

УДК 621.331

АНАЛИЗ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ УЗБЕКИСТАНА

Валиев Бобур Файзимурот угли, *преподаватель,*

НамИСИ, Республика Узбекистан

Нормирзаев Абдукаюм Рахимбердиевич, *к.т.н., доцент,*

НамИСИ, Республика Узбекистан

ANALYSIS OF THE ELECTRIC CAR MARKET IN UZBEKISTAN

Valiev Bobur, *teacher*

NamECI, Republic of Uzbekistan

Normirzaev Abdukayum Rahimberdievich, *PhD, Associate Professor,*

NamECI, Republic of Uzbekistan

Аннотация

В статье представлен анализ доля электромобилей на рынке Узбекистана, спроса на электромобили, импортеров, развитие инфраструктуры, законодательные нормы, наличия узких специалистов по ТО и ремонту при возникновении технических проблем.

Abstract

The article presents an analysis of the share of electric vehicles in the market of Uzbekistan, demand for electric vehicles, importers, infrastructure development, legislative norms, the availability of narrow specialists in maintenance and repair in the event of technical problems.

Ключевые слова: автомобиль, транспорт, рынок, электромобиль, продажа, производства.

Key words: car, transport, market, electric car, sale, production.

Автотранспорт в крупных городах загрязняет окружающую среду с долей загрязнения воздуха в 70–90 %. Автомобильные двигатели внутреннего сгорания производят много шума, много дыма, элементы вредных веществ.

В настоящее время на планете насчитывается порядка 800 млн. автомобилей, к 2030 г. аналитики прогнозируют двухкратное увеличение автомобилей, т.е. до 1,6 млрд. автомобилей. Значительные темпы роста автомобилей создают неблагоприятную экологическую ситуацию особенно в мегаполисах. Электромобили в основном используются в основном в крупных городах [1,2,3,4]. И в этой среде им нет равных. Они сокращают денежные затраты в 3 раза по сравнению с двигателями внутреннего сгорания [5]. Плюсы премиальных электромобилей – большой запас хода, отличная динамика и малые затраты на содержание. А минус – внушительная цена [6] и малый срок работы аккумуляторов.

Доля электромобилей на рынке Узбекистана по данным Центра экономических исследований и развития (ЦЭИР), в 2022 году продажи легковых электромобилей в Узбекистане выросли в 3,5 раза по сравнению с 2021 годом – с 1,7 тыс. до 5,9 тыс. единиц. Таким образом, доля электромобилей в общих продажах новых машин увеличилась до 1,9%. В январе 2023 года продажи электромобилей в РУз составила 431 единицу (рис.1), что на 85% больше, чем в январе 2022 года (233 шт.) [7].

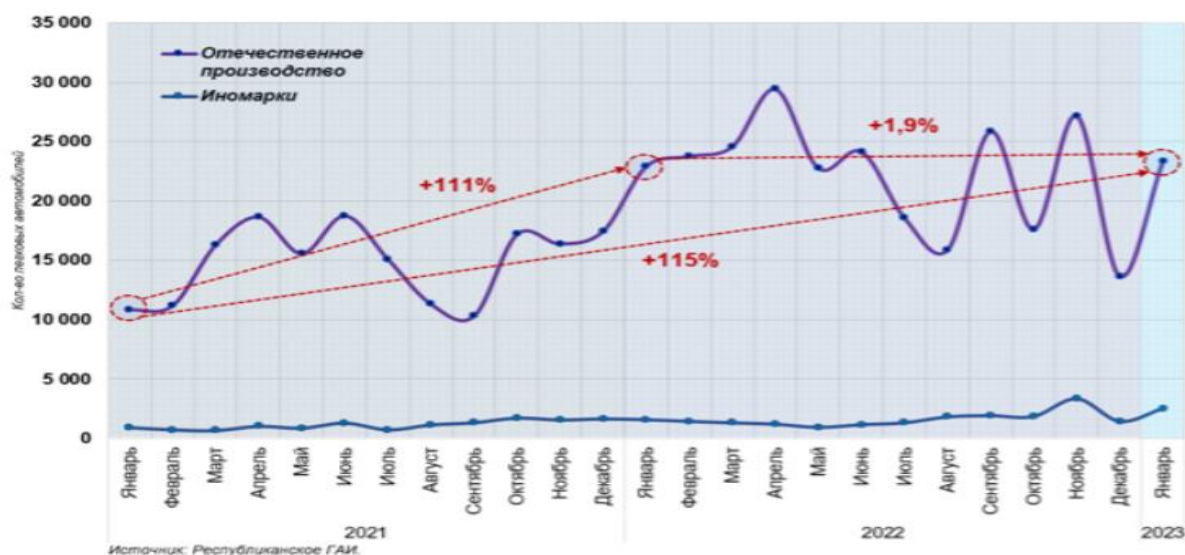


Рис.1. Динамика продаж легковых автомобилей на первичном рынке, 2021-2023 гг [8].

