



AKTUAR MOLIYA VA BUXGALTERIYA HISOBI ILMIY JURNALI

Vol. 4 Issue 07 | pp. 248-253 | ISSN: 2181-1865

Available online <https://finance.tsue.uz/index.php/afa>ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ УЗБЕКИСТАНА

Абдухамидова Мафтуна Гурсунали кизи,
Ташкентского Государственного Экономического Университета
E-mail: maftunaakbarova98@gmail.com

Аннотация. В последнее время автомобильная промышленность Узбекистана расширяется быстрыми темпами, в связи с чем и возникают новые проблемы, которые требуют быстрых решений. В данной статье анализируются проблемы, с которыми сталкивается современная ситуация в автомобильной промышленности и меры, принимаемые для их решения.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, проблемы, новшества автомобильной промышленности, экспорт и импорт автомобилей, автомобилестроение, сотрудничество, иностранные производители.

Annotation. Recently, Uzbekistan's automotive industry has been expanding rapidly, which is why new problems are emerging that require quick solutions. This article analyzes the problems faced by the current situation in the automotive industry and the measures taken to solve them.

Keywords: automotive industry, problems, innovations of the automotive industry, export and import of cars, automotive industry, cooperation, foreign manufacturers.

Annotatsiya. So'nggi paytlarda O'zbekistonning avtomobilsozlik sanoati jadal sur'atlar bilan kengayib bormoqda, shu sababli tezkor echimlarni talab qiladigan yangi muammolar paydo bo'lmoqda. Ushbu maqolada avtomobil sanoatidagi hozirgi vaziyat va ularni hal qilish uchun ko'rilayotgan chora-tadbirlar bilan bog'liq muammolar tahlil qilinadi.

Kalit so'zlar: avtomobilsozlik, muammolar, avtomobilsozlik yangiliklari, avtomobil eksporti va importi, avtomobilsozlik, hamkorlik, xorijiy ishlab chiqaruvchilar.

Введение

Автомобильная промышленность является одной из движущих сил экономического развития Республики Узбекистан. В период становления Узбекистана как независимого государства были предприняты меры и действия по созданию автомобильной промышленности. В период становления Узбекистана как независимого государства были предприняты меры и действия по созданию автомобильной промышленности. Первое поколение. Первый Президент Республики Узбекистан Ислам Каримов: «Наше независимое государство стремительно движется вперед. Независимое государство стремительно движется по

пути прогресса. Одной из первых его побед является создание совершенно новой для нашей экономики отрасли - автомобильной промышленности».

Узбекистан одним из первых в Центральной Азии начал производить автомобили на своей территории. В долгосрочной перспективе автомобильная промышленность оказывает значительный мультипликативный эффект на развитие экономики Узбекистана и других отраслей. В частности, автомобильная промышленность является отправной точкой для развития таких отраслей экономики, как химическая, нефтяная, машиностроительная, цветная металлургия, энергетика, строительство и транспортные услуги. Конечно, в настоящее время эффект отражается только внутри отрасли, но по мере ее развития и роста можно добиться улучшений и усилить влияние на экономику страны в целом.

Обзор литературных источников

Сегодня можно найти большое количество информации об автомобильном рынке и перспективах развития автомобильной промышленности не только в Узбекистане, но и в других странах, так А.Б. Мельников, Н.В. Фарина и А.В. Бреднова рассматривают тенденции, проблемы и перспективы развития рынка легковых автомобилей за рубежом и в России. Кондратов рассматривает рынок легковых автомобилей до и после кризиса, особенности его роста с начала века, мировое производство автомобилей по сегментам и крупнейшим производителям; в статье А. Осипова рассматривается, что ждет авторынок в случае вступления Узбекистана в ЕАЭС, цены на иномарки, как они изменятся и сохранят ли конкурентоспособность отечественные автопроизводители. Помимо этих авторов, многие другие авторы анализировали автомобильные рынки не только в отдельных странах, но и во всем мире. Все они показывают, что автомобильная промышленность развивается, и для ее продвижения и расширения используются новые технологии и методы.

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.

Материалы и методы

Методы исследования, использованные в данном исследовании, включают контент-анализ, структурный анализ и сравнения. Кроме того, теоретическая информация была написана автором, были использованы литературные источники и интернет-сайты.

Анализ и результаты

Министерство экономики подготовило и опубликовало проект постановления Президента Республики Узбекистан «О Концепции развития автомобильной промышленности Республики Узбекистан на период до 2025 года».

