

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В  
УЗБЕКИСТАНЕ

Абдухамидова Мафтуна

магистр Ташкентского государственного  
экономического университета

**Аннотация.** В данной статье говорится о том, как за короткий период времени Узбекистан импортировал и начал продавать электромобили, как принял народ страны это новшество, а также то, каким спросом пользуется данный вид автомобилей на сегодняшний день. Кроме того, какие планы имеются на счет электромобилей и будут ли производиться они в нашей стране.

**Ключевые слова:** электромобиль, рынок электромобилей, «зеленая» экономика, производство.

**Abstract:** This article talks about how in a short period of time Uzbekistan imported and began selling electric cars, how the people of the country accepted this innovation, as well as the demand for this type of car today. In addition, what plans are there for electric vehicles and whether they will be produced in our country.

**Key words:** electric car, electric car market, green economy, production.

**Введение.** В связи с последствиями кризиса, сокращением рабочих мест в разных странах и необходимостью смягчения последствий изменения климата требуется масштабный переход к "зеленой" экономике с амбициозными целями. Зеленая экономика способна обеспечить синергетический эффект на трех ключевых уровнях развития: экономический рост, социальное благополучие, охрана окружающей среды и здоровье населения.

В результате ожидается постепенное восстановление пострадавших от кризиса экономик, создание новых продуктивных рабочих мест, сокращение различных форм бедности, минимизация углеродозависимости и предотвращение дальнейшего разрушения биологических систем.

Восстановление "зеленой" экономики необходимо для того, чтобы избежать тяжелейших последствий чрезмерной эксплуатации природных ресурсов и изменения климата, а также для создания и поддержания большого числа высокооплачиваемых инновационных рабочих мест.

В настоящее время крупнейшие мировые автомобильные компании активно пытаются развивать производство автомобилей, использующих альтернативные источники энергии - водород и электродвигатели. Так, по данным консалтинговой компании EV-volumes (Швеция), мировые продажи автомобилей в 2019 году составят 2,26 млн. единиц, а в 2020 году - 3,24 млн. единиц [1].

Более того, по прогнозам аналитического института S&P Global (США), в 2040 году количество электромобилей в мире превысит 400 млн. единиц [2].

По данным консалтинговой компании Acumen Research and Consulting (США), рост мирового парка электромобилей в период 2019-2026 годов составит в среднем 25,6% [3].

Вышеуказанные показатели говорят о том, что в ближайшее время электромобили будут занимать еще большее место не только в авторынке, но и в жизни населения, т.к. на сегодняшний день многие люди пытаются заступиться за очищение и оберегание экологии от выхлопных газов, что исходит от автомашин.

Спрос на электромобили. Спрос на электромобили в Узбекистане растет с каждым годом: В первом полугодии 2022 года было ввезено больше электромобилей, чем за предыдущие четыре года. Например, за весь 2018 год (предварительные данные Госкомстата) было ввезено всего 18 электромобилей. Большинство из них было ввезено из Китая.

Для стимулирования спроса государство ввело различные стимулы, например освободило электромобили от таможенных, акцизных и автотранспортных платежей.

Однако представители компании Megawatt Motors, одного из поставщиков электромобилей в Узбекистане, отмечают, что конкуренция в этом секторе обостряется.

По их словам, участники рынка не хотят инвестировать в сервис, обслуживание клиентов и развитие инфраструктуры, а занимаются в основном только торговлей. Для изменения ситуации необходимо установить четкие правила. В противном случае цивилизованное развитие рынка может быть сведено на нет.

Электромобили какого вида больше всего пользуются спросом? Еще несколько лет назад электромобили покупали только богатые люди в качестве игрушек или в орых машин. Однако ситуация начинает меняться. Все больше людей уже не решаются пересесть на электромобили, что положительно сказывается на спросе и общем развитии рынка.

Во многом это связано с тем, что покупатели автомобилей редко оценивают вопрос самостоятельно и больше полагаются на чужой выбор.

