

# “Velosiped hissələrərinin istehsalı”

daxili bazar araşdırması



# MÜNDƏRİCAT

Giriş -----	3
<i>2. İstehsalçılar və bazar həcmi</i> -----	7
2.1. Azərbaycanda son 3 il ərzində velosiped satışının həcmi -----	7
2.2. Azərbaycanda velosiped və velosiped hissələrini istehsal edən şirkətlərin siyahısı -----	9
2.3. Azərbaycanda velosiped istehsalının lokalizasiya dərəcəsi -----	13
2.4. İstehsal olunan hissə növləri üzrə çeşidlər (hansı komponentlər istehsal olunur) və illik istehsal həcmi (ədəd) -----	15
2.5. Son 3 il üzrə velosiped və velosiped hissələrinin idxal statistikasısı (ölkələr, məhsul növləri, həcmilər) -----	17
2.6. İxrac edən yerli istehsalçılar varsa – ixrac nomenklaturu üzrə coğrafiya və həcm -----	20
2.7. Rəqabətli idxalçı brendlər və onların bazar payı -----	23
<i>3. Rəqabət mühiti</i> -----	25
3.1. Yerli və xarici ədədlərin bazarda mövqeyi (keyfiyyət, qiymət, texniki üstünlüklər) -----	25
3.2. Yerli istehsalçıların bazar payı təxminləri -----	30
3.3. Əsas müştəri seqmentləri: distribyutorlar, mağazalar, montaj sexləri və s. -----	32
<i>4. Qiymət və rəqabət təhlili</i> -----	36
4.1. Yerli və idxal məhsullar arasında qiymət və keyfiyyət müqayisəsi -----	36
4.2. Bazar paylarının təxmini bölgüsü (% ilə) -----	38
<i>5. Trend və istiqamətlər</i> -----	40
5.1. Velosiped bazarında artım dinamikası və onun hissə istehsalına təsiri -----	40
5.2. E-mobility (elektrikli velosipedlər) sahəsində inkişaf və uyğun hissə tələbləri -----	44
5.3. Yerli istehsalın inkişafı üçün maneələr və imkanlar (vergi, texniki bilik, investisiya ehtiyacları) -----	48
<i>6. Təvsiyələr</i> -----	50

# GİRİŞ

**Araşdırmanın məqsədi** Azərbaycan bazarında velosiped hissələrinin (şin, əyləc sistemi, pedallar, dişli sistemlər, çərçivə, sükan, oturmaq, zəncir və s.) istehsalı ilə bağlı ümumi mənzərəni müəyyənləşdirmək. İstehsalçıların, texnologiyaların, xammal mənbələrinin, idxal-ixrac dinamikasının və potensial imkanların araşdırılması hədəflənir.

## Daxili bazar araşdırmasının əsas məqsədləri

**Araşdırmanın əsas məqsədi** Yerli tələbatı dəqiq qiymətləndirmək, İdxaldan asılılıq səviyyəsini müəyyənləşdirmək, Rəqabət mühitini qiymətləndirmək, Dövlət tənzimləməsi və dəstək imkanlarını öyrənmək, Bazara daxilolma strategiyasını formalaşdırmaq, Azərbaycanda velosiped hissələri istehsalının iqtisadi cəhətdən nə dərəcədə məqsədəuyğun olduğunu müəyyənləşdirmək və optimal istehsal strategiyasını hazırlamaqdır.

## Velosipedlər barədə ümumi məlumat

**Velosiped** — insan və ya elektrik enerjisi ilə hərəkət edən, iki və ya daha çox təkərli, pedalla və ya elektrik mühərriki ilə idarə olunan yüngül nəqliyyat vasitəsidir. Müasir velosipedlər həm şəhər nəqliyyatı, həm də idman və istirahət məqsədləri üçün geniş istifadə olunur.

## Velosipedin əsas növləri

<b>Şosse velosipedləri (Road Bikes)</b>	<b>İstifadə sahəsi:</b> asfalt yol, uzun məsafə, yüksək sürət <b>Xüsusiyyətlər:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Yüngül çərçivə (alüminium və ya karbon)</li><li>• Dar və hamar təkərlər</li><li>• Aşağı sükan mövqeyi (drop bar)</li><li>• Sürətlənmə və aerodinamika üstünlüyü</li></ul> <b>Uyğundur:</b> yarışçılar, uzun məsafə sürənlər, asfalt yollarda sürət istəyənlər.
<b>Dağ velosipedləri (MTB – Mountain Bikes)</b>	<b>İstifadə sahəsi:</b> dağ yolları, off-road, çətin relyef <b>Xüsusiyyətlər:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geniş, dişli təkərlər</li><li>• Güclü amortizator (ön və ya həm ön-həm arxa – full suspension)</li><li>• Dayanıqlı çərçivə</li><li>• Güclü disk əyləclər</li></ul> <b>Alt növlər:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Hardtail</b> – yalnız ön amortizator</li><li>• <b>Full Suspension</b> – həm ön, həm arxa amortizator</li><li>• <b>Enduro / Downhill</b> – sərt eniş və yarış üçün</li></ul> <b>Uyğundur:</b> çətin relyef sevənlər, meşə və dağ yollarında sürənlər
<b>Şəhər velosipedləri (City / Urban Bikes)</b>	<b>İstifadə sahəsi:</b> şəhər içi gündəlik istifadə <b>Xüsusiyyətlər:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rahat oturuş</li><li>• Geniş və davamlı təkərlər</li><li>• Adətən səbət, işıqlandırma, baqajlıqla təchiz olunur</li><li>• Sadə transmissiya (1x və ya 3–7 pillə)</li></ul> <b>Uyğundur:</b> gündəlik gediş-gəliş, işə getmək, alış-veriş, düz yollar.
<b>Hibrid velosipedlər</b>	<b>İstifadə sahəsi:</b> həm şəhər, həm də yüngül off-road <b>Xüsusiyyətlər:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Şosse və MTB xüsusiyyətlərinin qarışığı</li><li>• Orta enlikdə təkərlər</li><li>• Dik oturuş mövqeyi</li><li>• Çoxfunksional transmissiya</li></ul> <b>Uyğundur:</b> həm asfalt, həm qismən torpaq yol gəzintisi sevənlər.

<b>Qravel velosipedləri</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> çınqıl yollar, kənd yolları, asfaltda uzun məsafə</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Şosse bənzəri çərçivə, lakin daha geniş təkərlər</li> <li>• Disk əyləcləri</li> <li>• Çoxfunksional – təkər enləri 35–50 mm</li> <li>• Baqaj quraşdırmaq üçün çoxlu montaj nöqtələri</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> uzun tur səfərləri, qarışıq səthlərdə sürüş.</p>
<b>Trekking / Touring velosipedləri</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> uzun məsafəli səyahətlər, kamp turları</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Çox dayanıqlı çərçivə</li> <li>• Baqaj üçün çanta dəstəyi</li> <li>• Orta enlikdə təkərlər</li> <li>• Rahat oturuş</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> ölkələrarası səfər edənlər, daşıma yükü olanlar.</p>
<b>BMX velosipedləri</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> akrobatika, rampalar, park və street sürüş</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiçik 20" təkərlər</li> <li>• Qısa çərçivə</li> <li>• Yüksək dözümlülük</li> <li>• Tək pilləli ötürmə</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> trüklər, skatepark, sərt manevrlər.</p>
<b>Uşaq velosipedləri</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> 2–12 yaş arası uşaqlar üçün</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12", 14", 16", 20", 24" təkər ölçüləri</li> <li>• Təhlükəsizliyi artırıcı qoruyucu elementlər</li> <li>• Bəzi modellərdə balans təkərləri</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> yaşa uyğun öyrənmə və əyləncə.</p>
<b>Elektrikli velosipedlər (E-bikes)</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> şəhər, dağ, tur və s. müxtəlif növlərdə olur</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrik mühərriki + batareya</li> <li>• Pedal-assist və ya tam elektrik rejimi</li> <li>• Şəhərdə sürətli və rahat hərəkət</li> </ul> <p><b>Alt növlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E-city</li> <li>• E-MTB</li> <li>• E-road</li> <li>• E-cargo</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> uzun məsafələri çətinliksiz keçmək, tıxaclarda alternativ nəqliyyat.</p>
<b>Qatlanan velosipedlər (Folding Bikes)</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> metro, ofis, şəhər</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asan qatlanır və daşınır</li> <li>• Kiçik təkərlər (16–20")</li> <li>• Yüngül və kompakt</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> ictimai nəqliyyatla gedənlər, mənzildə yeri az olanlar.</p>
<b>Cargo velosipedləri (yük daşıyan)</b>	<p><b>İstifadə sahəsi:</b> yük/sifariş daşıma, şəhər logistikası</p> <p><b>Xüsusiyyətlər:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Güclü çərçivə</li> <li>• Geniş baqaj bölməsi</li> <li>• Elektrikli versiyaları daha çox yayılmışdır</li> </ul> <p><b>Uyğundur:</b> kuryerlər, ailə üçün uşaq daşıma, kiçik bizneslər.</p>

## Müqayisəli cədvəl

Velosiped növü	Əsas istifadə sahəsi / yol tipi	Oturuş / sükan / təkər xüsusiyyəti	Üstünlüklər	Məhdudiyyətlər / Dezavantajlar
<b>Şosse (Road)</b>	Asfalt yollar, uzun məsafə, yüksək sürət	Dar təkərlər, drop bar, aşağı aerodinamik oturuş	Yüksək sürət, az enerji ilə uzun məsafə, effektiv performans	Torpaq/çınqıl və ya enişli-enli yollarda qeyri-uyğun, komfort azlığı (sükan və mövqe)
<b>Dağ (MTB)</b>	Dağ, meşə, enişli-çətin relyef	Geniş dişli təkərlər, amortizator, düz və dayanıqlı çərçivə	Rough terrain üçün stabil, asfaltsız yollar, çətin relyeflərdə yaxşı performans	Asfaltda sürət və rahatlıq azdır, ağırdır, pedal sıxlığı yüksək ola bilər <a href="http://rocketcyclist.com+1">rocketcyclist.com+1</a>
<b>Şəhər (City / Urban)</b>	Şəhər, gündəlik gediş-gəliş, işə get-gəl, alış-veriş	Orta / geniş təkərlər, rahat oturuş, düz (flat) sükan, bəzən baqaj/səbət	Rahatlıq, gündəlik sürüşlər üçün uyğundur, asan idarə, baxımı sadə	Uzun məsafə və ya enişli-çətin yollar üçün ideal deyil, yüksək sürət üçün optimallaşdırılmayıb
<b>Hibrid</b>	Şəhər + yüngül torpaq / çınqıl	Orta enlikdə təkərlər, flat sükan, kompromis çərçivə	Həm asfalt, həm yüngül torpaq üçün balans, rahat oturuş, çoxfunksiyalı	Ne asfalt üçün rəqabətçi sürət, nə çətin relyef üçün ideal — kompromis variantdır <a href="http://Cyclingnews+2Bikeaton+2">Cyclingnews+2Bikeaton+2</a>
<b>Qravel</b>	Kənd yolları, çınqıl, asfalt + torpaq qarışığı	Daha geniş təkərlər, drop bar, disk əyləc, balanslı çərçivə	Asfalt + off-road balansı, “mixed terrain” üçün ideal, sərfəli komfort + performans nisbəti <a href="http://canyon.com+2xjd.com+2">canyon.com+2xjd.com+2</a>	Teknik dağ yolları / çox enişli-çətin relyefdə MTB qədər effektiv deyil; bəziləri bahalı ola bilər
<b>Trekking / Touring</b>	Uzun məsafəli səyahətlər, tur, yük-daşıma	Dayanıqlı çərçivə, baqaj/çantalar üçün montaj, rahat oturuş	Uzun səyahətlər üçün etibarlıdır, yük daşımaq mümkündür	Yüngüllük və sürət baxımından optimal deyil — əsas prioritet rahatlıq və yük daşmasıdır
<b>BMX</b>	Akrobatika, park / street sürüşü, qısa məsafə	Kiçik təkərlər, qısa çərçivə, sadə ötürücülük	Manevr qabiliyyəti yüksək, əyləncə və tricks üçün ideal	Gündəlik sürüş, asfalt məsafə, uzun yol üçün uyğun deyil
<b>Uşaq</b>	Uşaqlar üçün öyrənmə, əyləncə, qısa məsafə	Kiçik ölçülü təkərlər (12–24"), balans təkərləri bəzən olur	Uşaqlar üçün təhlükəsiz və rahat	Yeterli sürət və məsafə üçün deyil
<b>Elektrikli (E-bike)</b>	Şəhər, tur, asan gediş-gəliş, uzun məsafə	Pedal assist və/və ya mühərrikli; çərçivə modeli dəyişir	Uzun məsafə və tıxacda rahatlıq, pedal gücünü azaldır, az yorğunluq	Daha ağırdır, bahadır; batareya/sərfiyyat və texniki baxım tələb edir
<b>Qatlanan (Folding)</b>	Şəhər, ictimai nəqliyyat + velosiped birləşməsi, kiçik mənzil	Kiçik təkərlər, kompakt ölçü, yüngül	Daşımaq və saxlamaq asandır, şəhər üçün əlverişli	Uzun məsafə, yüksək sürət və sərt yol üçün əlverişli deyil
<b>Cargo / Yük daşıyan</b>	Yük, uşaq, kuryerlik, şəhər loqistikası	Güclü çərçivə, geniş baqaj/sandıq, bəzən elektrik assist	Yük və ya çoxlu ərzaq/uşaq daşımaq üçün ideal, praktiklik yüksək	Həcmli və ağır ola bilər; gündəlik “rahat sürüş” üçün bazarda daha iri ola bilər

**Qeyd:** “Təkər enliyi / təkər tipi”, “sükan tipi” və “çərçivə geometriyası” — velosipedin əsas sürüş xarakterini və uyğun olduğu yol tipini müəyyən edir.

## Velosipedin üstünlükləri

- |                        |                                                                                                                                                |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ekoloji</b>         | <ul style="list-style-type: none"><li>• CO<sub>2</sub> emissiyası yoxdur</li><li>• Şəhər havasının yaxşılaşdırılması</li></ul>                 |
| <b>İqtisadi</b>        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Yanacaq xərci yoxdur</li><li>• Minimal texniki xidmət</li></ul>                                        |
| <b>Sağlamlıq</b>       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kardio məşq</li><li>• Gündəlik aktivlik</li></ul>                                                      |
| <b>Şəhər mobilliyi</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Tıxac problemini azaldır</li><li>• Qısa məsafə nəqliyyatında ən sürətli vasitələrdən biridir</li></ul> |

## Texniki göstəricilər

Texniki parametr	Tipik göstərici
Çəkisi	8–20 kq
Təkər ölçüsü	12–29 düym
Dişli sayı	1–30
Əyləc tipi	V-brake / Disc (mechanical/hydraulic)
E-bike sürəti	25–32 km/saat (standart)
Batareya məsafəsi (e-bike)	30–90 km

## Yüksələn seqmentlər

- Uşaq velosipedləri
- Şəhər velosipedləri
- Elektrikli velosipedlər
- İstehsal lokal səviyyədə çox məhduddur; əsasən montaj tipli fəaliyyət var.

## Velosiped seçərkən əsas meyarlar

- Çərçivə ölçüsü (boya görə)
- Təkər ölçüsü
- İstifadə məqsədi (şəhər, dağ, yarış)
- Material
- Amortizasiya növü
- Əyləc sistemi
- Büdcə

## Texniki xidmət

- Zəncirin yağlanması: hər 150–250 km
- Şin təzyiqinin yoxlanması: həftəlik
- Əyləc tənzimləməsi: aylıq
- E-bike batareya qulluğu: 500–800 dövr ömrü

## Velosipedlərin istifadəsi üzrə normativlər

- Azərbaycanda velosiped idarə edilməsi “Yol Hərəkəti Haqqında” Qanun və yol hərəkəti qaydaları ilə tənzimlənir.
- Velosipedçilər üçün tələb olunanlar:
  - Ön və arxa işıq
  - Fərqləndirici işarələr
  - Kaska tövsiyə olunur (məcburi deyil)

## 2. İstehsalçılar və bazar həcmi

### 2.1. Azərbaycanda son 3 il ərzində velosiped satışının həcmi

#### Mövcud vəziyyət

Azərbaycan bazarı son illərdə xüsusən **elektrikli velosiped (e-bike)** seqmentində **sürətlə böyüyür**. 2024-cü ildə ölkəyə **5,279 e-bike** idxal olunub (dəyəri ~\$1.1M). [Report.az](#)

2025-in əvvəl aylarında e-bike idxalı daha da artaraq 2025-ci ilin yanvar-fevralında 1,087 ədəd olmaqla böyük artım olub. Bu, seqmentin hələ də yüksələn trendlə getdiyini göstərir. [Report.az](#)

Bazar hələ də əsasən **idxaldan asılıdır**. Yerli istehsal məhduddur, lakin 2016-cı ildən fəaliyyət göstərən **İsmayılı velosiped zavodu** kimi nümunələr mövcuddur. [Portonovi.com](#)

Bakı və bəzi iri şəhərlərdə **infrastruktur yatırımları** (velosiped zolaqları, parklanma) planlaşdırılır və icra olunur ki, bu da istifadəni və tələb artımını təşviq edir. [Report.az+1](#)

#### Dünya velosiped bazarı

- Qlobal velosiped bazarının həcmi ~\$65 milyard (2024).
- Ən böyük istehsalçılar: **Çin, Tayvan, Hindistan, Vyetnam**.
- Trendlər:
  - E-bike sürətlə böyüyür (illik 10–15% artım).
  - Şəhər mobilliyi və mikromobillik artır.
  - Qatlanan velosipedlərə tələb yüksəlir.

#### Azərbaycanda velosiped bazarı — ümumi mənzərə

- Son 3 ildə velosiped idxalı **kəskin artıb** (2022 → 2024: +60%).
- Bazar əsasən idxaldan asılıdır (Çin >90%).
- Paylanma kanalları:
  - Pərakəndə mağazalar (Velo Store, Bike House və s.)
  - Bazarlar
  - Online satış

#### Bazarın ölçüsü və trendlər

##### Əsas trendlər

• **E-bike artımı**: şəhər hərəkətliliyi, mikromobillik proqramları, akkumulyator texnologiyasının ucuzlaşması. [Report.az+1](#)

• **Daha çox pərakəndə/onlayn satış kanalları**: yerli onlayn mağazalar və brend distribyutorları aktivdir (velo.az, velolider, velosport və s.). [velo.az+1](#)

• **İnfrastrukturun yaxşılaşdırılması**: Bakı üzrə master-plan çərçivəsində uzunmüddətli velosiped şəbəkəsi nəzərdə tutulub ki, bu da şəhər istifadəsini artıracaq. [Report.az](#)

##### Təchizat və istehsal

##### İdxalçı ölkələr və məhsul strukturu

Ən böyük tədarükçü ölkə **Çindir**. Həm e-bike, həm də mexaniki velosipedlərin əsas hissəsi Çindən və bəzi hallarda Türkiyə, BƏƏ və Avropa ölkələrindən gətirilir. [Report.az+1](#)

##### Yerli istehsal

İsmayılı zavodu kimi nümunələrlə yerli istehsal mövcud olsa da məhduddur. Yerli istehsal montaj və bəzi model istehsalı ilə məhdudlaşır. Yerli tədarük zənciri (hissələr, komponentlər) tam formalaşmayıb. Hissələrin çoxu idxal edilir. [Portonovi.com](#)

## **Təchizat zənciri riski**

Xarici tədarükçülərə yüksək asılılıq, valyuta riskləri və qlobal tədarük fasilələri bazara təsir göstərir.

## **Tələb seqmenti**

### **Əsas seqmentlər**

1. **Şəhər/ gediş-gəliş** - gündəlik qısa məsafələr. Ən böyük bazar
2. **Uşaq velosipedləri** – Ailələr tərəfindən stabil tələbat
3. **Dağ/MTB və şosse** — idmançı və həvəskar seqmenti
4. **Qatlanabilən** — şəhər istifadəçiləri və ictimai nəqliyyatla inteqrasiya.
5. **E-bike** - yeni və sürətlə böyüyən seqmentdir. Qiymət/performans diapazonu genişdir. [Report.az+1](#)

### **Tələbə təsir edən faktorlar**

Şəhər infrastrukturunun inkişafı, gömrük və vergi siyasəti, alıcıların gəlir səviyyəsi, brend etibarlı, servis infrastrukturunu (servislər, ehtiyat hissələri).

## **Rəqabət və əsas oyunçular**

### **Rəqabət mühiti**

- **İdxalçılar/distributorlar:** rəsmi distribyutorlar yerli pərakəndə şəbəkə və onlayn mağazalar vasitəsilə fəaliyyət göstərir (məs: Velosport, VeloLider, Velo.az və digər mağazalar). [velo.az+1](#)
- **Yerli istehsalçılar:** məhdud (İsmayılı). [Portonovi.com](#)
- **Qiymət sensiv seqment:** ucuz Çin brendləri bazara hakimdir. Brend və xidmət üstünlükləri yüksək səviyyəli oyunçular üçün fürsət yaradır.

### **Topdansatış kanalları və satış**

- **Pərakəndə mağazalar + show-room** — ənənəvi kanaldır. [Velosport Baku](#)
- **Onlayn satış** – artmaqdadır. Həm yerli saytlar, həm sosial media üzərindən (Instagram mağazaları) geniş yayılıb. [Instagram+1](#)
- **B2B satış** - turizm şirkətləri, kirayə sistemləri, idman klubları, məktəblər.
- **Servis şəbəkəsi** - açıq məsələ. Keyfiyyətli servis və ehtiyat hissələri təminatı rəqabət üstünlüyü yaradır.

### **Qiymət və marja strukturu**

- **Giriş səviyyəsi:** ucuz Çin modelləri (pərakəndə: aşağı qiymət/az marja).
- **Orta sinif:** yaxşı balans (alüminium, disklik əyləc) - geniş alıcı kütləsi.
- **Premium:** karbon, yüksək keyfiyyətli komponentlər - az miqdar, yüksək marja.
- **E-bike:** batareya və motor xərcləri qiyməti artırır. Servis və zəmanət mühüm rol oynayır.

[Report.az+1](#)

### **Qanunvericilik, gömrük və nüanslar**

- **Gömrük tarifləri** və idxal prosedurları məhsul növünə görə dəyişir. e-bike və akkumulatorda əlavə tələblər var (təhlükəsizlik, CE sertifikatı və s.).
- **Yol hərəkəti qaydaları:** e-bike sürət/güc limitlərinə uyğunluq, işıq və fərqləndirici avadanlıqlar tələblərinə əməl edilməlidir.

### **İnfrastruktur və sosial faktorlar**

- **Bakı Masterplanı:** velosiped şəbəkəsinin 2040-a qədər 285 km-ə çatdırılması planlanır. Bu uzunmüddətli tələb artımını stimullaşdırır. [Report.az](#)

- **Kütləvi tədbirlər və idman:** yerli federasiya və tədbirlər (rəqabətlər, klublar) bazarı canlandırır. [velolider.az](http://velolider.az)

### Fürsətlər (imkanlar)

1. **E-bike segmentinə investisiya** - tədarük, servis, zamanət və ikinci əl bazarı. [Report.az+1](http://Report.az+1)
2. **Servis və ehtiyat hissələri şəbəkəsi** - yerli tədarükçülər üçün yüksək tələbat. [velo.az](http://velo.az)
3. **Qatlanabilən və şəhər modelləri** - şəhər istifadəsinin artması ilə uyğunluq.
4. **B2B (kirayə/sovet hesabath nəqliyyat) həlləri** - otellər, turizm obyektləri, şəhər kirayə layihələri.
5. **Montaj/komponent istehsalı** — idxal komponentlərini lokal səviyyədə emal etmək üçün tədarük zəncirində dəyər yaratmaq.

