

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА УЗБЕКИСТАНА

*Абдухамидова Мафтуна Турсунали кизи - магистр Ташкентского
государственного экономического университета*

Аннотация: Как нам известно, на сегодняшний день авторынок Узбекистана значительно расширился: проявились новые иностранные автомобили, возможности их покупки, а также продажа подержанных авто (вторичный рынок). Государство делает большие усилия для развития автомобильной промышленности страны, что положительно сказывается и на национальной экономике. а это, свою очередь, указывает на рост уровня жизни населения.

Ключевые слова: авторынок, Узбекистан, перспективы развития, автопром.

Annotation: As we know, today the car market of Uzbekistan has expanded significantly: new foreign cars have appeared, the possibility of buying them, as well as the sale of used cars (secondary market). The state is making great efforts to develop the country's automotive industry, which has a positive impact on the national economy. and this, in its turn, indicates an increase in the standard of living of the population.

Keywords: car market, Uzbekistan, development prospects, automotive industry.

Введение

Мы все знаем, что автомобильная промышленность играет важную роль в экономическом росте и развитии стран по всему миру. В частности, если рассматривать пример Узбекистана, большое значение имеют перспективы развития автомобильной промышленности и рынка [2]. В данной работе выражен анализ современного состояния авторынка Узбекистана, выявление основных факторов, влияющих на его рост, а также общие взгляды на его дальнейшие перспективы.

Автомобильный рынок Узбекистана продолжает уверенно расти, несмотря на некоторое замедление темпов роста. В отчетном месяце продажи увеличились на 2,4%, особенно в секторе вторичного рынка электромобилей [3].

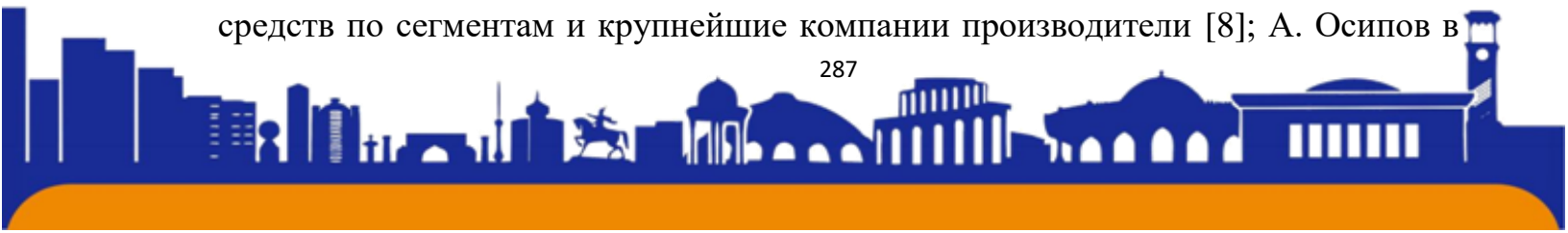
На автомобильном рынке Узбекистана в последние годы наблюдается значительный рост и изменения. В результате реализации различных экономических реформ и внимания правительства к развитию промышленности автомобильный сектор стал основной движущей силой экономики страны [4]. Увеличение потока международных инвестиций в автомобильную промышленность Узбекистана открыло путь к созданию совместных предприятий и производству автомобилей, соответствующих международным стандартам.

Одним из основных факторов роста автомобильного рынка Узбекистана является повышение покупательной способности населения. Увеличение годовых доходов населения привело к увеличению спроса на личный транспорт, что создает основу для роста продаж автомобилей и дальнейшего развития автомобилестроения. Еще одной причиной развития автомобильной промышленности и рынка в Узбекистане является то, что правительство реализует политику поддержки автомобильной промышленности, такую как налоговые льготы и субсидии, которые приводят к лучшему росту рынка [5].

Кроме того, с географической точки зрения стратегическое расположение Узбекистана дает стране возможность стать региональным центром производства и экспорта автомобилей. Благодаря своей близости к основным рынкам Центральной Азии и выгодным торговым соглашениям Узбекистан является страной, обладающей потенциалом для привлечения иностранных производителей и увеличения своей доли в глобальной цепочке поставок автомобилей [6].

