil edir.

*Tədqiqatın metodologiyası* analitik və konseptual yanaşmaların sintezinə əsaslanır və multimodal nəqliyyat dəhlizlərinin funksional və institusional qarşılıqlı

əlaqələrinin müəyyən edilməsinə yönəlmişdir. Təhlil 2020–2025-ci illəri əhatə etmişdir. Regionun tranzit konfigurasiyasının müəyyən edilməsinə yanaşma infrastruktur və tənzimləyici mexanizmlərin nəqliyyat sistemlərinin integrasiya səviyyəsinə necə təsir etdiyini müəyyənləşdirməyə imkan vermişdir. Azərbaycanın roluna vurğu edilməklə Aİ və Çin kimi əsas iqtisadi mərkəzlərin integrasiya potensialı və transregional logistika sahəsindəki müxtəlif infrastruktur maneələr müəyyən edilmişdir.

### **Logistika infrastrukturlarının koordinasiyası və əlaqələndirilməsi zərurəti qlobal geosiyasi qeyri-müəyyənliklər fonunda**

Dünya iqtisadiyyatı mexanizmlərinin fəaliyyətinin bir çox aktual problemləri qeyri-müəyyənliklərin genişlənməkdə olan dalğalarının təsirlərindən əhəmiyyətli dərəcədə qaynaqlanır. Qlobal geosiyasi qeyri-müəyyənliklər xüsusilə beynəlxalq logistika sistemlərinə təsir edir. Məlum olduğu kimi, 2026-cı il yanvarın 1-dən Qırmızı dənizdən yayınma zamanı hava şəraitinə məruz qalma ilə daha da şiddətlənən riskləri aradan qaldırmaq üçün itirilmiş konteynerlər haqqında məlumat vermək üçün yeni məcburi SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)) [1] qaydaları qüvvəyə minmişdir. Ticarət yüklərinin daşıyıcı şirkətləri tədarük zəncirinin qeyri-sabitliyi səbəbindən Süveyşə qayıtmağa ehtiyatla yanaşırlar. Dünya Gəmiçilik Şurasının hesabatı məlumatlarında [2], təkcə 2024-cü ildə 576 konteynerin itirildiyi bildirilir. Daha əlverişli marşrutların axtarışı nəticəsində, tədricən Qırmızı dənizdən yayınma gəmilər üçün daha sərt şərtlərlə müşahidə olunur. Nəticədə Ümid Burnundan keçən tranzit daşımalarda 181 faiz artıma səbəb olmuşdur. Gəmiçilik Şurasının hesabatına əsasən, Cənubi Afrikanın Dəniz Təhlükəsizliyi İdarəsi hər il təkcə Ümid Burnunda təxminən 200 konteynerin itirildiyini qeyd edib ki, bu da bütün illik itkilərin 35 faizini təşkil edir.

Qeyri-stabilliyin qeyd olunan mənzərəsinə qonşu regionumuzdakı vəziyyəti də əlavə etdikdə, Azərbaycanın iştirakı ilə beynəlxalq logistika sisteminin genişləndirilməsinin geosiyasi zərurətini aydın görmək olar. Ukraynadakı münaqişənin kəskinləşməsinin davam etməsini, Qırmızı dənizdə artan qeyri-sabitliyi və Çin ilə ABŞ arasında ticarət konfliktlərinin gərginliyinin artması ilə Orta Dəhliz (Çin, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Avropadan keçməklə) getdikcə strateji əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq analitiklərin, o cümlədən Allianz Commercial-ın məlumatlarına əsasən, 2025-ci ildə yükdaşıyıcı şirkətlər tariflərin artması və artan daşıma gücləri səbəbindən qiymətləri yüksək təyin etmək imkanına malik olmuşlar. Qırmızı

dənizdən keçən ticarət yolları ilə bağlı qeyri-müəyyənliklər, müharibə riskləri, eləcə də mövsümi hava şəraiti barədə xəbərdarlıqlar mövcud marşrutları təhlükə mənbəyinə çevirir. Qlobal ticarət, beynəlxalq gəmiçilik və həmçinin regional ticarət üçün real təhlükələr yaradan bu meyillər sözügedən logistika marşrutlarını sürətlə artan böhranın mərkəzinə çevirir. Beynəlxalq analitik təhlillərdə bir çox ticarət dəhlizlərinin yüksək riskli zonaya çevrilməsi, qlobal təchizat zəncirlərinə və qlobal gəmiçiliyə gecikmələr nəticəsində xərclərin artımı, təchizat zəncirində pozuntuların baş verməsi və regional münasibətlərdə iqtisadi konfliktlərin gərginləşməsi kimi mənfi təsirlər qeyd olunur [3]. Gecikmələrdən yayınma məqsədilə gəmi marşrutunun dəyişdirilməsi çətdirilmə müddətlərinə həftələrlə əlavə olunur, bu isə logistika şirkətlərinin yanacaq və təmir xərclərini artırır. Bu xərclərin maliyyə yükü qaçılmaz olaraq dünya miqyasında istehlakçıların üzərinə köçürülür.