Однако в потребительских предпочтениях все еще существует множество стереотипов и идиосинкразий. Например, потребители покупают знакомые марки, такие как Chevrolet Malibu или Captiva. По этой же причине на наших дорогах очень мало хэтчбеков. Люди не узнают хэтчбеки и не привыкли к тому, что у автомобиля сзади есть пятая дверь, а не багажник.

Еще один стереотип, который мы часто встречаем, - это то, что технологии не тестируются в течение длительного времени. Бытует мнение, что новые автомобильные технологии должны быть проверены через 10, 20 или 30 лет.

Технология электромобилей стала мейнстримом после появления Nissan Leaf в 2010 году. Многие из этих автомобилей используются и сегодня. С тех пор прогресс буквально налицо, и новая модель, на запуск которой раньше у автопроизводителей уходило от трех до семи лет, теперь может быть выпущена раз в год одним китайским производителем.

Между тем миф о том, что все, что производится в Китае, имеет низкое качество, уже разрушен. Китайская автомобильная промышленность подняла свое качество на высокий уровень.

Многие также напрасно опасаются, что электромобили бесшумны. Мы же, напротив, считаем, что звук мотора под окном в ночное время беспокоит и заставляет людей испытывать еще большее беспокойство.

Электромобили создаются в соответствии со стандартами безопасности, и некоторые из них издают внешний звук через встроенные динамики до достижения определенной скорости. Таким образом, пешеходы могут услышать звук приближающегося электромобия.

Недостатки электромобильной индустрии. Растущий спрос на электромобили привел к увеличению числа их импортеров. Однако они не предоставляют практически никаких гарантий, что заставляет покупателей полагать, что электромобили не должны ломаться. Кроме того, немногие готовы инвестировать в развитие инфраструктуры. Это объясняется тем, что не все планируют "долгосрочную игру".

Подход некоторых из этих игроков негативно влияет на рынок в целом и вызывает у потенциальных покупателей электромобилей отрицательные эмоции и ложные убеждения в связи с последующей эксплуатацией.

Поэтому необходимы законодательные нормы, запрещающие или ограничивающие продажу электромобилей, если у продавца нет специализированного авторизованного сервисного центра и узкого круга специалистов по ремонту, которые могут гарантировать выполнение гарантийных обязательств перед потребителем в случае возникновения технических проблем и гарантировать нормальную эксплуатацию и обслуживание после истечения гарантийного срока.

Необходимо регулировать рынок и идти по пути создания цивилизованных автосалонов, предлагающих своим клиентам полный спектр услуг и поддержки и не превращающихся в один большой "рынок шоу-румов".

Со своей стороны, мы делаем все возможное, чтобы способствовать внедрению инноваций: устанавливаем зарядные станции в домах клиентов, предоставляем постоянные консультации и возможность заряжаться на нашей сети

АЗС. Все это делается для того, чтобы владельцы электромобилей чувствовали себя комфортно при их использовании.

Развитие этого сектора также зависит от подготовки персонала, команд, инфраструктуры (зарядных станций) и услуг по поддержке продаж.

Автодилеры и дистрибьюторы электромобилей должны осознать, что они инвестируют в будущее. Сегодня им необходимо вкладывать средства в персонал, создание зарядных станций и улучшение сервиса, но за этим последуют доходы.

Срок окупаемости зарядных станций составляет около семи лет. В настоящее время интерес к ним проявляет лишь узкий круг автодилеров.

Существует два типа зарядных станций: бытовые и коммерческие. Бытовые станции не предназначены для быстрой зарядки и устанавливаются там, где автомобили хранятся для ночной зарядки. Это самый простой и распространенный способ зарядки. Их стоимость составляет от 500 до 1500 долларов США с учетом расходов на установку.

Существуют также общественные зарядные станции. Идея заключается в том, что люди приезжают туда для быстрой зарядки, например, в торговый центр, где автомобиль заряжается, пока владелец совершает покупки. Естественно, мощность таких станций в разы выше. Соответственно, выше и стоимость - от 6 тыс. долл. и иногда до 50 тыс. долл. и более (европейские станции).

