



İQTİSADI İSLAHATLARIN
TƏHLİLİ VƏ KOMMUNİKASIYA
MƏRKƏZİ

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SEKTORUNUN TƏHLİLİ

2021–2025-ci illər

Bakı · 2026

MÜNDƏRİCAT

1.	Giriş	2
2.	Nəqliyyat sektorunun makroiqtisadi göstəricilərinin təhlili	4
3.	Nəqliyyat sektorunda yükdaşıma sisteminin və yük dövriyyəsinin strukturu	9
4.	Sərnişin daşınması ilə bağlı müasir vəziyyətin təhlili	12
5.	Daşımalara çəkilən xərclər və bu sahədən əldə olunan gəlirlərə dair statistik mənzərə	16
6.	Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyəti	22
7.	Nəqliyyat sektorunun infrastruktur təminatı və perspektivləri	26
8.	Nəticə	30

GİRİŞ

Müasir dövrdə nəqliyyat sistemi ölkənin sosial-iqtisadi inkişafını, ərazi və regional integrasiyanı, daxili bazarın aktivliyini və beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini müəyyən edən əsas infrastruktur sahələrindən biri kimi çıxış edir. Nəqliyyatın inkişaf səviyyəsi, yalnız sərnəşin və yüklərin bir məntəqədən digərinə daşınması imkanları ilə məhdudlaşmır, eyni zamanda **nəqliyyat multiplikativ təsirə malik sahə kimi**, həm də istehsal, ticarət, xidmət, logistika, turizm və investisiya proseslərinin qarşılıqlı əlaqəsini təmin edən kompleks iqtisadi mexanizmdir. Bu baxımdan nəqliyyat sisteminin vəziyyətinin qiymətləndirilməsi ölkənin iqtisadi potensialının, tranzit imkanlarının və gələcək inkişaf istiqamətlərinin müəyyənəşdirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

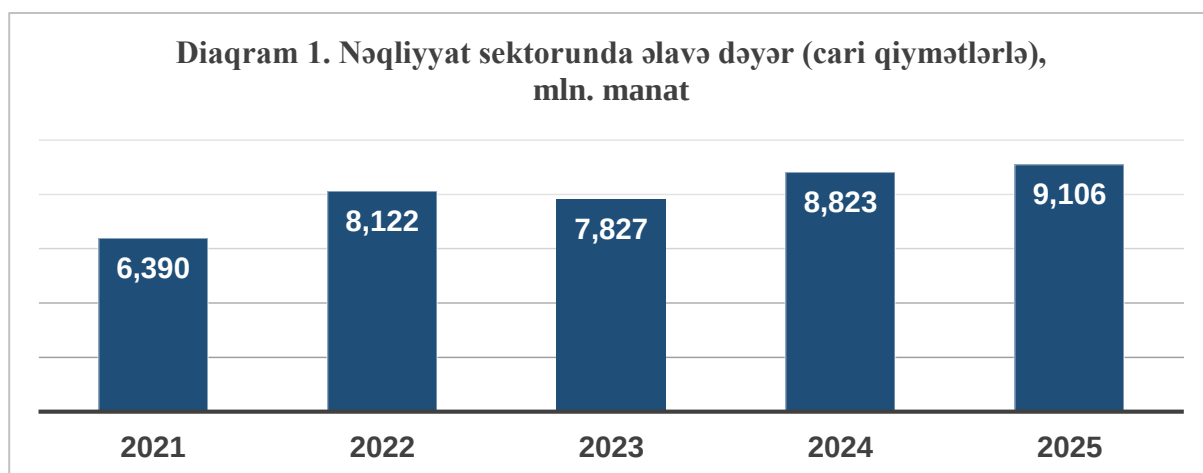
Məlumdur ki, Azərbaycan Respublikası əlverişli coğrafi mövqeyi, Xəzər dənizinə çıxışı və Avropa ilə Asiyayı birləşdirən mühüm nəqliyyat marşrutlarının üzərində yerləşməsi ilə **regional nəqliyyat-logistika sistemində xüsusi mövqeyə malikdir**. Son illərdə ölkədə avtomobil və dəmir yollarının, dəniz limanlarının, hava limanlarının, logistika mərkəzlərinin və digər nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin inkişafına yönəlmiş genişmiqyaslı dövlət proqram və layihələri həyata keçirilməkdədir. Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu, Şimal–Cənub və Şərq–Qərb nəqliyyat dəhlizləri, eləcə də Orta Dəhlizin inkişafı, Zəngəzur dəhlizinin açılması istiqamətində atılan addımlar **Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin milli əhəmiyyətlə yanaşı, beynəlxalq tranzit funksiyasını da** gücləndirmişdir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında yeni avtomobil və dəmir yolu xətlərinin yaradılması isə ölkənin nəqliyyat məkanının yenidən formalaşmasına əlavə imkanlar yaradır. Bununla belə, nəqliyyat sisteminin inkişafı yeni imkanlarla yanaşı, bir sıra struktur və institusional problemləri də aktuallaşdırır. **Avtomobil nəqliyyatının yük və sərnəşin daşımalarında üstün mövqeyi, avtomobilləşmə səviyyəsinin sürətli artması, şəhərlərdə nəqliyyat sıxlığının yüksəlməsi, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi, ekoloji yükün artması və nəqliyyat infrastrukturunun artan tələbatla uzlaşdırılması bu problemlərin əsas istiqamətlərini** təşkil edir. Digər tərəfdən, **dəmir yolu və dəniz nəqliyyatının tranzit potensialının tam reallaşdırılması, multimodal daşımaların genişləndirilməsi, logistika xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi və nəqliyyat növləri arasında integrasiyanın gücləndirilməsi strateji prioritetlər** kimi çıxış edir.

Müasir nəqliyyat sistemində rəqabət üstünlüyü artıq yalnız yolun, dəmir yolunun və ya limanın mövcudluğu ilə deyil, həmin infrastrukturun nə dərəcədə səmərəli idarə olunması, rəqəmsal platformalarla integrasiyası, logistika zəncirinin çevikliyi və xidmət keyfiyyəti ilə müəyyən edilir. Buna görə də Azərbaycanın nəqliyyat siyasətində fiziki infrastrukturun genişləndirilməsi ilə yanaşı, ağıllı, rəqəmsal, yaşıl və

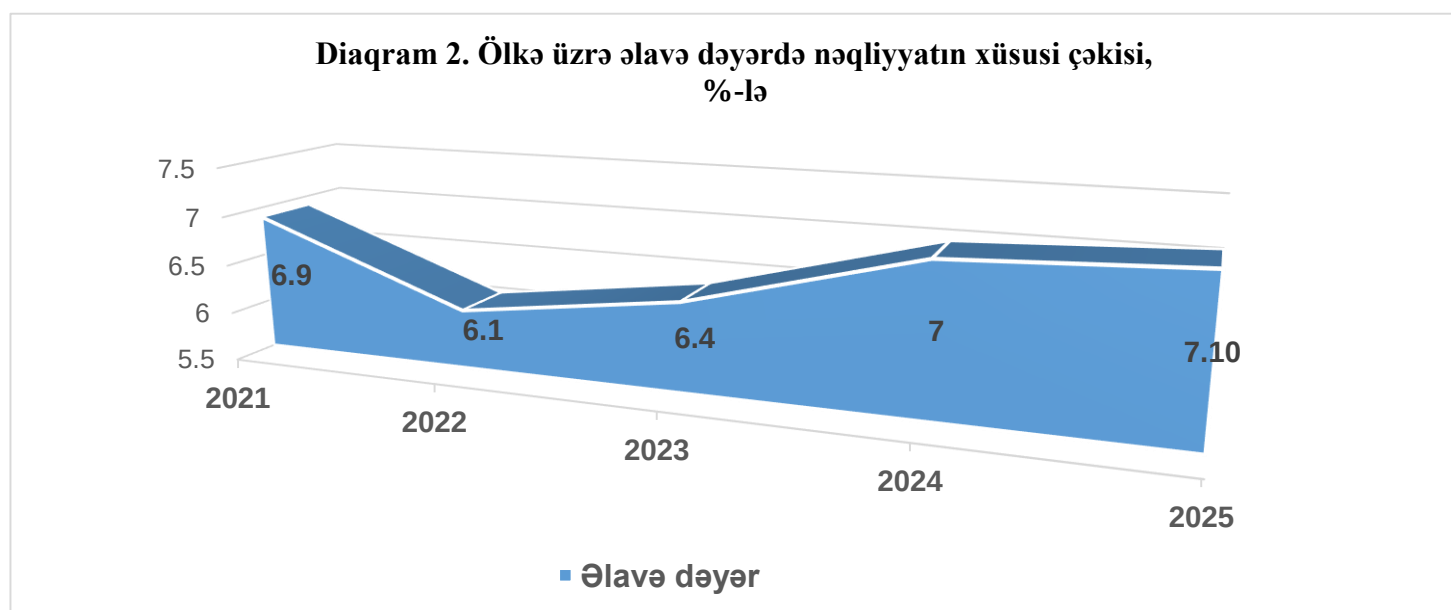
multimodal nəqliyyat modelinin formalaşdırılması da diqqət mərkəzində olmalıdır. Aparılan təhlil və araşdırmanın da əsas məqsədi Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyətini kompleks şəkildə qiymətləndirmək, 2021–2025-ci illərdə sektorun əsas makroiqtisadi göstəricilərinin, yük və sərnişin daşımalarının, nəqliyyat növləri üzrə gəlirlərin, tranzit daşımalarının və infrastruktur təminatının dinamikasını təhlil etməkdir. Təhlilin yekununda nəqliyyat sisteminin **güclü və zəif tərəfləri, mövcud imkanları və potensial təhdidləri SWOT yanaşması** əsasında qiymətləndirilərək onun daha səmərəli, rəqabətqabiliyyətli və davamlı inkişafına xidmət edən strateji istiqamətlər müəyyən edilir. Bu yanaşma Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin məcmusu kimi deyil, **avtomobil yolu–dəmir yolu–liman–hava limanı–logistika mərkəzi–gömrük–rəqəmsal platforma** elementlərini birləşdirən vahid nəqliyyat-logistika ekosistemi kimi qiymətləndirilməsinə imkan verir.

NƏQLİYYAT SEKTORUNUN MAKROİQTİSADI GÖSTƏRİCİLƏRİNİN TƏHLİLİ

Azərbaycan nəqliyyat sistemi ölkə iqtisadiyyatının mühüm infrastruktur sahələrindən biri olmaqla yanaşı, daxili iqtisadi əlaqələrin təmin edilməsində və Azərbaycanın beynəlxalq tranzit-logistika mövqeyinin gücləndirilməsində strateji rol oynayır. Bunu son illərin statistik rəqəmləri də bir daha təsdiq edir. Dinamik inkişaf edən nəqliyyat sektoru, ümumi iqtisadi tərəqqiyə də öz töhfəsini verir. Nəzərdən keçirilən 2021–2025-ci illərdə də nəqliyyat sektorunun iqtisadi göstəricilərində ümumilikdə artım müşahidə edilmişdir. Nəqliyyat sektorunda əlavə dəyər 2021-ci ildə **6.4 mlrd. manat**, 2025-ci ildə isə **9.1 mlrd. manat** olmuşdur. Beləliklə, beş il ərzində əlavə dəyərin nominal həcmi təxminən **42.5% artmışdır**. Yalnız **2024-2025-ci illərdə isə** artım **283 min manat** və ya **3.1%** olub.

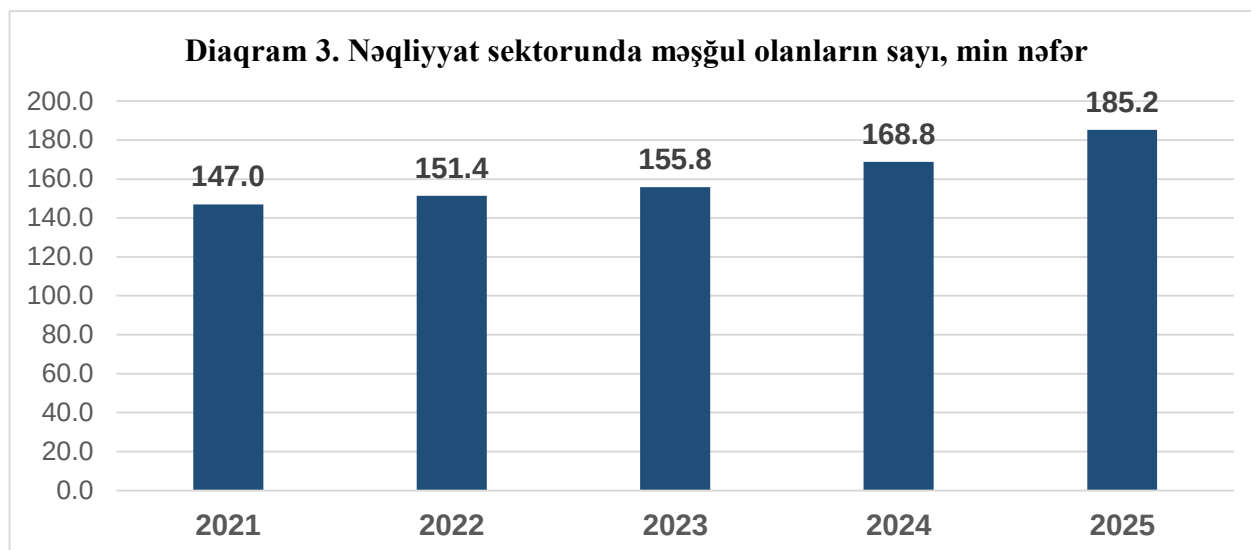


Nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatında əlavə dəyər üzrə xüsusi çəkisi də 2021-ci ildəki 6.9%-dən 2025-ci ildə 7.1%-ə yüksəlib. 2024-2025-ci illərdə isə 0.1% artım qeydə alınıb.