Обзор литературных источников

На сегодняшний день мы можем найти большое количество информации о перспективах развития автомобильного рынка и автомобильной промышленности не только Узбекистана, но и других стран тоже. Такими трудами поделились: А.Б. Мельников, Н.В. Фалина и А.В. Бледнова рассматривали тенденции, проблемы и перспективы развития зарубежного и Российского рынков легковых автомобилей [7]; Р.М. Нуреев и Д.И. Кондратов рассмотрели рынок легковых автомобилей до и после кризиса, особенности его роста на рубеже веков, исследуются мировое производство транспортных средств по сегментам и крупнейшие компании производители [8]; А. Осипов в



своем тезисе рассмотрел что ждет автомобильный рынок, если Узбекистан вступит в ЕАЭС: как изменятся цены на иномарки, останутся ли конкурентоспособными отечественные автопроизводители [10]. Кроме этих авторов есть и множество других, кто занимается изучение авторынков не только в определенных странах, но и во всем мире. Все это свидетельствует о том, что автомобильная промышленность развивается и внедряются новые техники и технологии для продвижения и расширения этой отрасли.

Что касается Узбекистана: наша страна также берет пример и пользуется зарубежным опытом в области автопрома. Кроме того, последние пару лет наблюдается сотрудничество со многими иностранными автомобильными компаниями, а наши банки и другие кредитные организации предоставляют возможность народу приобретать эти автомобили без какого-либо труда и оплачивать в течение определенного периода.

Говоря о зарубежном опыте, можем привести пример с трудов Ю.В. Бубнова, А.А. Кизима и Н.О. Старковой, где проведено системное исследование современного мирового рынка легковых автомобилей. Выявлены основные тенденции и закономерности развития мирового авторынка. Определены основные факторы, влияющие на сложившуюся социально-экономическую ситуацию на авторынках конкретных регионов, а также на краткосрочные и долгосрочные перспективы их развития [9].

Методологические аспекты

Автомобильный рынок сформировался не сразу, а постепенно, развиваясь и расширяясь вместе с обновлениями в области автопрома. На сегодняшний день авторынок достиг значительных результатов.

В то же время необходимо сделать ряд вещей для дальнейшего развития авторынка. Например, среди них необходимость дополнительных инвестиций в научные исследования и разработки, улучшение инфраструктуры и развитие квалифицированной рабочей силы. Кроме того, отрасль должна сосредоточиться на внедрении экологически чистых технологий и продвижении электрических и гибридных транспортных средств для достижения глобальных целей устойчивого развития.

В первую очередь для реализации планов не только государство, но и частный сектор, кто занимается и/или хочет заняться автомобильным бизнесом,

должны опираться на Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», который был принят 29-го августа 1998 года и начал действовать с 18-го сентября 1998 года. Кроме того, должны знать, что Национальный центр стандартизации, метрологии и сертификации Узбекистана при Совете Министров Республики Узбекистан и другие государственные органы организуют, координируют и обеспечивают стандартизацию, метрологию и сертификацию транспортных средств в соответствии с законодательством.

Анализ и результаты

За последние несколько лет состояние автомобильной промышленности Узбекистана подвергалось критике как со стороны общественности, так и со стороны главы государства. Основным обвинением в адрес GM Uzbekistan, крупнейшего производителя автомобилей, являются медленные темпы развития и неспособность производить конкурентоспособную продукцию.

Более 20 лет назад в стране были введены высокие импортные пошлины и акцизы на легковые автомобили, что обеспечило узбекским автопроизводителям фактически монопольное положение на внутреннем рынке. Однако эта мера не помогла им стать более эффективными и производить конкурентоспособную продукцию. Напротив, в автопроме развилась другая "болезнь": 26 июня 2018 года на совещании, организованном главой государства, президент Мирзиёев подверг резкой критике коррупцию, взяточничество и кумовство, укоренившиеся на всех уровнях управления в отрасли. На том же совещании Шахкату Мирзиёеву было поручено разработать концепцию дальнейшего развития автомобильной промышленности страны.