Развитие сети зарядных станций сдерживается законодательством, запрещающим перепродажу электроэнергии с коммерческой наценкой, что препятствует нормальному функционированию и развитию бизнеса по зарядке электромобилей, который и так имеет длительный срок окупаемости.

В целом региону необходимо изменить отношение к владению автомобилем. Этого можно добиться только путем совершенствования инфраструктуры. Если на бензиновом автомобиле нужно где-то заправиться, а потом ехать на работу, то на электромобиле этого делать не нужно. Это позволит избавиться от "страха перед длительной зарядкой".

Планирование производства электромобилей в Узбекистане. В целях ускорения перехода к "зеленой" экономике и стимулирования спроса на электромобили Министерством экономического развития и сокращения бедности Узбекистана подготовлен и открыт для обсуждения проект постановления Президента Республики Узбекистан "О мерах по поддержке регулирования производства и использования электромобилей".

Проектом предлагается утвердить стратегию и программу развития производства электромобилей в Узбекистане до 2030 года, а также "дорожную карту" по производству электромобилей, их компонентов и запасных частей.

В частности, проект ставит перед страной задачу увеличить долю электромобилей в общем объеме автомобильного рынка не менее чем до 15% к 2030 году. Проект предусматривает создание полного цикла производства

электромобилей и комплектующих на основе имеющихся природных ресурсов (литий, графит, медь).

С 1 апреля 2022 года по 31 апреля 2030 года предлагается стимулировать приобретение и эксплуатацию электромобилей и электробусов (категории M1, M2, M3, N1, N2 и N3) с помощью следующих программ:

- земельные участки, на которых установлено не менее двух зарядных станций для электромобилей и парковочные места вокруг каждой зарядной станции, будут освобождены от уплаты земельного налога;

- корпоративные расходы, связанные с установкой зарядных станций, принимаются к вычету при расчете налога на прибыль;

- физические и юридические лица, ввозящие электромобили с датой выпуска менее одного года и оформленные на таможне по системе "свободного обращения", освобождаются от уплаты утилизационного сбора до 1 января 2027 года;

- техническое оборудование, комплектующие и сервисная инфраструктура зарядных станций, ввозимые в Узбекистан, освобождаются от уплаты таможенных пошлин (за исключением таможенных сборов).

Предлагается создать Фонд развития зеленой экономики при Министерстве экономического развития и борьбы с бедностью.

Фонд будет создан с 1 апреля 2022 года за счет следующих источников:

- 0,2% от стоимости государственной регистрации новых транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания (за исключением гибридных транспортных средств) Управлением безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел и коммуникаций РФ и 0,5% от стоимости перерегистрации подержанных транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания;

- 2 BRV - сбор за проведение технического осмотра транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания объемом 2 литра и более;

- 15 сумов за литр при реализации бензина и дизельного топлива в розничной сети; 100 сумов за кубический метр при реализации сжиженного и сжатого газа.

Выводы. Ряд мировых автопроизводителей разрабатывает стратегию перевода своих производственных мощностей исключительно на выпуск электромобилей. Например, британская компания Bentley в рамках своей стратегии Beyond 100 выпустит первый серийный электромобиль в 2025 году, а с 2026 года модельный ряд будет включать только гибридные и электрические автомобили. С 2030 года все новые автомобили Bentley будут оснащаться только полностью электрическими силовыми агрегатами.

По оценкам экспертов автомобильной отрасли, ориентировочное развитие электромобилей в Узбекистане возможно в течение пяти лет, учитывая заинтересованность населения в переходе на электромобили, развитие

инфраструктуры и выработку соответствующих нормативных актов для успешного развития отдельных секторов "зеленой" экономики.

Анализ мировых тенденций и перспектив развития рынка электромобилей показывает, что в транспортном секторе происходит технологический сдвиг. Для успешной интеграции Узбекистана в процесс "зеленого" перехода на альтернативную энергетику необходимо усилить совместную работу автопроизводителей и государства в рамках новых национальных программ, реализуемых в настоящее время в Китае, Европе и США.