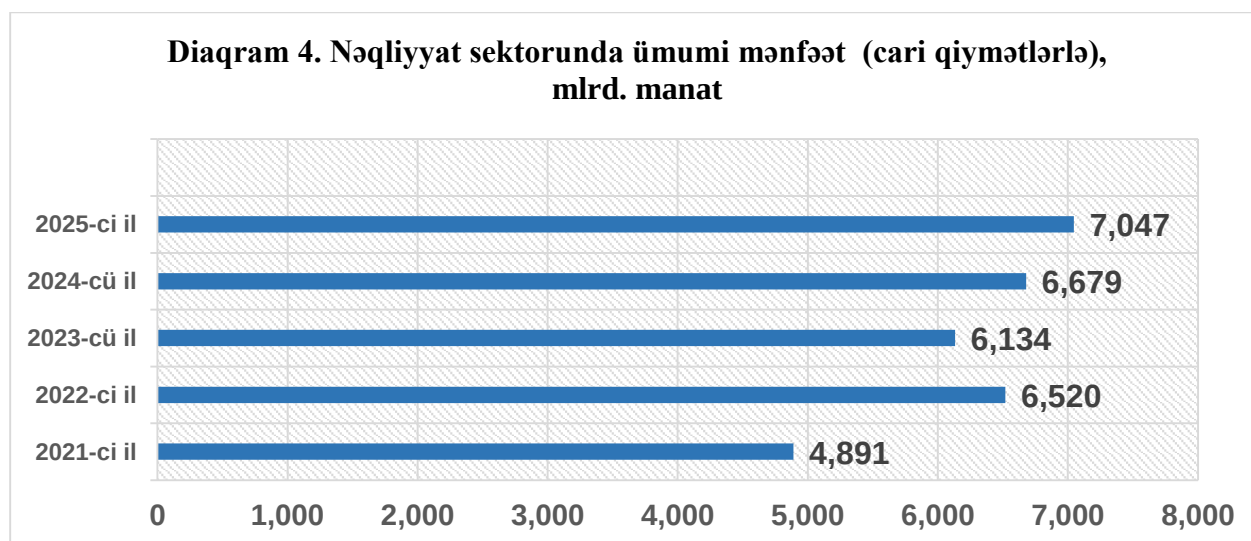
Bu artım nəqliyyatın sadəcə xidmət sektoru kimi deyil, **iqtisadi artımı dəstəkləyən strateji sektor** kimi mövqeyinin möhkəmləndiyini göstərir.

Araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat sektorunda çalışanların sayı **2021-ci ildə 147 min** nəfər olduğu halda, **2025-ci ildə 185.2 min** nəfərə çatmışdır ki, bu da təxminən **26.0% artım** deməkdir.



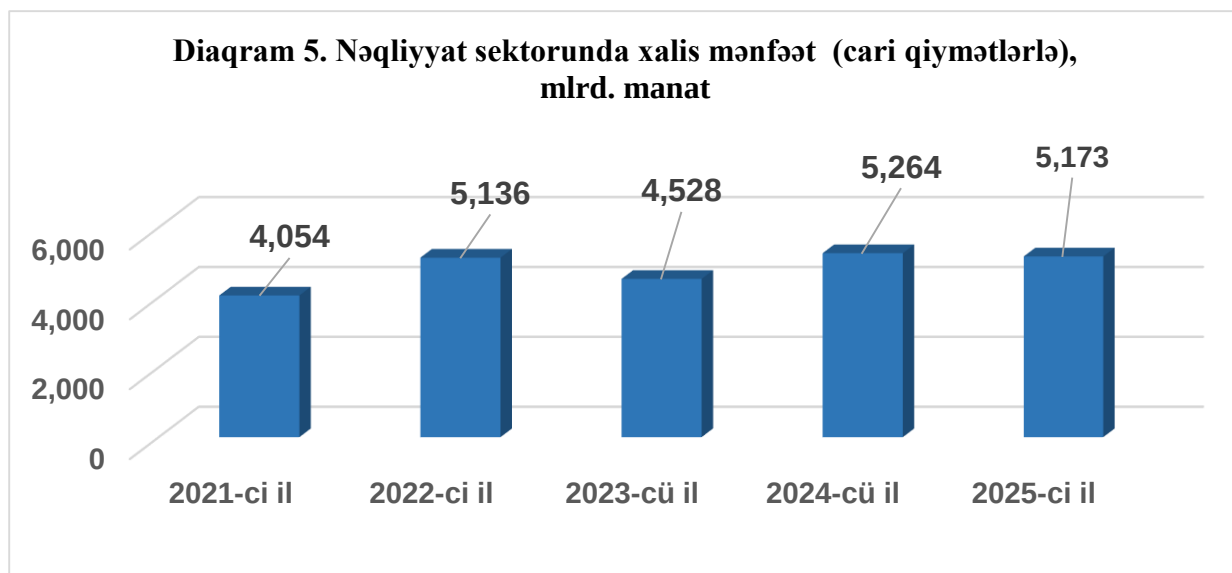
Bu nəticələrə görə, nəqliyyat sektorunun ölkə üzrə məşğulluqda payı da **8.6%-dən 10.2%-ə** yüksəlmişdir. Deməli, nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycanda həm **ÜDM-nin formalaşmasına**, həm **məşğulluğa**, həm də **xidmətlər sektorunun genişlənməsinə** və ümumilikdə iqtisadi tərəqqiyə təsir göstərir.

Nəqliyyat sektorunda əldə edilən **ümumi mənfəətə** gəldikdə, **2021-2025-ci illərdə 2.2 milyard və ya 44.1% artım** əldə edilib. Konkret olaraq, **2024-2025-ci illərdə isə 0.4 milyard manat artım** təmin edilib.



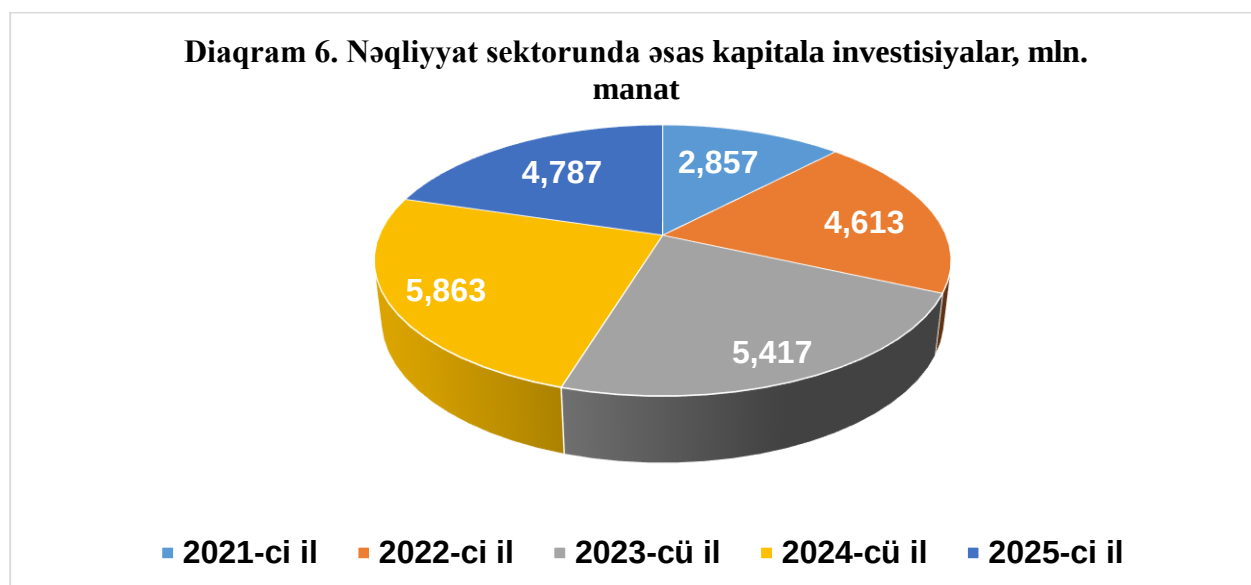
Baxılan dövrdə ölkə üzrə ümumi mənfəətdə nəqliyyat sektorunun xüsusi çəkisi, **2021-ci ildə 7.8%-dən 2025-ci ildə 8,9%-ə qədər artmışdır**. O cümlədən, **2024-2025-ci illərdə** də müsbət dinamika saxlanıb və **0.5% artım** əldə olub.

2025-ci ildə əldə olunan **xalis mənfəətə** gəldikdə isə, ölkə üzrə ümumi göstəricidə **7.3%-lik** paya malik olan nəqliyyat sektorunda **5.2 milyard manat** xalis mənfəət əldə edilib.



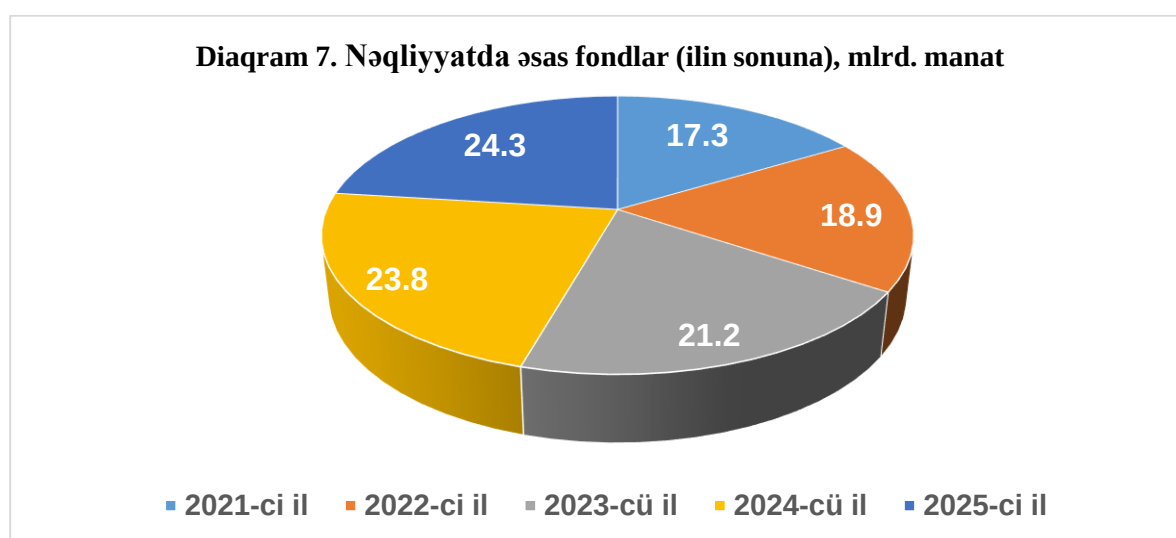
Ümumilikdə, nəqliyyat sektorunda xalis mənfəət **2021-2025-ci illərdə 1119 milyon manat** və ya **27.6% artsa** da, **2024-2025-ci illərdə** bu göstərici üzrə **91 milyon manat azalma** müşahidə edilib.

Bu müddət ərzində, nəqliyyat sektorunda əsas kapitala qoyulan investisiyalar 2021-ci ildəki **2857 milyon manatdan 2025-ci ildə 4787 milyon manata** çatıb ki, bu da **1930 milyon manat** və ya **67.6% artım** deməkdir. **2024-2025-ci illərdə** isə nəqliyyat sektoru üzrə bu göstərici **1076 milyon manat** azalıb.



2021-2025-ci illərdə əsas kapitala investisiyalarda nəqliyyat sektorunun payı ümumi ölkə üzrə göstəricinin **2021-ci ildə 17.0%-ni, 2024-cü ildə 26.5%, 2025-ci ildə isə 22.0%-ni** təşkil edib. Baxılan dövrdə ən böyük investisiya həcmi 5863 milyon manatla 2024-cü ilə aiddir. Ümumilikdə isə, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar əvvəlki ilə müqayisədə 2022-ci ildə 1756 milyon manat, 2023-cü ildə 804 milyon manat, 2024-cü ildə 446 milyon manat çox, 2025-ci ildə isə 1076 milyon manat az olmuşdur.

2025-ci ildə nəqliyyat sektorunda **24310 milyon manatlıq əsas fond** olmuşdur ki, bu da 2021-ci ilə nisbətən **7049 milyon manat və ya 40.8%**, 2024-cü ilə nisbətən isə **564 milyon manat və ya 2.4%** çox deməkdir. Əsas fondlar üzrə nəqliyyat sektorunun xüsusi çəkisi 2021-ci ildə **6.7%**, 2024-cü ildə **7.9%**, 2025-ci ildə isə **7.8%** təşkil edib.



2024-2025-ci illər ərzində qoyulan investisiyalarda azalma müşahidə edilsə də, əsas fondlar dinamik olaraq artmışdır. Belə ki, əsas fondlar əvvəlki ilə nisbətən, 2022-ci ildə **1.6 milyard manat**, 2023-cü ildə **2.3 milyard manat**, 2024-cü ildə **2.6 milyard manat**, 2025-ci ildə isə **0.5 milyard manat** artmışdır.

2025-ci il üzrə xarici dövlətlərlə Azərbaycanın iqtisadi əlaqələrində xidmətlərin ümumi həcmi **18.9 mlrd. dollar** təşkil etmişdir. Qarşılıqlı xidmətlər dövriyyəsinin **28.6%-i nəqliyyat xidmətləri** üzrə aparılan əməliyyatların payına düşür. Ümumi dəyəri **5.3 mlrd. dollar** olan **nəqliyyat xidmətlərinin 67.9%-i** qeyri-rezidentlərin Azərbaycanın nəqliyyat xidmətlərindən istifadəsi ilə əlaqədar olmuşdur. Azərbaycan rezidentlərinin qeyri-rezidentlərə göstərdikləri nəqliyyat xidmətlərinin dəyəri **3.6 mlrd. dollar**, qeyri-rezidentlərin Azərbaycan rezidentlərinə göstərdikləri nəqliyyat xidmətlərinin dəyəri isə **1.7 mlrd. dollar** təşkil etmişdir. Qeyri-neft-qaz sektoru üzrə **nəqliyyat xidmətlərinin ixracı** 2024-cü ilə nisbətən **2025-ci ildə 29.8% artmış, idxalı isə 7.8% azalmışdır**. Bu müsbət dinamika nəqliyyat xidmətləri üzrə profisit

əhəmiyyətli artımını şərtləndirmiş və onun **profisiti 2024-cü ildəki 1.3 milyard dollardan 46.2%** artaraq **2025-ci ildə 1.9 mlrd.dolara** çatmışdır¹.

Beləliklə, 2021–2025-ci illərdə Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun makroiqtisadi göstəricilərinin təhlili sektorun ümumilikdə **dayanıqlı və müsbət inkişaf dinamikasına** malik olduğunu göstərir. Bu dövrdə nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin, məşğulluğun, mənfəətin, əsas fondların və əsas kapitalla yönəldilən investisiyaların əhəmiyyətli artımı onun ölkə iqtisadiyyatında rolunun gücləndiyini təsdiq edir. Xüsusilə əlavə dəyərin **42.5%**, məşğulluğun **26.0%**, ümumi mənfəətin isə **44.1%** artması nəqliyyatın iqtisadi artım və məşğulluğun təmin edilməsində mühüm amilə çevrildiyini göstərir. Eyni zamanda, nəqliyyat sektorunun xarici iqtisadi əlaqələrdə rolu da genişlənmiş, 2025-ci ildə nəqliyyat xidmətlərinin ixracında yüksək artım, idxalında azalma səbəbindən **1.9 mlrd. dollar həcmində profisit** formalaşmışdır. Bu, Azərbaycanın beynəlxalq tranzit-logistika imkanlarının və nəqliyyat xidmətlərinin ixrac potensialının gücləndiyini göstərir. Bununla yanaşı, 2025-ci ildə investisiyaların və xalis mənfəətin, əvvəlki illə müqayisədə azalması, sektorun inkişafında müəyyən **dalğalanmaların və səmərəlilik problemlərinin** olduğunu da ifadə edir.