Təchizat zəncirindəki pozuntular da yubanmalara səbəb olur. Geniş mal nomenklaturasına aid məhsulların, elektronikadan tutmuş qida məhsullarına qədər vacib malların gecikmələri, nəticədə bəzi bölgələrdə çatışmazlıqlar və qiymət artımları baş verir. Regional iqtisadi gərginliklər də yeni bir reallıqdır. Xüsusilə dəniz ticarətindən çox asılı olan Qırmızı dənizlə həmsərhəd ərazilərdə ticarət, istehsal və logistika fəaliyyətində gəlirlərin azalması iqtisadi mühitdə qeyri-sabitliyə səbəb olur. Qlobal qeyri-müəyyənliklərin nəticəsində logistika sistemlərinin fəaliyyətindəki fasilələr, J.P. Morgan Research-in beynəlxalq statistik qiymətləndirmələrə görə 2024-cü ildə qlobal inflyasiyanı 0,7 faiz bəndi yüksəltmişdir. Ümumilikdə J.P. Morgan Research şirkətinin hesablamalarına görə beynəlxalq ticarət üçün logistika fəaliyyətlərinin pozulmasının mənfi təsirləri daha geniş aspektlərdə özünü göstərir [4]:

- qlobal konteyner ticarətinin 30%-nin Süveyş kanalından keçdiyi üçün, Qırmızı dənizdə gəmiçilik böhranı təchizat zəncirlərinin ciddi şəkildə pozuntusuna səbəb olur.
- bu, həmçinin gəmiçilik xərclərini artırır və bəzi marşrutlarda, xüsusən də Asiyadan Avropaya daşınmada qiymətlərin təxminən beş dəfə artmasına səbəb olur.
- böhranın müddətindən və intensivliyindən asılı olaraq, gecikmə halları gəmiçilik xərclərinin və idxal mallarının qiymətlərinin artması ehtimallarını yüksəldir.

Beləliklə, göründüyü kimi Avropa və Asiya arasında daha təkmil və etibarlı nəqliyyat sistemlərinə nail olunması, eləcə də beynəlxalq ticarət daşımalarının ən perspektivli istiqamətləri Xəzər dənizinin və Mərkəzi Asiyanın strateji əhəmiyyətini xeyli artırır.

## **İnfrastruktur sistemlərinin daxili potensialı, yenidən qurulması və inteqrasiya siyasəti**

Sürətlə dəyişən dünya təsərrüfatı sistemi fonunda ənənəvi təchizat zəncirlərinin inkişafı üçün alternativ imkanlar axtarışı obyektiv zərurətdir. Ölkəmiz üçün regional nəqliyyat marşrutlarında səmərəli iştirak yollarının inkişaf etdirilməsi, öz növbəsində regional dəhlizlərin əhəmiyyətini qloballaşdırır. 2026-cı ilin əvvəlindən Qırmızı dənizdəki fasilələr, Husilərin yenidən xüsusi gəmiləri hədəfə alması, yükdaşıma tariflərinin artması və Ümid burnu ətrafında vəziyyət qlobal daşımalara təsir etməyə davam edir.

Azərbaycanın xarici iqtisadi strategiyasının hədəflədiyi perspektivlərin təmin olunması ilk növbədə Avrasiyada əsas nəqliyyat qovşağı kimi mövqeyinin fəal şəkildə möhkəmləndirməsini tələb edir. Ölkəmizdə iqtisadiyyatın yeni artım mənbələrinin formalaşdırılması məqsədlə mərhələli şəkildə geniş islahatlar həyata keçirilmişdir. Rəqabət qabiliyyətli nəqliyyat və kommunikasiya sistemlərinin inkişafı bu islahatların əsas istiqamətlərindən birini təşkil etmişdir. Məlum olduğu kimi, 2021-ci ildə Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi adlandırılmış və bu sferada yeni vəzifələr müəyyən edilmişdir. Dəyişikliklər idarəetməni sadələşdirməyə və əməliyyatların səmərəliliyini artırmağa yönəlmiş genişmiqyaslı yenidənqurmanı müəyyən etmişdir. İslahat prosesinin davamının növbəti addımı 2023-cü ildə AZCON nəqliyyat və rabitə holding şirkətinin yaradılması olmuşdur. AZCON Holding ölkənin 13 aparıcı dövlət müəssisəsini (kommunikasiya, rabitə, kosmos, süni intellekt, hava və dəmiryolları, şəhər nəqliyyatı, gəmiçilik təsərrüfatı daxil olmaqla) vahid sistemdə birləşdirir [5]. Qabaqcıl informasiya və kommunikasiya sistemlərinin tətbiqi qeyd olunan strukturların texnoloji imkanlarını gücləndirməklə yanaşı, fəaliyyətlərini vahid strategiya əsasında əlaqələndirməyə və tənzinləməyə imkan verir.