Почти год спустя, 7 июня 2019 года, АО "Узавтосаноат" представило стратегию развития автомобильной промышленности Узбекистана. В конце июня Министерство экономики представило проект Концепции развития автомобильной промышленности Республики Узбекистан до 2025 года.

Теперь давайте посмотрим на изменения в автомобильной промышленности в 2022 году.

В январе 2022 года было зарегистрировано 113,2 тыс. автомобилей, что на 126,4% больше, чем в том же месяце прошлого года и на 138,4% больше, чем в январе 2020 года. В то же время рост по сравнению с декабрем 2021 года составил 96,5%.

ISSN (E): 2181-4570 ResearchBib Impact Factor: 6,4 / 2023

Эксперты проанализировали резкий рост регистраций транспортных средств как следствие отмены с 1 января 2022 года пошлины на приобретение транспортных средств и введения государственного тарифа в размере 3 BRV за нотариальное удостоверение договоров купли-продажи.

Сбор за приобретение и/или временный ввоз в Узбекистан автотранспорта был отменён, согласно закону о госбюджете на 2022 г.

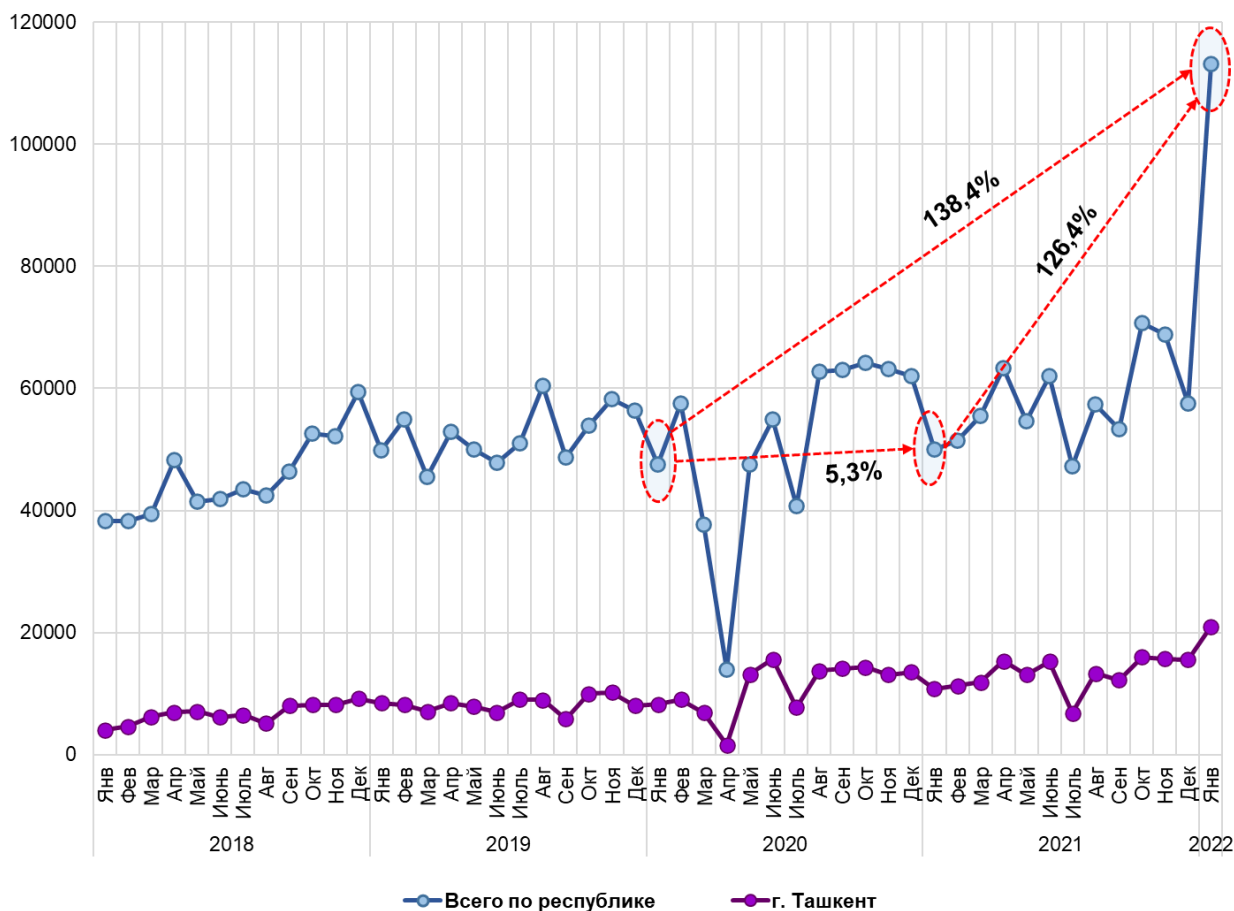
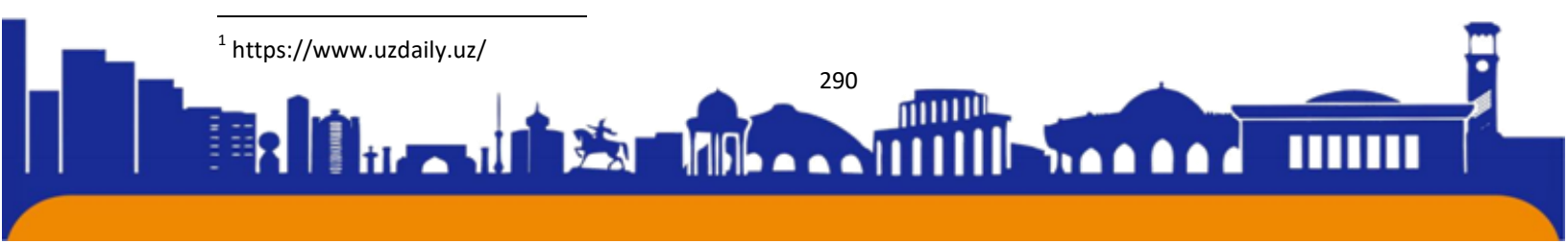