В Узбекистане в этом направлении сделано немало: подготовлен проект постановления о поддержке закупок импортных электромобилей, начата разработка концепций производства собственных электромобилей, поставлена задача обеспечить долю электромобилей на рынке продаж автомобилей не менее 15%. В процессе разработки концепции и дальнейшего формирования благоприятной среды для распространения электромобилей необходимо учитывать соответствующие рыночные условия и факторы развития, принимая во внимание зарубежный опыт.

Основным фактором ускорения темпов развития рынка электромобилей являются активные меры государственной поддержки, принимаемые на национальном уровне, особенно в странах, проявивших максимальную приверженность к переходу на альтернативные источники энергии.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Roland Irl, EV volumes.com Global Plug-in Vehicle Sales Reached over 3,2 Million in 2020 // The electric vehicle world sales database website – <https://www.ev-volumes.com>
2. Ben Kilbey, Rocco Canonica, Electric vehicles to make up 50% of new autos by 2040: Platts analytics // S&P Global Platts - <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/electricpower/120419-electric-vehicles-to-make-up-50-of-new-autos-by-2040-plattsanalytics>, 04.12.2019.
3. Electric Vehicle Market: Battery Electric Vehicle, Hybrid Electric Vehicle, and Plug-in Hybrid Electric Vehicle – Global Industry Size, Share, Trends and Forecast 2019-2026 // Acumen Research and Consulting website – <https://www.acumenresearchandconsulting.com/electric-vehicle-market>.
4. Приложение №1 к Постановлению Президента Республики Узбекистан от 4 октября 2019 года № ПП-4477.
5. Постановление Президента Республики Узбекистан от 04.10.2019 г., № ПП4477 «Об утверждении стратегии по переходу Республики Узбекистан на «зеленую» экономику на период 2019-2030 годов».

6. Пресс-служба Президента Республики Узбекистан. Рассмотрены вопросы развития машиностроительной промышленности // Официальный веб-сайт Президента Республики Узбекистан – <https://president.uz/ru/lists/view/4077>, 13.01.2021.

7.

[https://www.norma.uz/nashi\\_obzori/kak\\_planiruyut\\_stimulirovat\\_proizvodstvo\\_elek\\_tromobiley](https://www.norma.uz/nashi_obzori/kak_planiruyut_stimulirovat_proizvodstvo_elek_tromobiley)

8. <https://www.spot.uz/ru/2022/07/18/megawatt-motors/>

9. [https://imrs.uz/public/publications/articles-and-abstracts/electric\\_car\\_market](https://imrs.uz/public/publications/articles-and-abstracts/electric_car_market)

10. Damirovich, M. R., & Saydaliyevich, U. S. (2022). JOY TURLARI VA ULARNING TAKTIK XUSUSIYATLARI Scientific Impulse, 1(3), 1027-1032.

11. Мустаев, Р. Д. (2022). ИЗУЧЕНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ ПО КАРТЕ. IJODKOR O'QITUVCHI, 2(24), 100-121.

12. Мустаев, Р. Д. (2022). ИЗУЧЕНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ ПО КАРТЕ. IJODKOR O'QITUVCHI, 2(24), 100-121.

13. Мустаев, Р. Д. (2022). ИЗУЧЕНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ ПО КАРТЕ. IJODKOR O'QITUVCHI, 2(24), 100-121.

14. Мустаев, Р. Д. (2022). ИЗУЧЕНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ ПО КАРТЕ. IJODKOR O'QITUVCHI, 2(24), 100-121.

15. Мустаев, Р. Д. (2022). ИЗУЧЕНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ ПО КАРТЕ. IJODKOR O'QITUVCHI, 2(24), 100-121.

16. Tuychieva, I., Aripov, S., Madaminova, D., & Mustaev, R. (2023, June). Language and computer in the development of communicative competence of school children. In AIP Conference Proceedings (Vol. 2789, No. 1). AIP Publishing.

17. Tuychieva, I., Aripov, S., Madaminova, D., & Mustaev, R. (2023, June). Language and computer in the development of communicative competence of school children. In AIP Conference Proceedings (Vol. 2789, No. 1). AIP Publishing.