Azərbaycanın beynəlxalq logistika sistemlərinə inteqrasiyası üçün əhəmiyyət daşıyan və ölkənin nəqliyyat logistika sektorundakı ən böyük daşıyıcı müəssisələri, o cümlədən gəmiqayırma zavodunu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanını, AZAL Holdingi və ölkənin hava limanlarını birləşdirdi. Bu siyasətin əsas məqsədi nəqliyyat sektorunda islahatların sürətləndirilməsi, xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və idarəetmənin optimallaşdırılması olmuşdur. Beynəlxalq nəqliyyat və logistika sistemi məlum qlobal dəyişikliklərin, o cümlədən bir sıra qeyri-müəyyənliklərin təsirinə məruz qalmışdır. Dünya miqyaslı pandemiya və Ukraynadakı müharibə geoiqtisadi mənzərəni əhəmiyyətli dərəcədə dəyişdirdi. Bu proseslərin

fonunda Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizləri, xüsusən də Transxəzər marşrutları Avropa İttifaqı, Çin və aparıcı Avrasiya gücləri arasında diqqət mərkəzinə çevrildi.

Azərbaycanın bir sıra beynəlxalq logistik lahiyələrdə iştirakı transregional marşrutların yeni perspektivlərini şərtləndirir. Praktiki olaraq hazırda üç istiqamətdə regionda fəaliyyət göstərən əsas marşrutlarda artan hərəkətin şahidi olur:q:

- *Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi*. Əhəmiyyətli integrasiya perspektivlərinə malikdir. Xüsusilə Azərbaycanın iqtisadi imkanlarını Fars körfəzi və Hindistan limanları ilə geniş coğrafiyada birləşdirir.

- *Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ)*. Regional integrasiya funksiyasının strateji əhəmiyyəti böyükdür. Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə dəmiryol şəbəkələrini birləşdirməklə qonşu dövlətlərin birgə iştirakına imkan yaradır.

- *Transxəzər Marşrutu*. Alternativ tranzit marşrutlar içərisində əsas seçimlər Transxəzər Dəhlizinə yönəlməkdədir. Qərb ölkələrinin sanksiyaları Transsibir quru nəqliyyat marşrutundan istifadəyə təsir edib. “Maersk” və “COSCO” kimi nəhəng logistika şirkətlərinin Transxəzər Dəhlizinə marağı artıb. Ənənəvi dəniz ticarət marşrutlarına quru yol alternativini kimi inkişaf edən Transxəzər Marşrutu, Çin və Avropa arasında nəqliyyatın şaxələndirilməsi üçün əhəmiyyətli potensiala malikdir. Avropa İttifaqının regional əlaqələri üçün strateji əhəmiyyət daşıyan, eləcə də Avropaya quru konteyner daşınmasının əsas yolu hesab olunan, Danimarka, Hollandiya, Çin və s. ölkə şirkətlərinin artan marağına səbəb olan transregional lahiyədir.

Beləliklə, kommunikasiya sistemləri şaxələndikcə region dövlətlərinin əməkdaşlığı və Xəzər dənizinin nəqliyyat sistemində iştirakı daha çox fəallaşır. Şaxələnmə digər əməkdaşlıq sferalarına da təsir edir, energetika layihələri, gəmiqayırma və dəniz infrastrukturlarına investisiya imkanlarını araşdırırlar. Dəmir- yol, avtomobil yolu və dəniz seqmentlərini birləşdirən bu marşrut, ticarət dinamikasında qlobal dəyişikliklər fonunda davamlı bir yol xidmətlərini təqdim edir [6]. Rəsmi statistik məlumatlara əsasən, ADY 2025-ci ildə Orta Dəhliz üzrə 350 blok-qatar qəbul edib və 2024-cü illə müqayisədə 34 faiz çoxdur [7]. Bakı Limanı Orta Dəhlizin əsas qovşaqlarından biri kimi ticarət və logistika xəritəsində xüsusi strateji mövqe tutur və konteyner daşımalarının dinamikasından aydın görmək olar (cədvəl 1).

**Cədvəl 1. Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanında illik konteyner aşırma göstəricisinin dinamikası**

İLLƏR	Konteyner daşımaları, TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)	Kazaxstan istiqaməti	Türkmənistan istiqaməti
2020	40395 TEU	22151	18194
2021	45025 TEU	26909	18116
2022	52276TEU	32216	20060
2023	44272 TEU	22362	18844

2024	76775 TEU	57444	19331
2025*	107054* TEU [8]	90637* [9]	21320* [10]
2025/2024 nisbətən	37 % artım; Limanda emal olunan yüklərin təxminən 38%-40%-i Çin mənşəli idxal və tranzit yükdaşımalardan ibarətdir.		

*Mənbə: <https://portofbaku.com> sayıtının rəsmi məlumatları [11] və KİV materialları əsasında müəlliflər tərtib edilmişdir.*

Metodoloji qeydlər\*:

1) 2025-ci ilin yekunlarının rəsmi statistikasına dərc olunmayıb. Liman tərəfindən təqdim edilən rəqəmlər Azərbaycanla Qazaxıstan və Azərbaycanla Türkmənistan arasında Transxəzər daşımalarına bölünür.

