

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В УЗБЕКИСТАНЕ: СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ, ПРОИСХОДЯЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Абдухамидова Мафтуна Турсунали кизи
докторант кафедры “Зеленая экономика” ТГЭУ

Аннотация

Статья посвящена анализу развития автомобилестроения в Узбекистане, его современному состоянию и перспективам. Рассматриваются ключевые этапы развития отрасли, начиная с советского периода и до нынешних тенденций, связанных с модернизацией производственных мощностей и внедрением новых технологий. В статье также анализируются экономические и социальные факторы, влияющие на рост автомобилестроения, включая экспортный потенциал и роль крупных производителей, таких как UzAuto Motors. Рассмотрены вызовы и возможности для дальнейшего развития отрасли, включая улучшение качества продукции и расширение внутреннего рынка.

Ключевые слова: автомобиль, экспорт, автомобильная промышленность, производство, машиностроение, сотрудничество, отечественное производство.

Annotation

The article is dedicated to the analysis of the development of the automotive industry in Uzbekistan, its current state, and prospects. Key stages of the industry's development are examined, starting from the Soviet period to the current trends related to the modernization of production capacities and the implementation of new technologies. The article also analyzes the economic and social factors influencing the growth of the automotive industry, including export potential and the role of major manufacturers such as UzAuto Motors. Challenges and opportunities for further industry development are discussed, including improving product quality and expanding the domestic market.

Keywords: automobile, export, automotive industry, manufacturing, mechanical engineering, cooperation, domestic production.

Annotatsiya

Maqola O‘zbekistonda avtomobilsozlik sanoatining rivojlanishini tahlil qilish, uning hozirgi holati va istiqbollariga bag‘ishlangan. Unda sohaning asosiy rivojlanish bosqichlari, jumladan, Sovet davridan boshlab ishlab chiqarish quvvatlarini modernizatsiya qilish va yangi texnologiyalarni joriy etish bilan bog‘liq zamonaviy tendensiyalar o‘rganiladi. Shuningdek, maqolada avtomobilsozlikning o‘lishiga ta’sir ko‘rsatuvchi iqtisodiy va ijtimoiy omillar, jumladan, eksport salohiyati hamda UzAuto Motors kabi yirik ishlab chiqaruvchilarning roli tahlil qilinadi. Sohaning yanada rivojlanishi uchun mavjud muammolar va imkoniyatlar, jumladan, mahsulot sifati yaxshilanishi va ichki bozor kengayishi masalalari ko‘rib chiqilgan.

Kalit so‘zlar: avtomobil, eksport, avtomobil sanoati, ishlab chiqarish, mashinasozlik, hamkorlik, mahalliy ishlab chiqarish.

ВВЕДЕНИЕ

Машиностроение — одна из ключевых отраслей промышленности Узбекистана, играет важную роль в развитии экономики и страны в целом. Развитие машиностроения прошло через несколько этапов, каждый из которых был связан с новыми технологическими достижениями и изменениями в подходах к производству. Машиностроение является одним из ключевых факторов динамичного развития экономики Узбекистана.

Четверть века назад развитие сельскохозяйственного машиностроения в аграрной сфере было в центре внимания, так как хлопководство являлось важным видом деятельности в стране. В последние годы наблюдается рост интереса к развитию отечественного производства автомобилей, совершенствованию технологий и улучшению качества продукции.

Стратегические инициативы государства, направленные на модернизацию инфраструктуры и стимулирование инноваций, становятся основой для дальнейшего роста автомобильной отрасли. Важным аспектом является развитие не только сборочного производства, но и создания новых моделей, а также интеграция с мировыми стандартами и международными партнёрствами.

Анализ развития автомобилестроения в Узбекистане невозможен без учета влияния этих факторов, определяющих будущее отрасли в стране.

АНАЛИЗ ЛИТЕРАТУРЫ

В Узбекистане такие ученые, как Надирханов У. С., Миркомиллов М. Н., Бердинцева Т. Н., Маткаримов А. А., Маткаримов Ш. А. и другие, посвятили свои работы проблемам перспективного развития и функционирования государственного хозяйственного комплекса и его важнейших отраслей, в том числе машиностроения.