### Risqlər və maneələr

- **Yüksək idxal asılılığı** - valyuta və tədarük zənciri riskləri.
- **Aşağı servis mədəniyyəti** - alıcı etimadının zəifləməsi və brendə neqativ təsir.
- **Qiyətə həssas bazar** - ucuz məhsullar premium məhsullarla müqayisədə həmişə üstünlük təşkil edir
- **Qanunvericilik dəyişiklikləri** (məs: akkumulatorlarda yeni tələblər) əlavə xərclər.

### İstehsal bazarı

Ehtiyat hissələrinin adı	İstehsal sayı (2025)	Qiyməti
Pedal (standart)	31 117 ədəd	10 – 15 AZN/2 ədəd
Çərçivə (polad/alüminium)	15 357 ədəd	80 – 150 AZN/ədəd
Oturacaq borusu	14 405 ədəd	20 – 40 AZN/ədəd
Təkər (alüminium göbəklə, orta ölçü)	32 415 ədəd	50 – 90 AZN ədəd
Şin (orta ölçü, standart profil)	33 837 ədəd	15 – 30 AZN ədəd

- Mənbə: <https://www.indexbox.io/store/azerbaijan-bicycles-and-other-cycles-not-motorized-market-analysis-forecast-size-trends-and-insights/>

## 2.2. Azərbaycanada velosiped və velosiped hissələrini istehsal edən şirkətlərin siyahısı

### Əsas istehsalçı

#### İsmayılı Velosiped Zavodu — ISMA Bikes

- Fəaliyyət: velosipedlərin (idman, şəhər, uşaq və s.) istehsalı. Bəzi mənbələrdə əlil arabaları istehsalı da qeyd olunur. Zavod 2016-cı ildə istifadəyə verilib. [President.az+1](http://President.az+1)

#### Qarabike

- Qarabike MMC 2025-ci ildə Ağdam Sənaye Parkında rezident kimi təsis edilib. Rezident sənaye parkının ərazisində velosiped istehsal edəcək. Layihənin investisiya dəyəri 8,6 milyon manatdır və istehsalın 2026-cı ildən mərhələli şəkildə işə düşməsi planlaşdırılır. Zavodun illik gücü 44 min ədəd, növbəti mərhələdə isə 70 min ədəd səviyyəsinə çatacaq.

### Yerli satış/montaj/ehtiyat-hissə tədarükçüləri (istehsal yox, əsasən topdan/pərakəndə və servis)

- **Velolider.az** — velosiped satışı və ehtiyat hissələri; yerli onlayn mağaza / diler. [velolider.az](http://velolider.az)
- **Velo.az** — onlayn mağaza, geniş ehtiyat-hissə kateqoriyaları və aksesuarlar. [velo.az](http://velo.az)

- **Velosport Baku / Velosport mağazaları** — rəsmi diler/servis; bir neçə marka üzrə rəsmi nümayəndə kimi fəaliyyət göstərir. [Velosport Baku](#)
- **2teker / digər onlayn mağazalar (2teker.az, UBAY və s.)** — ehtiyat hissələrin satışı, servis və topdan sifariş imkanları. [2teker.az+1](#)

### Kiçik lokal servis/ustalar və tur/servis şirkətləri

- **Pedalchi (Pedalchi Bike Tours / repair)** — velosiped təmiri, rent və turlar. Bu növ kiçik emalat-usta məntəqələri ölkədə kifayət qədərdir. Onlar daha çox təmir və bəzi hissələrin yığılması ilə məşğul olurlar. [Instagram](#)

### Tövsiyə

- Hazırda Azərbaycanda tamamilə şaxələnmiş velosiped-sənayesi (çərçivə, təkər, sürət ötürücü və s. komponentlərin geniş miqyaslı yerli istehsalı) geniş inkişaf etməyib. Əsas yerli istehsal nümunəsi **ISMA Bikes**-dir. Digər bütün böyük həcmdə hissələr və komponentlər əsasən idxal olunur və yerli mağazalar/servislər vasitəsilə satılır. [shimal.news+1](#)

### Velosipedin əsas hissələri

<b>Çərçivə və struktur hissələr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çərçivə (frame)</li> <li>• Çəngəl (fork) - ön</li> <li>• Arxa üçbucaq (rear triangle)</li> <li>• Üstdən keçən boru (top tube)</li> <li>• Aşağı boru (down tube)</li> <li>• Oturacaq borusu (seat tube)</li> <li>• Çəngəl borusu (steerer tube)</li> </ul>
<b>Təkərlər və əlaqəli komponentlər</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Təkər seti (Wheelset)</li> <li>• Ön təkər/Arxa təkər</li> <li>• Çarxlar (rims)</li> <li>• Şinlər (tires)</li> <li>• Kamera (tube) - tubeless deyilsə</li> <li>• Şin lentləri (rim tape)</li> <li>• Ekipaj (spokes)</li> <li>• Hub (ön və arxa göbək)</li> <li>• Kasetə göbəyi (freehub body)</li> </ul>
<b>Sürətlər sistemi / Transmissiya</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedal</li> <li>• Krank (crankset)</li> <li>• Ulduzlar (chainrings)</li> <li>• Zəncir (chain)</li> <li>• Arxa sürət dəyişən (rear derailleur)</li> <li>• Ön sürət dəyişən (front derailleur)</li> <li>• Kasetə (cogset/cassette)</li> <li>• Truba (bottom bracket)</li> <li>• Shifterlər (sürət keçid düymələri)</li> <li>• Uzaqdan kabel və yaxud hidravlik xəttlər</li> </ul>
<b>Əyləc sistemi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disk əyləclər (mechanical/hydraulic)</li> <li>• Disklər (rotors)</li> <li>• Əyləc kaliperi (brake caliper)</li> <li>• Əyləc maneti (brake lever)</li> <li>• Əyləc kabeli və ya hidravlik xətt</li> <li>• Əyləc köynəkləri (brake pads - disk/klots)</li> </ul>
<b>İdarəetmə sistemi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sükən (handlebar)</li> <li>• Sürət və əyləc manetləri (brake/shifter levers)</li> <li>• Boynuz (stem)</li> <li>• Qulaqcıqlar (headset)</li> <li>• Tutacaqlar (grips) və ya ovalu (bar tape)</li> <li>• Sükən altlığı (spacers)</li> </ul>

<b>Oturacaq sistemi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oturacaq (saddle)</li> <li>• Oturacaq borusu (seatpost)</li> <li>• Oturacaq borusu sıxacı (seat clamp)</li> </ul>
<b>Digər komponentlər və aksesuarlar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zəncir qoruyucu (chain guard)</li> <li>• Ayaqaltı (kickstand)</li> <li>• Çamurluq (mudguard)</li> <li>• Baga (rear rack)</li> <li>• Su şüşəsi üçün dəstək (bottle cage)</li> <li>• İşıqlar (ön/arxa)</li> <li>• Kompüter / sensorlar (cadence, speed ec.)</li> </ul>

## Velosiped hissələri



### Velosiped və ehtiyat hissələri üzrə HS təsnifatı

#### Tam velosipedlər

Məhsul	HS Kodu	Təsvir
Yeni velosipedlər	871200	Bütün növ velosipedlər (elektrikli və adi), qoşqular və velosiped üçün aksesuarlar xaric
Elektrikli velosipedlər	871200	Elektrikli pedal ilə işləyən velosipedlər
Velosiped qoşquları	871491	Velosiped qoşquları

Mənbə: <https://wits.worldbank.org/trade/country-byhs6product.aspx?lang=en>

#### Velosiped hissələri və aksesuarları

Məhsul	HS Kodu	Təsvir
Təkərlər və təkər dəstləri	871491 871499	Velosiped təkərləri, pnevmatik və ya bərk
Sürətlər və dişli mexanizmlər	871491	Velosipedlər üçün dişli qutular, zincir dəstləri
Pedallar	871491	Velosiped pedalları (metal/plastik)
Əyləc sistemləri	871491	Disk və ya qozlu əyləclər, əyləc dəstləri

Məhsul	HS Kodu	Təsvir
Oturacaqlar / sükanlar	871491	Oturacaqlar (saddle), sükanlar (handlebars)
Amortizatorlar və çərçivə hissələri	871491	Ön amortizatorlar, çərçivə hissələri, təkər və sükan montaj dəstləri

Mənbə: <https://wits.worldbank.org/trade/country-byhs6product.aspx?lang=en>

### Digər aksesuarlar

Məhsul	HS Kodu	Təsvir
Velosiped zəncirləri	871491	Pedal və təkərlər üçün zəncir dəstləri
Velosiped işıqları və əks etdiricilər	871491	Təhlükəsizlik işıqları, reflektorlar
Velosiped çantaları və baqaj daşıyıcıları	871491	Çantalar, baqaj daşıyıcıları

<https://wits.worldbank.org/trade/country-byhs6product.aspx?lang=en>

### Azərbaycanda yeni velosiped növləri və qiymətləri

Növ / kateqoriya	Qiymət aralığı / nümunə modellər
Uşaq velosipedləri (12–20")	Təxminən <b>119 – 249 AZN</b> — məsələn, bəzi mağazalarda “Chempion 12” ~ 119 AZN, “Start Bike 20” ~ 249 AZN. <a href="#">Wolt</a>
Yeni giriş / gündəlik istifadə velosipedləri (yetişkin-dağ / şəhər / touring tipli)	Təqribən <b>539 – 899 AZN</b> — məsələn, bəzi “TRINX” modelləri 539 – 629 AZN, “Tempo 200/300” kimi modellər ~ 799–899 AZN. <a href="#">Velo Lider+2Velo Lider+2</a>
Orta səviyyəli dağ / touring / çox yönlü velosipedlər	~ <b>900 – 1 200 AZN</b> arası — nümunə: bəzi “TRINX Touring 1.1/1.0” modelləri ~ 1 099 AZN; bəziləri ~ 1 199 AZN. <a href="#">Velo Lider+1</a>
Üst səviyyəli / brend / performans velosipedləri	~ <b>1 500 AZN-dən xatırlananlara qədər, bəzən 2 000 AZN-dən yuxarı</b> — məsələn, bəzi “Specialized”, “Wilier”, “Orbea” və s. modelləri bu kateqoriyadadır. <a href="#">Velo Lider+1</a>

### Azərbaycanda ikinci əl velosipedlərinin Qiymət diapazonu - növlərinə görə

Növ / kateqoriya	Tipik ikinci əl qiymət aralığı
Uşaq velosipedləri	~ 20 – 150 AZN <a href="#">Lalaf+1</a>
Şəhər / gündəlik istifadə velosipedləri	~ 80 – 300 AZN (bəzi elanlarda 150-250 AZN civarında) <a href="#">Lalaf+1</a>
BMX / sadə “hobby / şou” velosipedlər	~ 150 – 300 AZN <a href="#">Lalaf+1</a>
Dağ (MTB) / idman / sürətli velosipedlər	~ 250 – 900 AZN (və bəzi hallarda 1000 AZN-ə yaxın) <a href="#">Lalaf+2Lalaf+2</a>
Yaxşı vəziyyətdə, marka / brendli idman velosipedləri	~ 800 – 1000 AZN-ə qədər elanlar var <a href="#">Lalaf+1</a>

### Velosipedin hissələrinin nümunə qiymətləri (2025)

Hissə/dəst/hissə qrupu	Təxmin qiyməti
Ümumi “velosiped hissələri paketi” (rama, təkərlər, sükan və s.) - 26" ölçülü velosiped üçün	≈ <b>55 AZN</b> <a href="#">tap.az+1</a>
Rama (vilka + şatun + tormuz + ötürücü daxil ola bilər)	≈ <b>15 AZN</b> <a href="#">tap.az</a>
Qabaq təkər (disk + şina + kamera + ox daxil ola bilər)	≈ <b>15 AZN</b> <a href="#">tap.az</a>
Arxa təkər (ulduz, disk, şina, kamera, ox daxil ola bilər)	≈ <b>15 AZN</b> <a href="#">tap.az</a>
Sükan (qriplər daxil olmaqla)	≈ <b>15 AZN</b> <a href="#">tap.az</a>

Hissə/dəst/hissə qrupu	Təxmin qiyməti
Kiçik hissələr / aksesuarlar / tək hissə (məsələn - “bir hissə”)	≈ 10–12 AZN <a href="http://tap.az+1">tap.az+1</a>
Bəzən sadə təkər kamerası / təkər / hissələr — bazar tipli hissələr üçün	≈ 7 AZN (və ya bazara/razılaşmaya görə dəyişən) <a href="http://Lalafo">Lalafo</a>
“BMX” və ya “tam dəst” hissələr (bir neçə hissəni birlikdə satılan dəst)	≈ 80 AZN (hər şey original olsa da və müəyyən hissələrin vəziyyəti nəzərə alınsa) <a href="http://tap.az">tap.az</a>

### Qiymətin dəyişkənliyinə təsir edən amillər

- **Hissənin növü:** tək hissə (məsələn, sükan, təkər, kamera), yoxsa bütöv dəst (rama + təkərlər + sükan və s.). Dəst almaq adətən daha baha başa gəlir.
- **Keyfiyyət/vəziyyət:** orijinal hissə, yeni hissə, işlənmiş/ucuz bazar hissəsi və s. Yeni/brend hissələr keyfiyyətcə daha yüksək - qiymət də daha baha olur.
- **Ölçü və spesifikasiya:** velosipedin ölçüsü (məsələn, 26", 28", BMX və s.) və hissənin uyğunluğu qiymətə təsir edir.
- **Təchizat/çatdırılma və nəqliyyat xərcləri:** xaricdən gətirilən hissələrdə bunlar qiyməti artırır; yerli satışda bu xərclər daha az olur.

### Velosiped və ehtiyat hissələri üzrə HS təsnifatı

871200 -- Velosipedlər və digər velosipedlər (çatdırılma daxil olmaqla)

871491 -- Velosiped çərçivələri və çəngəlləri və onların hissələri

871492 -- Velosiped təkər diskləri və milləri

871493 -- Velosiped qovşaqları və sərbəst təkərli dişli çarxlar

871494 -- Velosiped əyləcləri, o cümlədən altlıq əyləc qovşaqları,

871495 -- Velosiped yəhərləri

871496 -- Velosiped pedalları və çarx dişliləri və onların hissələri

871499 -- Velosiped hissələri

Mənbə: <https://wits.worldbank.org/trade/country-byhs6product.aspx?lang=en>

## 2.3. Azərbaycanda velosiped istehsalının lokalizasiya dərəcəsi

### Mövcud vəziyyət

- Azərbaycanda sənaye miqyaslı velosiped sənayesi praktik olaraq tək bir layihə (İsmayilli Velosiped Zavodu — ISMA BIKES) ətrafında toplanıb. Bu müəssisə əsasən idxal edilmiş komponentlərdən montaj/quraşdırma həyata keçirir. [Portonovi.com+1](http://Portonovi.com+1)
- Dövlət statistikasına və ticarət göstəricilərinə görə ölkəyə velosiped tələbatının əhəmiyyətli hissəsi idxal vasitəsilə təmin olunur. Son illərdə idxal həcmi və ölkə üzrə mənbələr çoxşaxəlidir (Çin, Türkiyə, Almaniya, Belarus, Polşa və s.). [World Integrated Trade Solution+1](http://World Integrated Trade Solution+1)

### 2) Lokalizasiya - nə dərəcədə

- **Opsional qiymətləndirmə (təxmini):** yekun dəyər zəncirinə görə lokalizasiya payı **aşağı (təxminən 10–30%)** səviyyəsindədir. Bu pay əsasən montaj əməliyyatları, qablaşdırma, bəzi ərintilər/metal struktur işləri və brendinqdən ibarətdir. Kritik texniki komponentlər və yüksək dəyərli alt-assamblelər (rəqəmsal sürət qutuları, yüksək səviyyəli amortizatorlar, peşəkar səviyyəli çəkirlər/çərçivə materialı istehsalı və dəstləri) idxaldır. [Portonovi.com+1](http://Portonovi.com+1)

- Hazırda Azərbaycanda istehsal olunan velosipedlərin həcmi 25-30 min olmaqla, təxminən daxili bazarın 8%-i civarındadır. Bunun əsas səbəbi əsas komponentlərin xaricdən (əsasən Çin, Tayvan və Avropa ölkələri) gətirilməsi, istehsalın yalnız yığım mərhələsində olması səbəbindən istehsalın tam formalaşmamasıdır.

- Yerli istehsalçılar əsasən montaj, boya və qablaşdırma işlərini görür. Hələ ki, ölkədə çərçivə istehsalı, alüminium emalı və ya təkər yığımı kimi dərin istehsal prosesləri yoxdur.

- Texnoloji bazanın və ixtisaslı mütəxəssislərin çatışmazlığı da yerli istehsalın inkişafına mane olan səbəblərdəndir.

- Yeni qurulan Qarabike zavodu yerli istehsalın inkişafında dönüş nöqtəsi ola bilər. Belə ki, zavodda çərçivə emalı, boya və təkər yığımı mərhələlərinin həyata keçirilməsi planlaşdırılır ki, bu da yaxın bir neçə il ərzində lokalizasiya səviyyəsini 25–30 faizədək artırmaq potensialı yaradır.

### 3) Hansı komponentlər yerli ola bilər/hansılar idxal olunur

#### • Əsasən idxal olunan komponentlər

- Sürücülük/transmissiya komponentləri (məsələn, Shimano və s. kimi brendlər), əyləc sistemləri, dizaynlı amortizatorlar, təkər və kəmərlər, xüsusi lastiklər. (İSMA-nın mənbələri: əsas hissələrin Yaponiya, Tayvan, Malayziya, Almaniya və s. ölkələrdən gətirildiyi qeyd edilir). [Portonovi.com](https://www.portonovi.com)

#### • Yerli və ya yalnız montaj səviyyəsində olan elementlər:

- Metal struktur işləri, əsas montaj, qablaşdırma, bəzi sadə aksesuarlar (sadə stendlər, bəzi metal bərkidicilər), brendləşdirmə və satış sonrası xidmətlər. [Portonovi.com+1](https://www.portonovi.com+1)

### 4) Makro-rəqəmlər və ticarət konteksti

2024-cü ildə Azərbaycana daxil olan mühərriksiz velosipedlərin sayında və dəyərində artım müşahidə olunub: məsələn, 2024-cü ildə idxal edilmiş velosipedlər **~231253 ədəd** təşkil etmiş və ümumi dəyəri **~5.9 mln USD** olmuşdur. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](https://www.portonovi.com)

Bu göstəricilər ölkə daxilində istehsalın əhəmiyyətini məhdudlaşdırır - yəni böyük həcmli idxaldan gəlir. [Report.az](https://www.report.az)

- Ticarət mənbələri (WITS/World Bank) göstərir ki, idxal mənbələri müxtəlifdir: Çin, Türkiyə, Almaniya, Polşa və digər ölkələr əsas tədarükçülərdir. Bu da komponent və tam velosiped təchizatının xaricdən asılı olduğunu göstərir. [World Integrated Trade Solution+1](https://www.worldintegratedtrade.com)

### 5) Nəyə görə lokalizasiya aşıdır — əsas səbəblər

1. **Qlobal tədarük zənciri üstünlükləri:** yüksək spesifikasiyalı komponent istehsal edən firmalar (Shimano, Continental və s.) çoxmilli brendlərdir. Onların istehsalını yerli şəkildə qurmaq sərfəli deyil, qısa müddətdə böyük investisiya tələb edir. [Portonovi.com](https://www.portonovi.com)

2. **İqtisadi məntəqə və bazar həcmi:** daxili bazarın həcmi kütləvi, çoxmərhələli yerli istehsalı dəstəkləyəcək səviyyədə deyil - idxal həcmindəki artım da bunun göstəricisidir. [Report.az](https://www.report.az)

3. **Texniki bacarıq və infrastruktur çatışmazlığı:** yüksək dərəcədə avtomatlaşdırılmış çərçivə istehsalı, kalıp və dəqiq maşın-emal üçün xüsusi zavodlar və ixtisaslı kadrlar tələb olunur. [Trend](https://www.trend.az)

### 6) Təkliflər - lokalizasiyanı artırmaq üçün praktik addımlar

1. **Fazalı yanaşma (3 mərhələ):**

- **Mərhələ A (qısa müddət):** montaj və lokallaşdırılmış aksesuar istehsalını genişləndirmək (qablaşdırma, sadə metal hissələr, oturmaqlar, korpuslar).

- **Mərhələ B (orta müddət):** təkər, təkər mərkəzi (hub) və şaft kimi daha sadə mexaniki alt-assamblelərin yerli emalı üçün orta səviyyəli investisiya.

- **Mərhələ C (uzun müddət):** çərçivə profili, alüminium/karbon emalı və ən azı müəyyən komponentlər üçün dizayn-istehsal zəncirinin qurulması.

2. **İnvestor-sübvansiya mexanizmləri:** dövlət və ya yerli texnoparklar vasitəsilə vergi güzəştləri/subsidiyalar və startap dəstəyi (pilot layihələr) — ISMA kimi mövcud müəssisələrlə klasterləşmə.

3. **Texniki əməkdaşlıq və lisenziya sazişlər:** mövcud xarici brendlərlə texniki transfer və lisenziya istehsal razılaşmaları (məsələn, təkər/məcburi alt-komponent istehsalını öyrənmək məqsədilə müqavilələr).

4. **Təchizatçı şəbəkəsinin inkişafı:** yerli metallurjiya və emal müəssisələri ilə partnyorluq (regionda metal emalı, toz-boya, presləmə) yaradılması.

### Lokalizasiya üçün kilid sektorlar

1. **Metallurjiya** – alüminium borular, profil istehsalı
2. **Maşınqayırma** – CNC, presləmə, frezə emalı
3. **Kimya sənayesi** – boya, qoruyucu lak, karbon qatranları
4. **Elektronika** – e-bike üçün akkumulyator BMS sistemləri
5. **Qablaşdırma sənayesi** – yerli karton və poliqrafiya

## 2.4. İstehsal olunan hissə növləri üzrə çeşidlər (hansı komponentlər istehsal olunur) və illik istehsal həcmi (ədəd)

### Təxmini həcm + bazar strukturu

Komponent/hissə növü	Təxmini həcm/pay (il ərzində)/rol	Şərh/qiymət strukturu/bazar münasibəti
Təkərlər və disklər (yerli yığım)	Hər il zavodun 20–30 min velosiped üçün təkər+disk	Yerlidir (İSMA Bikes) - bu hissələr idxal olmadan yerli istehsal olunur. <a href="#">Marja+1</a>
Tam yığılan velosipedlər	~20–30 min/il	Çərçivə + idxal hissələr + yerli təkər/disk nəticəsində yığılan velosipedlər. Qiymət aralığı ~200–400 manatdan başlayır, uşaq/ucuz modellər üçün. Bahalı modellər də var. <a href="#">today.az+2AzerNews+2</a>
Ehtiyat hissələr (pedal, zəncir, əyləc, sükan, oturacaq, şin / kamera, aksesuar və s.)	Qiymətli ABS/Avropa/Asiya brendləri idxal olunur. Bazarda sayı yüzlərlə–minlərlə ədəddir	Bazarda müxtəlif qiymətlər mövcuddur - məsələn, elanlarda pedal + köhnə hissələr 25 AZN-dən başlayır. <a href="#">tap.az+2tap.az+2</a>
Aksesuar/servis bazarı (nasos, kilid, reflektor, çanta, işıqlar və s.)	Aktiv - aksesuar kateqoriyaları VeloLider kimi mağazalarda satılır	Qiymət və çeşid genişdir. Bazarda idxal + pərakəndə satış əsas təşkil edir. <a href="#">velolider.az+2new.bakuelectronics.az+2</a>

### Qiymət strukturu / bazar münasibəti:

• Ucuz/gündəlik/uşaqlar və gündəlik velosipedlər üçün qiymət 200–400 manat civarında göstərilir. [AzerNews+2AzerNews+2](#)

• Bazarda ehtiyat hissələri - pedal, zəncir, təkər, əyləc, şin, kamera - qiymətlər 10–30 AZN-dən başlayıb - daha bahalı hissələrə qədər gedir. [tap.az+2tap.az+2](#)

• “Markalı” hissələr adətən idxal–satış yolu ilə təmin olunur, yerli istehsal məhduddur. [Portonovi.com+1](#)

### Məhdudiyyətlər və boşluqlar

• Rəsmi olaraq hər bir komponent üzrə illik istehsal/montaj rəqəmləri açıq paylaşılır. Məsələn, neçə təkər, neçə tormoz dəsti, neçə pedal - bu detal statistik yoxdur.