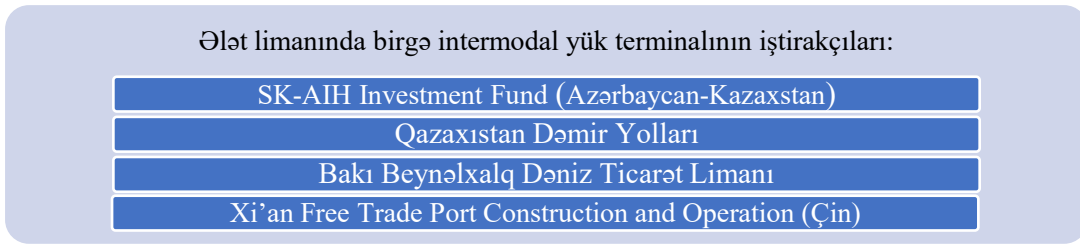
2) Bəzi mənbələr Türkmənistan və Azərbaycan arasında Transxəzər yükdaşımalarını da Orta Dəhlizin bir hissəsi hesab etsələr də, əksər mənbələr və xəritələr göstərir ki, hazırda Orta Dəhliz yalnız Çindən Qazaxıstan vasitəsilə Xəzər dənizinə gedən marşrutlardan ibarətdir.

3) Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanı, Çini Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə Avropa ölkələri ilə birləşdirən Orta Dəhliz kimi də tanınan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun əsas mərkəzlərindən biridir.

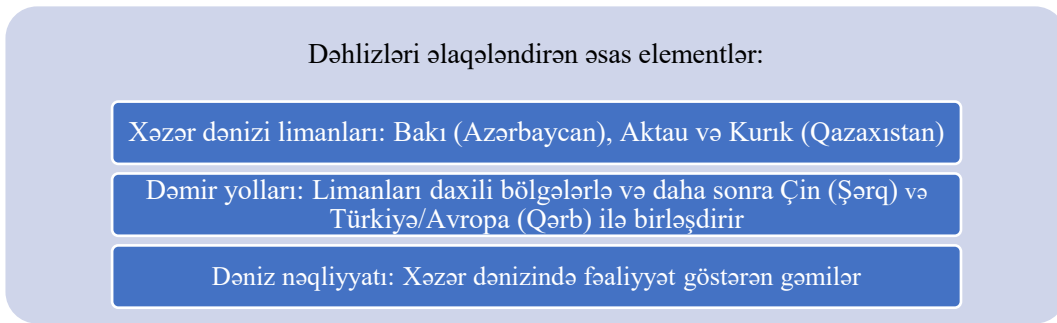
Cədvəl 1-in göstəricilərinə əsasən konteyner həcmələrinin artmasına, əsas amillərdən biri kimi, 2025-ci ilin əvvəllərində Bakı Limanının Azərbaycan Dəmir Yolları ilə birləşməsi dəstək verib. Dəhlizləri əlaqələndirən əsas elementlərin rolu şəkil 2-də verilmişdir.

Nəqliyyat və kommunikasiya infrastrukturlarının təkmilləşdirilməsi mövcud iqtisadi reallıqların tələbindən irəli gəlir. Eyni zamanda yol-nəqliyyat infrastrukturunu regional inkişaf baxımından mühüm rol oynayır. Cədvəl 1-in əks etdirdiyi dinamikadan görüldüyü kimi, infrastruktur inkişaf logistika xidmətlərinin dövrü-yəsinin artırılması sayəsində regional əlaqələrin inkişafını stimullaşdırmışdır. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin yenidən qurulması nəticəsində daxili logistikanın inkişafı bölgələrə hərəkəti də əlverişli edir. Perspektivdə bu imkanlar, yeni integrasiya halqası kimi beynəlxalq ticarət, daşıma marşrutları ilə integrasiya əlaqələrini gücləndirməyə imkan verə bilər. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurda yolların müasir standartlara uyğun qurulması uzunmüddətli regional integrasiyanın əsas təminatlarından biri kimi qiymətləndirilir [12]. 2024-cü ildə Çin (Sian) - Qazaxıstan - Azərbaycan marşrutu üzrə 350 transxəzər dəniz aşırımı ilə konteyner qatarı yola salınıb. TDT (Türk Dövlətləri Təşkilatı) ölkələri də Transxəzər Marşrutu ilə tranzit daşımaları gücləndirməklə regional iqtisadi inkişaf məqsədlərini hədəfləyirlər.

Ələtdə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının (BİMTP) inkişafı istiqamətində kompleks tədbirlər davam edir və məqsəd ötürmə qabiliyyətini 15 mln tondan 25 mln tona çatdırmaq və konteyner terminalının tutumunu ildə 500.000 TEU-ya çatdırmaqdır. Bu rəqəm Azərbaycan və Çin arasında nəqliyyat sektorunda əlaqələrin yeni mərhələsini əks etdirir. Orta Dəhliz nəqliyyat marşrutu ilə Çindən Azərbaycana və Azərbaycandan Çinə tranzit və idxal yüklərinin göndərilməsi dəhlizin səmərəliliyini daha da artırır [13]. Ələt və Aktau limanları arasında koordinasiya Ələt limanında birgə intermodal yük terminalının yaradılması qərarına imkan vermişdir. Bu layihə çərçivəsində əməkdaşlıq aşağıdakı şirkətləri və elementləri əhatə edir (şəkil 1; 2).