В частности, согласно исследованиям Бердинцевой Т. Н., в начале 1990-х годов в Узбекистане были слабо развиты или отсутствовали такие трудоемкие отрасли, как производство музыкальных инструментов, радиотехника, электроника и автомобилестроение.

Маткаримов А. А. в своей статье упоминает о том, что в сельскохозяйственной отрасли техника играет решающую роль в обеспечении качества продукции и эффективности производства. Вследствие недостаточного внимания к производству широкого ассортимента сельхозтехники и глубокой локализации ежегодно обновлялось не более 2–3 процентов парка техники.

Надирханов У. С. считает, что на данный момент автомобилестроение – это современный высокотехнологичный кластер, создающий тысячи рабочих мест для национальной экономики. Его высокая доходность стимулирует развитие национальной автомобильной промышленности и создание национальных конкурентных преимуществ. И действительно, по нашей оценке, в данном секторе промышленности отмечается один из самых высоких уровней конкуренции.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Для исследования развития автомобилестроения в Узбекистане использовались официальные статистические данные, отчеты отраслевых агентств, а также документы государственной политики и программы развития автомобильной промышленности. Основными методами исследования стали аналитический и исторический анализ, а также статистический подход. Эти методы позволяют оценить текущие тенденции, выявить ключевые этапы развития и определить перспективы отрасли в контексте национальной экономики.

АНАЛИЗ И РЕЗУЛЬТАТЫ

В 1996 году турецко-узбекское совместное предприятие «SamKochAvto» было создано для производства автобусов и грузовиков. В 2006 году турецкая доля была приобретена государственным предприятием «UzAuto Sanoat», и компания стала ООО «SamAuto».

В конечном итоге «UzAuto Sanoat» превратилась в крупный автомобильный конгломерат, владеющий несколькими автомобильными компаниями и заводами в стране. В 2008 году General Motors (GM) в процессе реструктуризации юридически завладела корейскими акциями UZ-DAEWOO Auto Co, и в 2009 году узбекско-американское совместное предприятие стало «GM Uzbekistan». Также в 2009 году в Узбекистане было создано узбекско-германское совместное предприятие «MAN Auto Uzbekistan», являющееся частью холдинга «UzAuto Sanoat» и занимающееся производством грузовиков, спецтехники и прицепов MAN.

Несмотря на то что Узбекистан уже много лет экспортирует автомобильную продукцию, основная часть производства предназначена для внутреннего рынка. По состоянию на 2018 год уровень автомобилизации в Узбекистане оставался низким (75 автомобилей на 1 000 жителей).

С начала 2018 года в Узбекистане введено в эксплуатацию 3 440 новых производственных предприятий и реализовано 76 крупных инвестиционных проектов по организации высокотехнологичных производств на общую сумму более 888 млн долларов США.

В машиностроительной отрасли планируется реализация ряда проектов по организации отечественного производства автокомпонентов. Республика обладает стратегическими минеральными ресурсами – нефтью, газом, рудами черных, цветных и драгоценных металлов. Так, потенциальные ресурсы минералов и сырья Узбекистана оцениваются в 3,3 триллиона долларов США, ежегодно в стране добывается полезных ископаемых на сумму около 95,5 миллиарда долларов США, а запасы ежегодно увеличиваются примерно на 6–7 миллиардов долларов США.

После обретения независимости Узбекистан начал развивать автомобильную промышленность: в 1996 году с конвейера завода в Асаке сошел первый автомобиль. Сегодня в автомобильной промышленности Узбекистана

насчитывается более 85 компаний. Все они принадлежат АО «UzAuto Sanoat». В автомобильной промышленности создано более 24 000 рабочих мест.

Основные производственные компании автомобильной промышленности Узбекистана:

- АО «GM Uzbekistan» – производство легковых автомобилей;
- ООО «SamAuto» – производство автобусов, малотоннажных грузовиков и спецтехники;
- СП ООО «MAN Auto Uzbekistan» – производство грузовых автомобилей MAN полной массой 15–50 тонн;
- АО «GM Powertrain Uzbekistan» – производство двигателей DOHC объемом 1,2 и 1,5 литра.