Автомобильная промышленность Узбекистана создает спрос на высокотехнологичную продукцию металлургической, химической, электротехнической и других отраслей и обеспечивает занятость более 200 000

человек. В состав отрасли входят 25 000 предприятий и организаций, в которых занято более 70 человек.

Текущие проблемы автомобильной промышленности в Узбекистане

Автомобильная промышленность Узбекистана имеет старый модельный ряд (в среднем 10-11 лет), при этом на 1 000 жителей приходится 75 автомобилей. Низкое количество выпускаемых автомобилей свидетельствует о серьезных проблемах в системе продаж.

Низкий объем производства модели - менее 35 000 единиц при норме 100 000 единиц в год - означает, что несколько производителей не могут выйти на безубыточный уровень производства, что увеличивает затраты на производство локализованной продукции и делает проекты локализации менее экономически эффективными.

В настоящее время потенциальный объем импорта автомобильной продукции составляет менее 5%, но при постоянном обновлении и расширении брендов, производимых в странах СНГ, не обновляется существующий модельный ряд, не вводятся новые модели/классы отечественных автомобилей, не создаются нетарифные барьеры на импорт для отечественных автопроизводителей, льготные автокредиты и т.д. Без государственной поддержки этот процент может увеличиться до 25-30% в будущем.

Автопроизводители сильно ограничены в налаживании глубокого сотрудничества с отечественными производителями комплектующих из-за сложных процедур утверждения новых поставщиков. В результате автопроизводители вынуждены импортировать детали и материалы от поставщиков-кандидатов, что увеличивает зависимость сектора от импорта и повышает стоимость продукции отечественного производства. Высокая себестоимость продукции не позволяет конкурировать на внешних рынках.

Возможности расширения экспортной деятельности ограничены относительно высокими транспортными тарифами, таможенными и нетарифными барьерами (в среднем 6% от стоимости автомобиля по сравнению с 1% в России) и высоким уровнем конкуренции, агрессивной ценовой политикой некоторых поставщиков и защитными мерами на внешних рынках, в сочетании с объективным географическим положением республики. Ситуация также ограничена.

Низкая рентабельность отечественных производителей приводит к тому, что они не в состоянии полностью погасить существующие кредиты коммерческих банков, что ведет к росту кредиторской задолженности, дефициту оборотного капитала и ограничению возможностей финансирования инвестиционных проектов или получения дополнительного долгового финансирования.

Развитие автомобильной промышленности сдерживается нехваткой квалифицированных инженеров и отсутствием научного потенциала, необходимого для создания и внедрения перспективных инноваций. Уровень собственных инженерных разработок остается низким из-за отсутствия государственных программ поддержки исследований и разработок, нехватки лабораторной и испытательной базы, а также низкого уровня оснащенности современным исследовательским оборудованием.

Крупнейшая компания сектора, АО «Узафуцаноат», находится в исключительной собственности государства, что снижает инвестиционную привлекательность сектора.

Уровень конкуренции на внутреннем рынке очень низок, а продукция, реализуемая на внутреннем рынке и производимая на экспорт, значительно отличается по техническому уровню, надежности, безопасности, экологичности и комфортабельности для потребителей.

Какие перемены ожидает автомобильную промышленность Узбекистана?

Обновление модельного ряда будет обеспечено реализацией проекта по производству новых легковых автомобилей эконом-класса на Асакинском автомобильном заводе в Андижане.

Созданию конкурентной среды будет способствовать постепенное открытие уставного капитала предприятий по производству комплектующих, находящихся в государственной собственности АО «Фархцаноат», для частных, в частности иностранных, инвесторов, а также углубление государственно-частного партнерства.

В целях увеличения количества производителей автомобильной продукции, участвующих на внутреннем рынке, продвигается производство до 3 000 грузовых автомобилей в год в Самаркандской области совместно с китайской компанией Sinotruck.

В целях углубления уровня локализации автомобильного производства и развития кооперации со смежными отраслями к 2025 году планируется специализация производства металлопроката на ОАО «Ташкентский металлургический завод», автомобильных шин на ОАО «Ангренский резинотехнический завод», алюминиевых комплектующих из вторичного алюминия на ОАО «Узвторцветмет», эпоксидных смол на ОАО «Узкимесаноат», смол, меламино-алкидных смол и поливинилхлорида на ОАО «Навоиазот». Ожидается, что реализация этих проектов позволит сэкономить около 35 миллионов долларов США в год.