Ümumilikdə, nəqliyyat sektoru Azərbaycanın **ÜDM-nin formalaşmasına, məşğulluğun artırılmasına, iqtisadi və investisiya fəallığına, xarici ticarətə və ölkənin tranzit-logistika mövqeyinin möhkəmləndirilməsinə** mühüm töhfə verən strateji iqtisadi sahədir. Mövcud müsbət dinamikanın davam etdirilməsi üçün infrastrukturun modernləşdirilməsi, multimodal daşımaların təşviqi, rəqəmsallaşma, logistika xidmətlərinin çevikliyinin və səmərəliliyinin artırılması, eləcə də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən istifadənin genişləndirilməsi prioritet istiqamətlər kimi qəbul edilə bilər.

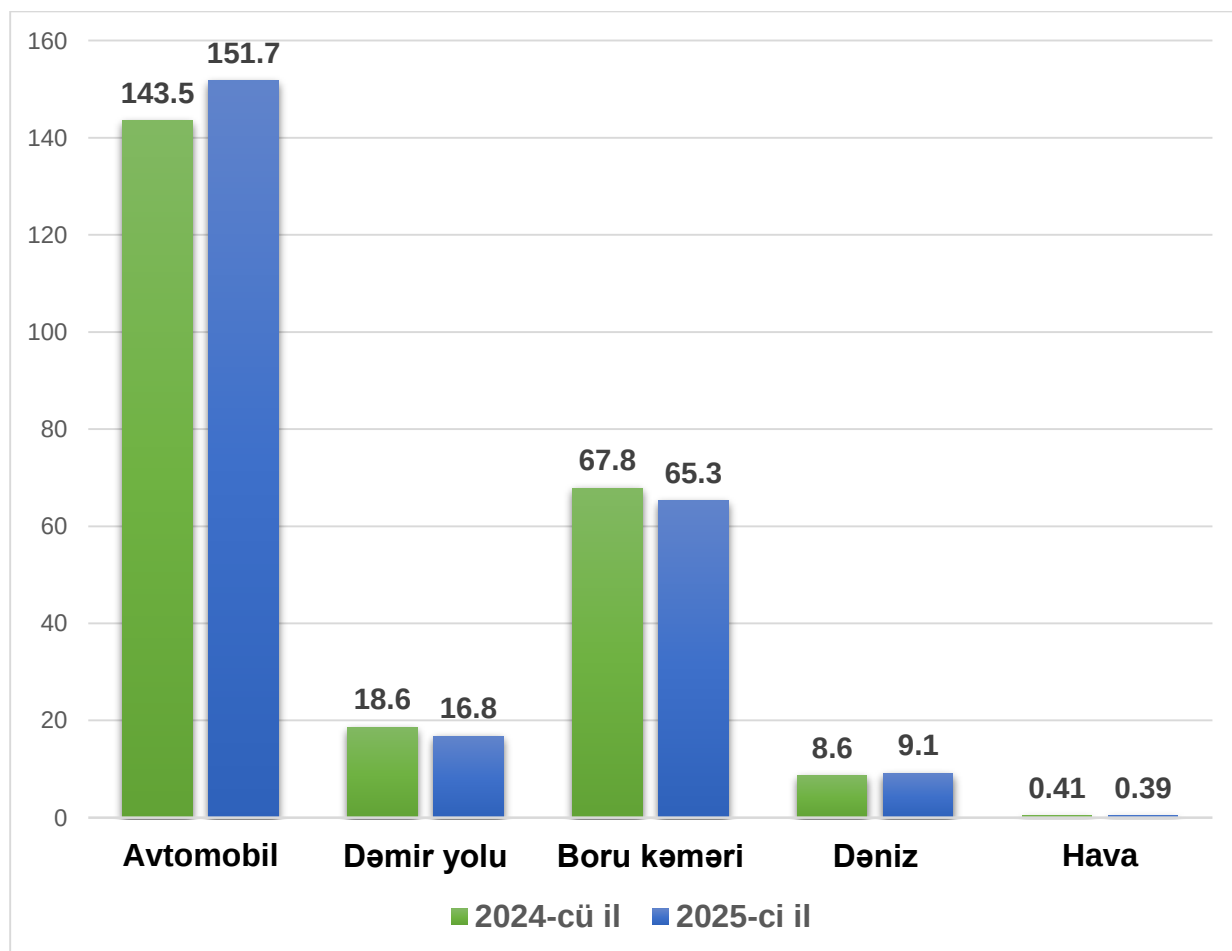
¹<https://uploads.cbar.az/assets/652283ed25f6b213c14cdd2bc.pdf>

NƏQLİYYAT SEKTORUNDA YÜKDAŞIMA SİSTEMİNİN VƏ YÜK DÖVRİYYƏSİNİN STRUKTURU

Azərbaycanın yükdaşıma sistemi çoxnövlü xarakter daşısa da, struktur baxımından **avtomobil və boru kəməri nəqliyyatının üstünlüyü** diqqəti cəlb edir. 2025-ci ildə ölkə üzrə nəqliyyat sektorunda ümumilikdə **243.3 milyon ton** yük daşınmışdır ki, bu da ötən illə müqayisədə **1.8 faiz artım** deməkdir.

Yüklərin **151.7** milyon tonu və ya **62.4%-i** avtomobil nəqliyyatı, **65.3** milyon tonu və ya **26.8%-i** boru kəmərləri, **16.8** milyon tonu və ya **6.9%-i** dəmir yolu, **9.1** milyon tonu və ya **3.7%-i** dəniz, **0.4** milyon tonu və ya **0.2%-i** hava nəqliyyatının payına düşüb. **2024-2025-ci illərdə avtomobil** nəqliyyatı ilə yük daşımaları **5.7%**, dəniz nəqliyyatında **5.4% artıb**, dəmir yolu nəqliyyatında **9.4%**, hava nəqliyyatında **5.3%**, boru kəmərinə **3.7% azalma** müşahidə edilib. Qeyd edilən rəqəmlər belə nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, daxili yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatı dominant mövqedədir.

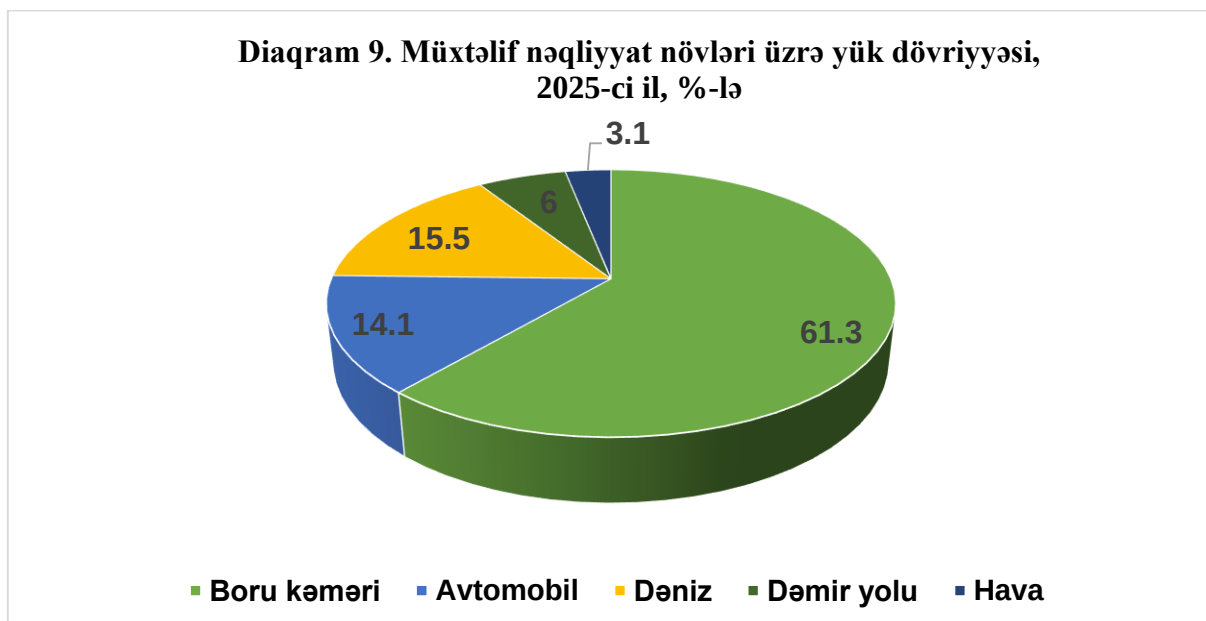
**Diagram 8. Nəqliyyat növləri üzrə yük daşıma strukturu,
milyon ton**



Ümumilikdə, 2021–2025-ci illərdə avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımaların həcmi **112.5** milyon tondan **151.7** milyon tona yüksəlmişdir ki, bu da, orta hesabla, **34.8%** artım deməkdir. O cümlədən, yük daşımalarında **ikinci yeri boru kəməri nəqliyyatı** tutur. 2025-ci ildə **boru kəməri nəqliyyatının** fəaliyyətinə gəldikdə, **magistral neft kəmərləri** ilə **36.3 mln. ton** neft nəql edilmişdir. Daşınan neftin **74.9 %-i** və ya **27.2 mln. tonu** Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft ixrac kəməri ilə ötürülmüşdür. Bu müddətdə BTC kəməri ilə nəql edilmiş neftin **84.8 %-ni** Azərbaycan, **15.2 %-ni** və ya **4.1 mln. tonunu** isə **Türkmənistan və Qazaxıstan** nefti təşkil etmişdir.

Baxılan dövrdə **magistral qaz kəmərləri** ilə **40235.6 milyon kub-metr qaz** nəql edilmişdir ki, bu da əvvəlki ilə nisbətən **0.3 % azalma** deməkdir. Bu müddətdə **23143.9 milyon kub-metr** qaz və ya ümumi həcm **57.5 %-i Bakı-Tbilisi-Ərzurum** Cənubi Qafqaz boru kəməri vasitəsilə ötürülmüşdür. Göründüyü kimi, bu nəqliyyat növü hələ də Azərbaycanın yük dövriyyəsinin mühüm hissəsini formalaşdırır. Lakin burada əsas fərq ondan ibarətdir ki, boru kəmərləri yüksək ton-kilometr göstəricisi yaratsa da, onun fəaliyyəti, daşıma obyektindən baxımından məhduddur, əsasən enerji resurslarının (neft-qaz) daşınması ilə bağlıdır. Bu səbəbdən **Azərbaycanın gələcək nəqliyyat siyasətində karbohidrogen daşımalarından asılı olmayan diversifikasiya edilmiş logistika modeli** xüsusilə diqqəti cəlb edir.

Yük daşımalarının həcmi ilə yanaşı, **yük dövriyyəsi** də nəqliyyat sisteminin real iqtisadi və logistika fəaliyyətini qiymətləndirmək üçün əhəmiyyətli göstəricilərdən biridir. 2021–2025-ci illərdə Azərbaycanda ümumi yük dövriyyəsi **78.7 mlrd. ton-km-dən 101.9 mlrd. ton-km-ə qədər artmışdır ki, bu da, təxminən 29.6% artım** deməkdir. Təhlillər göstərir ki, nəqliyyat növləri arasında bu göstərici üzrə də ciddi fərqlər mövcuddur:



Ötən ilə nisbətən **4.1% azalma** olsa da, **61.3%-lə** ən böyük paya **boru-kəməri** nəqliyyatı malikdir. **Avtomobil nəqliyyatında** ötən illə müqayisədə yük dövriyyəsi **7.0% artıb** və yük dövriyyəsinə görə ikinci yerdə qərarlaşan **dəniz nəqliyyatının yüksəlişi xüsusilə** diqqəti cəlb edir. Dəniz nəqliyyatında yük dövriyyəsi 2021-ci ildə **3.1 mlrd. ton-km** olduğu halda 2025-ci ildə **15.7 mlrd. ton-km-ə** çatmışdır ki, bu da beş il ərzində, təqribən, **5.1 dəfə, yalnız 2024-2025-ci illərdə isə 2.3 dəfə artım** deməkdir. **Dəniz nəqliyyatı ilə 2025-ci ildə** daşınmış yüklərin həcmi, **47.5 %-i** neft yükləri olmaqla, ümumilikdə **9089,6 min ton** təşkil etmişdir ki, bu da əvvəlki ilə nisbətən **5.4 % artım deməkdir. Dəniz limanları tərəfindən 12959.5 min ton həcmində** yükləmə-boşaltma işləri həyata keçirilmiş və yüklərin **10246.3 min tonunu** və ya **79.1%-ni** tranzit yüklər təşkil etmişdir. Bütün bunlar Azərbaycanın Xəzər hövzəsində tranzit-logistika mövqeyinin güclənməsi baxımından mühüm siqnaldır.

Onu da qeyd edək ki, baxılan dövrdə, **qeyri-dövlət sektoruna** məxsus nəqliyyat vasitələri ilə daşınmış yüklərin həcmi **3.2% artmış**, yüklərin ümumi həcmində bu sektorun **xüsusi çəkisi 80.4%** təşkil etmişdir ki, bu da nəqliyyat sektorunda dövlət-özəl tərəfdaşlığının və nəqliyyat sektorunun bazar münasibətlərinə uyğun inkişafının bariz nümunəsi kimi dəyərləndirilə bilər.

Yekun olaraq, təhlillərdən aydın olur ki, 2021–2025-ci illərdə Azərbaycanın yükdaşıma sistemində **müsbət artım və struktur dəyişiklikləri** müşahidə edilmişdir. 2025-ci ildə ölkə üzrə **243.3 milyon ton yük** daşınmasında avtomobil nəqliyyatı **62.4%-lə dominant mövqeyini** qoruyur. Boru kəməri nəqliyyatı **26.8%-lə** ikinci yerdə qərarlaşsa da, onun əsasən neft-qaz daşımalarından asılılığı yükdaşıma strukturunun diversifikasiyası zərurətini artırır. 2021–2025-ci illərdə ümumi yük dövriyyəsinin **78.7 mlrd. ton-km-dən 101.9 mlrd. ton-km-ə yüksəlməsi** nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin genişləndiyini göstərir. Xüsusilə, **dəniz nəqliyyatında yük dövriyyəsinin 5 dəfədən çox artması** Azərbaycanın Xəzər dənizi üzərindən tranzit-logistika imkanlarının güclənməsi və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində rolunun artması kimi dəyərləndirilə bilər. Qeyri-dövlət sektorunun yükdaşımaların **80.4%-ni** təşkil etməsi isə sektorun özəl sahibkarlıq və bazar mexanizmləri əsasında inkişaf etdiyini göstərir.