• İSMA yalnız “təkərlər + disk” kimi bəzi komponentlərin yerli istehsal olduğunu açıqlayıb. Digər çoxlu hissələr idxal olunur. Bu səbəbdən “tam lokallaşma” yoxdur. [azertag.az+2Portonovi.com+2](#)

• Ehtiyat hissələri bazarında “köhnə/ikinci əl/servis/fərdi atelye” kimi aktorlar da var. Bu da təxmini hesablarda böyük dəyişkənlik yaradır. Məsələn, elan bazasında pedal/ təkər/köhnə hissələr 10–25 AZN-dən satılır. [tap.az+1](#)

• Qiymət/keyfiyyət - idxal olan hissələr adətən daha yüksək keyfiyyətli və bahadır. Lakin bazarda ucuz “məntiqi” alternativlər də mövcuddur.

### Nəticə və tövsiyələr: nəyə diqqət etmək

• Azərbaycanda velosiped təkəri və diski yerli istehsal olunur (İSMA Bikes). Bu, komponent istehsalı səviyyəsində mühüm addımdır.

• Lakin “texniki komponentlər + yüksək keyfiyyətli hissələr” hələ idxaldır.

• Ehtiyat hissələri bazarında seçim çoxdur. Bu, “servis + təmir + hissə-ələvə” bazarı olduğunu göstərir.

### Velosiped komponentləri

Komponent	Lokallaşma statusu (Azərbaycan)	İllik təxmini istehsal/montaj (ədəd/il)	Şərh & etimad
<b>Tam velosiped (yığılmış)</b>	Lokal yığım (İsmayılı və kiçik montaj yerləri)	<b>20,000 – 30,000</b> (rəsmi layihə gücü).	İSMA zavodunun rəsmi açıqlaması. Yerdəki kiçik atelyelər+satıcılar əlavə yığımlar edə bilər. Etimad: Yüksək. <a href="#">President.az</a>
<b>Çərçivə (frame)</b>	Əsasən lokal yığım / bəzi hissələr idxal	<b>20,000 – 30,000</b> (çərçivə sayında-> təxminən velosiped sayına bərabər)	Zavodlarda çərçivə montajı/çəkmə və ya çərçivənin xaricdən gətirilməsi mümkün. Etimad: Orta-yüksək. <a href="#">Portonovi.com</a>
<b>Ön maşalar (forks)</b>	Əsasən idxal	<b>0 – 30,000</b> (lokal montaj ola bilər)	Keyfiyyətli maşalar (süspansiyon) adətən xaricdən. Etimad: Orta. <a href="#">2teker.az</a>
<b>Təkər qrupu (təkər yığımı)</b>	Lokal yığım geniş yayılıb; komponentlər çox vaxt idxal olunur	<b>20,000 – 60,000</b> (təkər yığımı — həm yeni velosipedlər, həm servis ehtiyatı)	Rims/hub-lar əksər hallarda idxal; yerli emalatxana/mağazalar təkər yığırlar. Etimad: Orta. <a href="#">velo.az+1</a>
<b>Hublar, gövdə rulmanları</b>	Əsasən idxal	<b>0 – 30,000</b>	Brendlər adətən Shimano/Joytech və s. idxal olunur. Etimad: Orta-yüksək. <a href="#">Portonovi.com</a>
<b>Şin (təkər şinləri) və kameralar</b>	Əsasən idxal; satıcılarda geniş satış	<b>0 – 100,000+</b> (təmir/əvəzləmə tələbi səbəbi ilə böyük həcim)	Şin və kameralar bazarda bol satılır — yerli istehsal məhduddur. Etimad: Yüksək (idxal əsasdır). <a href="#">Lalafo+1</a>

Komponent	Lokallaşma statusu (Azerbaycan)	İllik təxmini istehsal/ montaj (ədəd/il)	Şərh & etimad
Əyləc sistemləri (kollar, caliper, disk)	İdxal (Shimano, Tektro və s.)	0 – 30,000	Texniki hissələr adətən xaricdən gətirilir. Etimad: Yüksək. <a href="http://2teker.az">2teker.az</a>
Transmissiya (zəncir, dişlilər, dəyişdiricilər)	İdxal (Shimano/Microshift və s.)	0 – 30,000	Yüksək keyfiyyətli komponentlər idxaldır; bəzi ucuz zəncir/dişli də idxal edilir. Etimad: Yüksək. <a href="http://velo.az+1">velo.az+1</a>
Krank, şatun dəstləri	Əsasən idxal	0 – 30,000	Etimad: Orta-yüksək. <a href="http://velo.az">velo.az</a>
Pedallar, sükan, burun, qrips	Bəzi sadə modellər yerli; brend/sport tip pedallar idxal	30,000 – 100,000 (çoxsaylı kiçik aksesuarlar üçün)	Plastik/metal aksesuarların bir hissəsi yerli düzəldilə bilər. Etimad: Orta. <a href="http://velolider.az+1">velolider.az+1</a>
Oturacaq (saddle)	Əsasən idxal, bəzi sadə modellər lokaldır	10,000 – 50,000	Etimad: Orta. <a href="http://velo.az">velo.az</a>
Pedal və aksesuarlar (sebet, nasos, kilid, qoruyucu)	Lokal emal + idxal; pərakəndə satış genişdir	50,000 – 200,000 (aksesuarlar çox sayda)	Yerli satıcıların çeşidi böyükdür (Velolider, Velo.az və s.). Etimad: Orta. <a href="http://velolider.az+1">velolider.az+1</a>
İşıqlar, reflektorlar, plastik aksesuarlar	Bəzi yerli sadə məhsullar; yüksək keyfiyyət idxal	50,000+	Etimad: Orta. <a href="http://velolider.az">velolider.az</a>
Kiçik metal detal (bolt, somun, aksiyalar)	Lokal istehsal/metal atelyelər təmin edir	100,000+	Kiçik qapaqlar, bolt və s. adətən yerli mexaniki atelyelərdən təmin edilir. Etimad: Orta. <a href="http://Lalafo">Lalafo</a>

### Metodologiya və qeydlər

- Rəsmi zavod məlumatı:** İsmayılı (ISMA) velosiped zavodunun açılış press-relizində layihə üzrə illik istehsal gücü **20–30 min velosiped/il** olaraq göstərilmişdir. Bu rəqəm **tam yığılmış velosiped** üçün nəzərdə tutulur. [President.az+1](http://President.az+1)
- Komponent mənbələri:** Bir sıra mənbələr (zavod təqdimatları, yerli mağazalar və tədarükçülər) göstərir ki, yüksək texniki komponentlər (derailer, əyləc modulları, hublar, güclü süspansiyon maşaları və s.) əsasən **idxal olunur**. Bu, çərçivə montajı Azərbaycanda olsa belə komponent lokallaşmasının hələ də məhdud olduğunu göstərir. [Portonovi.com+1](http://Portonovi.com+1)
- Pərakəndə tədarük göstəriciləri:** Velo.az, Velolider, VelosportBaku və yerli elan saytları (Lalafo, Birmarket) Azərbaycanda ehtiyat hissələrin geniş çeşidini satdıqlarını göstərir. Bu da xidmət/məişət səviyyəsində böyük sayda aksesuar/əvəz hissəsinin dövriyəsinə işarə edir. [velo.az+2velolider.az+2](http://velo.az+2velolider.az+2)

## 2.5. Son 3 il üzrə velosiped və velosiped hissələrinin idxal statistikasi (ölkələr, məhsul növləri, həcmələr)

### 2022-2024-cü illər üzrə idxal statistikasi

Məhsul	2022	2023	2024
	İdxal	İdxal	İdxal
871200 – Mühərriksiz velosiped	143765 ədəd 5,476.67 min \$	282677 ədəd 4,695.07 min \$	231253 ədəd 5,942.37 min \$
871491 – Çərçivə və çərçivə hissələri	5331 kq 44.38 min \$	40591 kq 114.96 min \$	41857 kq 162,08 min \$

<b>401150</b> - Velosipedlərdə istifadə olunan rezin növlü yeni pnevmatik təkərlər	265482 ədəd 216,37 min \$	328489 ədəd 421,28 min \$	272773 ədəd 532,20 min \$
<b>871491</b> - Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	5331kq 44.38 min \$	40591 kq 114.96 min \$	41857 kq 162.08 min \$
<b>871492</b> – Velosiped təkər diskləri və milləri	1494 kq 5,68 min \$	16005 kq 47,52 min \$	18396 kq 54.41 min \$
<b>871493</b> – Velosiped qovşaqları və sərbəst təkərli dişli çarxlar	3446 kq 18.01 min \$	2793 kq 16,52 min \$	14486 kq 76,42 min \$
<b>871494</b> – Velosiped əyləcləri, o cümlədən altlıq əyləc qovşaqları	5846 kq 48,54 min \$	18850 kq 88.53 min \$	38,731 kq 154,63 min \$
<b>871495</b> - Velosiped yəhərləri	2837 ədəd 4,75 min \$	32380 ədəd 34.94 min \$	68.395 ədəd 65,13 min \$
<b>871496</b> -- Velosipedlər; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	29,016 kq 72,59 min \$	14,345 kq 41,24 min \$	22,712 kq 59,39 min \$
<b>871499</b> -- Velosipedlər; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	566.998 kq 1.409.95 min \$	333.304 kq 909.60 min \$	588.302 kq 1.364.55 min \$

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

## Təhlil və Nəticə

- 2022-2024 - cü illərdə velosiped idxalında (mexaniki) kəskin artım - bu, ölkədə velosipedə marağın sürətlə yüksəldiyini göstərir.
- e-bike segmentində artım: 2020-ci ildən 2024-ə qədər e-bike idxalı getdikcə artıb. Bu, yalnız idman/rekreasiya üçün deyil, gündəlik daşınma və “mikromobillik” baxımından da tələbatın artdığını göstərir.
- Mexaniki velosiped idxalının bahalaşması və dəyər baxımından dəyişkənliyi göstərir ki, bazar qiymətləri, keyfiyyət, idxal xərcləri və tələbat dinamikanı birlikdə formalaşdırır.
- Bazarda e-bike-lərə artan maraq komponent bazarı, servis və təmir bazarı, ehtiyat hissələr bazarı üçün də potensial artır - uyğun tənzimləmə və lokal yığım olarsa, bu segmentin genişlənməsi üçün yol açıqdır.
- Hissə/çərçivə/komponent idxalı 2024-cü ildə əvvəlki illərə nisbətən artım dinamikasında olmuşdur. Bu, ölkədə yığma/yığılmış velosiped montajı, yerli servis və təmir bazarının genişləndiyini göstərir. 2024-2028-ci illər üçün hissələrin idxalında gömrük rüsumunun "0"-a endirilməsi yerli təmir/yığma sahəsində əlavə stimula yarada bilər.
- Son 3 ilin idxal statistikasını göstərir ki, 2023-cü ildə ölkəyə velosiped idxalı artmış, 2024-cü ildə isə 2023-lə müqayisədə azalmışdır. Bu, ya daha ucuz modellərin idxalının artması, ya da valyuta/qiymət dəyişiklikləri ilə bağlı ola bilər. İdxal dəyərində isə idxal azalsa da idxal dəyəri artmışdır. Bunu idxal ölkələrində məhsul qiymətinin artımı ilə əlaqələndirmək olar. Velosiped hissələrinin idxalında isə illər üzrə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Xüsusən bu artım 2024-cü ildə özünü daha kəskin göstərmişdir. Bu onu göstərir ki, ölkədə velosiped bazarı genişlənməmiş və velosipedlərin ölkədə istehsalına üstünlük verilmişdir.

## 2022-2024-cü illərdə ölkələr üzrə idxal statistikasını

Məhsul	2022	2023	2024
	İdxal	İdxal	İdxal
<b>871200</b> – Mühərriksiz velosiped	Çin-97,1%	Çin - 98.9%	Çin – 99.8%
<b>871491</b> – Çərçivə və çərçivə hissələri	Çin-54.3% Türkiyə-35.3%	Çin – 85.8%	Çin – 92.7%
<b>401150</b> - Velosipedlərdə istifadə olunan rezin növlü yeni pnevmatik təkərlər	Çin – 99.9%	Çin – 99.9%	Çin – 99.9%
<b>871491</b> - Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	Çin – 54.3% Türkiyə-35.3%	Çin – 85.8%	Çin – 92.7%

<b>871492</b> – Velosiped təkər diskləri və milləri	Çin – 93.1%	Çin – 98.7%	Çin – 95.5%
<b>871493</b> – Velosiped qovşaqları və sərbəst təkərli dişli çarxlar	Çin – 48.2% Türkiyə-44.8%	Çin – 65.0% Türkiyə -30%	Çin – 95.8%
<b>871494</b> – Velosiped əyləcləri, o cümlədən altlıq əyləc qovşaqları	Çin – 54.3% Türkiyə-40.8%	Çin – 70.1% Türkiyə-25.9%	Çin – 92.8% Türkiyə-6.2%
<b>871495</b> - Velosiped yəhərləri	Çin – 97.3%	Çin – 99.7%	Çin – 99.8%
<b>871496</b> -- Velosipedlər; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	Çin – 99.3%	Çin – 99.2%	Çin – 99.1%
<b>871499</b> -- Velosipedlər; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	Çin – 91.9%	Çin – 96.9%	Çin – 99.3%

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

2022-2024-cü illərdə ölkələr üzrə idxal statistikasını göstərir ki, həm 2022, həm 2023, həm də 2024-cü illər üçün əsas idxalçı ölkə **Çin** olmuşdur. Bundan sonra Rusiya, Almaniya, Belarus, Türkiyə və bəzən Kamboca, Polşa, İtaliya kimi ölkələr gəlir.

### Nəticə və tövsiyələr

- Son 3 il üzrə Azərbaycanın velosiped idxalı - həm miqdar, həm də “diversifikasiya” baxımından (hissələr, elektrik velosipedlər) artıb.
- Xüsusilə hissə və komponent idxalında artım, gömrük rüsumlarının ləğvi ilə bəzən, ölkədə yığıma, təmir və bəlkə ki, yerli montaj potensialının genişləndiyini göstərir.
- Elektrikli velosiped idxalındakı artım - şəhər nəqliyyatı və “yaşıl mobilik” tendensiyası ilə uyğunlaşır.
- Bazar praktik olaraq Çindən idxal olunan kütləvi velosipedlərə əsaslanır.
- Buna baxmayaraq, “brend/idxalçı mağaza + premium və orta segment” və “elektrikli velosiped” segmentləri bazarda mövcuddur və getdikcə vacib rol oynayır.
- Gələcəkdə bazar həm cəmiyyətin velosipedə marağının artması, həm infraquruluğa uyğunluq, həm də “keyfiyyət + servis + brend + alternativ (elektrikli/yerli yığıma)” baxımından diversifikasiya ola bilər.

### 2022-2024-cü illərdə HS təsnifat kodları üzrə idxalın həcm və coğrafiya statistikasını

Məhsul	2022	2023	2024
<b>871200</b> – Mühərriksiz velosiped	<b>5,476.67 min \$, 143765 ədəd</b> Çin (4,661.95 min \$, 139,517 ədəd), Rusiya (375.21 min \$, 2,347 ədəd), Türkiyə (89.90 min \$, 483 ədəd), Almaniya (78.82 min \$, 332 ədəd), Belarus (62.20 min \$, 363 ədəd)	<b>4,695.07 min \$, 282,677 ədəd</b> Çin (4,175.12 min \$, 279,513 ədəd), Rusiya (296.48 min \$, 2,251 ədəd), Almaniya (59.10 min \$, 255 ədəd), Belarus (40.84 min \$, 320 ədəd), Kamboca (39.47 min \$, 160 ədəd)	<b>5,942.37 min \$, 231,253 ədəd</b> Çin (5,843.56 min \$, 230,707 ədəd), Almaniya (26.22 min \$, 137 ədəd), Belarus (22.03 min \$, 184 ədəd), ABŞ (21.85 min \$, 24 ədəd), Bolqarıstan (11.64 min \$, 95 ədəd)
<b>871491</b> – Çərçivə və çərçivə hissələri	<b>44.38 min \$, 5331 kq</b> Çin (26.03 min \$, 2892 kq), Türkiyə (8.96 min \$, 1883 kq), Koreya (3.80 min \$, 80 kq), Digər Asiya ölkələri (2.39 min \$, 169 kq), Almaniya (1.11 min \$, 30 kq)	<b>114.96 min \$, 40,591 kq</b> Çin (103.77 min \$, 34,843 kq), Rusiya (6.98 min \$, 5,637 kq), Hindistan (2.42 min \$, 67 kq), ABŞ (1.14 min \$, 7 kq), Digər Asiya ölkələri (0.45 min \$, 32 kq)	<b>162,08 min \$, 41,857 kq</b> Çin (156,43 min \$, 38,812 kq), Rusiya (4,70 min \$, 2,764 kq), İran (0,68 min \$, 125 kq), Türkiyə (0,28 min \$, 156 kq)
<b>401150</b> - Velosipedlər də istifadə olunan rezin növlü yeni pnevmatik təkərlər	<b>216,37 min \$, 265.482 ədəd</b> Çin (209,47 min \$, 265.219 ədəd), İndoneziya (2,56 min \$, 136 ədəd), Şri-Lanka (2,27 min \$, 4 ədəd), Tayland (1,45 min \$, 99 ədəd), Almaniya (0,37 min \$, 10 ədəd)	<b>421,28 min \$, 328.489 ədəd</b> Çin (418,93 min \$, 328.318 ədəd), ABŞ (1,37 min \$, 22 ədəd), Digər Asiya ölkələri (0,30 min \$, 50 ədəd), İndoneziya (0,22 min \$, 20 ədəd), Vyetnam (0,21 min \$, 24 ədəd)	532,20 min \$, 272,773 ədəd Çin (528,39 min \$, 272,437 ədəd), İran (3,29 min \$, 266 ədəd), Vyetnam (0,35 min \$, 46 ədəd), Digər Asiya ölkələri (0,17 min \$, 24 ədəd)

<b>871491 -</b> Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	44.38 min \$, 5,331kq China (\$26.03K , 2,892 Kg), Turkey (\$8.96K , 1,883 Kg), Korea, Rep. (\$3.80K , 80 Kg), Other Asia, nes (\$2.39K , 169 Kg), Germany (\$1.11K , 30 Kg)	114.96K and quantity 40,591Kg. China (\$103.77K , 34,843 Kg), Russian Federation (\$6.98K , 5,637 Kg), India (\$2.42K , 67 Kg), United States (\$1.14K , 7 Kg), Other Asia, nes (\$0.45K , 32 Kg)	<b>162.08 min \$, 41,857kq</b> Şin (\$156.43 min \$ , 38,812 kq), Russian Federation (\$4.70 min \$ , 2,764 kq), İran (\$0.68 min \$ , 125 kq), Türkiyə (\$0.28 min \$ , 156 kq)
<b>871492 –</b> Velosiped təkər diskləri və milləri	<b>5,68 min \$, 1494 kq</b> Çin (4,37 min \$, 1391 kq), Türkiyə (1,31 min \$, 103 kq)	<b>47,52 min \$, 16,005 kq</b> Çin (44,97 min \$, 15,801 kq), Polşa (1,26 min \$, 140 kq), Türkiyə (0,79 min \$, 49 kq), Hindistan (0,26 min \$, 13 kq), Koreya (0,23 min \$, 3 kq)	<b>54.41 min \$ 18,396 kq</b> Çin (45.61 min \$ , 17,575 kq), Almaniya (7.26 min \$, 730 kq), Koreya (0.80 min \$ , 38 kq), Fransa (0.51 min \$ , 35 kq), Türkiyə (0.23 min \$ , 18 kq)
<b>871493 –</b> Velosiped qovşaqları və sərbəst təkərli dişli çarxlar	<b>18.01 min \$, 3446 kq</b> Türkiyə (7.18 min \$, 1542 kq), Çin (3.93 min \$, 1661 kq), Çexiya (2.19 min \$, 110 kq), Hindistan (1.52 min \$, 54 kq), İtaliya (0.89 min \$, 3 kq)	<b>16,52 min \$, 2793 kq</b> Türkiyə (6,44 min \$, 839 kq), Çin (4,47 min \$, 1814 kq), ABŞ (3,73 min \$, 30 kq), Hindistan (0,68 min \$, 78 kq), Koreya (0,60 min \$, 18 kq)	<b>76,42 min \$, 14,486 kq</b> Çin (45,19 min \$, 13,874 kq), İtaliya (15,32 min \$, 30 kq), Almaniya (7,13 min \$, 220 kq), Fransa (4,03 min \$, 13 kq), ABŞ (2,21 min \$, 12 kq)
<b>871494 –</b> Velosiped əyləcləri, o cümlədən altlıq əyləc qovşaqları	<b>48,54 min \$, 5846 kq</b> Türkiyədən (24,34 min \$, 2383 kq), Çin (12,23 min \$, 3176 kq), Polşadan (4,22 min \$, 94 kq), İtaliyadan (3,03 min \$, 14 kq), Yaponiyadan (1,83 min \$, 45 kq)	<b>88,53 min \$ 18,850 kq.</b> Türkiyə (38.99 min \$ , 4,878 kq), Çin (37.76 min \$ , 13,211 kq), ABŞ (2.82 min \$ , 18 kq), Polşa (2.40 min \$ , 55 kq), İran (1.80 min \$ , 500 kq)	<b>154,63 min \$, 38,731 kq</b> Çin (112,00 min \$, 35,948 kq), Türkiyə (30,18 min \$, 2,413 kq), Almaniya (6,81 min \$, 305 kq), İtaliya (5,49 min \$, 25 kq), Yaponiya (0,16 min \$, 40 kq)
<b>871495 -</b> Velosiped yəhərləri	<b>4,75 min \$, 2837 ədəd</b> Çin (3,35 min \$, 2759 ədəd), Digər Asiya ölkələri (0,84 min \$, 59 ədəd), İngiltərə (0,29 min \$, 6 ədəd), Türkiyə (0,24 min \$, 8 ədəd), Hindistan (0,03 min \$, 1 ədəd)	<b>34,94 min \$, 32,380 ədəd</b> Çin (33.11 min \$, 32.269 ədəd), Digər Asiya ölkələri (1.39 min \$, 63 ədəd), Hindistan (0.25 min \$, 46 ədəd), İtaliya (0.19 min \$, 2 ədəd)	<b>65,13 min \$, 68,395 ədəd</b> Çin (61,01 min \$, 68.274 ədəd), Digər Asiya ölkələri (2,31 min \$, 97 ədəd), Tayland (0,94 min \$, 12 ədəd), Meksika (0,61 min \$, 1 ədəd), Rusiya (0,27 min \$, 11 ədəd)
<b>871496 --</b> Velosipedlər ; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	<b>72,59 min \$, 29,016 kq</b> Çin (63,63 min \$, 28,820 kq), BƏƏ (1,58 min \$, 6 kq), Fransa (1,19 min \$, 9 kq), Digər Asiya ölkələri (1,14 min \$, 22 kq), İsveç (1,12 min \$, 6 kq)	<b>41,24 min \$, 14,345 kq</b> Çin (32,22 min \$, 14,232 kq), Fransa (4,33 min \$, 11 kq), Malayziya (1,51 min \$, 37 kq), İngiltərə (1,31 min \$, 14 kq), Digər Asiya ölkələri (0,57 min \$, 18 kq)	<b>59,39 min \$, 22,712 kq</b> Çin (55,22 min \$, 22,511 kq), Türkiyə (1,60 min \$, 140 kq), Koreya (0,99 min \$, 17 kq), Hindistan (0,83 min \$, 33 kq), Digər Asiya ölkələri (0,68 min \$, 8 kq)
<b>871499 --</b> Velosipedlər ; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	<b>1.409.95 min \$, 566.998 kq</b> Çin (1.111.45 min \$, 520.835 kq), İran (105.59 min \$, 31.404 kq), Türkiyə (102.05 min \$, 5.175 kq), Almaniya (50.48 min \$, 5.533 kq), İsrail (12.14 min \$, 250 kq)	<b>909.60 min \$, 333.304 kq</b> Çin (732.92 min \$, 322.956 kq), Türkiyə (102.18 min \$, 2.959 kq), Hindistan (35.69 min \$, 1.354 kq), İran (8.97 min \$, 1.963 kq), Digər Asiya ölkələri (8.21 min \$, 260 kq)	<b>1.364.55 min \$, 588.302 kq</b> Çin (1.312.29 min \$, 584.125 kq), Türkiyə (25.20 min \$, 2.703 kq), Almaniya (10.73 min \$, 503 kq), Digər Asiya ölkələri (7.24 min \$, 214 kq), İngiltərə (2.34 min \$, 4 kq)