Рис.1. Индекс изменения количества зарегистрированных и перерегистрированных автомобилей¹

До января 2022 года граждане предпочитали подписывать "генеральную доверенность", чтобы избежать чрезмерных расходов при регистрации договоров купли-продажи автотранспортных средств на вторичном рынке. В результате внесения изменений в закон граждане, ранее приобретавшие

¹ <https://www.uzdaily.uz/>



ISSN (E): 2181-4570 ResearchBib Impact Factor: 6,4 / 2023

транспортные средства по "генеральной доверенности", теперь регистрируют транспортные средства на свое имя.

Рост рынка в значительной степени был поддержан покупкой и продажей подержанных автомобилей. Количество автомобилей, приобретенных на вторичном рынке, увеличилось на 85,3 тыс. единиц (+180,2%).

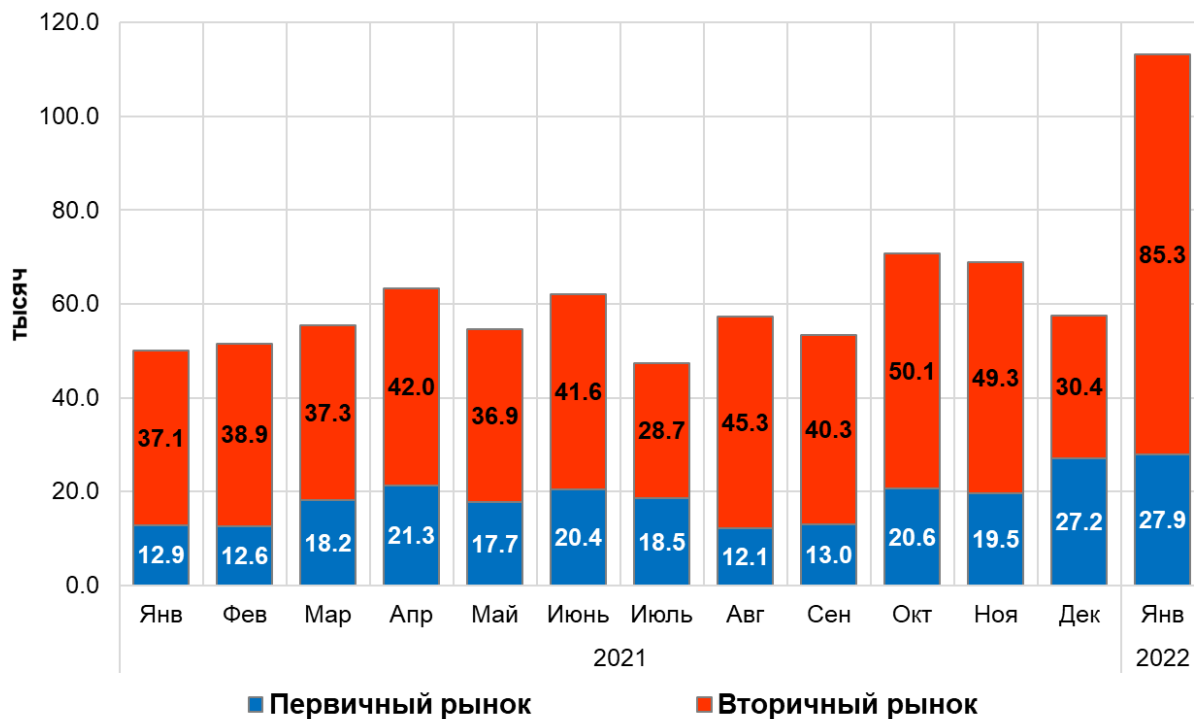
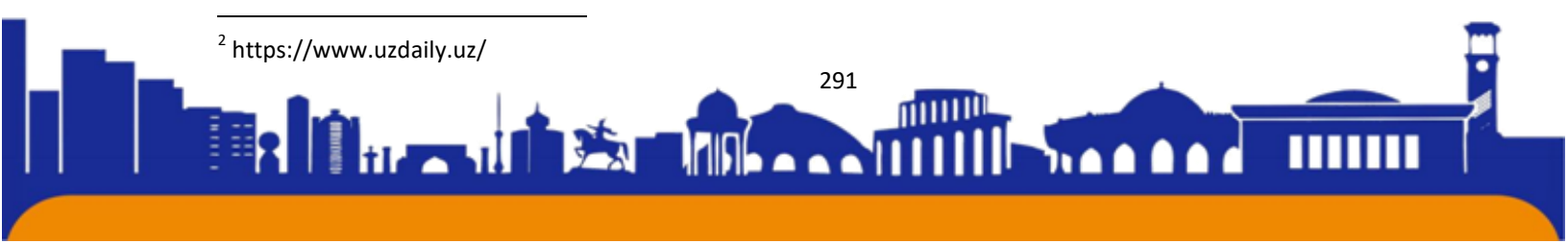


Рис.2. Первичный и вторичный авторынок²

Регистрация новых автомобилей значительно увеличилась в Самаркандской (95,6%), Сурхандарьинской (89,4%), Навоийской (75,4%) и Ферганской (60,5%) областях, а в Ташкенте (-44,7%) и (-0,9%).

Количество договоров на продажу иномарок снизилось на 41% по сравнению с декабрем 2021 года и составило 1,9 тыс. (рост на 71% по сравнению с январем 2021 года).