Beləliklə, Azərbaycanın yükdaşıma sistemində **avtomobil nəqliyyatının daxili daşımalar üzrə üstünlüyü, boru kəmərlərinin enerji daşımalarında aparıcı rolu və dəniz nəqliyyatının tranzit potensialının sürətli genişlənməsi** əsas tendensiyalar kimi qiymətləndirilə bilər. Gələcəkdə nəqliyyat strukturunun daha da diversifikasiya edilməsi, dəmir yolu və dəniz daşımalarının inkişafı, tranzit yük axınlarının artırılması və multimodal logistika imkanlarının genişləndirilməsi Azərbaycanın regional nəqliyyat-logistika mərkəzi kimi mövqeyinin daha da möhkəmləndirilməsinə təkan verə bilər.

SƏRNIŞIN DAŞINMASI İLƏ BAĞLI MÜASİR VƏZİYYƏTİN TƏHLİLİ

Sərnişin daşımalarına dair statistik məlumatlardan (**Cədvəl 1**) aydın olur ki, 2021-ci ildə nəqliyyat sektorunda ümumilikdə **1.2 mlrd. sərnişin** daşındığı halda, 2025-ci ildə bu göstərici **2 mlrd. sərnişinə** yüksəlmişdir ki, bu da beşillik dövrdə sərnişin daşımaları həcmnin **1.0 mlrd. sərnişin** və ya **82,5%** artmışdır. Sərnişin daşınmasında artım dinamik olmuş və hər il əvvəlki ilə nisbətən, 2022-ci ildə 406.9 milyon, 2023-cü ildə 302.6 milyon, 2024-cü ildə 164.9 milyon, 2025-ci ildə isə 126.5 milyon sərnişin çox daşınmışdır. Bu dinamika pandemiya sonrakı dövrdə sərnişin mobilliyinin əhəmiyyətli dərəcədə bərpa olunduğunu və nəqliyyat xidmətlərinə tələbin artdığını göstərir. Eyni zamanda, müxtəlif nəqliyyat növlərinə nəzər salsaq, aparıcı mövqedə olan **avtomobil nəqliyyatı** ilə 2021-ci ildə **1.12 mlrd. sərnişin** daşındığı halda, 2025-ci ildə bu göstərici **1.97 mlrd. sərnişinə** çatmışdır ki, bu da, təxminən, **76.2% artım deməkdir. Metro nəqliyyatında**, xüsusilə 2022-ci ildə kəskin artım müşahidə edilmişdir. Sərnişin sayı 2021-ci ildəki **90.2 milyondan** 2022-ci ildə **208.7 milyona** yüksəlmiş, 2025-ci ildə isə **226.8 mln. sərnişin** qeydə alınmışdır. Beləliklə, 2021–2025-ci illərdə metro sərnişinlərinin sayı təxminən **2.5 dəfə** artmışdır ki, bu da şəhərdaxili mobilliyin bərpası və metro xidmətlərinə tələbin yüksəlməsi ilə əlaqələndirilə bilər.

Cədvəl 1. Sərnişin daşımaları, min sərnişinlə

	2021	2022	2023	2024	2025
Cəmi	1214153	1621129	1923 677	2088615	2215060
Dəmir yolu	2826	5137	7185	8530	10267
Dəniz	18	21	24	28	26
Hava	1133	2254	2912	4045	4162
Metro	90232	208696	219452	230003	226800
Avtomobil	1 119 944	1 405 021	1 694 104	1 846 009	1 973 805

Baxılan dövrdə **dəmir yolu** nəqliyyatında da əhəmiyyətli artım baş vermişdir. Nəqliyyatın bu növü ilə daşınan sərnişinlərin sayı 2021-ci ildə **2.83 mln.** olduğu halda, 2025-ci ildə **10.27 milyona** çatmışdır ki, bu da **3.6 dəfə artım** deməkdir. Dəmir yolunun sərnişin daşımalarında artım tempi yüksək olsa da, ümumi sərnişin

daşımalarda payı hələ də aşağı olaraq qalır. **Hava nəqliyyatında** sənişin sayı 2021-ci ildə **1.11 mln.**, 2025-ci ildə isə **4.16 mln.** olmuşdur. Bu isə beş il ərzində hava nəqliyyatı ilə sənişin daşımalarının **3.7 dəfə** artması deməkdir. Xüsusilə 2023–2024-cü illərdə yüksək artım nəzərə çarpacaq. Bu da beynəlxalq və daxili aviasiya əlaqələrinin bərpası və genişlənməsi baxımından müsbət hesab oluna bilər. Sənişin daşımalarında **dəniz nəqliyyatı** ən aşağı göstəriciyə malikdir. Sənişin sayı 2021-ci ildə **18 min**, 2024-cü ildə **28 min** olmuş, 2025-ci ildə isə **26 minə** qədər azalmışdır. Buna görə dəniz nəqliyyatının sənişin daşımalarında rolu digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə çox məhduddur və bu da, əsasən quru sərhədlərin bağlılığı ilə izah edilə bilər.

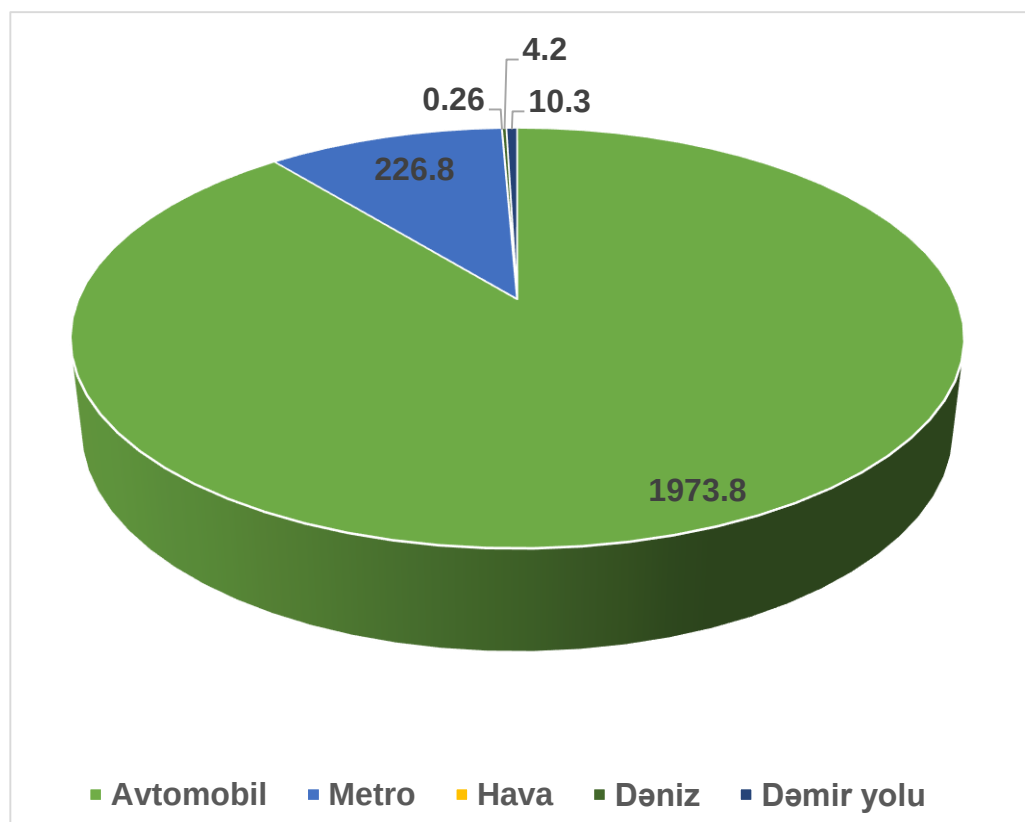
Beləliklə, aparılan təhlillər göstərir ki, **2021–2025-ci illərdə sənişin daşımalarının ümumi həcmi təxminən 82.5% artmışdır.** Artımda əsas aparıcı mövqe avtomobil nəqliyyatına məxsus olsa da, **dəmir yolu və hava nəqliyyatında daha yüksək tempə artım** qeydə alınmışdır. Bu isə Azərbaycanın nəqliyyat sistemində sənişin mobilliyinin bərpası ilə yanaşı, müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişaf göstəricisi kimi dəyərləndirilə bilər.

Konkret olaraq, 2025-ci ildə ümumi **2 215,1 milyon sənişinin** təxminən **89,1%-i avtomobil, 10,2%-i metro**, qalan hissəsi isə dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatının payına düşür. Deməli, sənişin daşımalarında **avtomobil nəqliyyatından yüksək asılılıq** hələ də qalmaqdadır. Eyni zamanda, dəmir yolu və hava nəqliyyatının sürətli inkişafı gələcəkdə sənişin daşımalarının daha **şaxələndirilmiş və multimodal** strukturunun formalaşmasına imkan yarada bilər.

Konkret olaraq, 2025-ci ilin nəticələrinə baxsaq, yalnız 2025-ci ildə daşıyıcılar tərəfindən 2215.1 milyon sənişinə xidmət göstərilmişdir. Sənişinlərin **89.1 %-i avtomobil** nəqliyyatı, **10.2 %-i metro**, qalan hissəsi isə digər nəqliyyat növləri ilə daşınmışdır. Bu isə o deməkdir ki, sənişin daşımalarında da **avtomobil nəqliyyatı daha böyük paya malikdir** və həlledici mövqedədir.

Daşınan sənişinlərin sayına gəldikdə isə, burada da üstünlük avtomobil nəqliyyatına məxsusdur. **2215.1 milyon** sənişinin **1973.8 milyonu avtomobillə, 226.8 milyonu metro** ilə, **10.3 milyonu dəmir** yolu ilə, **4.2 milyonu hava** nəqliyyatı ilə, **25500 nəfəri isə dəniz** nəqliyyatı ilə daşınıb. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan 1973.8 milyon sənişinin **1879.8 milyon nəfəri və ya 95.2%-i avtobuslarla** daşınıb ki, bunun da **42.0%-i** və ya **789.9 milyonu** fərdi sahibkarların payına düşür.

**Diaqram 10. Nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınması,
2025, milyon sərnişin**



Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə təhlillər apardıqda aydın olur ki, 2024-cü ilə nisbətən 2025-ci ildə **avtomobil nəqliyyatı** ilə sərnişin daşınması **127.8 mln. sərnişin**, sərnişin dövriyyəsi **2639.8 mln. sərnişin-km**, **dəmir yolunda** sərnişin daşınması **1.8 mln. sərnişin**, sərnişin dövriyyəsi **80.0 mln. sərnişin-km**, **hava nəqliyyatında** daşınan **sərnişinlərin sayı 117 min**, sərnişin dövriyyəsi **467 milyon sərnişin-km** artıb.

Bununla belə, ictimai nəqliyyatın mühüm tərkib hissəsi olan **metroda** 2025-ci ildə, 2024-cü ilə nisbətən, daşınan sərnişinlərin sayı **3.2 milyon sərnişin**, sərnişin dövriyyəsi isə **43.2 mln. sərnişin-km**, **dəniz nəqliyyatında** sərnişinlərin sayı **2.9 min nəfər**, sərnişin dövriyyəsi **1.6 mln. sərnişin-km** azalıb.

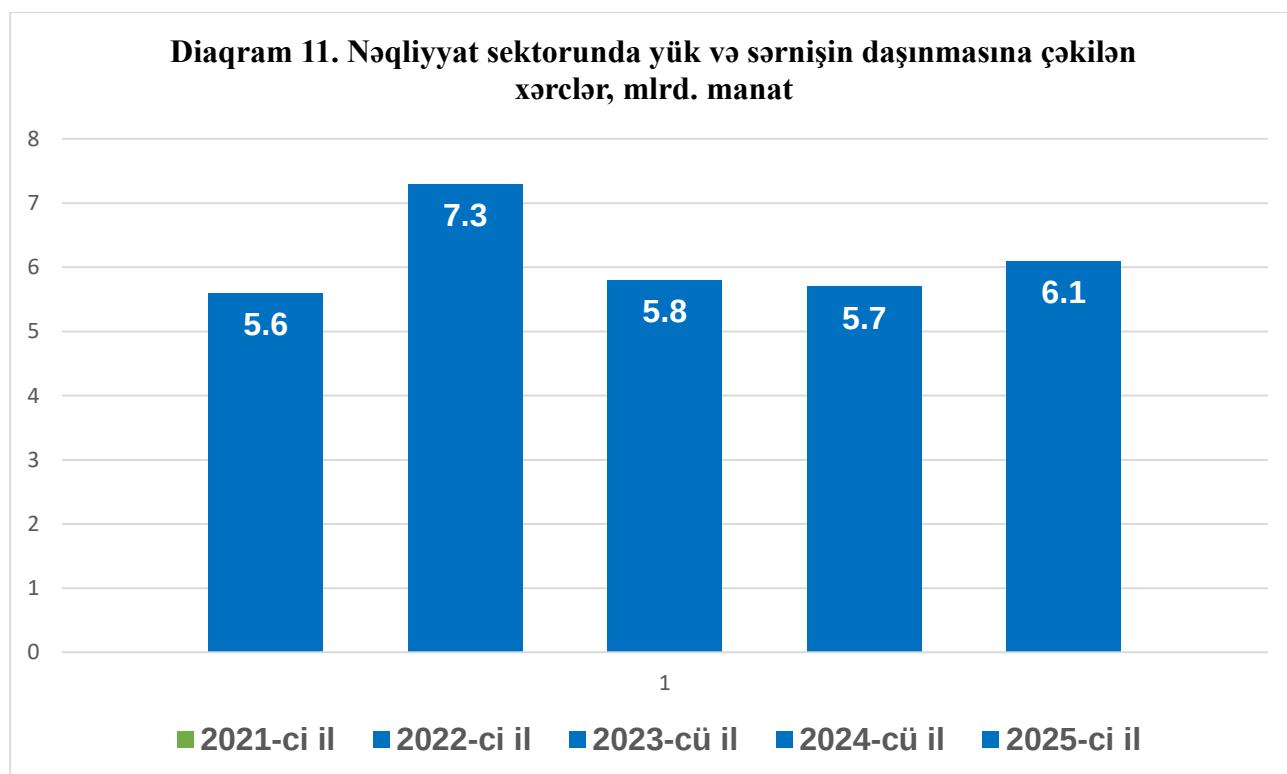
Beləliklə, 2025-ci ildə Azərbaycanda sərnişin daşımalarının strukturu ilə tanışlıqdan aydın olur ki, **avtomobil nəqliyyatı açıq üstünlüyə** malikdir. İl ərzində **2215.1 milyon sərnişinə** xidmət göstərilmişdir ki, onların da **89.1%-i avtomobil nəqliyyatı**, **10.2%-i** isə metro vasitəsilə daşınmışdır. Avtomobil nəqliyyatında avtobus daşımalarının yüksək paya malik olması ictimai nəqliyyatın inkişafı istiqamətində atılan addımların nəticəsi kimi sərnişin daşımalarında avtomobil nəqliyyatının aparıcı rolunu təsdiq edir. 2025-ci ildə, əvvəlki illə müqayisədə, avtomobil, dəmir yolu və hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin artması **sərnişin**

mobilliyinin və nəqliyyat xidmətlərinə tələbin artdığını göstərir. Digər tərəfdən, metro nəqliyyatında müəyyən azalmaların müşahidə olunması bu nəqliyyat növünün fəaliyyətinin və xidmət keyfiyyətinin davamlı şəkildə təkmilləşdirilməsinə ehtiyac olduğunu ifadə edir. Dəniz nəqliyyatında azalma isə quru sərhədlərin bağlılığı ilə əlaqəlidir.