При этом продажи новых автомобилей отечественного производства с начала года увеличились на 71%. В январе 2023 г., общее количество реализованных легковых автомобилей составило 118 тыс., с ростом к декабрю прошлого года на 18%. Значительный рост наблюдался в Самаркандской – на 85%, Ферганской – 44% и Наманганской областях – 31% (рис.2) [8].

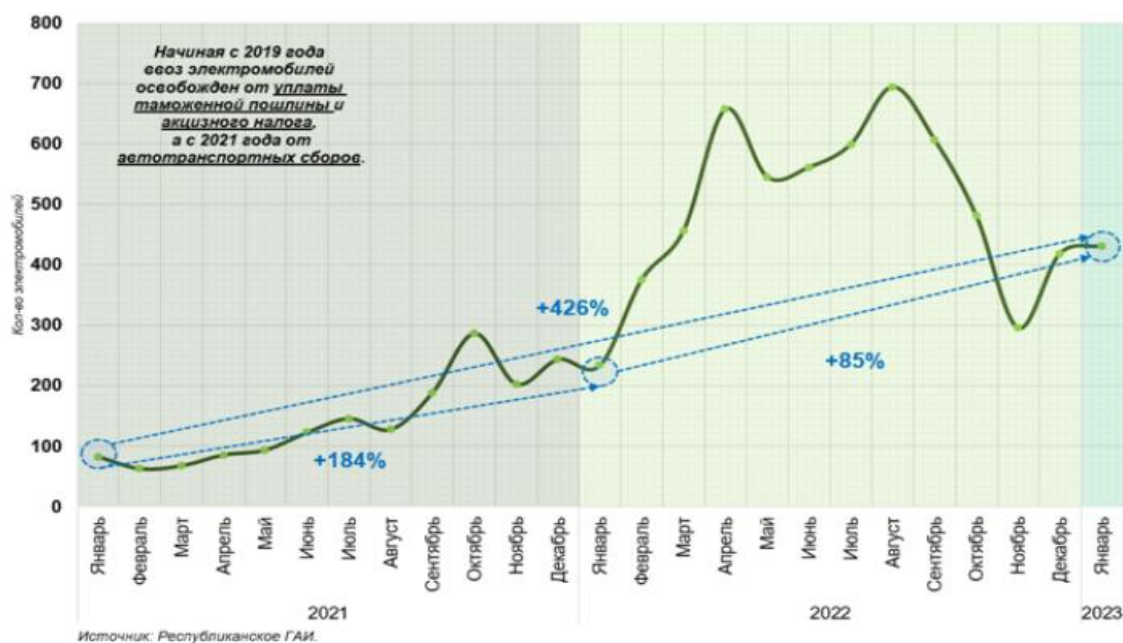


Рис.2. Динамика продаж зарегистрированных и перерегистрированных легковых электромобилей, 2021-2023 гг.

По сравнению с январем 2022 г., количество продаж электромобилей увеличилось на 85% (+198 ед.) [8].

Растущий спрос на легковые электромобили обусловлен освобождением электромобилей от уплаты таможенной пошлины, акцизного налога и автотранспортных сборов. Так, с 2021 г. по 2022 г. рынок вырос в 3 раза, с 1,7 тыс. до 5,9 тыс. легковых электромобилей.

Кроме того, с целью стимулирования производства электромобилей, в Узбекистане в 2023-2025 гг. планируется приобретение электромобилей государственными органами, местными мерами и предприятиями, государственная доля в которых не превышает 50% [8].

Спрос на электромобили в Узбекистане растет ежегодно [9,10-15]. За первые полгода 2023 года их в страну ввезли больше, чем за предыдущие четыре года. Например, для Узбекистана за весь 2018 год было импортировано всего 18 электрокаров. Почти все они завозятся из Китая.

Из-за возросшего спроса на электромобили растет количество импортеров. Но не все они обеспечивают техническое обслуживание автомобилей, редко либо вообще не предоставляют гарантии, убеждая покупателей, что электромобили якобы не ломаются. Да и в развитие инфраструктуры немногие хотят вкладываться. Потому что не у всех есть понятия как это работает.

Такой подход некоторых игроков отрицательно сказывается на всем рынке, вызывая негатив от последующей эксплуатации и ложные убеждения у потенциальных покупателей электрокаров.

Поэтому считаем, что необходимо ввести законодательные нормы, запрещающие или ограничивающие продажу электромобилей в случае отсутствия у продавца специализированного авторизованного сервисного центра и наличия штата узких специалистов по ремонту, которые могли бы обеспечить исполнение гарантийных обязательств перед клиентом в случае возникновения технических проблем, а также обеспечить нормальную эксплуатацию и обслуживание уже по истечению срока гарантии [8].

Нужно регулировать рынок так чтобы он развивался по пути цивилизованных авто дилерских центров, предоставляющих полный спектр услуг и поддержку своим клиентам. Также на развития сферы будет влиять обучение людей, команд, развитие инфраструктуры (зарядных станций) и сервиса, поддерживающего продажи.

Автосалонам и продавцам электрического транспорта нужно понять, что они вкладывают в будущее, сегодня нужно вкладывать в сотрудников, в развитие зарядных станций и повышение сервиса.