² <https://www.uzdaily.uz/>



ISSN (E): 2181-4570 ResearchBib Impact Factor: 6,4 / 2023

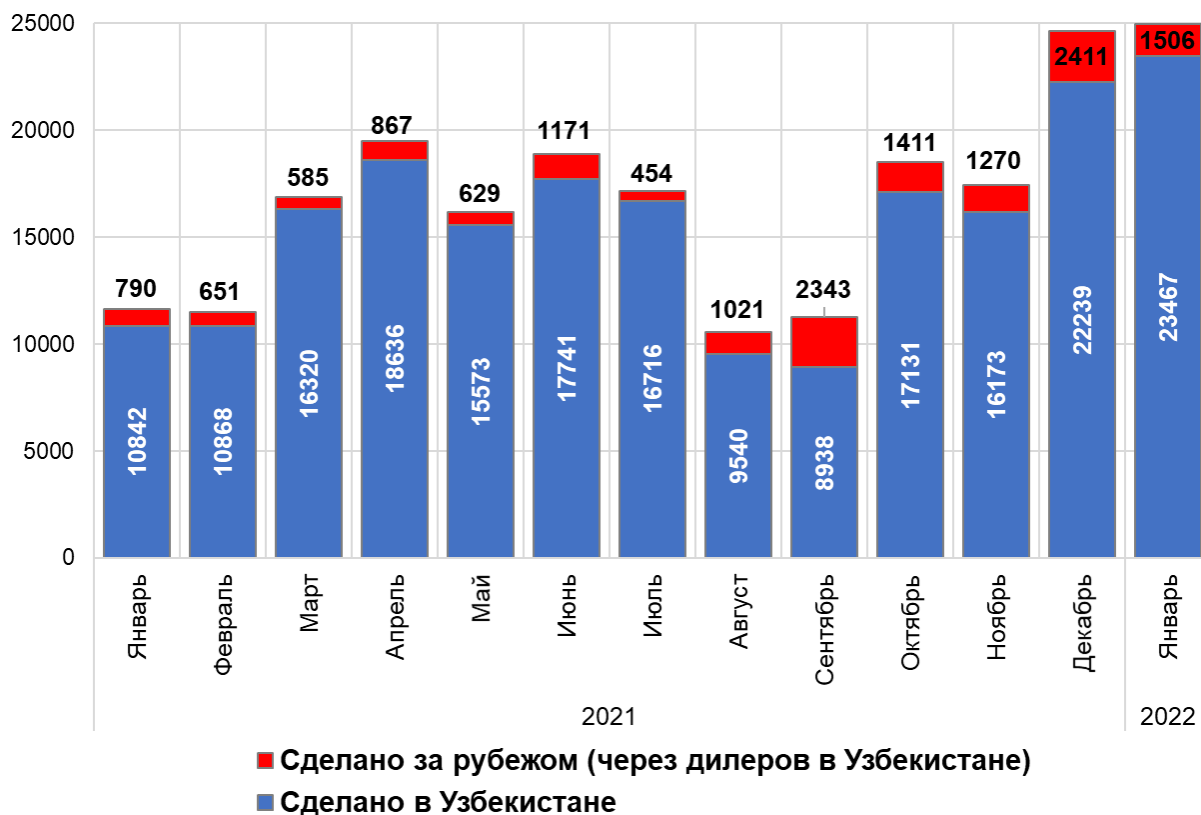


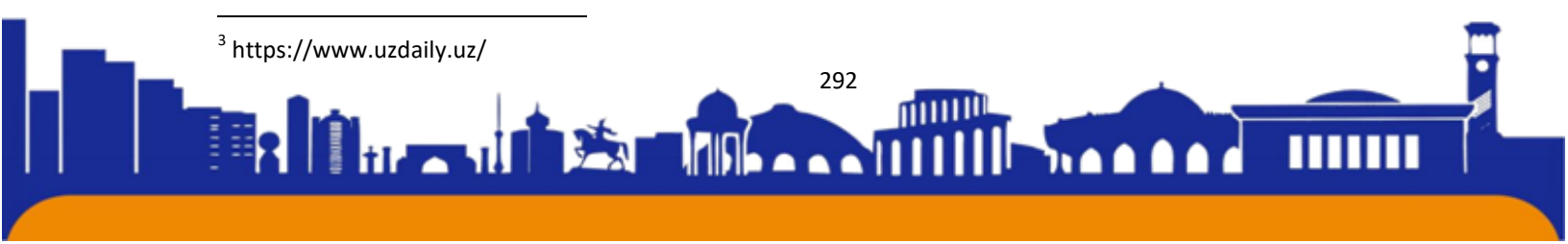
Рис.3. Доля продаж новых отечественных авто и иномарок³

Областями с наибольшим количеством регистраций автомобилей, приобретенных на вторичном рынке, являются Ташкентская – 13,6 тыс. (в декабре 2021 г. – 2,1 тыс.), Самаркандская – 9,7 тыс. (3,7 тыс.), Ферганская – 9 тыс. (2,9 тыс.), Наманганская. - 8,1 тыс. (2,7 тыс.) и Андижанская - 7,2 тыс. (2,3 тыс.) областей.