Ümumilikdə, sərnişin daşımalarının mövcud strukturu Azərbaycanda **avtomobil nəqliyyatından yüksək asılılığın** davam etdiyini göstərir. Bu baxımdan gələcək nəqliyyat siyasətində **ictimai nəqliyyatın, xüsusilə metro və dəmir yolunun inkişaf etdirilməsi, multimodal sərnişin daşımalarının genişləndirilməsi və şəhər mobilliyinin rəqəmsal və dayanıqlı həllər əsasında təkmilləşdirilməsi** əsas prioritetlər kimi qəbul edilə bilər.

DAŞIMALARA ÇƏKİLƏN XƏRCLƏR VƏ BU SAHƏDƏN ƏLDƏ OLUNAN GƏLİRLƏRƏ DAİR STATİSTİK MƏNZƏRƏ

2021-ci ildə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilən ümumi xərclər **5.6 mlrd. manat**, 2022-ci ildə isə **7.3 mlrd. manat** olmuş və beləliklə də 2022-ci ildə xərclər dövrün ən yüksək səviyyəsinə çatmışdır. 2023-cü ildə isə xərclər kəskin azalaraq **5.8 mlrd. manata** enmiş, 2024-cü ildə də təxminən eyni səviyyədə – **5.7 mlrd. manat** olmuşdur. 2025-ci ildə isə xərclər yenidən artaraq 6.1 mlrd. manata çatmışdır. Ümumilikdə isə 2021–2025-ci illərdə xərclər **9,2%** artmışdır.



Daşımalarla çəkilən xərclər 2025-ci ildə, 2024-cü ilə nisbətən, **350.3 mln. manat** **və ya 6.1% artaraq** 6.09 milyard manat olmuşdur. Bu dövrdə xərclər dəmir yolunda 12.7%, hava nəqliyyatında 7.3%, avtomobil nəqliyyatında 10.8%, metrodə 1.8% artmışdır. Ümumilikdə 2024-2025-ci illərin nəqliyyat növləri üzrə xərc strukturu aşağıdakı kimi olmuşdur:

Cədvəl 2. Müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə xərc strukturu, %-lə

Nəqliyyat növü	2024-cü il	2025-ci il
Cəmi	100	100
Hava	53,9	54,5
Avtomobil	15,2	15,9

Nəqliyyat növü	2024-cü il	2025-ci il
Boru kəməri	15,7	14,2
Dəmir yolu	8,7	9,2
Dəniz	3,7	3,5
Metro	2.8	2.7

Daşımalardan əldə olunan gəlirlərə nəzər saldıqda aydın olur ki, 2021–2025-ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşımlar üzrə ümumi gəlir **8.69 milyard manatdan 10.59 milyard manata** yüksəlib ki, bu da beşillik dövrdə, təxminən, **21.9%** artım deməkdir. Ən yüksək gəlir **2022-ci ildə – 10.873 milyard manat** olub. 2023-cü ildə azalma baş versə də, 2024-cü ildə gəlirlər yenidən artaraq **10.619 milyard manata** çatıb. 2025-ci ildə isə gəlir 2024-cü illə müqayisədə **0.3%** azalıb və 2024–2025-ci illərdə nəqliyyat sektorunda gəlirlərin nisbətən sabit səviyyəyə çatdığı görünür. 2024-2025-ci illərdə əldə edilən gəlirlər üzrə **avtomobil** nəqliyyatında **161.2 milyon manat və ya 7.2% artım**, **boru kəməri** nəqliyyatında **28.8 milyon manat və ya 0.8% artım**, **metro** daşımlarında **15.8 milyon manat və ya 15.7% artım**, **dəniz** nəqliyyatında **19.4 milyon manat və ya 8.1% artım** qeydə alınıb. Ötən illə müqayisədə **dəmir yolunda 35.0 milyon manat və ya 8%**, **hava** nəqliyyatında **216.7 milyon manat və ya 5.6% azalma** müşahidə olunub. Ümumilikdə isə, 2021-2025-ci illərdə ən böyük dəyişikliklər avtomobil, metro, dəmir yolu və boru kəməri daşımlarında müşahidə edilib (Cədvəl 3).

Cədvəl 3. 2021-2025-ci illərdə nəqliyyat növləri üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirlərin dinamikası

Nəqliyyat növü	2021	2025	Artım, mln. manat	Artım, %
Cəmi	8689.0	10592.1	+1903.1	21.9
Dəmir yolu	284.8	400.7	+115.9	+40.7
Dəniz	178.6	259.5	+80.9	+45.3
Hava	3875.0	3635.5	–239.5	–6.2
Boru kəməri	3049.5	3794.5	+745.0	+24.4
Avtomobil	1274.6	2385.4	+1110.8	+87.2
Metro	26.2	116.5	+90.3	+345.0

Burada **avtomobil**, **metro** və **hava nəqliyyatı** xüsusi diqqət çəkir. Avtomobil nəqliyyatında **2021-ci ildə 1.275 milyard manat olan gəlir 2025-ci ildə 2.385 milyard manata** yüksəlib ki, bu da **87.2% artım** deməkdir. Daha bir mühüm məqam ondan

ibarətdir ki, avtomobil daşımalarının gəliri 2025-ci ildə ümumi nəqliyyat gəlirlərinin təxminən **22.5%-ni** təşkil edib ki, 2021-ci ildə bu göstərici təxminən **14.7%** olub. Başqa sözlə desək, ümumi gəlirlərdə avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi təxminən **7.8 faiz bəndi** artıb.

Metro daşımalarında da gəlirlər 2021-2025-ci illər ərzində **4.5 dəfə** və ya təxminən **345%** artıb. Onu da qeyd edək ki, bu, cədvəldəki (Cədvəl 3) ən yüksək nisbi artımdır. Lakin metro gəlirlərinin ümumi nəqliyyat gəlirlərindəki payı hələ də **1,1%** ətrafındadır və **metro üzrə yüksək artım** ümumi nəqliyyat sektorunun gəlir strukturunu ciddi şəkildə dəyişdirmir.

Quru sərhədlərinin bağlı olduğu, aviasiya xidmətlərinin qiyməti ilə bağlı fərqli yanaşmaların olduğu, qiymətlərin o qədər də cəlbedici olmadığı bir dövrdə **hava nəqliyyatının əldə etdiyi gəlirlər 2021-2022-ci illərdə 1029.4 milyon və ya 26.6% artdığı halda, 2021-2025-ci illərdə 6.2% və ya 239.8 milyon manat, yalnız 2024-2025-ci illərdə isə 216.7 milyon manat və ya 5.6% azalıb.**

Təhlillərdən aydın olur ki, baxılan dövrdə **boru kəməri** üzrə əldə edilən gəlirlər **745 milyon manat və ya 24.4% artıb**. Boru kəməri nəqliyyatının ümumi gəlirlərdə payı **2021-ci ildə 35.1%, 2025-ci ildə isə 35.8%** təşkil edibdir. Beləliklə, boru kəmərləri bütün dövr ərzində nəqliyyat sektorunun ən mühüm gəlir mənbələrindən biri olaraq qalmaqdadır.

Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatında da müsbət dinamika təmin olunub, 2021-2025-ci illərdə **dəmir yolu nəqliyyatında** gəlirlər **115.9 milyon manat və ya 40.7%, dəniz** nəqliyyatında isə 80.9 milyon manat və ya **45.3% yüksəlib**.

Bütün nəqliyyat növləri üzrə 2025-ci ilin gəlir strukturunu isə aşağıdakı kimi olubdur.

Cədvəl 4. Müxtəlif nəqliyyat növlərində əldə edilən gəlir, 2025-ci il

Nəqliyyat növü	Gəlirlər, mln manat	Ümumi gəlirdə payı, %-lə
Cəmi	10592.1	100
Hava	3635.5	34.3
Boru kəməri	3794.5	35.8
Avtomobil	2385.4	22.5
Dəmir yolu	400.7	3.8
Dəniz	259.5	2.5
Metro	116.5	1.1

Cədvəl 4-dən göründüyü kimi, 2025-ci ildə **hava və boru kəməri nəqliyyatı birlikdə sektorun ümumi gəlirlərinin təxminən 70.0%-ni formalaşdırıb**. Avtomobil nəqliyyatı isə **22.5% payla** üçüncü əsas gəlir mənbəyidir. 2021–2025-ci illərin göstəricilərini ümumiləşdirsək, aydın olur ki, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun ümumi gəlirləri 5 il ərzində **21.9% artaraq 10.6 milyard manata** yaxınlaşıb. Gəlirlərin artımının əsas hərəkətverici qüvvəsi **avtomobil nəqliyyatı** olub və bu müddətdə avtomobil daşımlarından əldə olunan gəlirlər **87.2% artıb**.

Ümumi gəlir və xərcləri müqayisə etdikdə isə, aydın olur ki, 2025-ci ildə xərclərin 54.5%-nin sərf edildiyi hava nəqliyyatı gəlirlərdə cəmi 34.3%-lik paya, 9.2%-nin sərf edildiyi dəmir yolu gəlirlərdə 3.8%lik paya malik olduğu halda, 14.2%-lik xərclərlə boru kəməri gəlirlərdə 35.8%-lik paya, 15.9%-lik xərclərlə avtomobil nəqliyyatı gəlirlərdə 22.5%-lik paya malikdir.

Cədvəl 5. Nəqliyyat növləri üzrə gəlir və xərclərin müqayisəli qiymətləri, 2025-ci il, %-lə

Nəqliyyat növü	Ümumi gəlirdə payı	Ümumi xərcdə payı
Cəmi	100	100
Hava	34.3	54,5
Boru kəməri	35.8	14,2
Avtomobil	22.5	15,9
Dəmir yolu	3.8	9,2
Dəniz	2.5	3,5
Metro	1.1	2.7

Cədvəl 5-dən görünür ki, avtomobil nəqliyyatına çəkilən xərclər daha tez özünü ödəyir və bu, sahənin prioritetliyini bir daha təsdiq edir. Eyni zamanda, **beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən bir ölkədə dəmir yolunun gəlirlərinin azlığı bu sahədə yük cəlbəediciliyi istiqamətində qərar qəbulunu zəruri edir**. Ümumiyyətlə, xərc və gəlirlərin müqayisəli təhlili də multimodal daşımların, xüsusilə **avtomobil- dəmir yolu - liman (hava, dəniz)-avtomobil** daşıma sisteminin formalaşdırılması və çevikliyin prioritetliyini təsdiq edir.

Bununla belə, nəqliyyat sektorundan əldə edilən gəlirlərin strukturunda tədricən **daha çoxşaxəli model** formalaşır. **Boru kəməri və hava nəqliyyatı** hələ də əsas gəlir mənbələri olsa da, **avtomobil, dəmir yolu və dəniz** nəqliyyatının gəlirlərindəki artım Azərbaycanın tranzit-logistika potensialının inkişaf etdiyini göstərir ki, bu da Azərbaycanın nəqliyyat sistemində **enerji daşımları və hava nəqliyyatının üstünlük**

təşkil etdiyi modeldən multimodal nəqliyyat-logistika modelinə keçid meylinin güclənməsi kimi dəyərləndirilə bilər. Xüsusilə avtomobil daşımalarının gəlirlərinin 2021–2025-ci illərdə 87.2% artması ölkənin regional tranzit funksiyasının genişləndiyini göstərən mühüm iqtisadi indikator kimi qiymətləndirilə bilər. Bununla yanaşı, **Orta Dəhliz, Zəngəzur dəhlizi, Şimal–Cənub dəhlizi, Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu və Ələt limanı** kimi infrastruktur layihələrinin tam gücü ilə fəaliyyət göstərməsi gələcəkdə dəmir yolu və dəniz nəqliyyatının gəlirlərinin ümumi nəqliyyat gəlirlərindəki payını artırmaq üçün uzunmüddətli potensial formalaşdırır.

Təhlillər göstərir ki, **2025-ci ildə ümumi gəlirin 7888.0 mln. manatı yük daşımalarının, 2704.1 mln. manatı isə sərnişin** daşımalarının payına düşür. Yük daşımaları üzrə cəmi gəlir 2021-ci ildə **7.39 mlrd manat**, 2025-ci ildə isə **7.89 mlrd manat** olmuşdur ki, bu da beş il ərzində, təxminən **6.7% artım deməkdir**. Araşdırmalar göstərir ki, ən yüksək göstərici **2022-ci ildə – 8.63 mlrd manat** olmuş, 2023-cü ildə isə **7.29 mlrd manata** qədər azalmışdır. Sonrakı dövrdə artım bərpa olunsa da, **2025-ci ildə göstərici 2024-cü illə müqayisədə 2.6% azalmışdır**. Statistik rəqəmlərdən aydın olur ki, gəlirlərin əsas hissəsini **boru kəməri və hava nəqliyyatı** formalaşdırır. Belə ki, 2025-ci ildə boru kəməri üzrə gəlir **3.79 mlrd. manat**, hava nəqliyyatı üzrə isə **2.40 mlrd. manat** təşkil etmişdir. Onu da qeyd edək ki, boru kəməri gəlirlərində əsas pay **2.79 mlrd. manat olmaqla qaz kəmərinin** üzərinə düşür, neft kəməri üzrə gəlir isə **1.00 mlrd. manat** olmuşdur. Baxılan dövrdə, **avtomobil nəqliyyatında** gəlir ardıcıl artaraq **2021-ci ildəki 642.3 mln. manatdan** 2025-ci ildə **1.05 mlrd. manata** yüksəlmişdir ki, bu da **64% artım** deməkdir. Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatında da 2021-ci illə müqayisədə gəlirlərin artımı qeydə alınsa da, nəqliyyatın bu növlərinin ümumi gəlirlərdə payı aşağı olaraq qalmaqdadır.