Также в число предприятий входят более 81 предприятий по производству различных деталей и узлов (фары, штампованные детали, системы отопления, охлаждения, вентиляции и кондиционирования, автомобильные компрессоры, аккумуляторы и т. д.) для автомобилей, выпускаемых (собираемых) на заводах «UzAuto Sanoat».

13 января 2021 года на совещании по вопросам трансформации машиностроительной отрасли и развития конкурентоспособности постановлением правительства от 29 декабря 2020 года предусмотрен перевод «UzAuto Sanoat» на производство только легковых автомобилей и мототранспортных средств на электродвигателях. До 1 февраля 2021 года компании поручено привлечь иностранных экспертов и консалтинговые компании и разработать проект концепции.

Кроме того, отменяется сбор при покупке электромобилей внутри страны и (или) временном ввозе (уплачивается при регистрации авто в органах Министерства внутренних дел). В соответствии с концепцией развития автомобильной промышленности в Узбекистане будут созданы благоприятные условия для эксплуатации и производства электромобилей с учетом мировой тенденции перехода на экологически чистые виды транспорта.

В сельскохозяйственной отрасли техника играет решающую роль в обеспечении качества продукции и эффективности производства. Вследствие недостаточного внимания к производству широкого ассортимента сельхозтехники и глубокой локализации ежегодно обновлялось не более 2–3 процентов парка техники.

К основным проблемам, влияющим на развитие сельскохозяйственного машиностроения в стране, можно отнести следующие:

- устаревший парк технологического оборудования;
- неэффективное использование производственных площадей;
- нехватка высококвалифицированных специалистов;
- низкий уровень локализации готовой продукции;
- отсутствие сырьевой базы;

- низкая платежеспособность потребителей, слабая платежная дисциплина в системе взаиморасчетов между сельскохозяйственными производителями и производителями сельхозтехники;

- ограниченное финансирование покупателей, отсутствие льгот и/или субсидирования производства и реализации навесной, прицепной и специализированной техники.

В последние годы, с развитием машиностроительного комплекса, укрепляются связи и между отраслями. Создание в Узбекистане текстильной промышленности вызвало необходимость развития текстильного машиностроения. Увеличение объемов строительства жилых и нежилых объектов вызвало необходимость в создании машиностроительного завода в Самарканде. Наличие минерально-сырьевой базы позволило развивать электротехническую промышленность.

Узбекистан укрепляет свои позиции на международном рынке, экспортируя продукцию машиностроительного комплекса в десятки стран мира.

Узбекская сторона планировала производство как собственными силами, так и с участием иностранных компаний: с 2018 года ведутся переговоры с Changan, Henan Suda, Hong Kong ZRSC Technology, Korea Rooper Teikom Co. Ltd., Songuo Mobility Innovation Co. Ltd. и другими китайскими компаниями. В то же время на высшем уровне обсуждались меры по скорейшему созданию производства электромобилей в Узбекистане.

В 2022 году президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев подписал указ о поддержке отечественных производителей электрических и гибридных автомобилей, включающий такие меры, как нулевая таможенная пошлина на запчасти и освобождение от утилизационного сбора для электромобилей местного производства.

В 2022 году был основан завод BYD Uzbekistan – совместное предприятие Китая и Узбекистана. Новый завод в Джизаке стал первым предприятием BYD по сборке легковых автомобилей за пределами Китая и в 2024 году выпустил электрические и гибридные автомобили BYD Chazor и BYD Song Plus Champion.

Изучение рейтинга 2022 года среди автопроизводителей, продемонстрировавших лучшие показатели продаж, показало, что в число самых крупных и представленных разными брендами автомобильных компаний мира вошли автоконцерны VAG, Renault-Nissan, General Motors и другие. Однако фактическим лидером по количеству брендов, которые контролирует один автоконцерн, стал новичок – Stellantis.