Президент Шавкат Мирзиёев накануне провел совещание по развитию автомобилестроения в Узбекистане, на котором анонсировал, что для обеспечения внутреннего спроса будет произведено 160 тысяч автомобилей в первом полугодии и 275 тысяч - к концу года.

Правительству также поручено разработать проект постановления о снижении ставок таможенных пошлин на импорт авто с 30% до 15%. Эта мера, должна помочь удовлетворить внутренний спрос на покупку автомобилей.

³ <https://www.uzdaily.uz/>





Автомобильная промышленность является важнейшим сектором экономики республики и оказывает значительное влияние на развитие смежных отраслей, отдельных регионов и страны в целом.

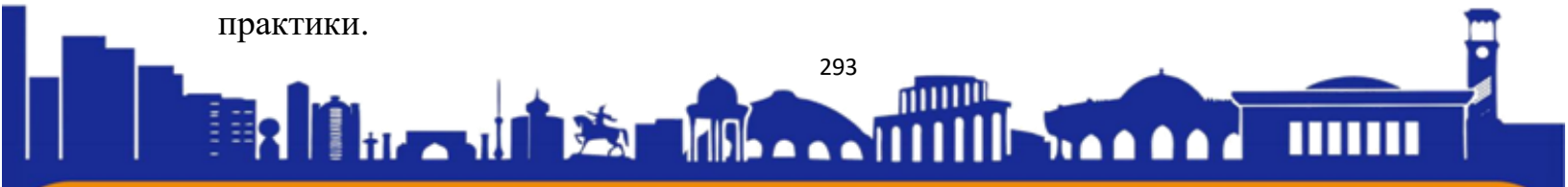
На сегодняшний день годовая мощность производства легковых автомобилей составляет 300 000 единиц, а годовая мощность производства грузовых автомобилей и автобусов - 10 000 единиц.

В новой концепции, озвученной начальником Управления стратегического планирования, анализа и развития Рустамом Кадыровым, перечислены цели, задачи и основные направления новой модели автомобильной промышленности до 2030 года.

Итак, на что следует обратить внимание? Ниже приведены некоторые направления для расширения автомобильного рынка. Во-первых, установить отношения сотрудничества с международными партнерами. Узбекистан заинтересован в сотрудничестве с международными партнерами, имеющими опыт производства электро- и гибридных автомобилей. Установление партнерских отношений с международными компаниями, совместных предприятий и партнерских отношений с производителями может способствовать обмену знаниями, технологическому сотрудничеству и доступу к мировым рынкам.

Повышенное внимание к исследованиям и научным разработкам. Увеличение инвестиций в исследования и разработки имеет решающее значение для развития технологий электрических и гибридных транспортных средств. Создание исследовательских центров и институтов, занимающихся инновациями в области электромобилей, приведет к прорывам в таких областях, как технологии аккумуляторов, инфраструктура зарядки и системы управления энергопотреблением.

Кроме того, развитие квалифицированной рабочей силы. Развитие квалифицированной рабочей силы имеет важное значение для успешного производства электрических и гибридных автомобилей. Правительству и образовательным учреждениям следует сотрудничать, предлагая специализированные программы обучения в таких областях, как инженерия электромобилей, аккумуляторные технологии и устойчивые производственные практики.