Sərnişin daşınmalarından əldə edilən gəlirlərə gəldikdə isə **ümumi gəlir** 2021-ci ildə 1.298 mlrd manatdan 2025-ci ildə 2.704 mlrd manata yüksələrək təxminən **2.1 dəfə və ya 108.3% artmışdır**. Ən yüksək gəlir artımı **2021–2023-cü illərdə** müşahidə edilmiş və 2023-cü ildə 2.672 mlrd. manata çatmışdır. **2024-cü ildə** gəlir 2.521 mlrd. manata qədər azalaraq əvvəlki illə müqayisədə təxminən **5.7% geriləmişdir**. 2025-ci ildə isə yenidən **7.2% artaraq** 2.704 mlrd. manata çatmışdır. 2025-ci ildə gəlirlərin əsas hissəsi **1.334 mlrd. manat olmaqla avtomobil və 1.237 mlrd. manat olmaqla hava nəqliyyatının** payına düşmüşdür. Bu iki nəqliyyat növü birlikdə ümumi gəlirin təxminən **95%-ni** formalaşdırmışdır. Avtomobil nəqliyyatında **avtobus gəlirləri 1.016 mlrd.**, taksi gəlirləri isə **317.5 mln. manat** təşkil etmişdir. Onu da qeyd edək ki, **taksi gəlirləri** 2021–2025-ci illərdə təxminən **2 dəfə artıb**.

Metro ilə sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlirlər də əhəmiyyətli artım göstərərək 26.2 mln manatdan 116.5 mln manata yüksəlmiş, yəni təxminən **4.5 dəfə**

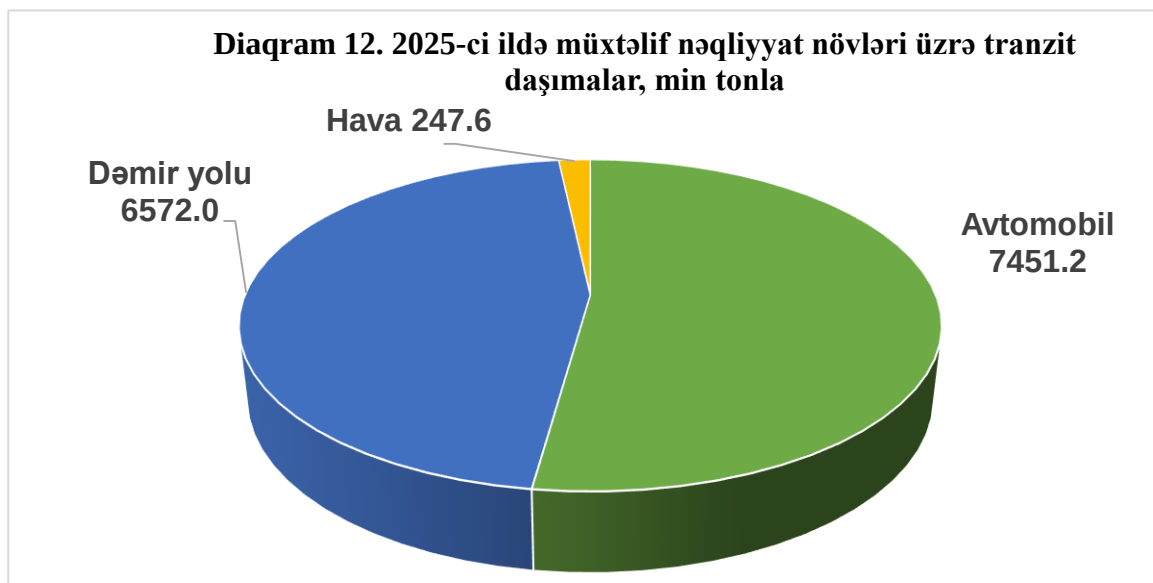
artmışdır. Dəmir yolunda gəlirlər 1.8 mln. manatdan 16.7 mln. manata yüksəlsə də, ümumi gəlirlərdə payı hələ də çox aşağıdır. **Dəniz nəqliyyatında** isə gəlirlər əksinə, **3.0 mln.** manatdan **0.3 mln. manata** qədər kəskin azalmışdır. Dəmir yolu və dənizdə sərnəşin daşımalarından əldə edilən gəlirlərin azlığının əsas səbəblərindən biri kimi **quru sərhədlərin bağlı olması** qeyd edilə bilər.

Beləliklə, aparılan statistik təhlillərdən aydın olur ki, 2021–2025-ci illərdə Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda həm daşımalara çəkilən xərclər, həm də əldə olunan gəlirlər ümumilikdə artım dinamikası nümayiş etdirmişdir. Daşımalara çəkilən xərclər 2021-2025-ci illərdə **5.6 mlrd. manatdan 6.1 mlrd. manata yüksələrək 9.2%**, yalnız 2025-ci ildə isə, əvvəlki illə müqayisədə, **6.1% artmışdır**. Eyni dövrdə, nəqliyyat sektorunda daşımalar üzrə ümumi gəlirlər **8.7 mlrd. manatdan 10.6 mlrd. manata yüksələrək 21.9% artmışdır**. Görünən odur ki, 2021-2025-ci illərdə gəlirlərin əsas artım mənbəyi avtomobil nəqliyyatı olmuş və onun gəlirləri **87.2%**, metro üzrə gəlirlər isə **345%** artmış, hava nəqliyyatında isə 2021–2025-ci illərdə gəlirlər **6.2% azalmışdır**.

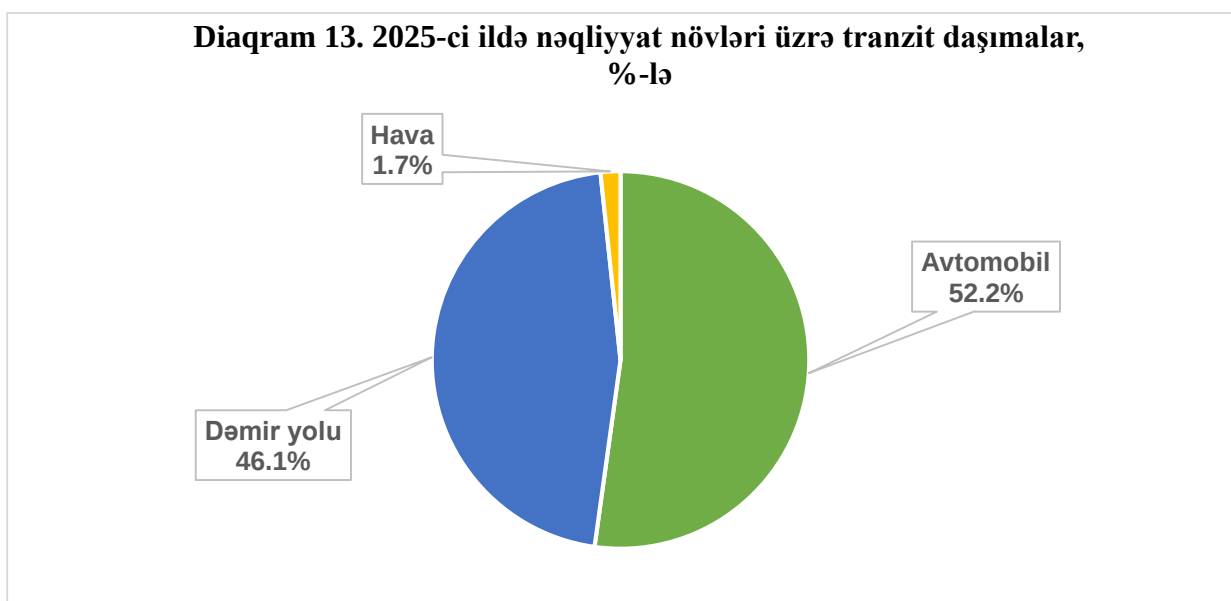
2025-ci ildə gəlirlərin strukturunda **boru kəməri (35.8%) və hava nəqliyyatı (34.3%)** birlikdə təxminən **70% paya malik** olmuş, avtomobil nəqliyyatının payı isə **22.5%-ə** çatmışdır. Bu isə, avtomobil daşımalarının sektorun gəlir strukturunda rolunun əhəmiyyətli dərəcədə gücləndiyini göstərir. Xərc və gəlirlərin müqayisəsi göstərir ki, **boru kəməri və avtomobil nəqliyyatı xərclərə nisbətən daha yüksək gəlir formalaşdırdığı halda, hava və dəmir yolu nəqliyyatında xərclərin gəlirlərə nisbəti daha yüksəkdir**. Bu baxımdan, nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin artırılması, xüsusilə dəmir yolunun yük və gəlir potensialının genişləndirilməsi, multimodal daşımaların inkişafı və **avtomobil–dəmir yolu–dəniz/liman-avtomobil** bağlantılarının gücləndirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır.

AZƏRBAYCAN ƏRAZISİNDƏN KEÇƏN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN FƏALİYYƏTİ

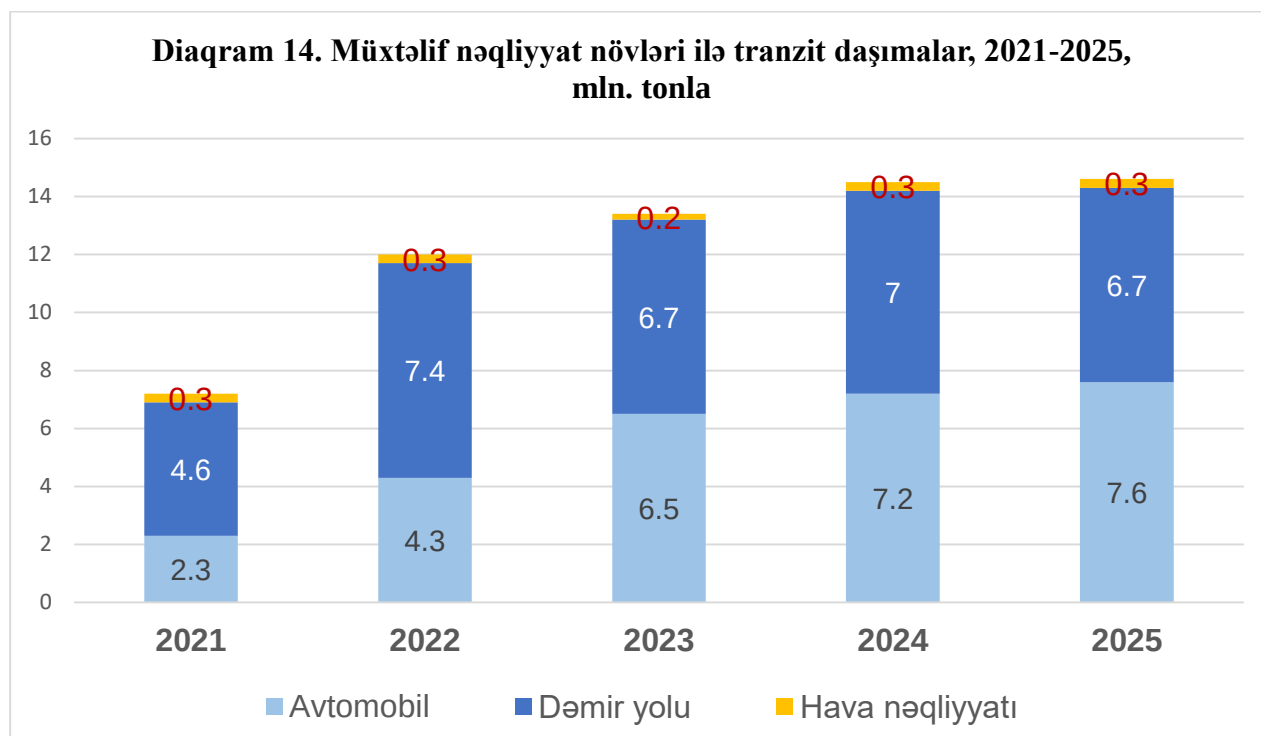
2025-ci ildə Azərbaycan üzərindən keçən **tranzit dəhlizlərlə 14270.8 min ton yük** daşınmışdır ki, bu da **2024-cü ilə nisbətən 278.0 min ton və ya 1.9% azalma** deməkdir. 2025-ci ilin nəticələrinə görə tranzit daşımaların həcmində **avtomobil nəqliyyatı üzrə 3.4% artım, dəmir yolu və hava nəqliyyatı** üzrə isə, uyğun olaraq, **6.6% və 18.6% azalma** müşahidə edilmişdir. Cari ildə müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə yük daşıma həcmi aşağıdakı diaqramda verilmişdir:



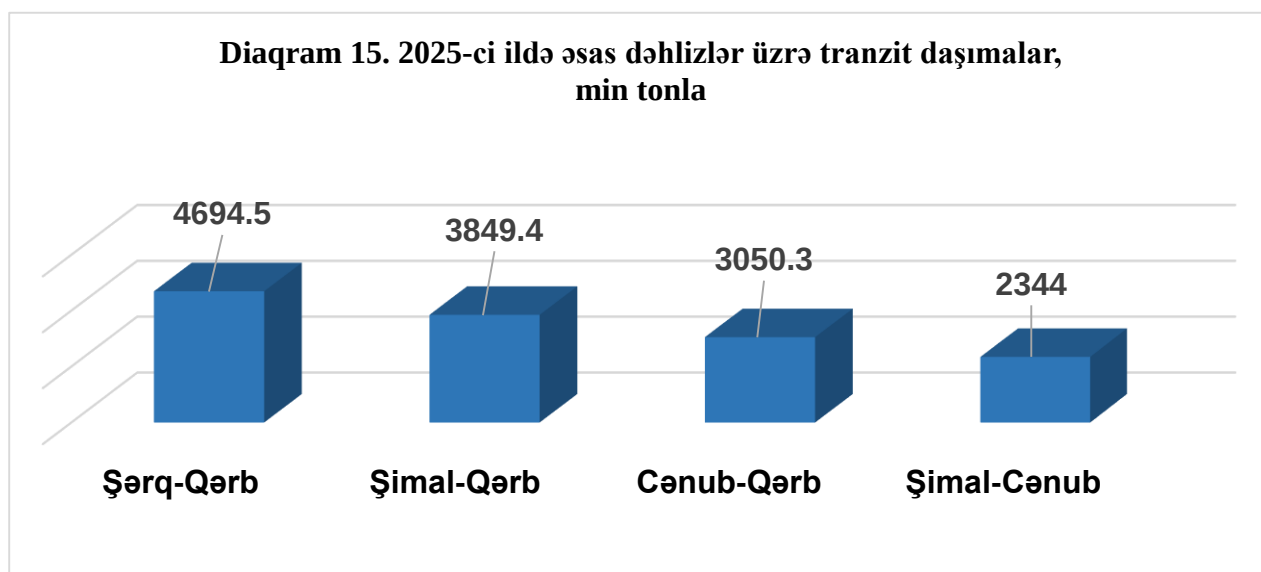
Tranzit yüklərin yarısından çoxu avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmışdır. Belə ki, yüklərin 52.2%-i avtomobil, 46.1%-i dəmir yolu, 1.7%-i isə hava nəqliyyatı ilə daşınmışdır.



