



O'ZBEKISTON AVTOMOBIL SANOATINING MAHALLIYLASHTIRISHDAGI MUAMMOLARI VA ISTIQBOLLARI

Teshaboeva Dilnozaxon Tursunaliyevna.

Farg'ona viloyati, Dang'ara tumani 1-son Politexnikumi o'qituvchisi

Annotatsiya

Avtomobilsozlikda butlovchi qismlarni mahalliyashtirish avtomobil tannarxini pasaytirish, mahalliy xomashyodan oqilona foydalanish, yangi ishlab chiqarish quvvatlarini va ish o'rinlarini yaratish hamda davlatga xorijiy investitsiyalar oqimini oshirish imkonini beradi. Dunyoda avtomobil sanoati bor barcha davlatlar, mahalliyashtirish darajasini oshirishdan manfaatdor hisoblanadi. Mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirishni maqsad qilgan har qanday davlat yoki korxona oldida bir qator qiyinchiliklar va xavflar mavjud. Bu qiyinchiliklar texnologik muammolar, moliyaviy xavflar, malakali kadrlar yetishmovchiligi, byurokratik to'siqlar kabilarni o'z ichiga oladi. Ushbu maqolada mamlakatimiz avtomobil sanoatida mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirishda yuzaga kelayotgan muammolar tahlil qilinib, ularni bartaraf etish maqsadida tegishli takliflar bayon etilgan.

Kalit so'zlar: Avtomobilsozlik, mahalliyashtirish, erkin iqtisodiy zona, maxsus sanoat zonasi, sanoat usulida yig'ishni tashkil qilish, "O'zavtosanoat" "UzAuto Motors", OEM, mahalliyashtirish loyihalari.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УЗБЕКИСТАНА

Аннотация

Локализация комплектующих в автомобильной промышленности позволяет снизить себестоимость автомобилей, рационально использовать



местное сырье, создать новые производственные мощности и рабочие места, увеличить приток иностранных инвестиций в государство. Все страны, имеющие автомобильную промышленность в мире, заинтересованы в повышении уровня локализации. Существует ряд проблем и рисков, с которыми сталкивается любая страна или предприятие, стремящееся реализовать проекты локализации. К таким трудностям относятся технологические проблемы, финансовые риски, нехватка квалифицированных кадров, бюрократические препятствия и т.д. проанализированы автомобильная промышленность нашей страны, существующие проблемы реализации проектов локализации и представлены соответствующие предложения по решению этих задач.

Ключевые слова: Автомобильная промышленность, локализация, свободная экономическая зона, особая экономическая зона, промышленная сборка, “Узавтосаноат”, “УзАвто Моторс”, “OEM”, проекты локализации.

ISSUES AND PROSPECTS OF LOCALIZATION IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF UZBEKISTAN

Annotation

Localization of components in the automotive industry makes it possible to reduce the cost of cars, rationally use local raw materials, create new production facilities and jobs, and increase the inflow of foreign investment into the county. All countries with an automotive industry in the world are interested in increasing the level of localization. There are a number of problems and risks, which are faced by any country or enterprise seeking to implement localization projects. Such difficulties include technological problems, financial risks, lack of qualified personnel, bureaucratic obstacles, etc. In this article, the automotive industry of our country, existing issues in the implementation of localization projects have been analyzed, and relevant proposals to solve these issues have been presented.



Key words: Automotive industry, localization, free economic zone, special industrial zone, industrial assembly, “Uzavtosanoat”, “UzAuto Motors”, OEM, localization projects.