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

## 2.6. İxrac edən yerli istehsalçılar varsa – ixrac nomenklaturu üzrə coğrafiya və həcm

### 2022-2024-cü illər üzrə ixrac statistikasını

Ədəd	2022	2023	2024
	İxrac	İxrac	İxrac
<b>871200 –</b> Mühərriksiz velosiped	144 ədəd 17,28 min \$	197 ədəd 22,77 min \$	135 ədəd 11.92 min \$
<b>871491 –</b> Çərçivə və çərçivə hissələri	10 kq 0,21 min \$	-	-

871491 - Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	10 kq 0.21 min \$	-	-
871492 – Velosiped təkər diskləri və milləri	-	26 kq 0,51 min \$	-
871494 – Velosiped əyləcləri, o cümlədən altıq əyləc qovşaqları	-	377 kq 3,50 min \$	-
871496 -- Velosipedlər; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	2 kq 1,04 min \$	1 kq 0,50 min \$	-
871499 -- Velosipedlər; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	-	774 kq 15,84 min \$	71 kq 0.24 min \$

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle parts nes exports by country | 2024 | Data](#)

## Təhlil və nəticə

- Əsas yerli istehsalçı kimi İsmayılı Velosiped İstehsalı Zavodu (brend adı ilə ISMA Bikes) çıxış edir. Zavod 2016-cı ildə açılıb. [Portonovi.com+2Marja+2](#)
- Zavodun əsas istiqaməti uşaq, şəhər, dağ, idman və müxtəlif kateqoriyalı velosipedlər istehsalıdır. İlkin mərhələdə modellərin sayı 3 idi. Bir müddət sonra bu say 50-yə qədər artırılıb. [sportinfo.az+2Marja+2](#)
- Rəsmi açıqlamalarda “xarici bazarlara ixrac” planları olduğu bildirilir. [Trend+2İnter Press+2](#)
- 2022-ci ildə “İsmayılı Velosiped İstehsalı Zavodu”ndan ixrac başlamışdır. [Oxu.Az+1](#)
- Bu zavod “yerli istehsal + ixrac” nümunəsi əsasında fəaliyyət göstərən yeganə istehsalçıdır.

### 2022-2024-cü illərdə ixracın ölkələr üzrə statistikas

Ədəd	2022	2023	2024
	İxrac	İxrac	İxrac
871200 – Mühərriksiz velosiped	İngiltərə-25.7%	Gürcüstan 37.1% ABŞ– 14.2%	İngiltərə-36.3% ABŞ – 11.1%
871491 – Çərçivə və çərçivə hissələri	Rusiya-100%	-	-
871491 - Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	Rusiya-100%	-	-
871492 – Velosiped təkər diskləri və milləri	-	Türkiyə-100%	-
871494 – Velosiped əyləcləri, o cümlədən altıq əyləc qovşaqları	-	Gürcüstan-58.4% Türkiyə-41.4%	-
871496 -- Velosipedlər; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	Rusiya-100%	Rusiya-100%	-
871499 -- Velosipedlər; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	-	Türkiyə-100%	Özbəkistan-100%

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle parts nes exports by country | 2024 | Data](#)

### İxrac nomenklaturası, coğrafiya və 2024-cü il real göstəriciləri

Rəsmi ticarət statistikasına görə - 2024-cü ildə:

- Azərbaycan ümumilikdə 135 ədəd velosiped (HS kodu **871200 — Bicycles and other cycles**) ixrac edib. Ümumi dəyər ~ 11.92 min \$ olmuşdur. [Azerbaijan New pneumatic tyres, of rubber for aircraft exports by country | 2022 | Data](#)
- Bu ixracın istiqamətində bəzi ölkələr göstərilir: məsələn, Birləşmiş Krallıq / Böyük Britaniya (49 ədəd), ABŞ (15 ədəd), Türkiyə (10 ədəd), Trinidad və Tobaqo (8 ədəd), Fransa (4 ədəd) və s. [Azerbaijan New pneumatic tyres, of rubber for aircraft exports by country | 2022 | Data](#)
- Eyni zamanda — 2024-cü ildə “velosiped hissələri, digər qruplara daxil edilməyən” (HS kodu **871499 – Bicycle parts nes**) kateqoriyasında da Azərbaycan Özbəkistana 0.24 min \$ dəyərində 71 kq ədəd ixrac edib. [Azerbaijan New pneumatic tyres, of rubber for aircraft exports by country | 2022 | Data](#)

- Bu rəqəmlər göstərir ki, 2024-cü il üçün Azərbaycan həm tamamlanmış velosipedlər, həm də hissələr səviyyəsində xaricə məhdud sayda/həcmdə olsa da müəyyən ixrac həyata keçirib
- Rəqəmlər çox kiçikdir. Məsələn, 2024-cü il üzrə illik ixrac 135 ədəd velosiped və 71 kq hissə olmuşdur. 2023-cü illə müqayisədə kəskin azalma olmuşdur. Bu, yerli istehsalın çox kiçik hissəsinin xaricə getdiyini göstərir.
- “İsmayilli Velosiped Zavodu”nun özünün istehsal və ixrac həcmi barədə son illərdə açıqlanmış hesabatında 2019-cu ildə 138 ədəd idman velosipedi xaricə göndərildiyi bildirilmişdi (o cümlədən Böyük Britaniya) [Ens.az](#), lakin sonrakı illər üçün belə rəqəmlər görünmür.
- Ümumilikdə ticarət statistikasında “export” həcmnin çox kiçik olması göstərir ki, bizim ölkənin velosiped-hissə ixracı çox simvolik səviyyədədir.

### Nəticə

- Hazırda Azərbaycanda yerli istehsal və ixrac baxımından **əsas aktor** “İsmayilli Velosiped Zavodu / ISMA Bikes”dir. Başqa tanınmış yerli velosiped/hissə istehsalçısı və ixracçısı demək olar ki, yox dərəcəsindədir.
- 2024-cü ilin rəqəmləri (135 ədəd velosiped, 71 kq hissə) göstərir ki, ixrac çox kiçik həcmdədir. Demək, yerli istehsal xarici bazarlarda kütləvi təmsil olunmur.
- Bu isə o deməkdir ki, yerli bazarda istehsal gücü var (layihə üzrə 20–30 min/il) [İnter Press+1](#), amma real olaraq istehsal və ixrac “simvolik” səviyyədə qalıb.

### 2022-2024-cü illərdə HS təsnifat kodları üzrə ixracın həcm və coğrafiya statistikasısı - tam

Ədəd	2022	2023	2024
<b>871200</b> – Mühərriksiz velosiped	<b>17,28 min \$, 144 ədəd</b> Gürcüstana (7,66 min \$, 39 ədəd), İngiltərə(3,50 min \$, 37 ədəd), Türkiyəyə (0,67 min \$, 5 ədəd), Sinqapura (0,60 min \$, 6 ədəd), Bolqarıstana (0,60 min \$, 6 ədəd)	<b>22,77 min \$, 197 ədəd</b> Gürcüstana (7,91 min \$, 73 ədəd), ABŞ (4,42 min \$, 28 ədəd ), İngiltərə (3,15 min \$, 25 ədəd), Rusiya (1,79 min \$, 11 ədəd), Niderlanda (0,61 min \$, 5 ədəd)	<b>11.92 min \$, 135 ədəd</b> Birləşmiş Krallıq (2.73 min \$, 49 ədəd), Amerika Birləşmiş Ştatları (1.51 min \$, 15 ədəd), Fransa (1.26 min \$, 4 ədəd), Trinidad və Tobaqo (0.95 min \$, 8 ədəd), Türkiyə (0.79 min \$, 10 ədəd).
<b>401150</b> - Velosipedlərdə istifadə olunan rezin növlü yeni pnevmatik təkərlər	-	-	-
<b>871491</b> - Velosiped çərçivələri və çəngəlləri, və onların hissələri	<b>0,21 min \$, 10 kq</b> Rusiya (0,21 min \$, 10 kq)	-	-
<b>871492</b> – Velosiped təkər diskləri və milləri	-	<b>0,51 min \$, 26 kq</b> Türkiyəyə	-
<b>871493</b> – Velosiped qovşaqları və sərbəst təkərli dişli çarxlar	-	-	-
<b>871494</b> – Velosiped əyləcləri, o cümlədən altlıq əyləc qovşaqları	-	-	-
<b>871495</b> - Velosiped yəhərləri	-	-	-
<b>871496</b> -- Velosipedlər; hissələri, pedallar və çarxlar, və onların hissələri	<b>1,04 min \$, 2 kq Rusiyaya</b>	<b>0,50 min \$, 1 kq Rusiyaya</b>	-

871499 -- Velosipedlər; onların hissələri, digər qruplara daxil edilməyən	-	15,84 min \$, 774 kq Türkiyəyə	0,24 min \$, miqdarı 71 kq Özbəkistana
---------------------------------------------------------------------------------	---	-----------------------------------	-------------------------------------------

Mənbə: [Azerbaijan Bicycle parts nes exports by country | 2024 | Data](#)

## 2.7. Rəqabətli idxalçı brendlər və onların bazar payı

### İdxal statistikasının xülasəsi (2022–2024) və görünən dinamika

İl	İdxal olunan velosiped sayı / miqdar*	Qeydlər / Mənbə
2022	143 765 ədəd (ümumi) <a href="#">World Integrated Trade Solution+1</a>	139 517 ədəd — Çindən (~97%) <a href="#">World Integrated Trade Solution</a>
2023	282 677 ədəd (ümumi) <a href="#">World Integrated Trade Solution+1</a>	279 513 ədəd — Çindən (~98.9%) <a href="#">World Integrated Trade Solution</a>
2024	231 253 ədəd <a href="#">Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country   2024   Data</a>	230 707 ədəd – Çindən (99.8%) <a href="#">Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country   2024   Data</a>

#### Nəzərə çarpan məqamlar

- 2022-dən 2024-ə keçid üzrə idxal sayı **1.6 dəfə artıb** - 143.7 min → 231.3 min. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)
- 2022-də idxalın ~97%-i Çindən olmuşdusa 2024-də bu pay 99.8%-ə qalxıb (279 513/231 253). [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)
- Bu, göstərir ki, ümumi tələbat artıb və idxal bazarında həm “ənənəvi” velosipedlər, həm də “elektrikli” segment diqqət mərkəzindədir.

#### Mənbə ölkələr və bazar strukturu (2022 - 2024)

2022-də idxalın coğrafiyası (miqdarla):

- Çin: 139,517 / 143,765 ≈ **97%** [World Integrated Trade Solution](#)
- Rusiya: 2,347 ədəd, digər ölkələr (Türkiyə, Almaniya, Belarus və s.) - birlikdə mindən bir az çox. [World Integrated Trade Solution](#)

2023-də:

- Çin: 279,513 / 282,677 ≈ **98.9%** [World Integrated Trade Solution](#)
- Rusiya: ~2,251 ədəd, sonra (Almaniya, Belarus, Kamboca və s.) – birlikdə 100-də bir az çox. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

2024-də:

- Çin: 230 707/231 253 ≈ **99%**
- Belarus – 184 ədəd, sonra (Almaniya, ABŞ, Bolqarıstan) – birlikdə 200-dən bir az çox [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

Bu struktur göstərir ki, bazar praktiki olaraq **Çin-mənşəli kütləvi velosipedlərə** əsaslanır. Lakin “premium/tanınmış brend/idxalçı mağaza yolu ilə” gələn velosipedlər (Avropa, Türkiyə, bəzən Rusiya/Almaniya mənşəli) var - onların payı miqdar baxımından çox azdır, amma bazarda təsirli segment təşkil edirlər.

#### “Brend-pay / bazar payı” üzrə ehtimal edilmiş ssenarilər

##### Ssenari A — “Kütləvi bazar / ucuz segment dominansı”

- Əsas idxal kütləsi Çindən olduğu üçün (ilbət ~97-99%) bazarın böyük hissəsini ucuz / orta səviyyəli, “markasız” və ya Çində istehsal edilən nisbətən sadə velosipedlər təşkil edir.

- Bu segment daha çox gündəlik, praktik istifadə (uşaq/yeniyetmə velosipedləri, gündəlik şəhər velosipedləri) üçündür. Qiymət/performans nisbəti səbəbindən bu segment bazarda ən geniş paya malikdir.
- Beləliklə, brend-markaya diqqət yetirməyən, sadəcə ucuz – funksional velosiped axtaran alıcı kütləsi üçün bazarda “ekvivalent” olaraq çoxlu seçim var.

### **Ssenari B - “Brend / idxalçı mağaza yolu ilə premium və orta-segment bazar”**

- Bazarda bəzi “tanınmış brend” velosipedlər - Avropa, ABŞ və ya Türkiyə mənşəli, yaxud beynəlxalq məşhur brendlər. Bu velosipedlər rəqabətə yeni keyfiyyət - servis / brend imici, zəmanət, hissələr və servis imkanları gətirir.
- Bu segment miqdar baxımından kiçik olsa da, **dəyər baxımından** və “keyfiyyət / uzun müddətli istifadə” baxımından bazarda öz yerini tutur.
- Bu segment əsasən Bakı/regionlarda velosiped bilən, “keyfiyyət və marka vacibdir” – deyən, həmçinin servis və hissələr baxımından narahatlığı olan alıcılar üçündür.

### **Ssenari C — “Elektro-velosipedlər və yeni segmentin yavaş yüksəlişi”**

- 2024-də idxala daxil olan **5,279 ədəd elektrikli velosiped** bu segmentin Azərbaycanda getdikcə formalaşmağa başladığını göstərir. [Report.az+1](#)
- Bu, daha “yaşayış + şəhər + komfort” yönümlü istifadə — gündəlik commutinq, asudə vaxt, qış/yaz üçün alternativ – velosiped tələbini artırır.
- Əgər infrastruktur (velosiped yolu, park, servis, hissə bazarı) inkişaf edərsə, bu segment yaxın illərdə nisbətən sürətlə arta bilər.

### **◆ Ssenari D — “Yerli istehsal + idxal kombinasiyası, diversifikasiya potensialı”**

- Azərbaycanda velosiped hissələri və yığıcı üçün gömrük güzəştləri verilmişdir. [8c3www.marja.az+1](#)
- Əgər yerli yığıcı və hissə istehsalı canlandırılırsa, bazarda “yerli montaj + idxal” ikili struktur yarana bilər. Bu da idxaldan asılılığı azaldar və bəlkə “orta / aşağı segment” bazarında qiymət/performans baxımından rəqabəti yüksəldər.

### **Velosiped idxalı — Azərbaycan iqtisadiyyatında durum**

- 2024-cü ildə Azərbaycana **231 253** ədəd (mühərriksiz) velosiped idxal olunub. İllik baxımdan 2022-yə görə ~61% artım. İdxalın dəyəri isə 5.9 milyon ABŞ \$1 olub. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)
- Eyni dövrdə idxal edilən velosipedlərin **təxminən 98-99%-i** Çindən gəlib. Məsələn 2024-də 230 707 ədəd (cəmi 231 253) velosiped Çindən idxal olunub. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)
- Bu o deməkdir ki, yerli bazarda “xarici velosiped” təchizatının demək olar hamısı Çin mənşəlidir.
- Bundan başqa, 2024-cü ildə ölkəyə **5 279** ədəd elektrikli velosiped idxal edilib (ümumi dəyəri ≈ 1.1 milyon ABŞ \$1). Əsas tədarükçü yenə Çin olub (5 052 ədəd), Türkiyə, Almaniya, Polşa və Rumıniya isə kiçik paya malikdir. [Report.az+1](#)

Bu göstəricilərdən görünür ki, Azərbaycandakı velosiped təchizatı — ədəddar ixracdan yox, idxaldan asılıdır və idxal bazarında Çin dominantdır.

### **Azərbaycanda fəaliyyət göstərən brendlər / rəsmi idxalçılar**

Bazarda yer alan bəzi tanınmış velosiped brendləri və onların rəsmi idxal/alış-satış kanalları aşağıdakılardır:

Brend / mağaza / idxalçı	Qeyd / Status
Giant - rəsmi satış/idxalçı mağaza: Velosport Baku <a href="http://velosportbaku.az+2">velosportbaku.az+2</a>	Giant velosipedləri demək olar ki, rəsmi qaydada Azərbaycanda satılır.
Stels - eyni mağazada təklif olunur. <a href="http://velosportbaku.az+1">velosportbaku.az+1</a>	Stels brendi bazarda yer alır, yəni idxal və satışda mövcuddur.
Digər brend və idxalçılar — məsələn, Trinx, Specialized, Orbea, Wilier və s. satışda görünür. <a href="http://velolider.az+1">velolider.az+1</a>	Bu brendlər vasitəsilə bazar rəqabəti yaranır, seçimi artırır.

**Nəzərə alınmalı:** bu brendlərin bazar payı (“rəqəmsal satış həcmi”, “ümumi bazarda pay”) məxfi saxlandığından bu barədə açıq, dəqiq statistika yoxdur.

### Niyə bazarda Çinə bağlı idxal belə üstünlük təşkil edir?

- Ümumilikdə, dünyada velosiped istehsalının böyük hissəsi — xüsusən ucuz/orta segment — Çin tərəfindən həyata keçirilir. [Turkic World+1](http://Turkic World+1)
- Azərbaycanda da idxal strukturu buna uyğun formalaşmış: 2024-də idxal olunmuş 231 253 velosipedin 230 707-i Çindən gəlir. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](http://Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data)
- Bu isə deməkdir ki, çoxsaylı “brend adı altında olan” və ya “markasız” velosipedlər Çin istehsalı ucuz segmentdən ola bilər. Bu da qiymət/performans baxımından bazarda rəqabət üstünlüyü verir.

### Məhdudiyyətlər və Niyə “bazar payı hesabı” yoxdur

- Cari açıq mənbələr yalnız **ümumi idxal statistikasını** (ədəd və dəyər) göstərir — amma brend / marka üzrə “neytral statistik bazar payı” hesabları yoxdur.
- Mağaza/vitrin statistikaları (satış həcmi, market share, brend populyarlığı) kommersial məlumat sayılır və adətən ictimai paylaşılır.
- Yerli istehsal: var — məsələn, əvvəllər planlaşdırılmışdı ki, İsmayılı Velosiped Zavodu vasitəsilə bəzi velosipedlər yerli istehsal olunsun. [Oxu.Az+1](http://Oxu.Az+1)

### Nəticə & Təvsiyələr

- Azərbaycanda velosiped bazarı **demək olar tamamilə idxala** əsaslanır. İdxalda Çinin rolu dominantdır.
- Başlıca “rəqabətli brend” adlandırılan markalar (Giant, Stels, Trinx, Specialized, Orbea və s.) bazarda mövcuddur və müəyyən segmentdə — adətən daha baha, keyfiyyətli velosipedlərdə — rəqabət aparırlar.

## 3. Rəqabət mühiti

### 3.1. Yerli və xarici ədədlərin bazarda mövqeyi (keyfiyyət, qiymət, texniki üstünlüklər)

#### Üstünlükləri və güclü tərəfləri

- Ən tanınmış yerli markalardan biri ISMA Bikes-dır. Bu şirkətin Azərbaycanda velosiped istehsal etməsi yerli bazarda alternativ yaratmaq məqsədilə başlamışdı. [Baku.ws+2AzerNews+2](http://Baku.ws+2AzerNews+2)
- Yerli velosipedlərin qiyməti idxal edilən - xüsusən xarici brend - velosipedlərlə müqayisədə adətən daha aşağı olur. Məsələn, bəzi “İsma Bikes” modelləri ilkin satışda **200–400 manat** aralığında təklif edilmişdi. [AzerNews+1](http://AzerNews+1)
- Yerli istehsal olması səbəbindən servis, ehtiyat hissələri və yığıcı daha asan təşkil etmək potensialı mövcuddur. Belə ki, hissələr daha ucuz və əldəolunan, çatdırılma/servis xərcləri aşağı ola bilər. Bundan başqa, ölkə daxilində satış və servis mərkəzləri planlaşdırılmışdır. [Inter Press+2XalqXəbər.az+2](http://Inter Press+2XalqXəbər.az+2)
- Yerli istehsal gündəlik və “pragmatik” istifadə üçün ucuz və orta səviyyəli velosiped axtaran kütləyə daha əlverişli seçim təqdim edə bilər: qısa məsafələr, şəhər daxilində, gündəlik nəqliyyat, gəzinti və s.

## **Məhdudiyətləri və zəif tərəfləri**

• Yerli istehsalın texniki imkanları - çərçivə, komponentlər, material və montaj idxal edilmiş beynəlxalq brendlərlə müqayisədə bir sıra hallarda zəifdir. Məsələn, “İsma Bikes” nümayəndələri etiraf edirlər ki, bazarda çox sayda “ucuz + keyfiyyətsiz” velosiped var və yeni velosiped modeli ilə rəqabət etmək çətinidir. [Trend+1](#)

• Yerli bazarda çeşid və modellərin “orta/orta-aşağı segment”lə məhdudlaşması ehtimalı yüksəkdir. İdman, dağ, yüksək yol/yarış velosipedləri kimi nisbətən “peşəkar” segmentlərdə müxtəliflik və performans baxımından gerilik ola bilər.