**Şəkil 1. Ələt limanında birgə intermodal yük terminalının formalaşması**



**Şəkil 2. Dəhlizləri əlaqələndirən əsas elementlər**

*Mənbə: şəkillər müəlliflər tərəfindən tərtib edilmişdir.*

Coğrafi mövqeyinin üstünlüklərindən səmərəli istifadəyə əsaslanan və infrastruktur sistemlərin inkişaf etdirilməsi məqsədi daşıyan lahiyələr Azərbaycanı Avropa və Asiya ilə əlaqələndirən mühüm nəqliyyat və logistika mərkəzlərindən birinə çevirib. Avrasiya məkanında strateji əhəmiyyətli “Şərqi-Qərbi” və “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizləri ölkəmizin ərazisində əlaqələnir. BRICS+ formatının ilk plenary iclasında prezident İlham Əliyev bu nəqliyyat yollarının Azərbaycan ərazisində olan bütün segmentləri uğurla fəaliyyət göstərməsini xüsusi olaraq qiymətləndirmişdir [14]. Azərbaycan ərazisindən yük axınının əhəmiyyətli dərəcədə artmasını nəzərə alaraq, dəhlizlərin ötürücülük imkanlarının artırılmasına əlavə vəsaitlər yatırılmışdır.

Bir faktı da əlavə etmək lazımdır ki, regional mexanizmlər lahiyələrin maliyyələşdirilməsinə qarşılıqlı maraqları və imkanları təmin edir. Nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üzrə investisiya layihələrinin məlumat bazası əksər hallarda ümumi vəziyyəti ifadə edir. Misal üçün, Avrasiya İnkişaf Bankının hesabat materiallarının məlumatlarına görə, bu sferaya hazırda həyata keçirilən və ya 2030-cu ilə qədər həyata keçirilməsi planlaşdırılan, ümumi dəyəri 38 mlrd dollardan çox olan 100-dən çox layihə aiddir [15]. Rusiya Federasiyasının İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin məlumatlarına görə, hazırda Azərbaycan və Rusiya Federasiyası ümumi dəyəri 7,5 mlrd dollar olan 14 birgə layihə həyata keçirilir [16]. Lakin qeyd edə bilərik ki, bu təkcə nəqliyyat dəhlizlərini deyil, ümumi investiyaları əhatə edir. Rusiya Federasiyası praktik olaraq heç bir layihə üzərində işi dayandırmasa da, 2024-cü ildə keçən il Şimal-Cənub dəhlizi boyunca 40 mlrd rubl dəyərində işlər görsə də, 2025-ci ildə bu marşrut üzrə limit 9 mlrd səviyyəsində müəyyən edilmişdir. Eləcə də Şimal-Qərb marşrutu üzrə investisiyalar 4 mlrd rubla düşüb. Rusiya mövcud investisiya imkanlarını nəzərə alaraq tikinti proqramını ən prioritet və təcili layihələrin həyata keçirilməsinə uyğunlaşdırmağa üstünlük verir, Baykal-Amur magistralı və Trans-Sibir dəmiryolunun modernləşdirilməsi üçün 110 mlrd rubl investisiya planlaşdırır [17]. Avropa və Çin arasında funksional əhəmiyyətinə görə Transxəzər Transsibir xəttinə rəqib hesab olunur.

Gələcəkdə Zəngəzur dəhlizinin potensialından Rusiyanın istifadə imkanları araşdırılır və bununla əlaqədar məsələlər müzakirə olunur. Uğurlu regionlararası əməkdaşlığa nümunə olaraq, Xəzərdə Həştərxan və Azərbaycan limanları arasında ticarət gəmiçiliyinin genişlənməsini göstərmək olar. Bu, Xəzər dənizində əməkdaşlığın mühüm mexanizmlərindən biri kimi, hər iki ölkə üçün əhəmiyyətlidir və potensial olaraq Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi daxilində əlavə yük axını yarada bilər.

Beləliklə, Azərbaycanda dəhlizləri əlaqələndirən əsas elementlərin strateji perspektivləri və əhəmiyyəti olduqca böyükdür və logistik dəhlizlərin mərhələli inkişaf edən integrasiya formalarını aşağıdakı kimi konseptuallaşdırmaq olar (cədvəl 2).

**Cədvəl 2. Transregional dəhlizlərin əlaqələndirilməsi istiqamətləri, səviyyələri və konseptual tövsiyələr**

Dəhlizlərin inkişaf səviyyələri	İnfrastruktur elementləri və potensial investisiya mənbələri	Uyğunlaşdırma istiqamətləri
Nəqliyyat dəhlizi	İlkin mərhələ hesab olunur. Ölkələr arasında bir sıra məntəqələri birləşdirən vahid transsərhəd infrastruktur (avtomobil, dəmiryol və su yolu). Dəhliz boyu xidmət obyektlərinə məhdud yerli investisiyalar cəlb edilir.	Dəhliz dövlətləri arasında vahid qaydaların dəhliz miqyasında uyğunlaşdırılması yoxdur.