В развивающихся странах за последние 10–15 лет автомобильная промышленность показала уникальные темпы роста, обусловленные не только позитивными изменениями в уровне жизни населения, но и активной государственной политикой стимулирования и привлечения иностранных инвестиций в этот сегмент экономики. Так, Китай в 2000 году занимал 11-е место в мировом автопроизводстве, а уже в 2006 году страна вышла на 3-е место, обогнав Канаду, Испанию, Южную Корею, Францию, Бразилию и даже

Германию – страну, которая является «отцом-основателем» автомобильной промышленности Китая.

Анализ развития автомобилестроения в Узбекистане показывает значительный рост производства и расширение ассортимента выпускаемых моделей, особенно с момента создания совместных предприятий, таких как UzAuto Motors. В последние годы наблюдается увеличение объема выпуска как легковых, так и коммерческих автомобилей, а также активное развитие экспортных поставок в страны Центральной Азии и за рубеж.

Модернизация производства и внедрение новых технологий, таких как электрические и гибридные автомобили, становятся важным направлением. Результаты показывают, что Узбекистан постепенно становится важным игроком на автомобильном рынке региона, хотя для дальнейшего роста необходимо продолжать улучшать качество продукции и развивать инфраструктуру.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Узбекистан планирует произвести 450 000 автомобилей в 2025 году и увеличить экспорт до 700 миллионов долларов США. Также планируется укреплять сотрудничество с региональными компаниями и развивать локализацию. В частности, будет реализовано 63 проекта на сумму 325 миллионов долларов США и специализировано производство 700 компонентов. Эти планы в автомобильном секторе были представлены сегодня президенту Шавкату Мирзиёеву.

Доля автомобильного сектора в промышленности страны составляет 10 процентов. За последние 10 месяцев было произведено 338 000 легковых автомобилей; 140 000 различных компонентов были локализованы; количество автомобилей, произведенных в стране, оценивается примерно в 1,5 миллиона.

Благодаря экономическим мерам производственные затраты в автомобильной промышленности снизились на 4 процента. Общая стоимость экспорта достигла 455 миллионов долларов США.

Председатель Совета директоров акционерной компании «UzAuto Sanoat» рассказал о планах и задачах на будущее. В частности, в ближайшие несколько лет будет расширен модельный ряд автомобилей, выпускаемых на заводе электромобилей в Джизаке, построенном совместно с BYD. В настоящее время выпускаются BYD Chazor и BYD Song Plus Champion.

На втором этапе планируется увеличить производство электромобилей до 200 000 автомобилей в год (стоимостью 300 миллионов долларов США), а на третьем – до 500 000 автомобилей.

Глава государства поручил согласовать с китайскими партнерами строительство дополнительных мощностей, чтобы постоянно специализироваться на производстве комплектующих и запасных частей для электромобилей. На основе сотрудничества была поставлена задача формирования заказов для отечественных компаний.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бедринцева, Т. Н. (1993). Развитие машиностроительного комплекса Узбекистана в условиях перехода к рыночным отношениям.
2. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. (2019). Социально-экономическое положение Республики Узбекистан. Ташкент: Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. 333 с.
3. Миркомиллов, М. Н. (2017). Развитие промышленности и её роль в экономике Республики Узбекистан. *Экономика и финансы (Узбекистан)*, (10), 24–37.
4. История автопрома Узбекистана. (2017). *Pikabu.ru*. Доступно по ссылке: https://pikabu.ru/story/istoriya_avtoproma_uzbekistana_1992_5812222.
5. Министерство экономики Республики Узбекистан. (2015, 17 июля). Важная отрасль промышленности нашей страны. *Uza.uz*. Доступно по ссылке: <https://uza.uz/ru/posts/vazhnaya-otrasl-promyshlennosti-nashey-strany-17-07-2015>.
6. Надирханов, У. С. (2022). Теоретические основы протекционизма и его использование в целях повышения конкурентоспособности автомобильной промышленности Республики Узбекистан. *Россия: тенденции и перспективы развития*, (17-2), 286–291.
7. Маткаримов, А. А., & Маткаримов, Ш. А. (2020). Развитие сельскохозяйственного машиностроения в Узбекистане: проблемы и перспективы. *Экономика и социум*, (1 (68)), 579–582.