Благодаря введению единого налогового и тарифного режима создаются равные условия для всех предприятий, занимающихся производством автотранспортных средств и их частей.

В политике тарифного регулирования импортно-экспортных операций планируется постепенный переход от тарифного регулирования к нетарифным мерам с целью защиты интересов отечественных производителей.

При этом с учетом сложившейся международной практики приоритетными мерами являются введение утилизационного сбора и запрет на ввоз автомобилей и автобусов со сроком эксплуатации более 15 лет.

Способствовать увеличению продаж и доступности автомобилей на внутреннем рынке будет внедрение системы «единого окна» в процессе продажи автомобилей и автозапчастей. Эта система позволит покупателям упростить оформление автокредита, страховки, регистрации транспортного средства, получения государственного номера, воспользоваться услугами «трейд-ин» и т.д.

Особое внимание будет уделено приближению национальных технических стандартов на продукцию автомобильной промышленности к международным

стандартам. Это включает в себя рационализацию нормативных требований по экологическим аспектам и регулирование производства автомобилей, соответствующих стандартам Евро-5, в соответствии со стандартами ЕЭК ООН.

Результаты

К 2025 году автомобильная промышленность планирует достичь следующих показателей

- Увеличение производства с нынешних 220 000 единиц до 300 000 единиц (в 1,4 раза), включая 9 000 легких коммерческих автомобилей;
- Увеличение экспорта в 5,5 раз, с нынешних 47 000 единиц до 257 000 единиц;
- И увеличение доли внутреннего производства до 55% для легковых автомобилей и 30% для коммерческих автомобилей;
- Крупномасштабное производство автомобилей путем сборки, не превышающее 10 процентов от общего объема производства;
- Увеличение числа работников в 1,4 раза, с 25 500 до 35 000 человек.

Заключение

Таким образом, ожидается, что количество автомобилей на 1000 жителей достигнет 116. В течение первых пяти лет спрос будет приходиться на самые дешевые классы («А» и «В») стоимостью менее 10 000 долларов США.

По мере роста доходов населения, особенно среднего класса, спрос будет смещаться в сторону других классов («В/С» и «SUV») до 15 000 долларов США.

Для повышения конкурентоспособности продукции и улучшения ее потребительских свойств в среднесрочной перспективе будут реализованы проекты по частичному редизайну автомобилей и разработке оригинальных автокомпонентов для серийного производства.

В рамках развития научно-исследовательской деятельности в отрасли будет внедряться практика проектирования и разработки технического оборудования, приобретения навыков проведения испытаний и экспериментов, проведения технико-экономического анализа производственных процессов.

Перспективным направлением является создание необходимой инфраструктуры для организации производства электромобилей и их распространения среди потребителей в регионах республики.

Экспортная стратегия на период до 2025 года предусматривает постепенное расширение географии экспорта, увеличение объемов экспорта в страны СНГ и ближнего зарубежья, а также освоение новых рынков за пределами СНГ (страны Восточной Европы, Южной Азии, Ближнего Востока и Африки).

В проекте отмечается, что «реализация данной концепции предусматривает создание единой промышленной политики, включая разработку и внедрение соответствующей нормативно-правовой базы по организационным требованиям к новым производствам в регионе, обеспечивающим полный цикл технических процессов, таких как штамповка, сварка, покраска и сборка».

Список использованной литературы

1. Мельников А.Б., Фалина Н.В. и Бледнова А.В., Тенденции, проблемы и перспективы развития зарубежного и Российского рынков легковых автомобилей. Научный журнал КубГАУ, №128(04), 2017 года
2. Нуреев Р.М. и Кондратов Д.И., Рынок легковых автомобилей:вчера, сегодня, завтра. JOURNAL OF INSTITUTIONAL STUDIES (Журнал институциональных исследований) z Том 2, № 3. 2010
3. ТАРАХТИЕВА Г. К., Жахонов Х.Н., Анализ проблем современного состояния автомобильной промышленности республики Узбекистан, ИҚТИСОД ВА МОЛИЯ / ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ 2018, 6(114), 32-36 с.
4. Шадьбаев Т. Состояние и перспективы развития автомобильной промышленности Республики Узбекистан. – Т.: Центр экономических исследований, 2013.
5. Как изменится автомобильная промышленность Узбекистана (Электронный ресурс)// URL: <https://trans.uz/ru/novosti/kak-izmenitsq-avtomobilxnaq-promshlennostx-uzbekistana//>

Copyright: © 2024 by the authors. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-4.0 International License (CC - BY 4.0)