Multimodal dəhliz	İkinci səviyyə hesab olunur. Müxtəlif məntəqələri birləşdirən çoxsaylı transsərhəd infrastrukturular yaradılır. Nəqliyyat əlaqələrinin yaxşılaşması istehsal fəaliyyətinə şərait yaradar və yeni investisiyalar cəlb oluna bilər.	Həmsərhəd ölkələrin sərhədyanı ticarət müqavilələri dəhlizin idarə olunması üçün institusional çərçivə ola bilər
Logistika dəhlizi	Üçüncü səviyyə hesab olunur. Multimodal və ya çoxsektorlu funksionallığı artırmaq üçün birdən çox infrastruktur komponentinin integrasiyası zəruridir. Ticarət, istehsal və sair xidmət sahələrinə dəhliz boyunca beynəlxalq investisiyalar cəlb edilə bilər.	Mal və xidmətlərin hərəkətini, investisiya və vergiləri, dəhlizə tətbiq olunan qaydaların aktiv şəkildə uyğunlaşdırılması.
İqtisadi Dəhliz	Miqyasına görə yüksək mərhələ hesab olunur. Malların və xidmətlərin axını asanlaşdırmaq üçün tamamlayıcı infrastrukturun təmin edilməsi, məlumat mərkəzlərinin yaradılması; yeni investisiyalar əsasında “irəli” və “geri” əlaqələrin (“backward and forward”) qurulması və s.	Mal və xidmətlərin axınına bütün maneələrin aradan qaldırılması. Qaydaların, siyasətlərin, vergi rejimlərinin və s. tam uyğunlaşdırılması.

*Mənbə: müəlliflər tərəfindən sistemləşdirilmişdir.*

Dəhlizlərin əlaqələndirilmə istiqamətlərində hökumətlər logistika göstəricilərini müxtəlif vasitələrlə yaxşılaşdırmaqla: nəqliyyat infrastrukturuna investisiya qoymaqla tranzit vaxtını və xərclərini azaltmaq və təhlükəsizliyi artırmaqla; logistika sahəsində işi qüvvəsinin məhsuldarlığını və əlavə dəyərini artırmaq üçün tədbirlər müəyyənləşdirməklə; vaxt və resursların israf edilməsinin qarşısını almaq üçün prosedurları sadələşdirmək üçün ticarəti asanlaşdırmaqla; proseslərin yenidən qurulması və rabitə və informasiya texnologiyalarını inkişaf etdirməklə və s. Asiya İnkişaf Bankının Mərkəzi Asiya regionunda logistik mərkəzlərin yerləşdirilməsi üzrə tövsiyələrində [18] logistika fəaliyyətlərinin mümkün olan ən yaxşı yerlərdə, səmərəli obyektlərdə həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq üçün planlaşdırma, tənzim-ləmə və investisiya fəaliyyətlərinə xüsusi prioritet verilir. Gələcəkdə region ölkələrində multimodal bağlantıya, yol aktivlərinin idarə olunmasına, yol təhlükəsizliyinə və səmərəliliyə əsaslanan texniki xidmət məqsədlərinə daha çox diqqət yetiriləcək, əsaslı yanaşmalar vasitəsilə fəal şəkildə siyasət tədbirlərinə çevriləcək [19].

Azərbaycan Hökuməti Azərbaycan Respublikası üçün Logistika və Ticarətin İnkişafı Yol Xəritəsini təsdiqləyib, 2019-cu ildə İqtisadiyyat Nazirliyi regional ticarət və logistika mərkəzləri üçün müxtəlif texniki-iqtisadi əsaslandırmaqlar hazırlayıb. Orta Dəhlizlə yanaşı, Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi Avrasiya nəqliyyat sisteminin əsas elementlərindən biridir və əksər regional nəqliyyat dəhlizləri ilə birləşir və bu prosesdə Avropa, Avrasiya İqtisadi İttifaqı Mərkəzi Asiya və Yaxın Şərq arasında malların çatdırılması üçün logistika zəncirlərinin integrasiyası üçün geniş imkanlar yaradır.

Transregional logistika infrastrukturalarının əlaqələndirilməsi mexanizmləri üç istiqaməti – Qərb (Azərbaycan vasitəsilə), Şərq (Qazaxıstan və Türkmənistan vasitəsilə) və Transxəzər (Xəzər dənizindəki dəniz limanları vasitəsilə) xarici iqtisadi fəaliyyət tərəfdaşlarına geniş çeşiddə malların–kənd təsərrüfatı məhsulları, metallar, ağac məhsulları, qida və müxtəlif konteyner yüklərinin xarici bazarlara çatdırılması üçün əlverişli logistika qurmağa imkan verir. Lakin regionda resurs tutumlu ixrac məhsulları üstünlük təşkil edir. Qlobal və regional dəyər zəncirlərində tam iştirak etmək üçün region ölkələri istehsal fəaliyyətini şaxələndirməli, yəni istehsal və ixrac etdikləri məhsulların çeşidini əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləş-dirməlidirlər.