Развитие сети зарядных станций тормозит законодательный запрет на перепродажу электроэнергии с коммерческой наценкой, что затрудняет

здоровое функционирование и развитие бизнеса на зарядке электромобилей, у которого и так длинный срок окупаемости.

Для развития инфраструктуры и удобства заправки, возможно, на первом этапе будет актуален сервис, похожий на Comfort Oil (мобильная заправочная станция – прим.), только для электрокаров – когда водитель остался без зарядки и может вызвать сервис, который привезет ему аккумулятор и заправит дополнительно.

Также, решением правительства Узбекистана (ПКМ-812) был предусмотрен перевод АО «Узавтосаноат» на производство легковых автомобилей и мототранспортных средств исключительно на электродвигателях [17].

Согласно вынесенному на общественное обсуждение проекту указа президента, к 2025 году не менее 10% служебного автотранспорта министерств, ведомств и всех бюджетных организаций будут заменены электромобилями, а к 2030 году - 100%. Кроме того, в 2023-2026 годах машины скорой помощи будут переоборудованы в электромобили [11-16].

Список литературы:

1. Хакимов Р. и др. Переход на электротранспорт и пути развития. “//Energetika sohasini rivojlantirishda muqobil energiya manbalarining roli” mavzusida vazirlik miqyosidagi ilmiy-amaliy konferensiya ishtirokchilarining ilmiy ma’ruza materiallari kiritilgan. NamMQI. – 2022. – Т. 2. – С. 351-354.

2. Нормирзаев, А. Р., Нуриддинов, А. Д., & Валиева, Г. Ф. (2017). Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду. Точная наука, (10), 6-9.

3. Нормирзаев, А.Р. и др. Электротранспортни яратишга қаратилган изланишлар/ Energetika sohasini rivojlantirishda muqobil energiya manbalarining roli” mavzusida vazirlik miqyosidagi ilmiy-amaliy konferensiya ishtirokchilarining ilmiy ma’ruza materiallari kiritilgan. NamMQI. – 2022. – Т. 2. – С. 354-358.

4. Аббасов А., Мамиров У. Усовершенствование дорожной инфраструктуры в городе Намангана / Развитие логистики и управления цепями поставок: материалы III Международной научно-практической студенческой конференции в Белорусском национальном техническом университете. – Минск: БНТУ, 2023. – С. 332-337.

5. Raximberdiyevich N. A., Akhmadjanovich T. M., Namangan shahrida veloyo 'lak tashkil etishning samarasi //Механика и технология. – 2022. – Т. 2. – №. 7. – С. 80-97.

6. Трескова, Ю. В. Электромобили и экология. Перспективы использования электромобилей / Ю. В. Трескова. – Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2016. 12(116). – С. 563-565.

7. <https://www.autostat.ru/news/54103/> © Автостат.

8. <https://review.uz/post/avtomobilny-rnok-uzbekistana-obzor-ceir-za-yanvar-2023>

9. Govor G. A. et al. Properties of a composite magnetically soft material based on coated iron powders //E3S Web of Conferences. – EDP Sciences, 2023. – Т. 365. – С. 05001.

10. Tumanbaeva B., Valiev B., To'xtaboev M. Mini elektromobil uchun yangi turdagi elektryuritmani ishlab chiqish //“Fan va innovatsiya 2022: rivojlanish va ustuvor yo‘nalishlari” mavzusida Respublika miqyosidagi ilmiy-amaliy konferensiya, 20-22 oktyabr. – Namangan: NamMQI, 2022. – Т. 2. – С. 134-136.

11. Demidenko O.F., Valiyev B.F. Elektrodvigatel ishlab chiqarishda yumshoq magnitli materiallardan foydalanish avzaliklari //Механика и технология. – Namangan: NamMQI, 2022.

12. Demidenko O. F. et al. New Magnetic Materials and Their Application for Development of Prototype Mini-Electric Transport Components // International Journal of Early Childhood Special Education. 2022, Vol. 14 Issue 6, p518-525.

13. Рустамов, И. А. (2017). Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду и методы их снижение. In Материалы конференции

«Issues of modern education in the condition of globalization Collection international scientific conference». Россия (Vol. 2, pp. 115-121).

14. Говор, Г. А., Вечер, А. К., Демиденко, О. Ф., & Нормирзаев, А. Р. (2022). Свойства композиционного материала на основе железных порошков. *Механика и технология*, 4(9), 178-184.

15. Normirzaev, A. R., & Tumanboeva, B. (2022). TRANSPORTDA INTELEKTUAL TIZIMLARNI QO‘LLASH. TA‘LIM VA RIVOJLANISH TAHLILI ONLAYN ILMIY JURNALI, 2(7), 150-157.

16. Нормирзаев, А., Мамиров, У., & Тургунов, З. (2022). Узбекистон транспорт тизмини hozirgi kundaги холати тахлили. *Механика и технология*, 513-517.

17. <https://www.autostrada.uz/mozhet-byt-uspeyut/>