• Beynəlxalq səviyyədə tanınmış brendlərin komponent və texnologiyaları (əlavə yüngül çərçivə, disk əyləc, yüksək səviyyəli variatorlar, yüngül təkərlər və s.) yerli istehsalda hər zaman mövcud olmaya bilər. Bu, keyfiyyət/uzunömürlülük/sürət/ komfort baxımından fərqləri yaradır.

• Bazarda yerli velosipedlərin nüfuzlu brend kimi “marka imici” tam formalaşmayıb. Bu isə bəzi alıcılar üçün seçim zamanı müəyyən tərəddüdlər yaradır.

### **Nəticə:**

Yerli velosipedlər əsasən “gündəlik istifadə”, “ucuz/orta qiymət”, “servis/hissə baxımından əlveriş” baxımından bazarda öz yerini tutur. Lakin texniki səviyyə, performans, komponent keyfiyyəti və uzunömürlülük baxımından beynəlxalq “xarici brend/idxal” velosipedlərlə müqayisədə zəifliklər var.

## **Xarici/idxal velosipedlər - mövcud üstünlüklər və bazar mövqeyi**

### **Üstünlükləri və güclü tərəfləri**

• Xarici - əsasən idxal olunan - velosipedlər “daha geniş çeşid” və “yüksək texniki səviyyə” təklif edir. Disk əyləc sistemləri, yüngül/alüminium/kompozit çərçivə, sürət qutusu (variator), dağ, yol və yarış üçün uyğun modellər, rahatlıq və uzunömürlülük kimi üstünlüklər daha çoxdur (ümumi tendensiyaya əsasən dünyada belədir).

• Bu tip velosipedlər adətən “orta və yüksək segment” istifadəçilərinə yönəlmiş olur: idman, turizm, uzun məsafə, dağ-şəhər fərqi, komfort, sürət və dayanıqlıq. Bunlar xarici velosipedlərin üstünlükləridir.

• Azərbaycana idxal edilən - həm adi, həm elektrikli - velosipedlər arasında seçim genişliyi var, xüsusilə 2024-də idxal edilən elektrikli velosipedlər bazarda yeni segmentin formalaşdığını göstərir. [Report.az+1](#)

• Xarici velosipedlər, xüsusilə idxalçı mağazalar yolu ilə idxal olunan velosipedlər “marka imici”, beynəlxalq standartlara uyğunluq, bəzi hallarda servis və hissə bazasının mövcudluğu baxımından yerli istehsala nisbətən üstünlük daşıyır.

### **Potensial çatışmazlıqları və bəzi risklər**

• İdxal velosipedlərin, xüsusən yüksək keyfiyyətli, brendli modellərin qiyməti yerli istehsal velosipedlərə nisbətən əhəmiyyətli dərəcədə yüksək olduğundan alıcının büdcəsinə bağlı seçim imkanlarını limitləşdirir.

• Azərbaycanda gömrük, rüsum, nəqliyyat xərcləri, servis və hissə ehtiyatlarının mövcudluğu kimi əlavə məsrəflər idxal velosipedlərin real “əməli qiymətini” artırır. Məsələn, 2024-də elektrikli velosipedlərə gömrük dəyəri tətbiq olunacağı xəbərləri var. [AzerNews+1](#)

• Həmçinin bəzən xaricdən gətirilən ucuz “markasız” velosipedlər də bazarda olur. Qlobal tendensiyalara əsaslanan ehtimallara görə bu cür velosipedlər keyfiyyətsiz komponentə, zəif montaja və uzunömürlülüyə sahib olduğundan “idxal = keyfiyyət” anlayışını şərtləndirir. Amma bu həmişə doğru olmaya bilər.

• Servis və hissə bazası baxımından ölkədə bəzi markaların detal ehtiyatları hər zaman asan əldə edilmədiyindən servis/hissə dəyişimi xərcləri çətinlik yarada bilər.

## Nəticə:

Xarici/idxal velosipedlər yüksək keyfiyyət, daha geniş texniki imkan, uzunömürlülük, komfort və “orta–yüksək seqment” üçün daha uyğundur. Lakin onların baha olması, gömrük/əlavə xərclər və bəzi hissələrdə servis çətinliyi və ya hissə təminatında problemlər risk yarada bilər.

## Müqayisəli baxış - Hər iki seqment kimlər üçün daha uyğundur

Nə məqsədlə/kim üçün	Yerli velosiped (məsələn, ISMA Bikes)	Xarici/idxal velosiped
Günlük şəhər nəqliyyatı, qısa məsafələr, ucuz və praktik istifadə	Ucuz, əlverişli, servis/hissə baxımından rahat	Baha ola bilər
Uşaq/yeniyetmə velosipedi	Daha münasib qiymət, resurs xərcləri aşağı	Mümkündür, amma baha ola bilər
Hər gün işə/universitetə/ get-gəl/asfalt/şəhər	yetərlidir	Komfort və uzunömürlülük baxımından üstünlük
Dağ, turizm, idman, uzun məsafə, yüksək performans	istehsal məhduddur	Daha uyğun, yüksək texniki keyfiyyət və rahatlıq
Elektrikli velosiped/yeni seqment/müasir tələblər	yerli elektrikli velosiped istehsalı geniş yayılmayıb	İdxal elektrikli velosiped variantları mövcuddur

## Nəticə: bazarda rolu və gələcək perspektivlər

- Yerli və xarici velosipedlər bazarda tamamilə əvəzolunmaz deyil. Hər birinin öz seqmenti, üstünlükləri və hədəf alıcısı var. Beləliklə, bazar “ikili strukturlu”dur: ucuz/praktik yerli və yüksək keyfiyyətli/idxal xarici velosipedlər.
- Yerli istehsal, xüsusən gündəlik, ucuz və orta seqmentdə əlverişli alternativ olaraq qalır. Bu, geniş kütlə üçün “praktik və ucuz nəqliyyat/gəzinti/gündəlik istifadə” deməkdir.
- Xarici velosipedlər isə idman, turizm, uzun məsafə, komfort, uzunömürlülük və texniki tələblər baxımından üstünlükdür. Fərdi istifadəçinin tələbinə görə əsas seçim ola bilər.
- Əgər yerli istehsal inkişaf edərsə, keyfiyyət artarsa, servis və hissə bazası güclənərsə gələcəkdə yerli velosipedlər “orta seqment”də daha da güclənə bilər. Eyni zamanda, idxal velosipedlər də infrastrukturun (velosiped yolları, servislər, hissələr) inkişafı ilə premium/komfort seqmentində bazardakı payını qoruyub genişləndirə bilər.

## Bazar nümunələri və qiymət aralığı (2025)

Azərbaycanda 2025-ci ilin hazır elanlarından və mağaza kataloqlarından götürülmüş qiymətlərə görə nümunələr:

- **Ucuz/büdcə seqmenti:** 100–400 AZN aralığı - əsasən uşaq, kiçik ölçülü, sadə “şəhər / gündəlik” velosipedləri. Məsələn, onlayn elanlarda bəzi “qatlanan/gündəlik” velosipedlər ~100–125 AZN-ə satılır. [Elan saytı \(Azerbaijan\)+1](#)
- **Orta segment** - gündəlik + bəzən dağ/şəhər istifadəsi üçün velosipedlər: ~250–800 AZN aralığında müxtəlif marka və modellər var. [Wolt+2bakuelectronics.az+2](#)
- **Orta–yüksək**, (bəzi idman/dağ/əyləç və sürət sistemi nisbətən daha keyfiyyətli velosipedlər keyfiyyət/komponent baxımından daha yaxşı modellər): ~700–1,500 AZN və daha yuxarı. [mgstore.az+2mgstore.az+2](#)
- **Premium/yüksək səviyyəli/yüksək komponentli** (yüksək keyfiyyət, dağ – MTB/idman /komfort/uzunömürlülük üçün): 2,500 AZN-ə qədər satılır. [tap.az](#)

• **Elektrikli velosipedlər:** 2025-ci ildə bazarda “elektro-velosiped” kateqoriyasını da görmək olur: 3000-4000 AZN qiymətindədir. [bakuelectronics.az](http://bakuelectronics.az)

Bu qiymət aralığı göstərir ki, bazarda “ucuz”-dan “yüksək səviyyə/premium”-yə qədər geniş seçim var.

### **Yerli/büdcə - orta seqment (ucuz və orta qiymət) alıcılara**

**Qiymət:** 100 – 800 AZN aralığında.

#### **Üstünlükləri:**

• Ucuz/münasib, gündəlik istifadə, uşaq/yeni başlayanlar, şəhər nəqliyyatı, qısa məsafələr üçün yetərlidir.

• “Ucuz + praktik”, böyük perspektiv tələb etməyən, gündəlik sadə velosiped axtaranlar üçün bazarda, onlayn elanlarda geniş təklif var. [Elan saytı \(Azerbajjan\)+2Wolt+2](#)

#### **Çatışmazlıqları/limitləri:**

• Komponentlər və keyfiyyət ciddi olmaya bilər - uzunmüddətli və “sərt yol / idman / dağ / komfort” istəyi üçün uyğun olmaya bilər.

• Komfort, təkər, əyləc, şin, sürət sistemi və digər texniki xüsusiyyətlər “sadə / standart” olur ki, bu da sürət, rahatlıq və davamlılıq baxımından məhdudiyət yarada bilər.

**Kimlər üçün uyğundur:** gündəlik şəhər gəzintisi, uşaq/yeni başlayan, büdcə məhdudiyəti olanlar, az və ya orta məsafəli sürüş üçün.

### **Orta/Orta-yüksək və Premium seqment (idxal/brend/yüksək keyfiyyət) - etibar və uzunömürlülük axtaranlara**

**Qiymət:** təxminən 700 – 1,500 AZN-dən başlayaraq, bəzi hallarda 2,500 AZN-ə qədər (elektrikli velosipedlər 3,300 AZN-ə qədər).

#### **Üstünlükləri:**

• Yüksək keyfiyyət: alüminium və ya daha yaxşı materiallı çərçivə, yaxşı əyləc, sürət sistemləri, təkərlər, amortizator və s. Daha komfortlu sürüş, uzunömürlülük.

• Müxtəlif seqmentlər: dağ MTB, komfort/şose, uzun məsafə, idman. Bu cür velosipedlər həm gündəlik, həm idman/turizm üçün uyğundur.

• İdxal/brend olması: bəzi modellər hissə/servis təchizatı və nüfuz baxımından üstünlük verir.

#### **Çatışmazlıqları/limitləri:**

• Qiymət baha: büdcəsi məhdud olan istifadəçilər üçün əlçatan olmaya bilər.

• Bəzən gömrük/idxal xərcləri, hissə/servis çatışmazlığı, baxım xərcləri arta bilər.

**Kimlər üçün uyğundur:** aktiv istifadəçilər, uzun məsafəli sürüşlər, dağ/qarışıq relsli yollarda sürmək istəyənlər, rahatlıq və davamlılıq axtaranlar.

### **Bəzi real risk/praktiki müşahidələr - bazar reallığı**

• “Ucuz/praktiklik” anlayışı həmişə doğru olmur. Bəzi çox ucuz velosipedlər ya keyfiyyətsiz olur, ya da komponent və servis baxımından problemi var. Bu baxımdan alıcıların seçim edərkən diqqətli olması vacibdir.

• “Bahalı/idxal/brend = keyfiyyət”: Bu daha etibarlı olsa da, hər zaman qiymət + komponent + servis uyğunluğu ilə bağlı yoxlama aparmaq lazımdır. Bəzən baha da olsa, hissələr orijinal olmaya bilər və bu uzunömürlülüğü azalda bilər.

• Elektrikli velosipedlər: komfort və rahatlıq versə də, qiymət, servis və batareya hissələri baxımından əlavə məsrəf tələb edə bilər.

## Nəticə və Təvsiyələr (2025-ə görə)

- 2025-də Azərbaycan bazarında velosiped: ucuzdan premiuma qədər geniş qiymət/ keyfiyyət çeşidi var. Buna görə alıcının məqsədinə görə seçim etmək realdır.
- Əgər gündəlik istifadə, qısa səfərlər, sadə nəqliyyat və büdcə vacibdirsə, ucuz/orta segment kifayət edir.
- Əgər rahatlıq, sürət, dağ/şosse, uzunömürlülük, idman/turizm/aktiv istifadə vacibdirsə, orta/yüksək və ya premium segmentə baxmaq daha məqsədəuyğundur.
- Alış zamanı: yalnız “brend adı”nın olması yetərli deyil. Komponentlərin (çəki/çərçivə, əyləc, təkər, amortizator və s.), servis/hissə təminatı kimi reallıqları yoxlamaq vacibdir.

## 2025 — Bazar nümunələri (model, segment, qiymət, texniki göstəricilər)

Nö	Model / Brend (və ya elan təsviri)	Segment/İstifadə	Qiymət (AZN)	Əsas texniki göstəricilər/Qeydlər
1	<b>Stels 26"</b> (şəhər/dağ velosipedi)	Ucuz/praktiki, gündəlik/bünövrə	~ 100 AZN <a href="#">tap.az+1</a>	26" təkərlər: sadə tormoz/sürət sistemi (əsas gündəlik istifadə üçün) <a href="#">Elan saytı (Azerbaijan)+1</a>
2	<b>Giant 26"</b> (qatlanan / şəhər–dağ)	Büdcə/gündəlik / bünövrə	~ 100 AZN - 200 AZN aralığında elanlar var <a href="#">Elan saytı (Azerbaijan)+1</a>	Qatlanabilən konstruksiya: ön + arxa disk tormozları; gündəlik və bəzən sərt yol/şəhər + yüngül dağ üçün uyğun <a href="#">Elan saytı (Azerbaijan)+1</a>
3	<b>Uşaq/kiçik ölçülü "BMX 16–20"</b> velosiped <a href="#">tap.az / elan</a> )	Uşaq / az yaşlı / kiçik məsafə	~ 140 AZN (kövrək uşaq / kiçik boy üçün) <a href="#">tap.az+1</a>	Kiçik təkərlər: yüngül konstruksiya – park/trik/az məsafə/gündəlik sürüş üçün uyğun <a href="#">tap.az+1</a>
4	"BMX / 26" (ənənəvi – bəzən yüngül dağ / şəhər)	Orta segment / hobbist / gündəlik + az idman	~ 287.99 AZN elan <a href="#">tap.az+1</a>	26" təkərlər, bəzən disk/daha möhkəm təkərlər: yüngül dağ/park / hobbist sürüş üçün yetərli ola bilər <a href="#">tap.az+1</a>
5	" <b>Giant 26"</b> – “dağ / yüksək komfort / premium” elanı	Orta–yüksək / dağ / uzunömürlü	~ 2,500 AZN-dən <a href="#">tap.az</a>	Əlavə amortizator: 26" disk / dağ təkərləri, daha möhkəm çərçivə və yüksək keyfiyyət; dağ / sərt yol / uzun məsafə üçün nəzərdə tutulmuşdur <a href="#">tap.az+1</a>
6	Elektrikli velosiped	Premium / komfort / alternativ nəqliyyat	~ 3,300 AZN (bazardakı bəzi elanlar) <a href="#">TEZBAZAR.AZ+1</a>	Elektrik motor / batareya: gündəlik gediş-gəliş, şəhər içi məsafələr üçün rahatlıq, avtobusa/metroya asan daşınma, daha az fiziki güc tələb edir. <a href="#">TEZBAZAR.AZ+1</a>

## Təhlil: Nümunələrə görə bazar segmentləri və alıcı profilləri

- **Ucuz/gündəlik segment:** (Stels, giriş səviyyəli Giant və s.) - büdcəsi məhdud, gündəlik gəzinti, qısa məsafə və ya uşaq/sadə istifadə üçün yetərlidir. Amma bu velosipedlər uzunmüddətli sərt istifadə, dağ / sürətli idman və ya yüksək komfort tələbi olanlar üçün məhdud ola bilər.
- **Orta/hobbist segment:** (26" BMX və ya daha möhkəm təkərli / orta səviyyəli velosipedlər) - gündəlik, bəzən yüngül idman, park, şəhər, yüngül dağ yolu üçün balanslı seçimdir. Qiymət/keyfiyyət baxımından büdcə-yuxarı balans axtaranlar üçün münasibdir.
- **Premium/yüksək keyfiyyət / uzunömürlü segment:** (yüksək keyfiyyətli dağ / komfort velosipedlər, elektrikli velosipedlər) - daha uzun məsafə, dağ/qarıışıq reyslər, komfort və etibarlılıq vacibdirsə uyğun seçimdir. Bu segment adətən baha olur, amma uzun müddət istifadə və daha yaxşı performans təklif edir.

- **Xüsusi kateqoriyalar (uşaq velosipedi, BMX, elektrikli və s.):** - istifadə məqsədindən asılı olaraq fərqli prioritetlərə uyğun seçim imkanı verir. Kiçik yaş, park sürüşləri, şəhər içi qısa məsafə, alternativ nəqliyyat və s. üçün uygundur.

#### **Nəticə (real bazar nümunələrinə əsasən)**

- 2025-ci ildə Azərbaycanda velosiped bazarında ucuz gündəlik velosipedlərdən tutmuş premium dağ və elektrikli modellərə qədər **çox geniş qiymət/keyfiyyət/segment spektri** var.

- Bu nümunələr göstərir ki, alıcı **büdcəsinə və istifadə məqsədinə** görə rahatlıqla özünə uyğun velosipedi seçə bilər: ucuz/gündəlik, orta/hobbist, ya da premium/dağ və komfort/uzunömürlü segmentlərindən.

- Amma ucuz elanlarda **keyfiyyət və komponent baxımından ehtiyatlı olmaq vacibdir**: sadəcə “ucuz” olması alıcını aldada bilər. Əyləc sistemi, təkərlər, çərçivə materialı, ehtiyat hissələrinin əlçatanlığı kimi amillərə diqqət yetirmək lazımdır.

- Premium velosipedlər daha bahadır, amma **komfort, uzunömürlülük, hissə/servis və sərt istifadə imkanları** baxımından üstünlük verir. Bu dağ yolu, uzun məsafə, idman və ya komfortlu gündəlik istifadə üçün vacibdir.

### **3.2. Yerli istehsalçıların bazar payı təxminləri**

Yerli istehsalçılar - hazırda ölkədə **çox az** saydadır: ən tanınanı İSMA Bikes-dır. [az.trend.az+2](http://az.trend.az+2)[President of Azerbaijan+2](http://President of Azerbaijan+2)

- Yerli istehsal nisbətən son illərdə formalaşmışdır. Yalnız bir neçə firma var. Bazar kifayət qədər “idxal + xarici brend” üstünə qurulduğundan “yerli pay” kifayət qədər kiçikdir.

#### **Yerli istehsal - nümunələr və istehsal gücü**

- “İSMA Bikes” zavodunun istehsal gücü – illik **20,000–30,000 ədəd** olaraq bildirilir. [President of Azerbaijan+2](http://President of Azerbaijan+2)[Xəzər Xəbər+2](http://Xəzər Xəbər+2)

- 2018-də “İSMA Bikes” 5,000 ədəd velosiped istehsal etdiyini açıqlamışdı ki, onlardan ~4,000 ədədi satılmışdı. [trend.az+1](http://trend.az+1)

- 2025-də planlaşdırılan yeni müəssisə olan Qarabike - Ağdam Sənaye Parkında velosiped istehsalına başlamaq niyyətindədir. İlk mərhələdə ildə 44,000 ədəd, daha sonra isə 70,000 ədəd qədər velosiped istehsal planlaşdırılır. [today.az+2](http://today.az+2)[Caliber.Az+2](http://Caliber.Az+2)

- Bu deməkdir ki, planlaşdırılan yerli istehsal qabiliyyəti on minlərlə velosiped/il səviyyəsindədir.

- Yerli bazarda "Avelo", "BakuBike", "Azvelo" kimi yerli brendlər mövcuddur ki, bunlar əsasən Bakı, Abşeron və Sumqayıtda fəaliyyət göstərir.

- Yarımşənaye tipli emalatxana və montaj sexləri kimi fəaliyyət göstərən yerli brendlər yerli istehsalın təxminən 30%-ni təmin etməklə əsasən idxal olunan hissələrin montaj edilməsi ilə məşğuldur.

- Lakin hissələrin 95%-i yenə də idxal payına düşür.

- Hazırda Abşeron və Şamaxıda yerləşən montaj sexlərində şin və təkər örtükləri istehsal olunur.

#### **Niyə yerli istehsal bazarda az görünür – müşahidələr və məhdudiyyətlər**

- 2025-ci ilə qədər ölkəyə velosiped idxalı (xüsusən ucuz/orta segment) hələ də çox yüksəkdir. Faktiki olaraq bazar «idxal-xarici» velosipedlər üzərində formalaşmışdır.

- Mənbələrdən biri xatırladır ki, “İSMA Bikes” velosiped zavodu olsa da idxal həcmi illər üzrə artım dinamikasındadır. Bu isə bazarda yerli payın azaldığını göstərir. [8c3www.marja.az+1](http://8c3www.marja.az+1)

- Yerli istehsal çox müxtəlif modellər istehsal etsə də - baza, uşaq, gündəlik, bəzən dağ/şəhər komponentlərinin böyük hissəsi idxaldır. Yəni hissə bazarı tam formalaşmayıb. Məsələn, “İSMA Bikes”-in bəzi hissələri xaricdən alınır. [Newsport.az+2marja.az+2](http://Newsport.az+2marja.az+2)

### Yerli istehsalın bazardakı real payı

2023-cü illə müqayisədə 2024-cü ildə ölkəyə velosiped idxalının azalması faktı yerli bazarın inkişaf etdiyini söyləməyə imkan verir.

Həmçinin, 2025-ci ildə potensial olaraq “Qarabike” fabriki istehsala başlayarsa ildə ~44,000–70,000 ədəd əlavə yerli təklif olacaq. Bu, mövcud idxal bazarında yerli payın artmasına müsbət təsir edəcək.

Amma hələlik bazarda böyük miqyaslı yerli istehsal olmadığından real yerli bazar payı təxminən 5–15% olsa da müştəri bazası, seqment keyfiyyəti, çeşid və hissə təminatı kimi faktorları nəzərə alsaq yerli bazarın genişlənməsi real görünür.

Əgər gələcəkdə yerli istehsal gücü artarsa, həm “ucuz/orta”, həm də “orta–yüksək” seqmentlər yerli istehsal tərəfindən təmin olunarsa, yerli pay zamanla arta bilər.