Azərbaycan regional integrasiya resurslarının funksional tamamlanmasını təmin edən strateji mövqeyə və sənaye parklarının geniş potensialına malikdir. Azərbaycanın bu sahədəki potensialı logistik dəhlizlər üzərində təchizat zəncirlərinin və ixracyönlü regional konsorsiumların yaradılmasında istifadə oluna bilər. Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionu ölkələrinin regional integrasiyasının hər bir irəliləyən səviyyələrində dəhlizlərin rolu artacaq. Dəhlizlərin infrastruktur, investisiya və tənzimləmə siyasətinin uyğunlaşdırılması mexanizmlərinin təkmilləş-dirilməsi yeni vəzifələrlə müəyyən olunacaq.

## **Nəticə**

- Transregional logistika infrastrukturalarının və regional logistika mərkəz-lərinin müasir dizaynı və tətbiqi ənənəvi regional iqtisadi kooperasiya siyasətindən fərqlənən bəzi spesifikasiyələrə malikdir. Müasir logistik mərkəzlərdə əlaqələndirilmə mexanizmləri daha əhatəli və səmərəli regional integrasiya imkanlarına şərait yaradır.
- Dünyada logistik infrastrukturaların inkişafı regional müxtəliflikləri özündə birləşdirir. Regional logistika infrastrukturaları iqtisadi, siyasi, sosial və ekoloji aspektləri əhatə edir, mühüm strateji resurslar hesab edildiyindən, onlar dövlətin strateji prioritetlərinə uyğunlaşdırılır. Bununla belə, bu sfera əhəmiyyətli dərəcədə hökumətlərin strateji planlaşdırma məqsədlərinə uyğun şəkildə tənzimlənir.
- Transregional logistika integrasiyasının potensialı təchizat zəncirləri yaratmaq qabiliyyətinə malikdir, lakin Xəzər və Mərkəzi Asiyada əlaqələndirmə mexanizmlərinin tam formalaşmaması layihə təşəbbüslərində və integrasiya istiqamətlərində sinerji effektinin əldə olunmasına imkan vermir. TDT (Türk Dövlətləri Təşkilatı) çərçivəsində əməkdaşlıqlarla, infrastruktur layihələr, tarif-lər və gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi ilə bu istiqaməti gücləndirmək olar.

Transregional nəqliyyat və logistika sistemlərinin uğurlu inkişafı həm sərt, həm də yumşaq infrastrukturdakı müxtəlif maneələrlə çətinləşir. Bu kimi maneələrin aşkarlanması, tədricən aradan qaldırılması ilə əlaqədar aşağıdakıları qeyd etmək olar:

- Tədqiqatda istifadə olunan beynəlxalq və regional hesabat məlumatları ümumiləşdirilərkən, infrastruktur, tarif, inzibati və maliyyə kateqoriyalarına aid müxtəlif maneələr müəyyən edilmişdir.
- Təhlil göstərmişdir ki, dəhlizin rəqabət qabiliyyətinə əhəmiyyətli təsirləri olan infrastruktur maneələr mövcuddur, hətə də tam uyğunlaşdırılmamış sərhəd keçid prosedurları həyata keçirilir.
- Xüsusilə tariflər, yük və nəqliyyat vasitələrinin sığortası da daxil olmaqla, dəhlizin idarə olunması üçün effektiv koordinasiya mexanizmi formalaşdırılmalıdır.
- Qazaxıstanda (Aktau və Kurık limanları), eləcə də Azərbaycanda limanların (Ələt limanı) ötürücülük qabiliyyətinin artırılması davam etməlidir. Prosedurları sadələşdirmək və xərcləri azaltmaq üçün dəhliz ölkələri arasında vahid tarif siyasətinin yaradılması zəruridir.
- Tədqiqat açıq mənbə məlumatlarına, milli nəqliyyat strategiyalarının və proqramlarının gedişini əks etdirən informasiyalara əsaslanır. Təhlillər infrastrukturuna investisiya qoyuluşlarının strukturu haqqında məlumatların məhdudluğunu meydana çıxarmışdır. Xüsusilə investisiyaların struktur təhlili üçün metodikaların təkmilləşdirilməsi tövsiyə olunur.
- Nəqliyyat marşrutları üzrə yükdaşımanın dinamikası region ölkələrində fərqli illəri əhatə edir, konteyner aşırma göstəricilərinin dinamikası statistik məcmuələrdə verilmir, məlumatlar əsasən açıq mənbələrdən əldə edilir.
- Mərkəzi Asiyada nəqliyyat və logistika xidmətlərinə dair beynəlxalq ixtisaslaşmış mənbələrin hesabatlarına əsasən, infrastrukturların səmərəliliyini və keyfiyyətini artırmaq, eləcə də logistika mərkəzlərində yükləmə-boşaltma avadanlıqlarının təkmilləşdirilməsinə investisiyalar və müvafiq texniki dəstək tələb olunur.
- Transregional nəqliyyat dəhlizlərinin integrasiyasının ən yeni istiqamətlərinin potensialının tədqiqatları üçün metodikaların hazırlanmasına böyük ehtiyac vardır. Azərbaycanda və ayrı-ayrı region ölkələrində davamlı inkişaf, rəqəmsallaşdırma, ticarətin asanlaşdırılması və tənzimlənməsi sahəsində irəliləyişlər əldə edilsə də, siyasətlərin uyğunlaşdırılması, transsərhəd əməkdaşlığın məhdudluğu bu istiqamətdə konseptual təkliflərin formalaşdırılmasında çətinliklər vardır. Bunu nəzərə alaraq, hökumət və biznes tərəfindən idarə olunan rəqəmsallaşdırma səylərinin paralel olaraq regional səviyyədə inkişaf etdirilməsi, bunun əlaqələndirilmiş və qarşılıqlı gücləndirilmiş bir yanaşma əsasında təmin edilməsi tövsiyə olunur.