Заключение

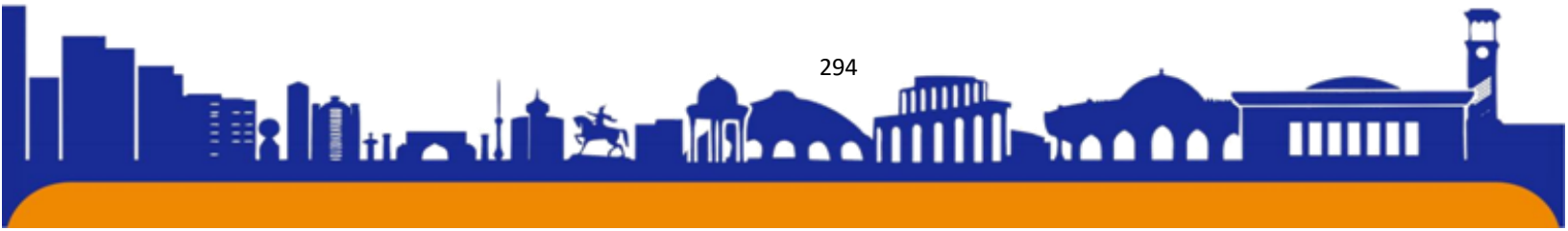
Автомобильная промышленность является важнейшим сектором экономики республики и оказывает значительное влияние на развитие смежных отраслей, отдельных регионов и страны в целом.

Новая концепция предусматривает, что к 2030 году внутренний рынок легковых автомобилей увеличится с 300 000 до 450 000 и 460 000 единиц соответственно, а продажи автобусов - с 1 000 до 2 000 единиц.

Полная реализация концепции также позволит сократить вмешательство государства в хозяйственную деятельность промышленных предприятий, повысить эффективность и гарантировать качественный переход на новый этап развития.

Вторым шагом является определение продуктовых границ автомобильного рынка. Определение продуктовой границы - это процедура выявления продуктов, для которых не существует заменителей на соответствующем автомобильном рынке. Этапы определения границ автомобильного рынка: сначала определяются продукты и их характеристики, влияющие на выбор покупателей, а также продукты, совместимые с рассматриваемым продуктом. Мнение потребителей должно быть определено путем изучения и/или анализа предмета существующих договоров купли-продажи данного товара.

Принимая во внимание вышеизложенное, можно понять, что сегодня Узбекистан стал одной из стран, где автомобильная промышленность и рынок стремительно развиваются. Для дальнейшего развития этой области в будущем роль развития электрических и гибридных машин несравнима.



Список использованной литературы

1. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», который был принят 29-го августа 1998 года и начал действовать с 18-го сентября 1998 года.
2. Абдуллоев А. (2020). Развитие автомобильной промышленности в Узбекистане: современное состояние и перспективы. Международный журнал инженерных исследований и технологий, 13 (9), 1084–1088.
3. Правительство Узбекистана. (2021). Государственная программа развития автомобильной промышленности Узбекистана.
4. Международный торговый центр. (2022). Узбекистан: Профиль автомобильной промышленности.
5. Комилов С., Худойбердиев С. (2019). Перспективы развития автомобильной промышленности Узбекистана. Журнал прикладной экономики и бизнес-исследований, 9 (4), 191–202.
6. Всемирный банк. (2023). Узбекистан – проект развития автомобильной промышленности.
7. А.Б. Мельников, Н.В. Фалина и А.В. Бледнова, Тенденции, проблемы и перспективы развития зарубежного и Российского рынков легковых автомобилей. Научный журнал КубГАУ, №128(04), 2017 года
8. Р.М. Нуреев и Д.И. Кондратов, Рынок легковых автомобилей:вчера, сегодня, завтра. JOURNAL OF INSTITUTIONAL STUDIES (Журнал институциональных исследований) z Том 2, № 3. 2010
9. Ю.В. Бубнов, А.А. Кизим, Н.О. Старкова. Анализ мирового рынка легковых автомобилей. Научный журнал КубГАУ, №88(04), 2013 года
10. <https://uz.sputniknews.ru/20210426/aprelskie-tezisy-andrey-osipov-o-buduschem-uzbekskogo-avtoproma-pri-eaes-18497938.html>
11. <https://www.uzdaily.uz/>