Ümumilikdə isə, 2021-2025-ci illərdə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə tranzit daşımaların statistik mənzərəsi aşağıdakı kimi olmuşdur.



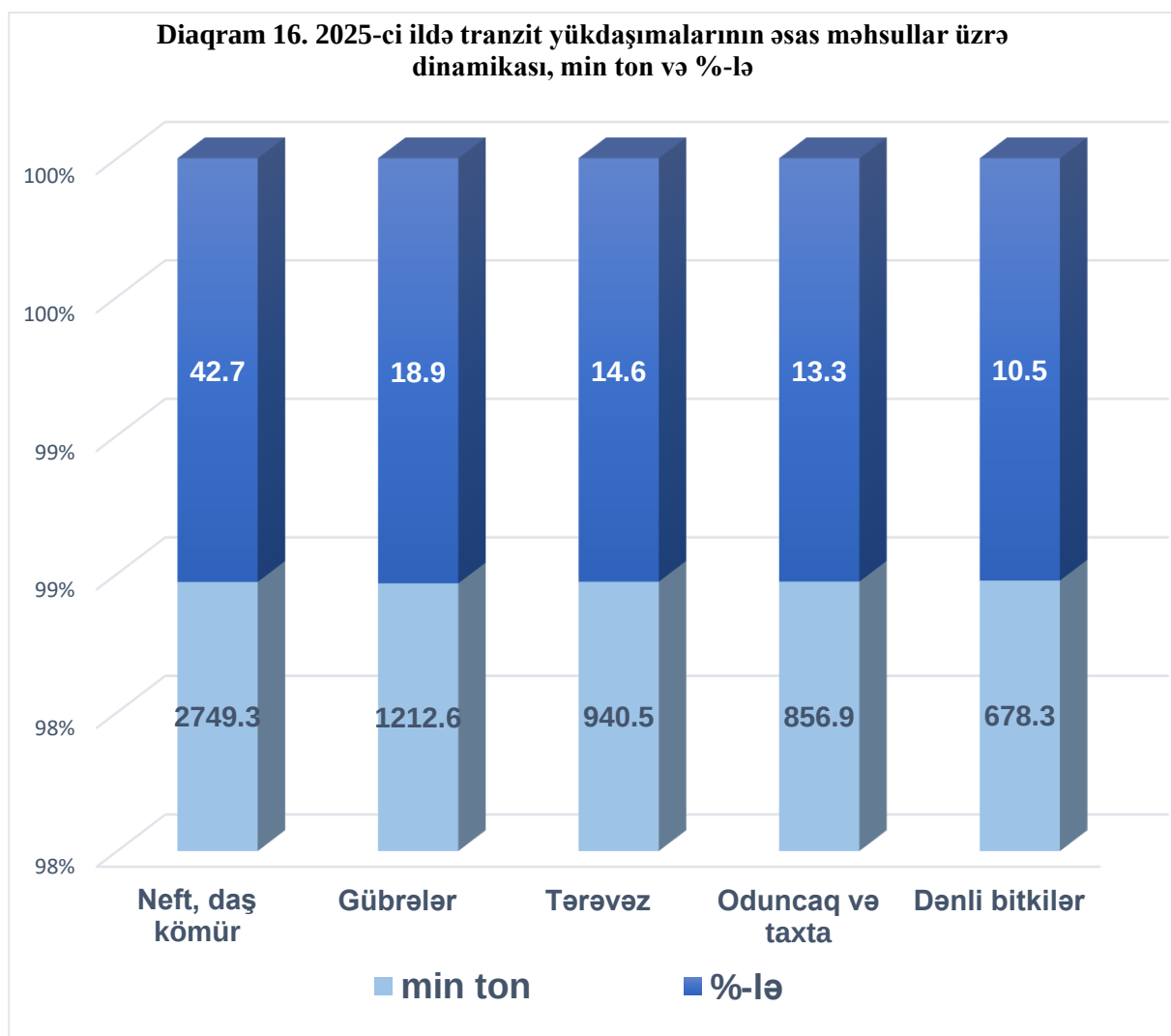
Ayrı-ayrı dəhlizlər üzrə daşımalara gəldikdə 2025-ci ildə **Şərqi-Qərbi** istiqamətində **10.6%**, **Şimali-Cənubi** istiqamətində **12.3%** artım, **Cənubi-Qərbi** və **Şimali-Qərbi** istiqamətlərində isə, uyğun olaraq, **5.3%** və **16.0%** azalma müşahidə edilmişdir.



2025-ci ildə tranzit yüklərin **33.7%-i Şərq-Qərb, 27.6%-i Şimal-Qərb, 21.9%-i Cənub-Qərb, 16.8%-i isə Şimal-Cənub** istiqamətində daşınmışdır.

Hesabat ili (2025-ci il) ərzində tranzit rejimdə konteyner daşımalarının sayı 70441 TEU təşkil edib ki, bu da ötən ilin 55671 TEU göstəricisindən 14770 TEU və ya 26.5% çox deməkdir. Eyni zamanda, Orta dəhlizlə göndərilən blok qatarların sayı 392 ədəd təşkil etmişdir ki, bu da ötən ilin (358 blok qatar) göstəricisində 34 ədəd və ya 9.5% çoxdur.

Tranzit yükdaşımaların strukturunda ilk beşliyi **2749.3 min ton** və ya **42.7%-lə neft-daş kömür, 1212.6 min ton** və ya **18.9%-lə gübrələr, 940.5 min ton** və ya **14.6%-lə tərəvəz, 856.9 min ton** və ya **13.3%-lə oduncaq və taxta, 678.3 min ton** və ya **10.5%-lə dənli bitkilər** tutur.



Mövcud vəziyyətin təhlilindən aydın olur ki, 2024-cü ilə nisbətən neft və daş kömür **20.6%**, gübrələr isə **4.2% azalmış**, tərəvəz **31.4%**, oduncaq və taxta **26.8%**,

dənli bitkilər isə **265.3% artmışdır**. 2025-ci ilin statistik mənzərəsi, həyata keçirilməkdə olan layihələr logistika-tranzit imkanlarının daha da genişləndirilməsi, artmaqda olan yük həcmələrinin çevik və səmərəli şəkildə qarşılınması və yola salınması zəruridir.

Beləliklə, aparılan təhlilləri yekunlaşdıraraq, qeyd edə bilərik ki, 2025-ci ildə Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə 14.3 mln. ton tranzit yük daşınmışdır ki, bu da 2024-cü illə müqayisədə 1.9% azalma deməkdir. Tranzit daşımaların strukturunda **avtomobil nəqliyyatı 52.2%, dəmir yolu 46.1%, hava nəqliyyatı isə 1.7%** paya malik olmuşdur. İl ərzində **avtomobil daşımalarının 3.4% artması, dəmir yolu və hava daşımalarının isə müvafiq olaraq 6.6% və 18.6% azalması** tranzit daşımaların strukturunda avtomobil nəqliyyatının rolunun gücləndiyini ifadə edir. O cümlədən, dəhlizlər üzrə nəticələrə baxdıqda aydın olur ki, 2025-ci ildə **Şərq-Qərb və Şimal-Cənub** istiqamətlərində müvafiq olaraq **10.6% və 12.3% artım, Cənub-Qərb və Şimal-Qərb** istiqamətlərində isə **5.3% və 16.0% azalma** qeydə alınmışdır. Tranzit yüklərin ən böyük hissəsi Şərq-Qərb dəhlizinin (**33.7%**) payına düşmüşdür ki, bu da Orta dəhlizin perspektivlərini bir daha əsaslandırır. Nəzərə alsaq ki, Zəngəzur dəhlizi də, yaxın gələcəkdə, Orta dəhlizin mühüm komponentinə çevriləcəkdir, onda bu dəhliz boyunca daşımaların gələcəkdə daha böyük paya sahib olacağını iddia etmək olar. Rəqəmsallaşma, elektron sənədlərin tətbiqi, çevik koordinasiya, dəhliz boyunca izləmə, rəqəmsal gömrük prosedurlarının tətbiqi və s. kimi məsələlərin prioritetliyi əsasında Orta dəhliz Avropa ilə Çin arasında əsas yük axını istiqamətlərindən birinə çevriləcəkdir.

NƏQLİYYAT SEKTORUNUN İNFRASTRUKTUR TƏMİNATI VƏ PERSPEKTİVLƏRİ

2025-ci il nəqliyyat sektoru üçün istər parkın yenilənməsi və nəqliyyat əlaqələrinin genişlənməsi, istərsə də yeni sənədlərin qəbulu və infrastruktur təminatının təkmilləşdirilməsi baxımından kifayət qədər zəngin olmuşdur. “Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Rusiya Federasiyası Hökuməti arasında “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə tranzit yük daşımalarının inkişafı məqsədilə əməkdaşlıq haqqında Saziş”in təsdiqi, “Orta Dəhlizin səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına çağırış”ı özündə əks etdirən Ankara Bəyannaməsinin imzalanması, “Avrasiya Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyasının təsis edilməsi, “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükləşmələrinin təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”nın, “Bakı şəhərində və ətraf ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə dair 2025–2030-cu illər üçün Dövlət Proqramı”nın və s. qəbulu nəqliyyat sektoruna dövlət qayğısının və bu sahədən gözləntilərin bir nümunəsidir.

Son illərdə nəqliyyat infrastrukturunun modernləşdirilməsi, mobillik imkanlarının genişləndirilməsi və dayanıqlı şəhər nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması istiqamətində həyata keçirilən ardıcıl tədbirlər bu sahədə keyfiyyətcə yeni mərhələnin əsasını qoymuşdur. Bu baxımdan, həyata keçirilən dövlət proqram və layihələri nəqliyyat sektorunun inkişafında mühüm institusional və strateji çərçivə rolunu oynayır. İnfrastruktur layihələri hərəkət sürətinin artmasına, çevikliyin təmin olunmasına, yük cəlbəediciliyinin yüksəldilməsinə, rəqəmsal texnologiyaların sürətli tətbiqinə və s. xidmət edir. Təbii ki, infrastruktur quruculuğuna paralel olaraq, avtomobil nəqliyyatı da bütün daşıma proseslərini başlayan və tamamlayan vasitə kimi, dinamik inkişaf edir. Bu inkişaf, özünü, həm daşımaların strukturunda, həm də parkın yenilənməsində büruzə verir. Belə ki, 2025-ci ildə ölkədə **1.94 mln. avtomobil** qeydiyyatda olub ki, bunun da **1.68 milyonu minik avtomobilləri, 192.7 mini yük avtomobilləri, 33.2 min ədədi isə avtobuslar** olmuşdur.

Müşahidə və araşdırmalar göstərir ki, avtomobilləşmə, avtomobil parkının yenilənməsi zəruridir, qaçılmaz prosesdir, eyni zamanda avtomobilləşmə səviyyəsinin artması iki zidd proses yaradır. Belə ki, avtomobillərin sayının artması və parkın yenilənməsi ölkədə mobillik artır, regionların iqtisadi əlaqələri genişlənir, iqtisadi aktivlik yüksəlir, yük həcmi və yükləşmə imkanları yüksəlir, beləliklə də logistika və digər xidmət sahələri inkişaf edir. Nəzərə alsaq ki, nəqliyyat multiplikativ təsirə malik bir sahədir, onda bu sahənin inkişafının daha uzunmüddətli və genişmiqyaslı inkişaf

imkanları yaratdığı aydın olar. Bütün bunlar avtomobilləşmənin yaratdığı müsbət təsirlərdir. Eyni zamanda, avtomobilləşmə nəticəsində yol şəbəkəsinin yükü artır, şəhərlərdə tıxac problemi güclənir, yanacaq istehlakı və emissiyalar artır, yol-nəqliyyat hadisələri riski yüksəlir, ətraf mühitə mənfi təsirlər artır. Qeyd edilənlər, avtomobilləşməyə xüsusi yanaşma tələb edir. Belə ki, mənfi təsirləri azaltmaq üçün avtomobilləşmə və ümumilikdə nəqliyyat sisteminin inkişafı şəhərsalma, iqtisadi inkişaf, sosial proqramlar və s. kimi məsələlərlə uzlaşdırılmalıdır. 2021–2025-ci illərdə hər 1000 nəfərə düşən avtomobillərin sayı **156-dan 188-ə** yüksəlib, eyni zamanda, hər **1 km şosse** yoluna düşən avtomobillərin sayı **81-dən 93-ə** çatıb. Bu göstəricilər də belə nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, gələcəkdə əsas problem yalnız yeni yolların tikintisi deyil, həm də **mövcud yol şəbəkəsinin ağıllı idarə olunmasıdır**.

2024-cü ilin sonunda Azərbaycanda ümumi istifadədə olan respublika, yerli və şəhər avtomobil yollarının uzunluğu **31.3 min km** təşkil edib ki, bunun da **20.8 km-i** respublika və yerli əhəmiyyətli yollar, **10.5 km-i** isə şəhər yollarıdır. Yolların inkişafı, yolla təminat ölkənin ərazi bütövlüyünün və regionlararası iqtisadi integrasiyanın təmin olunması baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Xüsusilə, Qarabağ və Şərqi Zəngəzurda yeni nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması Azərbaycanın yol sisteminin gələcək coğrafiyasını dəyişdirməkdədir. Şübhəsiz ki, yollar lazımi bazarlara çıxışı asanlaşdırmaqla, uzunmüddətli rentabelli fəaliyyətə təkan verir, kommunikasiya imkanlarını genişləndirir. Ona görə də yeni yolların çəkilişi, layihələndirilməsi zamanı **“yol tikintisi” - “nəqliyyat dəhlizi” - “logistika şəbəkəsi” - “iqtisadi inkişaf zonası”** kimi ardıcılıqlar nəzərə alınmalıdır. Başqa sözlə desək, yolların dəhlizlərə, daha qabaqcıl inkişaf zonalarına, logistik mərkəzlərə çıxış imkanları yaratması arzu ediləndir. Yəni yol, yalnız **nəqliyyat vasitəsinin hərəkət etdiyi fiziki infrastruktur deyil**, regionun **iqtisadi potensialını reallaşdıran iqtisadi platforma** kimi qiymətləndirilməlidir.