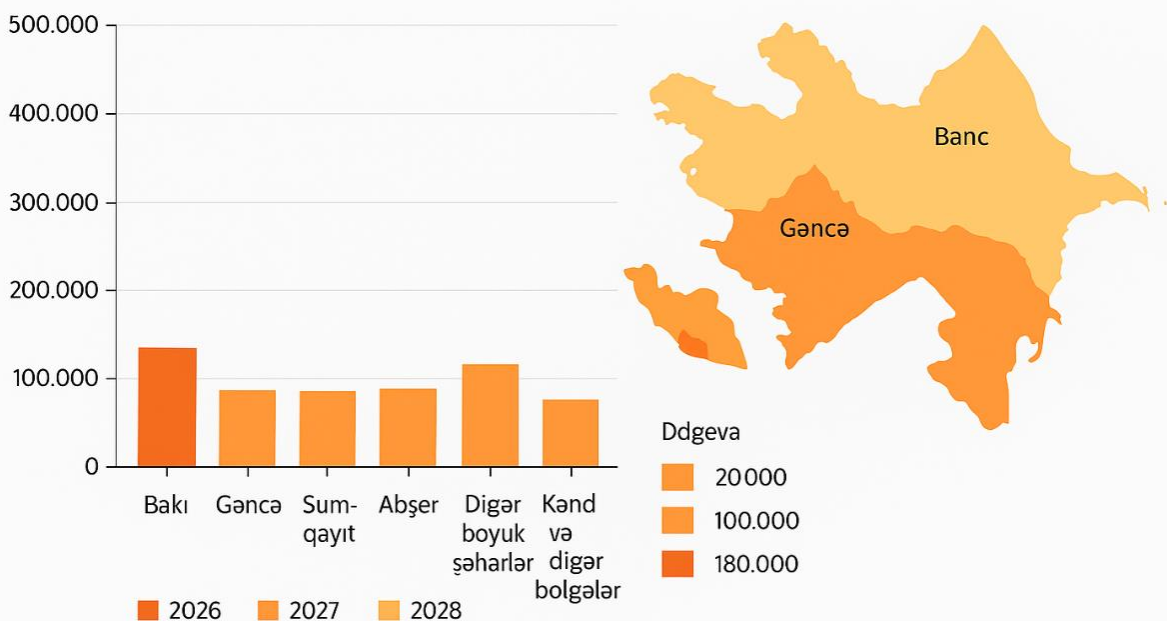
### Yerli istehsalın inkişafı üçün maneələr:

- Yerli lokal istehsalçılarda yeniliyə marağın olmaması
- Texnologiya və infrastruktur çatışmazlığı
- Yeni açılan zavodlarda belə ehtiyat hissələrinin idxal olunması

### Nəticə və Təvsiyələr

- Hazırda Azərbaycanda yerli velosiped istehsalçıları var, amma bazarda dominant deyil. Bazar həcminin böyük hissəsi idxalın payına düşür.
- Yeni fabrikin (Qarabike) qurulması, istehsal gücünün artması və yerli istehsalın təşviqi gələcəkdə yerli payın artma potensialını göstərir.

## Azərbaycan velosiped bazarının region üzrə tələbat proqnozu



### 3.3. Əsas müştəri seqmentləri: distribyutorlar, mağazalar, montaj sexləri və s.

Azərbaycanda velosiped bazarının əsas müştəri seqmentləri

#### 1. Distribyutorlar / Topdan satış şirkətləri

**Rol:** Xarici və ya yerli istehsalçılardan velosipedləri topdan alır və **pərakəndə satış kanallarına**, mağazalara və bəzən montaj sexlərinə çatdırır.

**Xarakteristika:**

- Əsas ədəd: müxtəlif brendlər - ucuz/orta/premium velosipedlər.
- Alish həcmi: böyük, tədarük zəncirinə uyğun.
- Əlavə xidmət: bəzi distribyutorlar **servis, ehtiyat hissələri, təlimat** da təmin edir.
- Məsələn: **Giant / Stels distribyutorları, Velosport Baku** topdan satışla yanaşı distribyutor funksiyasını da yerinə yetirir.
- **Qiymət və seqment:** Orta və premium seqmentdə topdan qiymət.

#### 2. Pərakəndə mağazalar / Retailers

**Rol:** Velosipedləri birbaşa son istifadəçilərə satırlar.

**Xarakteristika:**

- Müxtəlif seqmentlər: ucuz/gündəlik, orta/hobbist, premium/dağ və elektrikli velosipedlər.
- Ən çox bazarda görünən seqment: orta seqment və ucuz gündəlik velosipedlər.
- Mağazalar həm fiziki (Bakı, Gəncə, Sumqayıt) həm də onlayn satışla məşğuldur.
- Əlavə xidmətlər: **quraşdırma, servis, ehtiyat hissələri** bəzi mağazalarda mövcuddur.
- Nümunələr: **Velosport Baku, VeloLider, Aveto, Bakuelectronics** (onlayn və mağazada).

#### 3. Montaj sexləri / İstehsal sahələri

**Rol:** Yerli istehsalçılar və bəzi distribyutorlar üçün velosipedlərin **montajı və yığımı**.

**Xarakteristika:**

- Əsasən **yığılmış komponentləri** idxaldan alırlar (çərçivə, təkərlər, sürət sistemi).
- Məqsəd: **yerli istehsal və ya marka altında satış üçün montaj**.
- Nümunə: **İSMA Bikes** — çərçivələri xaricdən gətirib montaj edir; **Qarabike** planlaşdırılan sex.
- Bu seqment həm **yüksək həcmli montaj**, həm də fərdi/xüsusi modellərin yığımı üçün vacibdir.

#### 4. Onlayn satış platformaları / E-commerce

**Rol:** Velosipedləri və aksesuarları onlayn satır. Həm distribyutorlar, həm mağazalar bu kanaldan istifadə edir.

**Xarakteristika:**

- Populyar portallar: **tap.az, tezbazar.az, aveto.az, Bakuelectronics.az**.
- Məqsəd: geniş alıcı seqmentinə çatmaq — şəhər + region istifadəçiləri.
- Üstünlük: rahat müqayisə, qiymət, model çeşidi.

#### 5. Uşaq və hobbist seqmenti

**Rol:** Velosiped bazarında xüsusi seqment.

**Xarakteristika:**

- Uşaq / junior modelləri (16–20"), BMX, park / triki velosipedlər.
- Alıcı: valideynlər, məktəbli / yeniyetmə qrupları.

- Satış kanalları: həm pərakəndə mağazalar, həm onlayn satış, bəzən distribyutorlar vasitəsilə.

## 6. İcarə və turizm seqmenti

**Rol:** Velosipedləri kirayə və ya turizm üçün istifadə edir.

### Xarakteristika:

- İcarə şirkətləri (hotellər, turizm agentlikləri) **orta və premium seqment velosipedləri** alır.
- Qiymət / seqment: orta və yüksək seqment — uzunömürlü, komfortlu modellər.
- Regionlar: Bakı, Qəbələ, Naftalan turizm zonaları.

### Qısa ümumiləşdirmə

Seqment / Alıcı tipi	Əsas funksiya	Ədəd / Seqment	Nümunələr
Distribyutorlar	Topdan tədarük	Ucuz - premium	Velosport, Giant distribyutorları
Pərakəndə mağazalar	Son istifadəçiyə satış	Ucuz, orta, premium, elektrikli	Velosport, VeloLider, Aveto
Montaj sexləri / istehsal	Montaj / yığma	Yerli montaj, fərdi modellər	İSMA Bikes, Qarabike (plan)
Onlayn satış/e-commerce	Geniş alıcı seqmenti	Hər seqment	tap.az, tezbazar.az, aveto.az
Uşaq / hobbist	Xüsusi seqment	Junior, BMX, park	Mağaza + onlayn satış
İcarə / turizm	Kirayə, turizm	Orta / premium	Bakı, Qəbələ, Naftalan

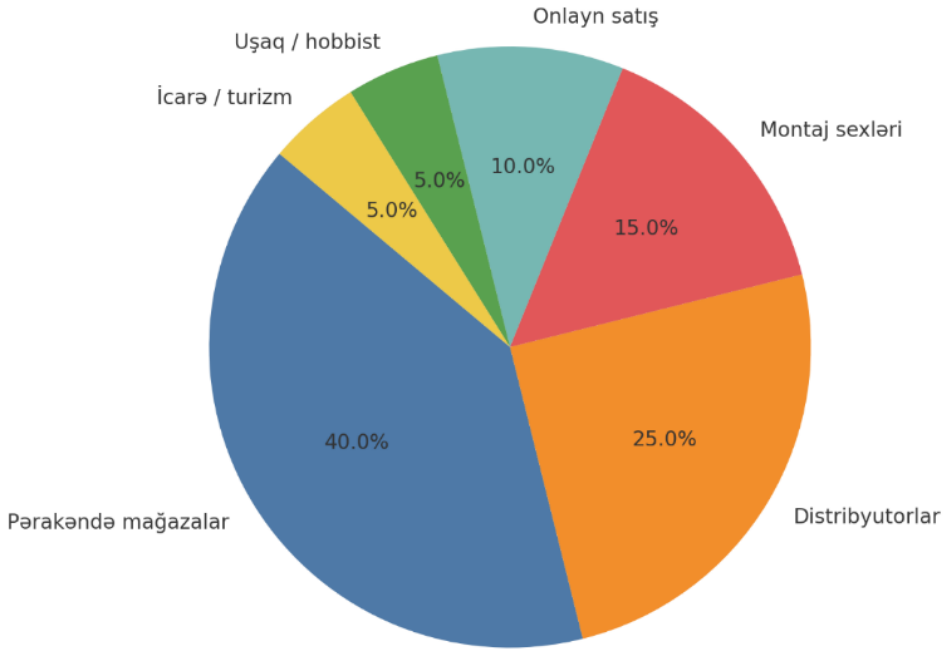
### Təxmini bazar payları (2025)

Seqment/Alıcı tipi	Təxmini bazar payı (%)	Qeyd
Pərakəndə mağazalar	40%	Ən geniş seqment; həm ucuz, həm orta və premium modellər.
Distribyutorlar / topdan	25%	Topdan satış kanalları, mağazalara və montaj sexlərinə təchizat.
Montaj sexləri / istehsal	15%	Yerli istehsal və brend adı altında montaj; hələ ki bazar payı kiçikdir.
Onlayn satış / e-commerce	10%	Artan trend; tap.az, tezbazar.az, aveto.az və s.
Uşaq / hobbist	5%	Kiçik seqment, uşaq və yeniyetmə velosipedləri.
İcarə / turizm	5%	Turizm və icarə üçün orta / premium modellər; mövsümi seqment.

### Təhlil

- **Pərakəndə mağazalar (40%):** əsas seqment; həm ucuz, həm orta və premium istifadəçilərə xidmət edir.
- **Distribyutorlar (25%):** bazarın təchizat zəncirini formalaşdırır, mağaza və montaj sexləri üçün topdan satış həyata keçirir.
- **Montaj sexləri (15%):** yerli istehsal və montaj işləri; hələ ki bazar payı kiçikdir, amma inkişaf potensialı yüksəkdir.
- **Onlayn satış (10%):** xüsusən region istifadəçiləri və qiymət müqayisəsi üçün vacib seqment; artan trend göstərir.
- **Uşaq / hobbist (5%) və İcarə / turizm (5%):** kiçik seqmentlər; spesifik istifadəçilər üçün nəzərdə tutulub.

Azərbaycanda velosiped bazarı üzrə əsas müştəri seqmentlərinin təxmini payı (2025)



## Bakı mağazaları və təklif etdiyi velosiped seqmentləri

### Velosport Bakı



Nə təqdim edir	Təqribi qiymət/seqment	Kimlər üçün uyğundur
Velosiped - şəhər, gündəlik, dağ / MTB / müxtəlif brendlər (məsələn, Giant, Stels, bəzən "START" və s.)	Bütçə-orta - orta-yüksək (ucuz gündəlik modellərdən tutmuş idman/komfort seqmentinə qədər) <a href="#">Velosport Bakı+2</a> <a href="#">Velosport Bakı+2</a>	Sadə gündəlik sürüş, şəhər içi get-gəl, orta səviyyəli dağ/şose istifadəçiləri
Ehtiyat hissələri, aksesuarlar, servis xidməti	Əlavə - hissə/servis üçün seçim var <a href="#">Velosport Bakı+1</a>	Servis/sağlamlıq və "velosiped davamlılığı" vacib olanlar

**Üstün cəhət:** Velosport Bakı həm "ucuz/gündəlik", həm "orta/orta-yüksək" seqmentdə çeşid təklif edir; hissələr və servis mövcuddur. [Velosport Bakı+1](#)

**Uyğunluq:** Şəhər, gündəlik sürüş, həmçinin ciddi olmayan dağ/shosse velosipedi - qiymət/komfort balansını istəyənlər üçün ideal.

### VeloLider



Nə təqdim edir	Təqribi qiymət / seqment	Kimlər üçün uyğundur
Geniş brend seçimi - orta, orta-yüksək və premium sinif velosipedlər (məsələn, Trinx, Orbea, daha bahalı performans / komfort / idman modelləri)	Orta ~ 600–900 AZN-dən başlayaraq, premium/komfort modelləri 1,000+ AZN-ə və daha yuxarı	Orta/komfort/dağ/shosse/performans tələb edən istifadəçilər
Eyni zamanda uşaq, junior və hobbist seqment - büdcəsi orta-aşağı olanlara uyğun modellər	Büdcə-orta seqmentlər də mövcuddur (uyğun qiymətlər) <a href="http://tap.az+1">tap.az+1</a>	Uşaq/yeni başlayan, gündəlik + orta idman istifadəçiləri

**Üstün cəhət:** VeloLider çeşid və kateqoriya baxımından çoxşaxəlidir. Gündəlikdən tutmuş idman/dağ/komfort seqmentlərinə qədər. [Velo Lider+2](#) [Velo Lider+2](#)

**Uyğunluq:** Əgər siz “hərtərəfli seçim + qiymət/performans balansını” istəyirsinizsə, və ya idman/dağ/komfort/uzunmüddətli istifadə planlayırsınızsa - bu mağaza daha uyğun görünür.

### Qısa müqayisə — Hansı mağaza kimlər üçün?

- Əgər büdcəniz azdır və sadəcə gündəlik, şəhər içi gəzinti/get-gəl üçün velosiped istəyirsinizsə - Velosport Bakı → ucuz / orta seqment modellərə baxmaq lazımdır.
- Əgər orta və ya bundan yuxarı səviyyədə - daha keyfiyyətli, davamlı və ya idman/komfort/dağ-şosse velosipedi istəyirsinizsə - VeloLider mağazası daha çox seçim və uyğun modellər təklif edir.
- Əgər servis, ehtiyat hissələri, aksesuarlar da vacibdirsə - hər iki mağazada bu mümkündür. Amma Velosport-un servis + mağaza + aksesuar dəstəyi uzunmüddətli baxımdan əlverişlidir.
- Uşaq / junior velosipidləri, “büdcə + sadə istifadə” axtaranlar üçün — hər iki mağazada münasib qiymət/seqment var. VeloLider-də juniors/hobbist seqmentinə uyğun modellər də seçmək olar.

## 4. Qiymət və rəqabət təhlili

### 4.1. Yerli və idxal məhsullar arasında qiymət və keyfiyyət müqayisəsi

#### Yerli velosipidlər: üstünlüklər və mənfi cəhətlər

- ISMA Bikes kimi yerli və ya Azərbaycanda montaj/istehsal edilən velosipedlərin qiyməti nisbətən aşağıdır. Bəzi modellər 200–400 manat aralığında təqdim olunur. [today.az+2İnter Press+2](#)
  - Bu cür “yerli” velosipedlər gündəlik istifadə, məktəb-universitet yolu, qısa məsafələr üçün, sadə şəhər sürüşləri və ya uşaqlar üçün ideal ola bilər. Sadə mexanika, nisbətən az bahalı materiallar və istehsal xərcləri sayəsində qiymət-keyfiyyət nisbəti bəzi hallarda sərfəlidir.
  - **Dövlət dəstəyi və siyasət baxımından:** velosiped və skuterlərin ehtiyat hissələrinin idxalında gömrük rüsumlarının azaldılması (və ya 0-a endirilməsi). Yəni servis /xidmət və ehtiyat hissələrinin əlçatanlığını artırmaq üçün addımlar atılır. [Apa.az+1](#)
  - **Mənfi cəhət:** yerli istehsal zamanı material bazası, təkər, əyləc və digər komponentlər beynəlxalq “premium” səviyyəli markalar qədər güclü olmur. Yəni velosipedi intensiv, uzunmüddətli, dağ yolu/MTB və ya peşəkar istifadə üçün götürmək istəyirsinizsə, yerli model bəlkə kifayət etməyəcək.
- Nəticə:** Yerli velosipedlər — münasib qiymətinə görə gündəlik istifadə, gündəlik gediş-gəliş, qısa məsafələr, uşaqlar və büdcəsi məhdud olanlar üçün ideal seçimdir.

#### İdxal / Beynəlxalq markalı velosipidlər: üstünlüklər və çatışmazlıqlar

- Bazarda qiymət aralığı geniş (ucuzdan bahalıya qədər) müxtəlif beynəlxalq/idxal markalı velosipedlər mövcuddur. İdxal bazar təklifində seçim çoxdur. Məsələn, onlayn mağazalarda orta səviyyəli idxal velosipedləri 500–2000 AZN və bundan yuxarıda qiymətlərlə satılır. [velolider.az+2velolider.az+2](#)
- Bu markalar adətən daha keyfiyyətli komponentlərdən istifadə edir. Daha davamlı təkərlər, güclü əyləc sistemləri, metal və ya yüngül materiallı gövdələr. Buna görə də uzunömürlülük, komfort, sürət, dağ/yol, idman və peşəkar sürüş üçün daha uyğundur.
- İdxal velosipedlər üçün servis hissələri və zəmanət/baxım məsələləri bəzən çətin ola bilər (xüsusən nadir və bahalı brendlərdə). Amma ümumilikdə keyfiyyət baxımından “yerli + ucuz”- dan üstün olurlar.
- **Çatışmazlıq:** qiymət daha yüksəkdir. İmport, gömrük, brend loqistikası, aksesuarlar və servis xərcləri “yerli” alternativlərlə müqayisədə bahadır.

**Nəticə:** Əgər məqsədiniz uzun müddətli istifadə, idman, dağ yolu (MTB), yüksək komfort və etibarlılıqdırsa, idxal/beynəlxalq markalı velosipedlər daha sərfəli seçimdir.

#### Bazardan nümunələr: qiymət aralığı

- Yerli/ucuz modellər: ~ 200–400 AZN. [today.az+2İnter Press+2](#)

- Orta/idxal/daha keyfiyyətli modellər: ~ 500–2000 AZN və yuxarı. [velolider.az+1](http://velolider.az+1)
- Bahalı/“premium”/yüksək səviyyəli idxal velosipedlər - qiymət və keyfiyyət olaraq ən yüksək kateqoriyadır. Bu kateqoriyaya daha çox investisiya tələb olunur.

### **Seçilmiş velosiped modelləri (2025)**

#### **Büdcəli / yerli — gündəlik istifadə üçün**

• **ISMA Caiman 6.0 26"** - Ən büdcəli variantlardan biridir, 235–300 AZN aralığında qiymətlənir. Çəngəl və disk əyləc kimi sadə texniki xüsusiyyətlərə malikdir. Günlük şəhər istifadəsi, məktəb-universitet yolu, qısa məsafələr üçün uyğundur. <https://www.supertoys.az/+2><https://www.supertoys.az/+2>

• **Trinx M136 PRO 2025** - Təqribən 699 AZN civarındadır. “Orta” büdcəli model hesab olunur. Şəhər + yüngül turist/yol sürüşləri üçün yetərlidir. [velolider.az](http://velolider.az)

• **Trinx TEMPO 300** - ~ 899 AZN qiymətindədir. Büdcəsi orta səviyyədə olanlar üçün uyğundur. Gündəlik istifadə, yol, park və yüngül sərbəst sürüşlərə uyğundur. [velolider.az](http://velolider.az)

**Kimə uyğun:** Az büdcəsi olan, velosipedi əsasən gündəlik şəhər gediş-gəliş, məktəb-universitet, bazara getmək, qısa məsafələr üçün istəyənlər üçün uyğundur. Sadə texniki tələblər və münasib qiymət əsas üstünlüklərdir.

**Üstünlüklər:** Ucuz, saxlanması asan, ehtiyat hissələri və servis xərcləri az.

**Çatışmazlıqlar:** Uzun məsafə, dağ yolu, idman və ya sərt şəraitlər üçün o qədər də optimal deyil. Komponentlər və komfort “premium” səviyyəli modellər kimi deyil.

#### **Orta–orta–yüksək səviyyə: balanslı seçimlər**

• **Trinx M260 Bicycle** - ~ 639 AZN civarında qiymətdir. Alüminium gövdə + disk əyləc + sürət ötürücüləri var. Həm şəhər, həm yüngül yollar üçün uyğundur. [Unvan.Az+1](http://Unvan.Az+1)

• **Trinx CLIMBER 2.1 Bicycle** - ~ 1199 AZN qiymətindədir. Orta səviyyəli MTB / turistik velosiped sayılır. Daha stabil konstruksiya və yaxşı ötürücü sistemi ilə orta məsafə, hətta bəzi sərt yollar üçün də uyğundur. [velolider.az](http://velolider.az)

**Kimə uyğun:** Şəhərdə + bəzən kənd yolu, park, yüngül dağ yolu keçidləri, orta məsafəli sürüşlər istəyənlər, gündəlikdən bir az da geniş istifadə planlayanlar üçün uyğundur.

**Üstünlüklər:** Büdcəli modellərə nisbətən daha davamlı, komfortlu və çoxistiqamətli istifadə — həm gündəlik, həm sərbəst/həftəsonu sürüşləri.

**Çatışmazlıqlar:** Hələ də ən yüksək performanslı və “pro” səviyyəli velosipedlərlə müqayisədə kompromislər var (ağır çəki, ideal olmayan amortizasiya, bəzən hissə keyfiyyəti).

#### **Yüksək / Premium səviyyə — idman, uzun məsafə, dağ / touring**

• **Specialized HOTWALK Bicycle** - ~ 1599 AZN qiymətindədir. Keyfiyyətli komponentlər və daha etibarlı quruluş sayəsində şəhər + yol + turist / yüngül MTB üçün yaxşı seçimdir. [velolider.az](http://velolider.az)

• **Orbea CARPE 40 Bicycle** - ~ 1120 AZN qiymətindədir. Orta-yüksək səviyyəli velosipeddir. Uzun məsafəli sürüş, yüngül turist, idman və komfort baxımından büdcəli modellərdən fərqli üstünlüklərə malikdir. [velolider.az](http://velolider.az)

• **Wilier GTR TEAM RIM Bicycle** - ~ 3900 AZN qiymətindədir. “Premium / idman” kateqoriyasındadır. Həm performans, həm komponent keyfiyyəti, həm uzun müddət etibarlılıq nəzərə alındıqda bu model uzunmüddətli istifadə üçün idealdır. [velolider.az](http://velolider.az)

**Kimə uyğun:** Velosipedi uzun məsafələr, idman / fitness, dağ yolu / turizm, müntəzəm sürüş, yüksək performans istəyənlər üçün uyğundur.

**Üstünlüklər:** Yüksək komfort, davamlılıq, daha yaxşı əyləc / ötürücü sistemləri, “pro” səviyyəli sürüş keyfiyyəti.

**Çatışmazlıqlar:** Qiymət bahadır, ehtiyat hissələri, servis xərcləri daha yüksəkdir.

#### **Nəyi və kimin üçün seçmək məsləhətdir — əsas tövsiyələr**

• Əgər velosipedi əsasən gündəlik şəhər gedişləri, bazar-alış-veriş, məktəb/universitet yolu üçün istəyirsinizsə — **ISMA Caiman 6.0** və ya **Trinx M136 PRO** kimi büdcəli/orta-büdcəli modellər məntiqli seçimdir.

• Əgər həm **şəhər**, həm **park / yüngül tur / həftəsonu sürüşləri** də etmək istəyirsinizsə **Trinx M260** və ya **Trinx CLIMBER 2.1** kimi balanslı seçimlər daha ideal ola bilər.

• Əgər **idman, dağ turu, uzun məsafə**, daha komfortlu və etibarlı sürüş istəyirsinizsə **Specialized, Orbea, Wilier** kimi idxal / yüksək səviyyəli velosipidlərə yatırım etmək daha uyğundur.