## Ədəbiyyat

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)
2. Red Sea Shipping Is Burdened by Recurring Risks as 2026 Begins Amidst Houthi Threats and New Safety Rules, January, 6 2026, <https://www.maritimenews.com/red-sea/red-sea-shipping-risks-2026-houthi-threats>
3. The Red Sea Crisis: Disruptions to Global Shipping and Regional Trade, November 27, 2025, <https://maritimefairtrade.org/the-red-sea-crisis-disruptions-to-global-shipping-and-regional-trade/>
4. What are the impacts of the Red Sea shipping crisis? February 08, 2024, <https://www.jpmorgan.com/insights/global-research/supply-chain/red-sea-shipping>
5. Şəhərlər, xətlər və orbitlər bir mərkəzdə, <https://azcon.gov.az/az>
6. J. Rentschler , A. Reinhardt, R. Elbert, D. Hummel (2025). The Trans-Caspian Corridor – Geopolitical implications and transport opportunities, Journal of Transport Geography 125, 104211, p.12, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104211>
7. Bakı Limanında rekord nəticə: illik konteyner aşırma tarixdə ilk dəfə 100 000 TEU-ya çatıb, 18 DEKABR 2025, <https://portofbaku.com/az/news/2481/record-turnover-at-port-of-baku-annual-container-throughput-reaches-100000-teu>
8. Nearly 366,000 TEU containers handled at Baku Port over past five years,06 January, 2026, <https://report.az/en/infrastructure/nearly-366-000-teu-containers-handled-at-baku-port-over-past-five-years>
9. Sergey Kwan. (2026). Kazakhstan to Digitalize Seaports to Boost Trans-Caspian Transport Route, <https://timesca.com/kazakhstan-to-digitalize-seaports-to-boost-trans-caspian-transport-route/>
10. Takyk. (2026). <https://takyk.com.tm/en/news/container-transportation-through-turkmenistan-nearly-doubled-in-2025> , <https://takyk.com.tm/en/news/container-transportation-through-turkmenistan-nearly-doubled-in-2025>,
11. Franz J. Marty, Swiss Institute for Global Affairs (SIGA), June 2025, Port of Baku current state & further development of a main node of the middle corridor, [https://idd.az/media/2025/06/10/port\\_of\\_baku-current\\_state\\_and\\_further\\_development\\_of\\_a\\_main\\_node\\_of\\_the\\_middle\\_corridor\\_1.pdf](https://idd.az/media/2025/06/10/port_of_baku-current_state_and_further_development_of_a_main_node_of_the_middle_corridor_1.pdf)
12. Azərbaycanın yol-nəqliyyat infrastrukturunu müasir çağırışlara uyğun inkişaf edir, Azərbaycan qəzeti, 8 yanvar 2026-cı il, s.9
13. 2024-cü ildə çin olan yükdaşıma hədəfləri: Çinə ilk blok-qatarı göndərilib, 2025.01.13, <https://globalinfo.az>
14. XVI BRICS Sammitinin “Outreach”/“BRICS+” formatının ilk plenar iclasında İlham Əliyevin nitqi, 24 oktyabr 2024, <https://president.az/az/articles/view/67158>
15. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/>
16. В Минэкономразвития РФ рассказали о 14 совместных проектах с Азербайджаном, <https://info24.ru/news/v-minekonomrazvitiya-rf-rasskazali-o-14-sovmestnyh-proektah-s-azerbajdzhanom.html>
17. РЖД сокращает инвестиции в развитие инфраструктуры МТК «Север — Юг» на 77% — до 9 млрд рублей в 2025 году, 23 июня 2025, <https://portnews.ru/news/378449/> ,
18. The Developers’ Guide To planning and Designing logistics centers in CAREC countries, April 2023, <http://dx.doi.org/10.22617/SPR230134-2>, p.4
19. CAREC Transport Strategy 2030, January 2020, <http://dx.doi.org/10.22617/SPR200024-2>, p.6