Dəmir yolu nəqliyyatı Azərbaycanda yük və sərnişin daşımalarında avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə daha kiçik həcmə malik olsa da, onun strateji əhəmiyyəti daha yüksəkdir. Yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, 2025-ci ildə dəmir yolu ilə **16.8 milyon ton** yük daşınıb, yük dövriyyəsi isə **6.1 mlrd. ton-km** olub. Nəqliyyatın bu növü ilə sərnişin daşınması isə 2021-ci ildə **2.8 milyon nəfərdən** 2025-ci ildə **10.3 milyon nəfərə** yüksəlmişdir. Bu artım dəmir yolunun sərnişin daşımalarında yenidən canlandığı təəssüratı yaratsa da, statistik məlumatlarda dəmir yolu şəbəkəsinin uzunluğunun 2021-ci ildəki **2139 km-dən** 2025-ci ildə **2118 km-ə** düşdüyü, **21 km azaldığı** görünür. Bu göstəricini, yalnız şəbəkənin fiziki azalması kimi qiymətləndirmək düzgün olmaz, burada istismar strukturu, xətt kateqoriyaları və statistik uçot dəyişiklikləri də nəzərə alınmalıdır. Lakin strateji baxımdan əsas məsələ **şəbəkənin uzunluğundan daha çox onun buraxılış qabiliyyəti, elektrifikasiyası,**

sürəti, rəqəmsallaşdırılması və beynəlxalq dəhlizlərlə integrasiyasıdır. Bu istiqamətdə də ardıcıl proqram və layihələr həyata keçirilir. Horadiz-Ağbənd dəmir yolunun çəkilişi, Bərdə-Ağdam-Xankəndi yolu istiqamətində görülmə işləri, Ələt-Osmanlı xəttində aparılan yenidənqurma və elektricləşdirmə işləri və s. dəmir yolu sahəsində görülmə işlərə bir nümunədir.

Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin SWOT təhlili

Güclü tərəflər	Zəif tərəflər
Avrasiya nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşmə	Avtomobil nəqliyyatından yüksək asılılıq
Xəzər dənizinə çıxış	Dəmir yolunun yük strukturunda payının nisbətən aşağı olması
İnkişaf etmiş avtomobil yolu şəbəkəsi	Bakı şəhərində nəqliyyat yüklənməsi
Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatının inkişaf potensialı	Nəqliyyat vasitələrinin sayının sürətli artması və burada regionlar arasında ciddi fərqlərin olması
Hava nəqliyyatının regional potensialı	Yol-hərəkətinin təhlükəsizliyi problemi
Böyük investisiya imkanları	Rəqəmsal integrasiya və ağıllı nəqliyyat sisteminin tam potensiala çatmaması
Logistika və anbar infrastrukturunun genişlənməsi	Yaşıl nəqliyyata keçidin ilkin mərhələdə olması
İmkanlar	Təhdidlər
Orta Dəhlizin inkişafı	Regional geosiyasi risklər
Şimal-Cənub dəhlizinin genişlənməsi	Qlobal logistika marşrutlarında rəqabət
Zəngəzur dəhlizinin inkişafı	Qlobal iqtisadi dalğalanmalar
Bakı limanının tranzit rolunun artırılması	Yanacaq və enerji qiymətlərinin dəyişməsi
Elektrik nəqliyyatının inkişafı	İqlim dəyişiklikləri
Süni intellekt və ağıllı nəqliyyat sistemləri	Kiber təhlükələr
Multimodal logistikanın inkişafı	İnfrastrukturun artan nəqliyyat tələbinə uyğunlaşdırılması

Beləliklə, statistik göstəricilər əsasında aparılan təhlil və araşdırmalar bu nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, Azərbaycanın nəqliyyat sistemində əsas struktur transformasiya, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin inkişafından daha çox, **nəqliyyat vasitələrinin daşınmasından logistika zəncirinin idarə edilməsinə keçid** olmalıdır. Əlbəttə, hər iki istiqamətdə inkişaf zəruridir və potensial imkanlar mövcuddur. Lakin hazırda ölkənin əsas üstünlüyü yalnız avtomobil, dəmir yolu və dəniz yollarının mövcudluğu, bu nəqliyyat növlərinin inkişafı deyil, əsas üstünlük **avtomobil yolu + dəmir yolu + liman + hava limanı + anbar + gömrük + rəqəmsal platforma + logistika xidməti** kompleksinin yaradılmasıdır. Bu baxımdan 2025-ci ildə nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyaların (**4.8 milyard manat**) böyük hissəsinin (**3.4 mlrd. manat və ya 70.8%**) məhz **anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətlərinə** yönəldilməsi xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Aparılan təhlilləri və yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alaraq, aşağıdakı strateji istiqamətlər tövsiyə olunur:

- Multimodal nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması - avtomobil, dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatının vahid logistika zəncirinə integrasiyası;
- Dəmir yolunun tranzit funksiyasının gücləndirilməsi - dəmir yolunun yükdaşıma qabiliyyətinin və beynəlxalq dəhlizlərdə rəqabət qabiliyyətinin artırılması istiqamətində işlərin sürətləndirilməsi;
- Bakı limanının regional logistika qovşağına çevrilməsi istiqamətində çevik liman–dəmir yolu–avtomobil əlaqələrinin yaradılması;
- Orta Dəhlizin institusional və texnoloji inkişafı məqsədilə, iştirakçı dövlətlərlə birlikdə, sərhəd keçidlərinin sürətləndirilməsi, vahid sənəd dövriyyəsi və rəqəmsal izləmə sistemlərinin tətbiqi;
- Nəqliyyat sisteminin rəqəmsallaşdırılması - süni intellekt, Big Data, IoT və real vaxt monitorinqinin tətbiqi;
- Beynəlxalq nəqliyyat-logistika dəhlizlərinə bir dəyər zənciri kimi yanaşaraq, dəhlizlər boyunca yeni dəyərin formalaşdırılması, dəhlizlərin regional inkişafın təkanverici qüvvəsinə çevrilməsi istiqamətində layihə və proqramların hazırlanması və icrası;
- Elektriklə işləyən və aşağı emissiyalı nəqliyyat vasitələrinin (yük və sərnişin daşıyan) istismarının təşviqi;
- Nəqliyyatda kadr hazırlığının mövcud çağırışlara uyğunlaşdırılması. Logistika, rəqəmsal nəqliyyat, süni intellekt, multimodal daşımalar və nəqliyyat iqtisadiyyatı üzrə müasir mütəxəssislərin hazırlanmasına üstünlük verilməsi.

NƏTİCƏ

Aparılan kompleks təhlillər göstərir ki, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi son illərdə ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin, regional integrasiyasının və tranzit-logistika fəaliyyətinin əsas dayaqlarından birinə çevrilmişdir. 2021–2025-ci illər üzrə statistik göstəricilərin, yük və sərnişin daşımalarının, gəlir və xərclərin, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin və infrastruktur təminatının təhlili Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda ümumilikdə müsbət inkişaf dinamikasının formalaşdığını göstərir. Eyni zamanda, **mövcud struktur təkmilləşdirmələri və yeni çağırışlar sektorun inkişafının, yalnız infrastrukturun genişləndirilməsi deyil, həm də səmərəlilik, rəqəmsallaşma, multimodallıq və dayanıqlılıq prinsipləri əsasında həyata keçirilməsini zəruri edir.**

Nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin **2021-ci ildə 6.4 milyard manatdan 2025-ci ildə 9.1 milyard manata** yüksəlməsi, məşğulluğun **147 min nəfərdən 185.2 min nəfərə** çatması və **ümumi mənfəətin 44.1% artması** sektorun iqtisadi fəallığın mühüm komponentinə çevrildiyini göstərir. Eyni zamanda, əsas kapitalla investisiyaların 2021–2025-ci illərdə **67.6% artaraq** 4.8 milyard manata çatması nəqliyyat infrastrukturunun yenilənməsinə və sektorun uzunmüddətli inkişafına yönəlmiş investisiya siyasətinin nəticəsi kimi qiymətləndirilə bilər. **Bununla belə, 2025-ci ildə investisiyaların və xalis mənfəətin əvvəlki illə müqayisədə azalması nəqliyyat sektorunun inkişafında müəyyən dalğalanmaların və səmərəlilik məsələlərinin də mövcud olduğunu göstərir.**

Azərbaycanın nəqliyyat strukturunda yükdaşıma sisteminin təhlili avtomobil və boru kəməri nəqliyyatının dominant mövqeyini təsdiq edir. Belə ki, 2025-ci ildə daşınan 243.3 milyon ton yükün 62.4 %-i avtomobil, 26.8 %-i boru kəməri nəqliyyatının payına düşmüşdür. 2021–2025-ci illərdə ümumi yük dövriyyəsinin 78.7 milyard ton-km-dən 101.9 milyard ton-km-ə yüksəlməsi daşıma miqyasının genişləndiyini göstərir. Xüsusilə, **dəniz nəqliyyatında yük dövriyyəsinin beş dəfədən çox artması** Azərbaycanın Xəzər hövzəsində tranzit-logistika mövqeyinin güclənməsi baxımından mühüm göstəricidir.

2021–2025-ci illərdə sərnişin daşımalarının ümumi həcmi təxminən 82.5% artmışdır. 2025-ci ildə 2.215 milyard sərnişinə xidmət göstərilmiş və onların 89.1%-i avtomobil, 10.2%-i metro nəqliyyatının payına düşmüşdür. **Dəmir yolu və hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarının yüksək tempə artması nəqliyyat xidmətlərinə tələbin şaxələndiyini göstərsə də, sərnişin daşımalarında avtomobil nəqliyyatından yüksək asılılıq hələ də qalmaqdadır.** Bu baxımdan şəhər mobilliyinin təkmilləşdirilməsi, ictimai nəqliyyatın, xüsusilə metro və dəmir yolunun

inkişaf etdirilməsi, eləcə də multimodal sərnişin daşımalarının genişləndirilməsi prioritet istiqamətlərdir.

Nəqliyyat sektorunda gəlir və xərc göstəricilərinin müqayisəsi də sektorun struktur xüsusiyyətlərini aydın şəkildə ortaya qoyur. 2021–2025-ci illərdə daşımlar üzrə ümumi gəlirlər 8.7 milyard manatdan 10.6 milyard manata yüksəlmişdir. Gəlirlərin artımında əsas rolu avtomobil, boru kəməri və digər nəqliyyat növləri oynasa da, hava və boru kəməri nəqliyyatı 2025-ci ildə birlikdə ümumi gəlirlərin təxminən 70 faizini formalaşdırmışdır. **Digər tərəfdən, hava və dəmir yolu nəqliyyatında xərclərin ümumi xərclərdəki payının gəlirlərdəki payından yüksək olması bu nəqliyyat növlərində iqtisadi səmərəliliyin və yük cəlbəediciliyinin artırılmasına ehtiyac olduğunu göstərir.** Bu baxımdan nəqliyyat növləri arasında daha optimal yük və sərnişin bölgüsünün yaradılması və multimodal daşımların inkişaf etdirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Azərbaycanın beynəlxalq tranzit potensialının qiymətləndirilməsi göstərir ki, ölkə Avrasiya nəqliyyat sistemində strateji mövqeyə malikdir. 2025-ci ildə Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə 14.3 milyon ton tranzit yük daşınmışdır. Xüsusilə, Şərq–Qərb dəhlizinin tranzit yükdaşımlarında 33.7 faiz paya malik olması Orta Dəhlizin Azərbaycan üçün strateji əhəmiyyətini bir daha təsdiq edir. Eyni zamanda, Zəngəzur dəhlizinin də bu sistemin mühüm komponentlərindən birinə çevrilməsi Azərbaycanın tranzit-logistika imkanlarının daha da genişləndirilməsi üçün yeni imkanlar yaradaraq, Orta Dəhlizin əhəmiyyətini daha da yüksəldəcəkdir.

Bununla yanaşı, SWOT təhlili Azərbaycanın nəqliyyat sistemində bir sıra zəif tərəflərin və potensial risklərin də mövcudluğunu göstərir. Avtomobil nəqliyyatından yüksək asılılıq, Bakı şəhərinin nəqliyyat yüklənməsi, sürətli avtomobilləşmə, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi problemləri, yaşıl nəqliyyat sistemə keçid, rəqəmsal integrasiyanın hələlİK tam təmin olunmaması və s. kimi məsələlər diqqət mərkəzində olmalıdır. Bu problemlərin həlli üçün **nəqliyyat siyasəti yalnız yeni yolların və infrastrukturların tikintisinə deyil, mövcud infrastrukturun səmərəli idarə edilməsinə, nəqliyyat növləri arasında integrasiyaya və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsinə yönəldilməlidir.**

Ümumiləşdirərək qeyd etmək olar ki, Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin gələcək inkişafı **fiziki infrastrukturun genişləndirilməsi ilə rəqəmsal, yaşıl və multimodal nəqliyyat modelinin paralel şəkildə formalaşdırılmasına** əsaslanmalıdır. Bunun üçün ilk növbədə, avtomobil nəqliyyatından asılılığın azaldılması, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatının tranzit potensialının artırılması, logistika mərkəzləri və limanların beynəlxalq dəhlizlərlə integrasiyasının gücləndirilməsi, elektron sənədləşmə və

rəqəmsal gömrük mexanizmlərinin genişləndirilməsi məqsədəuyğundur. Orta Dəhliz və Şimal–Cənub marşrutları üzrə yük axınlarının artırılması, Zəngəzur istiqamətinin uyğun integrasiyası və tranzit xidmətlərinin çeviklik, etibarlılıq və qiymət baxımından rəqabətqabiliyyətli səviyyəyə çatdırılması, regional logistika qovşağı kimi, Azərbaycanın mövqeyini daha da möhkəmləndirə bilər. Burada da əsas məqsəd əldə edilmiş üstünlükləri səmərəli idarəetmə, rəqəmsallaşma, multimodal logistika, yaşıl nəqliyyat və beynəlxalq əməkdaşlıq mexanizmləri ilə uzlaşdırmaq olmalıdır. Bu yanaşma Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin, yalnız daxili tələbatı ödəyən infrastruktur sahəsi kimi deyil, ölkənin **iqtisadi aktivliyini, ixrac potensialını, qlobal və regional integrasiyasını, beynəlxalq tranzitdə rolunu təmin edən vahid nəqliyyat-tranzit-logistika ekosistemi** kimi inkişafına şərait yaradacaqdır.

MÜƏLLİF

iqtisad elmləri doktoru, dosent Aqil Məhiyəddin oğlu Əsədov

Bakı, Yasamal rayonu,
Q. Xəlilov küçəsi 47, AZ 1073
Tel.: (+ 994) 12 521 25 35
info@ereforms.gov.az

www.ereforms.gov.az