## **4.2. Bazar paylarının təxmini bölgüsü (% ilə)**

Rəsmi statistika hesabatlarında ümumi “velosiped və mopedlər” kateqoriyası verilir. Həmin kateqoriya üzrə velosiped və mopedlərin pərakəndə və topdansatış ticarət dövriyyəsində xüsusi çəkisi, eləcə də “velosiped və mopedlər” kateqoriyasında satış/idxal dəyəri var. [Statistika Komitəsi+1](#). Dövlət Gömrük Komitəsinin məlumatında isə 2024-cü il üzrə ticarət dövriyyəsinin 47 612 100.86 min ABŞ dolları səviyyəsində olduğu və ticarət dövriyyəsində idxalın payının 21 058 044.06 min ABŞ dolları (44.23%) olduğu barədə məlumat qeyd olunmuşdur. [https://customs.gov.az/uploads/foreign/2024/2024\\_12.pdf](https://customs.gov.az/uploads/foreign/2024/2024_12.pdf)

Amma bu məlumatların içində yerli yığılan, montaj, idxal edilmiş, hansı ölkədən kimi ayrı-ayrı seqmentlər açıq təqdim edilmir. Odur ki, velosipedlər üzrə bazar paylarının təxmini bölgüsünü əldə olunan məlumatlar əsasında ehtimallarla müəyyənləşdirməyə çalışaq.

#### **Bazarın ümumi həcmi**

Əsas məlumatlar:

- **2024-cü ildə velosiped idxal həcmi:** 231 253 ədəd adi velosiped
- **2024-cü ildə e-velosiped idxalı:** ~2 579 ədəd
- **Yerli istehsal gücü (plan):**
- İsmayılı zavodu – təxminən 30 000 ədəd/il
- Qarabike (yeni) – təxminən 44 000 ədəd/il (2025-dən etibarən tam gücdə)
- Real istehsal adətən planın 50–70%-i səviyyəsində olur.
- Ona görə 2024-cü il üçün ən real diapazon: 20 000 – 30 00 ədəd/il olacaq

Bu məlumatlar əsasında hesablama aparaq:

#### **Hesablama modeli:**

Ümumi bazar həcmi (yeni velosipedlər):

İdxal (231 253) + Yerli istehsal (20–30min/il) = 250 000 – 260 000 ədəd

#### **3) İdxalın bazar payı (2024-2025 üzrə təxmini)**

**Aşağı hədd (yerli istehsal yüksək olanda) -**  $231\,253 / 260\,000 = \sim 88.9\%$

**Yuxarı hədd (yerli istehsal aşağı olarsa)**  $231\,253/250\,000 = 92.5\%$  olacaq

**Mövcud məlumatlar əsasında aparılmış hesablamalar da velosiped bazarında idxal payının yüksək olduğunu göstərir.**

### **Belə ki:**

- 2024-cü ildə Azərbaycana idxal edilmiş velosiped sayı  $\approx$  **231 253 ədəd** olmuşdur.
- 2022-ci ildə idxal edilmiş velosiped sayı  $\approx$  **143 765 ədəd**.
- Yəni 2022  $\rightarrow$  2024 dövründə idxal ədədi — **1.6 dəfə artıb** ( $\approx$  61 % artım).
- Eyni zamanda, idxal dəyəri baxımından 2023-cü ildə idxal dəyəri 4,7 milyon ABŞ \$ 2024-cü ildə isə 5.9 milyon ABŞ dolları olmuşdur.
- Həmçinin ölkəyə elektrikli velosiped idxalı artmaqdadır — 2024-də idxal olunan e-bike sayı 5 279 ədəd olmuşdur. [Report.az+1](#)

Bu rəqəmlər idxal hissəsinin bazarda çox fəal olduğunu göstərir. Baxmayaraq ki, 2024-cü ildə idxal həcmi 2023-cü ilə nisbətən azalmışdır, idxal dəyərində 1.3 milyon ABŞ dolları artım olmuşdur. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#) Yəni idxal, son illərdə nəzərəcarpacaq artım nümayiş etdirib.

### **Nəticə: İdxal olunan velosipedlərin Azərbaycandakı bazar payı: 88% – 92%**

Bu o deməkdir ki:

- Azərbaycan velosiped bazarının **əsas hissəsi idxala əsaslanır**.
  - Yerli istehsal payı **cəmi 10–12%** civarındadır.
  - Bazarda dominant ölkə **Çindir** (2024-də 231 253 ədəd).
  - E-velosiped segmentində də idxal **praktiki olaraq 100%** təşkil edir.
  - Digər bir nüans isə velosipedin yerli istehsalında istifadə olunan hissələrin də idxal olunmasıdır.
- Belə ki, 2024-cü ildə HS 871491-871496 və HS871499, eləcə də HS 401150 təsnifat kodları üzrə Azərbaycana 1795.06 min dollar dəyərində 724484 kq və 532.2 min dollar dəyərində 272773 ədəd velosiped hissələri idxal olunmuşdur. [Azerbaijan Bicycle frames and forks, and parts thereof imports by country | 2024 | Data](#)

### **Təxmini bazar payı modeli**

Əgər biz mövcud idxal məlumatlarını və bəzi ehtimalları birləşdirərək təxmini qiymətləndirmə aparsaq, aşağıdakı yanaşma mümkündür:

- 2024-cü ildə idxal edilmiş velosiped: 231,253 ədəd.
  - Gözlənilən bazar tələbi: idxal + yerli + ikinci əl + montaj daxil ola bilər.
- Yerli istehsal/montaj rəqəmləri açıqlanmadığında bazar payını real ehtimal əsasında proqnozlaşdıraraq.
- Fərz edək ki, idxal bazarın 60–70 %-ni təşkil edir. O zaman yerli + montaj + ikinci əl balansda 30–40 % ola bilər.
  - İdxalın bazar payını daha aşağı 50–60 % götürsək, yerli + digər mənbələr 40–50% olacaqtəxmin edilə bilər.

Yəni real bazara görə **idxal / tam satılan velosipedlər  $\approx$  55–70 %**, **yerli/montaj/yerli bazardan  $\approx$  30–45 %** ola bilər. Bu, **yüksək ehtimalla hesablanmış** proqnozdur.

### **Proqnoz Modeli: 2025–2028 üçün ssenarilər və pay ehtimalları**

Əsasən idxal statistikasını + bazarın xarici mallara asılılığı + yerli istehsalın məhdudluğu nəzərə alınaraq verilən ehtimallardır.

Qeyd olunan ehtimalları nəzərə alaraq üç ssenari: “Sabit templə davam”, “Hazır templə + artım”, və “Artan yerli istehsal / alternativlər” üzrə proqnoz hazırlayaq

Ssenari	İdxal velosiped payı (bütün bazar ədədinə görə)	Yerli / qeyri-idxal payı	Şərhlər / risklər
<b>A. Sabit tempə davam</b> (2023-2024 artımı saxlanılır)	≈ 60–70 %	≈ 30–40 %	İdxal artımı davam edərsə; yerli istehsal/ikinci əl bazarı stabil qalarsa
<b>B. Artım tempi sürətlənir (urban, e-bike, commuting artır)</b>	≈ 65–75 %	≈ 25–35 %	Xüsusilə e-bike/şəhər velosipedlərinə tələbin artması idxal payını yüksəldər
<b>C. Yerli istehsal, montaj, ikinci əl və daxili bazar canlanır</b>	≈ 50–60 %	≈ 40–50 %	Yerli montaj genişlənsə, idxal bahalaşarsa və ya gömrük/rüsumları artarsa, alternativ bazarlar (ikinci əl, montaj) inkişaf edərsə

**Qeyd:** “Yerli / qeyri-idxal” dedikdə - yerli montaj/istehsal, ikinci əl bazarı, təmir/yenidənqurma, şəxsi idxalı olmayan velosipedlər və s. nəzərdə tutulur.

### Təhlil

- Əgər indiki idxal və ya artım tempi qalarsa onda 2025-2028-ci illərdə idxalın payı **60–75 %** aralığında qala bilər.
- Əgər yerli montaj və daxili bazar (ikinci əl, yerli toplusu, servis, hissə tədarükü) inkişaf edərsə, “yerli + qeyri-idxal” seqmentinin payı **40–50 %**-ə kimi arta bilər.
- Hər bir ssenaridə ən kritik dəyişənlər: idxal qiymətləri, gömrük/rüsum siyasəti, yerli istehsal təşəbbüsləri, alternativ bazarların (ikinci əl, servis, hissə) mövcudluğu və tələbatın dəyişməsidir.

### Risklər və qeyri-müəyyənliklər

- Rəsmi statistikada **yerli montaj/yerli satış/ikinci əl** seqmentlərinin ədədi açıqlanmadığından “yerli pay” yalnız təxminidir.
- İdxal artımı (məsələn 2023-cü ildə iki dəfəyədək artım) keçici ola bilər. Yəni valyuta, gömrük, tələbat dəyişikliyinə davam etməyə bilər. Bu özünü 2024-cü ildə göstərdi. İdxal həcmi azaldı.
- Bazar tələbatı dəyişə, zövq və texnologiya (e-bike, elektrikli, daha bahalı velosipedlər) üstünlük taparsa — idxal strukturunda dəyişiklik ola bilər.
- Yerli istehsalın inkişafı potensialdır, amma bu infrastruktur, investisiya və bazar şərtlərindən asılıdır.

## 5. Trend və istiqamətlər

### 5.1. Velosiped bazarında artım dinamikası və onun hissə istehsalına təsiri;

#### Tələb artımı: Hissə istehsalına birbaşa təsirlər

##### 1) Daxili ehtiyat hissələrinə tələbin yüksəlməsi

Velosipeddən istifadə artdıqca:

- Təkər, zəncir, əyləc, pedal, kaset, kamera, şin və s. üçün **daha çox servis tələbi** yaranır.
- Bu da yerli emalatxanaların və montaj sexlərinin sifarişlərini artırır.
- İdxaldan asılılıq yüksək olduğuna görə əvvəlcə **idxal həcmi yüksəlir**, sonra yerli istehsal üçün stimül formalaşır.

##### 2. Montaj sexlərinin genişlənməsi

Azərbaycanda hazırda velosipedlərin əksəriyyəti **montaj yolu ilə yığılır**.

#### Tələb artdıqca:

- Montaj sexləri daha çox komponent sifariş edir.

- Bu sexlər tədricən “sadə komponentlər”dən (məsələn, pedal, sükan, oturacaq, şin yığıcı) **lokal istehsala keçməyə maraq göstərir**.

- Montaj sferası böyüdükcə **lokal komponent istehsalı üçün sabit tələb** yaranır.

### 3. Lokal istehsal üçün investisiya motivasiyası

Tələb artımı davamlı olarsa:

- Kiçik özəl sexlər **metal emalı, alüminium çərçivə kəsimi, menteşə və bolt istehsalı, təkər yığıcı** kimi sahələrə investisiya etməyə başlayır.

- Orta və uzunmüddətli dövrdə **çərçivə istehsalı**, hətta **elektrikli velosiped hissələri** üçün komponent istehsalı kimi daha dəyərli seqmentlər ortaya çıxır.

### 4. Qiymətlərin sabitləşməsi və lokallaşmanın artması

Tələb artımı:

- Bazarda dövriyyəni artırır - böyük tədarük şəbəkəsi yaranır.
- Bu, yerli istehsalçı üçün **xərclərin azalmasına, ölçü iqtisadiyyatının yaranmasına** gətirir.
- Daha çox təkrar sifariş - istehsalçını avadanlıq almağa həvəsləndirir.

### 5. Texnoloji yenilənmə və ixtisaslaşmanın dərinləşməsi

Tələb yüksəldikcə:

- Xidmət mərkəzləri daha peşəkar olur.
- Yeni texnologiyalar (CNC kəsmə, alüminium boru qaynağı, kompozit hissələrin qəliblənməsi) yayılmağa başlayır.

- Bu işə komponent istehsalının **keyfiyyət səviyyəsini artırır**.

### 6. İxrac potensialının yaranması

Əgər yerli istehsal müəyyən həcmdən yuxarı qalxarsa:

- Gürcüstan, Orta Asiya, hətta Rusiya bazarlarına bəzi hissələr ixrac edilə bilər (xüsusən təkər yığıcı və sadə komponentlər üzrə).

- Bu işə sektoru daha stabil edər.

**Nəticə olaraq — Tələb artımı belə bir zəncir yaradır:**

**Tələb ↑ → Servis həcmi ↑ → Hissə dövriyyəsi ↑ → Montaj sexləri ↑ → Lokal komponent istehsalı ↑ → Texnoloji inkişaf ↑ → İxrac potensialı ↑**

Bu, velosiped hissələrinin istehsalını həm **miqdar**, həm **çəşid**, həm də **keyfiyyət baxımından böyüdür**.

### Ümumi mexanizmlər

1. **Tələb böyüyür → həcmi artır**. Satış artdıqca yerli istehsal üçün tələb formalaşır; bu, zavod açmaq və ya mövcud istehsalı genişləndirmək üçün əsas stimül olur.

2. **Ölçək iqtisadiyyatı**. Həcm artdıqca vahid xərclər azalır (material, əmək, amortizasiya payı), bu da yerli məhsulların rəqabət qabiliyyətini yüksəldir.

3. **Şaqulu integrasiya və yerli təchizat zənciri**. Artan bazar şirkətləri komponentləri daxildə almağa üstünlük verərsə, tədarükçü şəbəkəsi formalaşır (təkər, əyləc, oturacaq, şassilər və s.).

4. **Məhsul çeşidlənməsi.** Daha geniş bazar fərqli seqmentlər yaradır: uşaq, dağ, yol, elektrikli (e-bike). Hər seqmentin öz komponent tələbləri olacaq (məsələn, e-bike üçün batareya və motor moduluna tələbat).

5. **Keyfiyyət tələbləri və sertifikatlaşdırma.** İstehsal böyüdükcə keyfiyyət standartları, beynəlxalq sertifikatlar (EN, ISO) və zəmanət xidmətləri daha vacib olacaq.

#### **Qısa müddətli təsirlər (1–2 il)**

- **Təchizat şokları və ilkin investisiyalar.** Sürətli artım varsa, ilkin mərhələdə komponent çatışmazlığı və qiymət dalğalanması ola bilər. Bəzi hazırda idxal olunan hissələr üçün lokallaşma vaxt alacaq.

- **Kiçik emal atelyələrinin yaranması.** Sadə hissələrin (pedal, oturacaq, bəzi metal hissələr, breketlər) yerli istehsalı nisbətən tez başlaya bilər.

- **Montaj mərkəzlərinə tələbat.** Tam velosiped yığımı üçün montaj sexləri açılacaq. Bu, iş yerləri yaradır, amma kompleks komponentlər hələ idxalda qala bilər.

#### **Orta və uzun müddətli təsirlər (3+ il)**

- **Komponent lokalizasiyasının artımı.** Təkər, gövdə, amortizator, əyləc sistemlərinin yerli istehsalına yatırım daha mümkün olur.

- **E-bike təchizatı və təmir ekosistemi.** Elektrikli velosipedlər populyarlaşarsa, akkumulyator və elektrik motoru servisləri, BMS (batareya idarəetməsi) və sertifikatlaşdırılmış təmir mərkəzləri formalaşacaq.

- **İxrac potensialı.** Regionda qiymət və keyfiyyət rəqabətini təmin etmək şərtilə, müəyyən hissələrin ixracı mümkün ola bilər.

- **Tədqiqat-inkışaf.** Daha mürəkkəb komponentlər üçün yerli dizayn və optimizasiya mərkəzləri (yüngül materiallar, korroziyaya davamlılıq, klimatlaşdırılmış dizaynlar) yaranacaq.

#### **Hissə-hissə təsirlər**

- **Çərçivə:** Metallurgiya və qaynaq bacarıqları tələb edir. Artımla investisiya və avtomatlaşdırma (CNC, robot qaynaq) sərfəli olur.

- **Təkərlər və ön təkər yığımı:** Nisbətən asan lokallaşır - təkər jantı, şinlər hələ idxal yönümlü ola bilər.

- **Əyləc sistemləri (disk/velosiped əyləci):** Keyfiyyət tələb etdiyi üçün Avropa/Asiya standartlarına uyğun tədarükçü tapmaq vacibdir. İlkin mərhələdə idxal üstünlük təşkil edə bilər.

- **Sürət dəstləri:** Kompleks mexanika olduğundan yüksək texnologiya və dəqiqlik tələb edir. Bu sahədə lokallaşma uzunmüddətli prosesi əhatə edir.

- **E-bike komponentləri:** Həssas və tənzimlənən məhsullar; yerli istehsal üçün yüksək kapitallaşma və təhlükəsizlik/sertifikat tələbləri var.

#### **Risqlər və baryerlər**

- **Kəmiyyət yox, keyfiyyət problemi.** Həcm artanda amma keyfiyyət təmin olunmazsa brend nüfuzu itə bilər.

- **Xammalın idxal asılılığı.** Aluminium, xüsusi ərintilər, elektron komponentlər xaricdən gəlirsə, qiymət və çatdırılmada qeyri-sabitlik ola bilər.

- **Bilik və bacarıq çatışmazlığı.** Dəqiq mexanika, elektronika və montaj üzrə ixtisaslı kadrlar lazımdır.

- **Kapital və investisiya tələbləri.** Avadanlıq (CNC, press, pilləli sınaq kabinetləri) və sertifikatlaşdırma xərcləri.

## Tövsiyələr

1. **Prioritetləşdirmə:** İlk mərhələdə sadə, yüksək cüzi dəyər əlavə edən hissələrə fokus (təkər yığımı, oturacaq, pedal, metal aparatlar).

2. **Rəqəmsal tədarük zənciri və ERP:** Satış-tələb proqnozu, inventar optimizasiyası və material tədarükünü avtomatlaşdırmaq üçün.

3. **Klaster yanaşması:** Bir neçə kiçik istehsalçı birlikdə komponent istehsalını paylaşır - paylaşılan avadanlıq və təlim mərkəzi.

4. **Partnyorluq və texnologiya transferi:** Xarici istehsalçı/markalarla JV və ya lisenziyalaşma keyfiyyətin sürətli yüksəldilməsinə kömək edir.

5. **Dövlət dəstəyi və təşviq:** Vergi güzəştləri, subsidiyalar və ixrac təşəbbüsləri lokallaşmanı sürətləndirə bilər.

6. **E-bike xüsusi strategiyası:** Elektrik komponentləri üçün xüsusi tədarük və təhlükəsizlik standartlarına erkən investisiya.

## 2025–2028 – Velosiped hissələri istehsalı üzrə ssenari cədvəli

### 1) OPTİMİST SSENARİ (yüksək tələb, investisiya artımı, lokallaşma proqramları)

İl	Daxili hissə istehsalı (min ədəd)	Lokalizasiya dərəcəsi (%)	İllik artım (%)
2025	180	22%	+18%
2026	220	27%	+22%
2027	270	32%	+23%
2028	330	38%	+24%

### 2) REAL SSENARİ (normal bazar artımı, mərhələli lokallaşma)

İl	Daxili hissə istehsalı (min ədəd)	Lokalizasiya dərəcəsi (%)	İllik artım (%)
2025	145	18%	+10%
2026	165	20%	+14%
2027	190	23%	+15%
2028	220	26%	+16%

### 3) PESSİMİST SSENARİ (tələbin zəif artması, investisiya ləngiməsi)

İl	Daxili hissə istehsalı (min ədəd)	Lokalizasiya dərəcəsi (%)	İllik artım (%)
2025	120	15%	+4%
2026	130	16%	+5%
2027	140	17%	+6%
2028	155	18%	+7%

## Açar göstəricilər:

- **Daxili hissə istehsalı həcmi (min ədəd)** – təkər, zəncir, pedal, sükan, sadə metall hissələr.
- **Lokalizasiya dərəcəsi (%)** – daxili istehsalın ümumi istehlakdakı payı.
- **İllik artım (%)**

## **Qısa analiz**

### **Optimist ssenari**

- Böyük montaj sexləri genişlənir
- Çərçivə və təkər istehsalı lokallaşır
- Elektrikli velosiped hissələrinə də yerli maraq artır

### **Real ssenari**

- Tələb normada artır, montaj və sadə hissələr üzrə istehsal yüksəlir
- Çərçivə istehsalı hələ tam lokallaşmır

### **Pessimist ssenari**

- İdxaldan asılılıq yüksək qalır
- Lokal istehsal əsasən sadə metal hissələrlə məhdudlaşır

## **Nəticə və Təvsiyələr**

1. Azərbaycanda velosiped bazarı — klassik və elektrikli velosipedlər üzrə — son illərdə sürətlə böyüyür. İdxal artımının azalması, mikromobillik infrastrukturunu, e-bike tendensiyası bunun açıq göstəriciləridir.

2. Bu böyümə hissə/komponent bazarı üçün real fürsət yaradır. Gömrük rüsumlarının ləğvi, yığımın təşviqi, servis ehtiyacları lokal hissə istehsalı və ya yığımı üçün əlverişli zəmin deməkdir.

3. Yerli istehsal və lokallaşdırmaya ciddi investisiya olarsa, bazar potensialı (servis mərkəzləri, komponent istehsalı, ehtiyat hissələr bazarı, aksesuar bazarı və s.) yüksəlir

4. Lakin hazırda lokal istehsal limitlidir, bazar strukturunda boşluqlar var. Buna görə bazara daxil olmaq istəyənlər üçün ilkin mərhələdə bazar araşdırması, tələb-təklif analizi və logistika/servis planı vacibdir.

## **5.2. E-mobility (elektrikli velosipedlər) sahəsində inkişaf və uyğun hissə tələbləri**

### **Mövcud vəziyyət**

Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi (AYNA) çərçivəsində mikromobillik infrastrukturunun — velosiped/skuter yollarının, paylaşılan (“bike-sharing / e-bike”) sistemlərinin yaradılması aktiv şəkildə aparılır. [AzerNews+2Ayna+2](#)

2025-ci ilin yayında elan edilib ki, paytaxta yeni elektrikli velosipedlər gətirilib və icarəyə verilir. [Ayna+2Trend+2](#)

Belə paylaşım/icarə şəbəkələri yalnız mərkəzi küçə-prospektlərdə deyil, həmçinin metro stansiyaları, avtobus dayanacaqları, ticarət mərkəzləri kimi yaşayış və nəqliyyat nöqtələrinə yaxın yerlərdə də formalaşır. [Caliber.Az+1](#)

Əhalinin mikromobillik vasitələrinə — e-velosipedlərə, e-skuterlərə, digər kiçik elektrik nəqliyyat növlərinə marağı artır. Xüsusilə, qısa məsafələr (1–5 km və ya bir neçə kilometr) üçün bu seçim daha rahat, çevik və ekoloji hesab olunur. [Oxu.Az+1](#)

Eyni zamanda idxal statistikasında müəyyən artım var: 2024-cü ildə Azərbaycana 5 279 ədəd elektrik mühərrikli velosiped idxal edilib. [Report.az](#)

**Nəticə:** E-mobility artıq “sadə alternativ” deyil. Bakıda və bəlkə digər şəhərlərdə formalaşmaqda olan real “mikromobillik” seqmentidir. Dövlət qurumları, icarə operatorları və istifadəçilər bu sahəyə investisiya qoyurlar.

### **Qanunvericilik və Tənzimləmə**

Son illərdə Azərbaycanda bu sahə üçün hüquqi baza hazırlanıb:

- 2024-cü ilin 28 iyun tarixində edilən dəyişikliklərlə “kiçik elektrik nəqliyyat vasitəsi” anlayışı rəsmi şəkildə qanunvericiliyə daxil edilib. [heqt.gov.az+2Xalqqazeti.az+2](http://heqt.gov.az+2Xalqqazeti.az+2)
- Bu cür kiçik elektrik vasitələri aşağıdakı kriteriyalara uyğun olmalıdır: mühərrik gücü **1 kW-dan çox olmayan**, bir nəfər üçün nəzərdə tutulmuş, sürücüsüz maksimum kütlə 55 kq-a qədər, ümumi hündürlük 1.40 m, uzunluq 2 m-ə qədər olan, sükanı və ya ona bənzər idarəetmə sistemi olan, batareyadan istifadə edən fərdi mobil nəqliyyat vasitələri. [heqt.gov.az+2refleks.az+2](http://heqt.gov.az+2refleks.az+2)
- Bu təsnifat sayəsində belə elektrikli velosiped/skuter/similar nəqliyyat vasitələrini sürmək üçün **sürücülük vəsiqəsi tələb olunmur** və idarəetmə yaşı “14 və yuxarı” elan edilib. [heqt.gov.az+2ABC.az+2](http://heqt.gov.az+2ABC.az+2)
- Hərəkət qaydaları da müəyyənləşdirilib: məsələn, xüsusi zolaqlar, velosiped yolları, yaşayış, park zonaları üzrə sürət limitləri və işıqlandırma şərtləri. [heqt.gov.az](http://heqt.gov.az)
- Bundan əlavə: kiçik elektrik nəqliyyat vasitələrinin operatorları, yəni icarəyə, istifadəyə verən şirkətlər üçün də texniki baxış, parklanma yerləri, qeydiyyat və istifadə şərtləri istiqamətində qaydalar var. Qaydaların pozulması inzibati məsuliyyətə səbəb olur. [heqt.gov.az+1](http://heqt.gov.az+1)

**Təhlil:** Bu, Azərbaycanda e-mobility sahəsinin “sadəcə trend” yox, rəsmi qaydalarla tənzimlənən, strukturlaşdırılmış hissəyə çevrildiyini göstərir. Bu qanunvericilik çərçivəsi həm istifadəçilər üçün hüquqi aydınlıq yaradır, həm operatorlar üçün həyata keçirmə bazası təmin edir.

### **İnfrastruktur və Əlavə Tələblər / Çətinliklər**

- Hazırda paytaxtda velosiped/mikromobillik zolaqları genişləndirilir. 2024-cü ildə 31 küçə/xiyabanda 35 km-lik zolaq yaradılıb. 2025 planlarında isə bu şəbəkənin ~100 km-ə çatdırılması məqsəd götürülüb. [AzerNews+2Trend+2](http://AzerNews+2Trend+2)
- Zolaqlar, yol nişanları, velosiped/skuter üçün parklanma nöqtələri, bəzi yerlərdə ayrıca trafik-nizamlayıcı sistemlər e-mobility üçün vacibdir. [Ayna+2Caliber.Az+2](http://Ayna+2Caliber.Az+2)
- Lakin “ölkə əhatəli” infrastruktur hələ formalaşmayıb: zolaqlar mərkəzi küçələr və rayonlarla məhdudlaşır. Digər şəhərlər və regionlarda bu cür tam struktur yoxdur.
- Operator/icarə şirkətləri üçün texniki xidmət, batareya doldurma stansiyaları, etibarlı sistemlər də sahənin genişlənməsi üçün vacibdir. Hazırda bəzi problemlər istifadəçilər və operatorlar arasında gedən rentabellik, istismar xərcləri və texniki təminatla bağlıdır.

### **Perspektivlər və Gələcək Tələblər**

- “Yaşıl” nəqliyyat, atmosfer çirkliliyinin azalması, tıxacların aradan qaldırılması baxımından e-mobility potensialı Azərbaycanda, xüsusən paytaxt və böyük şəhərlərdə yüksəkdir.
- Dövlət vəsaiti və xüsusi sektor investisiyaları ilə mikromobillik zolaqları, parklanma və batareya doldurma infrastrukturunu genişləndirilə bilər.
- Artıq Qanunvericilik bazası qurulub. Bu da “elektrikli velosiped/skuter” sahibliyini və icarə uyğunluğunu asanlaşdırır.

- “Şəhər planlaşdırılması” və “yaşayış, kommutasiya” siyasətində e-mobility önəmli komponent ola bilər: ofis-ev, məktəb-ev, metro-ev marşrutlarında, universitet kampuslarında, ictimai nəqliyyat + mikromobilliyin kombinasiyasında istifadəsi arta bilər.
- Gələcəkdə lokal montaj/fabrik və ya DIY (özünə elektrikli velosiped düzəltmə) layihələrinin yaranması üçün imkan yaranır. İdxalın artması ilə yanaşı, komponent (bataryaya, motor və s.) idxalında vergi/rəspunsiyaların yüngülləşdirilməsi sektoru stimullaşdırıla bilər. [Caliber.Az+1](#)

### Əsas Statistik Göstəricilər (2024–2025)

İstifadə/İnfrastruktur	Rəqəm / Məlumat	Şərh / Mənbə
İdxal edilmiş elektrikli velosipedlərin sayı (2024)	<b>5,279 ədəd</b>	2024-cü ildə ölkəyə idxal edilən e-velosipedlər. <a href="#">Report.az+1</a>
İdxal artımı (2024 vs 2023)	+ ~30% (həcmə)	2023-cü ildə 4,056 ədəd idxal edilmişdi. <a href="#">Report.az+1</a>
2025-in ilk aylarında (yanvar-fevral) idxal edilmiş e-velosipedlər	<b>1,087 ədəd</b>	2025-in əvvəli üçün; bu, əvvəlki ilin eyni dövrü ilə müqayisədə ~16 dəfə artımdır. <a href="#">Report.az</a>
Bakı şəhərində mövcud icarəyə verilən mikromobillik vasitələrinin sayı (ümumi)	~4,670 ədəd (təxminən) <a href="#">Apa.az+2525.az+2</a>	Onlardan elektrikli velosipedlərin payı – 5%, 77% skuter, 18% adi velosiped <a href="#">Report.az+1</a>
2024 sentyabr–dekabr: mikromobillik üzrə sifarişlərin sayı	850,944 sifariş	Bu dövrdə platformalar bu qədər icarə əməliyyatı həyata keçirib. <a href="#">Apa.az+1</a>
Eyni dövrdə qət edilən ümumi məsafə	2,244,302 km	850,944 sifariş nəticəsində. <a href="#">Report.az+1</a>
İcarə xidmətindən istifadəçi sayı (bir xidmət — “APAR”)	~46,000 nəfər	İcarəyə verilən velosiped/skuterlər üzrə qeydiyyatda olan istifadəçilər. <a href="#">AzerNews+1</a>
“APAR” xidməti ilə qət edilmiş məsafə (indiyə qədər)	~215,800 km	Start 24 avqust 2024, bununla bağlı statistika. <a href="#">AzerNews+1</a>
Bakıdakı velosiped / mikromobillik zolaqlarının uzunluğu (hal-hazırda)	~35 km	2025 əvvəli məlumatına görə. <a href="#">Report.az+1</a>
Gözlənilən plan: zolaqların genişləndirilməsi	~100 km	Gələcək plan — şəbəkəni təxminən 3 dəfə artırmaq. <a href="#">Report.az+1</a>

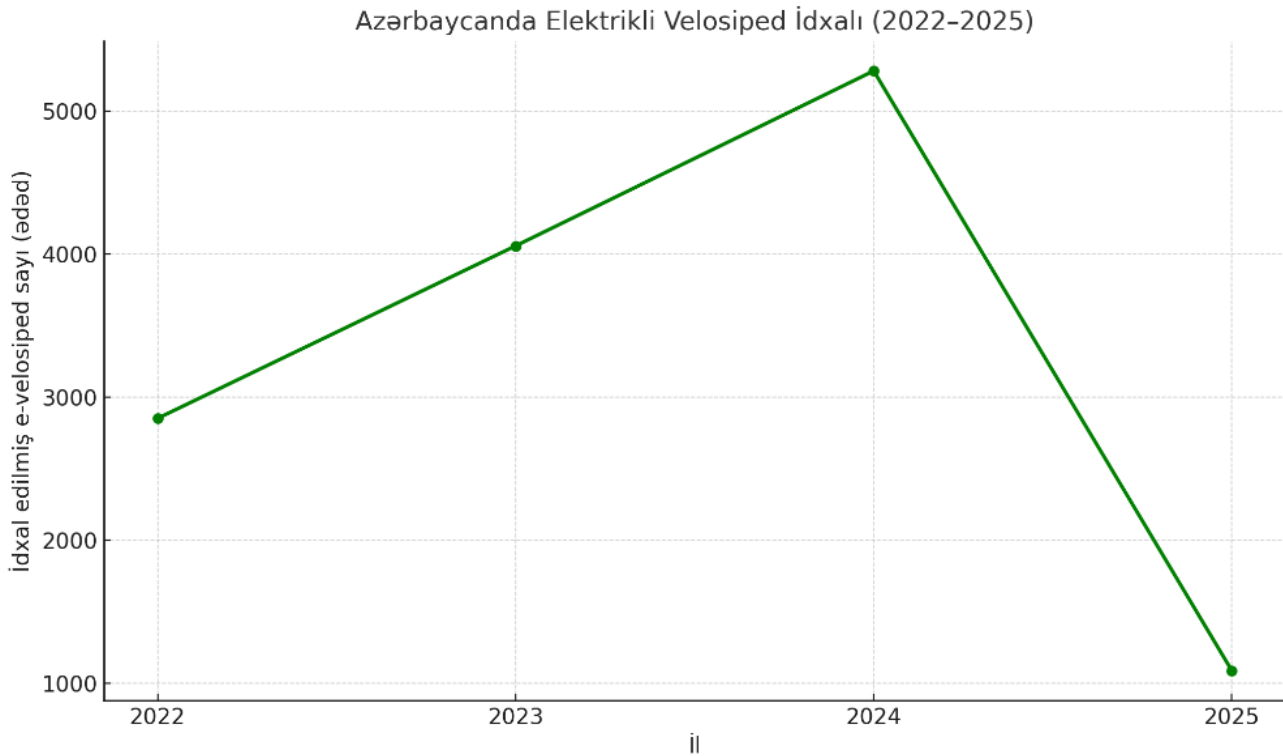
### Tendensiyalar və Analiz

- 2024-cü ildə idxal edilən e-velosipedlərin sayı kəskin artıb (5,279 ədəd). [Report.az+1](#)
- 2025-ci ilin ilk iki ayında idxalın 2024-ün eyni dövrü ilə müqayisədə dramatik artımı (1,087 ədəd + 16 dəfə) göstərir ki, bazarda tələb artır. [Report.az](#)
- Mikromobillik icarə sistemləri (skuter, velosiped, e-velosiped) artıq Bakı üçün az sayda alternativ deyil. Təxminən 4–5 min cihaz mövcuddur, və bu sistemlərlə yüz minlərlə icarə həyata keçirilir. [Report.az+2](#)[Apa.az+2](#)
- E-velosipedlər icarə parkında kiçik paya sahibdir (~5%), amma idxal və bazar genişlənməsi bunu dəyişə bilər.
- İnfrastruktur — velosiped/skuter zolaqları hələ inkişaf mərhələsindədir. Hal-hazırda ~35 km zolaq var, lakin plan 100 km-ə çatdırmaqdır. [Report.az+2](#)[AzerNews+2](#)
- 2024-cü ilin sentyabr–dekabr dövründə 2.2 milyon km-dən çox məsafə qət edilməsi göstərir ki, bu nəqliyyat forması bir çoxlar üçün təkə əyləncə/skuter yox, həm də gündəlik ciddi “kommutasiya” vasitəsinə çevrilir. [Report.az+1](#)

### Nəticə

Bu rəqəmlər göstərir ki, Azərbaycanda, ən azından paytaxtda e-mobility artıq yalnız başlanğıc mərhələsində deyil, aktiv “işləyən sistem”ə çevrilməkdədir. İdxal və tələbin artımı, icarə sistemi, infrastruktura yönəlik

addımlar hamısı bu tendensiyanı təsdiqləyir. Əgər infrastruktur, təhlükəsizlik qaydaları və ictimai mədəniyyət uyğun şəkildə inkişaf edərsə yaxın illərdə e-velosiped və mikromobillik daha geniş təbəqə üçün gündəlik nəqliyyat vasitəsinə çevrilə bilər.



## Elektrikli Velosiped Hissələrinə Təsir

### Elektrikli velosipedlərin hissələri əsasən üç qrupa bölünür:

- Ənənəvi velosiped hissələri** – çərçivə, təkərlər, əyləclər, dişlilər, pedallar, amortizatorlar.
  - E-mobilik sahəsi böyüdükcə, **ənənəvi hissələrə də tələbat artacaq**, çünki elektrikli velosipedlər də fiziki komponentlərdən ibarətdir.
  - Xüsusilə **disk əyləclər, təkərlər və çərçivə** hissələrinə tələb artacaq, çünki elektrikli velosipedlər daha sürətli və ağır olur.
- Elektrik sistemləri** – motor, akkumulyator, sensorlar, kontrol panelləri.
  - Buradakı tələbat **birbaşa e-mobilik inkişafından təsirlənir**.
  - Elektrikli velosipedlərin sayı artdıqca **motor və akkumulyator istehsalı** və idxalı da sürətlə artacaq.
  - Akkumulyatorların keyfiyyəti və gücü müştəri tələblərinə görə dəyişir, buna görə **daha yüksək tutumlu və uzunömürlü akkumulyatorlara tələbat** gözlənilir.
- Əlavə elektronika və aksesuarlar** – sürətölçənlər, smart-lokasiya sistemləri, LED işıqlar, enerji idarəetmə modulları.
  - E-mobility bazarı böyüdükcə, bu tip **əlaqəli elektron komponentlərə** tələb də artacaq.
  - Smart xüsusiyyətli modellər populyarlaşdıqca **sensor və proqram təminatı komponentləri** istehsal və idxal üçün vacib olur.

### Tələbə Təsir Mexanizmi

- Bazarın böyüməsi - tələb artımı**
  - Elektrikli velosipedlər daha çox yayılırsa, **hissə satışı da artır**.

- Misal: əgər 2025-ci ildə Azərbaycanda elektrikli velosiped istifadəçiləri 50.000 nəfərdirsə, 2028-ci ilə bu rəqəm 120.000-ə çatarsa, motor və akkumulyator istehsalına tələbat 2–3 dəfə arta bilər.
2. **Ənənəvi və elektrikli hissələrin fərqli artımı**
    - Ənənəvi velosiped hissələri → **orta səviyyəli artım**
    - Elektrik sistemləri → **sürətli və yüksək artım**
    - Elektronika və smart aksesuarlar → **proqnozdan asılı olaraq artım, lakin trend yüksəlir**
  3. **Lokal istehsal imkanlarına təsir**
    - Lokal istehsal varsa, **hissələrin lokal istehsalı investisiya üçün cazibədar olur.**
    - Akkumulyator və motor istehsalı daha çox **idxal yönümlü ola bilər**, çünki yerli texnologiya hələ inkişaf etməyə bilər.

#### Nəticə

- E-mobility sahəsinin inkişafı **hissə bazarına güclü stimül verir**, xüsusilə **motor, akkumulyator və elektronika tələbat** artacaq.
- Ənənəvi velosiped hissələrinə tələbat da artacaq, amma **nisbətən daha yavaş**.
- Böyük şəhərlər və əhalisi çox olan bölgələrdə artım daha sürətli olacaq.
- Bu sahədə **yerli istehsal və təmir xidmətləri bazarı da genişləndirəcək**.

### 5.3. Yerli istehsalın inkişafı üçün maneələr və imkanlar (vergi, texniki bilik, investisiya ehtiyacları)

#### İmkanlar/müsbət faktorlar

##### Dövlət dəstəyi və vergi / gömrük güzəştləri

• Ölkədə bəzi sənaye zonalarında və parklarında fəaliyyət göstərən müəssisələr üçün vergi və gömrük güzəştləri tətbiq olunur. Məsələn, sənaye zonalarının rezidentləri əmlak vergisindən, torpaq vergisindən, mənfəət/gəlir vergisindən azaddırlar. Eləcə də idxal etdikləri texniki avadanlıq üçün ƏDV və gömrük rüsumlarından azadolma kimi güzəştlər əldə edirlər. [Vergilər Qəzeti+1](#)

• Son illərdə gömrük sistemində və vergi siyasətində yüngül sənaye də daxil olmaqla qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılması prioritetdir. Bu, investisiyaların təşviqi və yerli istehsalın artımı üçün münbit şərait yarada bilər. [Vergilər Qəzeti+1](#)

• 2024-cü ildə qəbul olunmuş standartlardan biri (AZS 951:2024) “Şəhərdaxili yollar – Velosiped yolları” üçün dövlət standartıdır. Bu, ölkədə velosiped infrastrukturunun qurulmasına yönəlik addımdır ki, uzun müddətdə velosipedə tələbatı artıraraq yerli istehsal üçün bazar şərtlərini yaxşılaşdırma bilər. [Vergilər Qəzeti](#)

#### Yaxın illərdə artan yerli layihələr

• 2025-ci ildə Qarabike MMC-nin rezidentliyi alınaraq Ağdam Sənaye Parkında velosiped istehsalı planlaşdırılıb. Layihənin investisiya dəyəri 8,6 milyon manatdır, ilkin mərhələdə ildə ~44,000 velosiped, sonrakı mərhələdə isə ~70,000 ədədə qədər istehsal hədəflənir. [vetensesi.az+2AzerNews+2](#)

• Tarixən yerli istehsal nümunəsi var: İSMA Bike markası altında istehsal zavodu 2016-cı ildə ildə 20-30 min ədəd velosiped istehsalı planı ilə istifadəyə verilmişdir. [President of Azerbaijan+2İnter Press+2](#)

• Bu istiqamətdə investisiya qoyuluşu və texnoloji əsaslarla istehsalın təşkili mümkündür. Yeni layihələrdə xarici texnologiyadan istifadə, məsələn, Çindən avadanlıq gətiriləcəyi bildirilir. [ABC.az+1](#)

#### Bazar potensialı - yeni sənaye zonaları

- Ölkədə iqtisadi siyasət qeyri-neft sektorunun, o cümlədən yüngül sənayenin genişlənməsini təşviq edir. Bu, uzun müddətdə yerli istehsalçılar üçün yeni bazar imkanları açır. [Vergilər Qəzeti+1](#)
- Sənaye parklarının və zonalarının infrastrukturunu, investisiya mühiti və güzəştlər baxımından əlverişli olması velosiped kimi yüksək əlavə dəyərli, lakin eyni zamanda yüngül istehsal kateqoriyasına daxil olan məhsullar üçün mühitin əlverişli olduğunu göstərir.

### **Maneələr və çətinliklər**

#### **Bazarın məhdudluğu və rəqabət/qiymət məsələləri**

- Yerli istehsal zavodlarının istehsal gücü bəlkə də Azərbaycan kimi ölkə üçün kifayət edə bilər. Lakin bu rəqəmlər beynəlxalq standartlarla müqayisədə kiçikdir. Bu da miqyası genişləndirmək və rentabelli olmaq baxımından limitlər yarada bilər.
- Yerli istehsal olunan velosipedlərin qiymətləri bazarda maraqlı formalaşdırmaq baxımından vacibdir. Keçmişdə “İSMA Bike” velosipedləri 200-400 manat aralığında satılması planlaşdırılıb. [İnter Press+2Milli.Az+2](#) Amma istehsal xərcləri, materialın qiyməti, idxal edilən hissələr qiymətinə təsir edir. Yüksək qiymət yerli alıcıların sayını məhdudlaşdırmağa bilər.

#### **Texniki bilik, ekspertiza və istehsal infrastrukturunu çatışmazlığı**

- Yerli istehsalda, xüsusən detalları, hissələri istehsal etmək (və ya uyğunlaşdırmaq) üçün texniki bilik və istehsal infrastrukturunu vacibdir. “İSMA Bike” zavodu hissələrinin təxminən 50%-i yerli istehsalda, amma qalan hissələr idxal olunur. [İnter Press+1](#)
- Texnologiya və avadanlıq əsasən idxal edilən xarici avadanlıq olarsa bu, uzun müddətdə texniki bilik və yerli tədarük zəncirinin formalaşmasına maneə ola bilər. Beləliklə, “yüksək texnologiyaya uyğunlaşma” və “yerləşdirmə/adaptasiya” baxımından çətinlik yarana bilər.

#### **İqtisadi və tənzimləyici mühitin qeyri-müəyyənliyi, bazar strukturu problemləri**

- Ümumilikdə, ölkədə biznes iqlimi bəzi xarici müşahidəçilər tərəfindən formal iqtisadiyyat, vergi/gömrük prosedurları, sahibkarlara münasibətdə qeyri-şəffaflıq kimi məsələlərin sərt olduğu bildirilir. Bu cür iqlim, kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı üçün risklər yaradır. [Trade.gov+1](#)
- Bazarın kiçikliyi və idxal malları ilə rəqabət (xaricdən gələn ucuz və ya daha keyfiyyətli velosipedlər) yerli istehsalçıların bazarda pay tutmasını çətinləşdirə bilər.

#### **İstehsalın miqyasını böyütmək üçün investisiya və davamlılıq tələbləri**

- Yeni layihələr (məsələn, Ağdamda) investisiya baxımından milyonlarla manat tələb edir. Bu, ilkin mərhələdə yüksək kapital qoyuluşu deməkdir ki, riskləri artırır (bazar tələbatı, satış kanalları, ilkin xərclər, amortizasiya və s. məsuliyyətlər).
- Davamlılıq üçün yalnız istehsal yox, həm də bazar, satış kanalları, servis/təmir xidmətləri, ehtiyat hissələri zənciri də vacibdir. Əgər bu infrastruktur tam formalaşmasa, istehsal miqyası genişlənməyə problem yaşana bilər.

### **Nəticə**

Yerli velosiped istehsalı üzrə hazırda investisiya potensialı, dövlət dəstəyi və bəzi uğurlu layihələr sayəsində əlverişli imkanlar var. Lakin bu imkanları tam reallaşdırmaq üçün bəzi əsas maneələr (bazar ölçüsü, istehsal infrastrukturunu, davamlılıq, qiymət/reallaşdırma strategiyası, və tənzimləyici mühitin sabitliyi) nəzərə alınmalıdır.

## 6. Tövsiyyələr

- Dövlət tərəfindən vergi/gömrük güzəştləri, subsidiyalar və investisiya stimullarının saxlanması və genişləndirilməsi (xüsusən kiçik və orta sahibkarlıq üçün).
- Yerli komponent və hissələrin (təkər, zəncir, çərçivə, montaj) tam istehsalı üçün tədarük zəncirinin yaradılması, bu sahədə texniki bilik və ixtisaslı kadr hazırlığı.
- Yerli bazarın tələbatını artırmaq üçün velosiped infrastrukturunun (yol/velosiped zolaqları, parklar) genişləndirilməsi həm ictimaiyyətin velosipede marağını artırır, həm də satış bazarını böyüdür.
- Satış/servis kanallarının (regionlarda satış nöqtələri, servis mərkəzləri, ehtiyat hissələri) genişləndirilməsi.
- Uzunmüddətli biznes plan və ixrac potensialının düşünülməsi. Yəni yalnız daxili bazarla kifayətlənməyib, regiona və xarici bazarlara çıxış planlanmalıdır.