Kirish Avtomobilsozlik sohasi dunyoda iqtisodiy va texnik rivojlanishning lokomotiv bog‘ini hisoblanadi. Shu jumladan, O‘zbekiston avtomobilsozligi ham mamlakat iqtisodiyotining muhim qismi hisoblanadi. 2023-yil yakunida O‘zbekiston Yalpi ichki mahsuloti (YAIM) 90,8 mlrd. AQSH dollarini [1] tashkil qilgan bo‘lsa, avtomobil sanoatining undagi ulushi 6,05 foizni yohud, 5,5 mlrd. AQSH dollarini tashkil qildi. Tarmoqning eng katta kompaniyasi “UzAuto Motors” AJ tomonidan 2023-yilda 395,4 dona avtomobil ishlab chiqarilgan [2] bo‘lib, kompaniya MDH davlatlaridagi eng yirik ishlab chiqaruvchiga aylandi. Mintaqada Rossiya Federatsiyasi avtomobillar ishlab chiqarish bo‘yicha hali hamon yetakchilikni ushlab turganiga qaramasdan (2023-yilda 720 000 dona) [3], hozirgi global siyosiy-iqtisodiy vaziyatning avtomobilsozlikka negativ ta’siri natijasida MDHning eng yirik ishlab chiqaruvchisi bo‘lgan “AVTOVAZ” AJ 2023-yil davomida 374 077 dona [4] yengil avtomobil ishlab chiqarish ko‘rsatkichiga erisha olgan xalos. O‘zbekiston avtomobil ishlab chiqaruvchi davlatlar orasida 2021 yilda 32-o‘rinni egallagan bo‘lsa (240 882 dona), 2022 yilda 28-o‘rinni egalladi [5]. “UzAuto Motors” AJ kelgusi yillarda ishlab chiqarish hajmini yillik 500 ming donaga, istiqbolda esa, 1 million donaga yetkazish rejalashtirilgan [6]. Kompaniyaning 2017-yildagi avtomobil va butlovchi qismlar eksporti 147,5 mln. dollardan 2022-yilgacha 3,5 baravardan ko‘proqqa oshib, 552,0 mln. dollarni tashkil qildi, kelgusi yillarda eksport hajmi bundan 3 baravarga oshirish maqsad qilinmoqda.

Shuningdek, “O‘zavtosanoat” AJ, xitoyning BYD kompaniyasi bilan hamkorlikda Jizzax viloyatidagi “BYD Uzbekistan Factory” qo‘shma korxonasida BYD gibrid (elektr va benzinda ishlaydigan) avtomobillarini ishlab chiqarish tashkil



qilindi. Birinchi bosqichda ushbu zavod 50 ming dona avtomobil ishlab chiqarish imkoniyati yaratiladi [7]. Shu bilan birga, “ADM Jizzakh” zavodi ishlab chiqarish hajmini 100 ming donaga yetkazishni rejalashtirmoqda [8]. Ishlab chiqarish hajmini oshirishga intilishning asosiy sababi, yurtimizda va qo‘shni davlatlarda avtomobilga tobora oshib borayotgan ehtiyojdir. O‘zbekistonda hozirgi kunda avtomobillashtirish darajasi – har mingta odamga 90 donani ko‘rsatmoqda. Dunyoda, qo‘shni davlatlarda bu ko‘rsatkich bir necha bor baland (Rossiyada 324 dona, Qozog‘iston 250 dona). Agar ishlab chiqarish tendensiyasi shu yo‘sinda davom etishi ta’minlansa, yaqin 4-5 yillikda O‘zbekiston avtomobilsozligi dunyoda top-15 talikka (Buyuk Britaniya, Turkiya, Eron kabi davlatlar orasiga) kirishi mumkin bo‘ladi. Albatta hozirgi keskin globallashuv jarayonida ushbu ko‘rsatkichlarga erishish yo‘lida bir qator qiyinchiliklar ham mavjud. Ayniqsa, yurtimiz va MDH davlatlari avtomobil bozoriga o‘ta agressiv tarzda kirib kelayotgan Xitoy ishlab chiqaruvchilari, narxi hamyonbop, bir qarashda qulayligi jihatidan o‘ziga tortadigan avtomobillar bilan allaqachon xaridorlar e’tiboriga tushib ulgurgan. Shu bilan birga, iqtisodiyotning liberallasuvi, ajratilgan imtiyozlarning va tarif baryerlarining bosqichma-bosqich olib tashlanishi, milliy avtomobilsozlik korxonalarini raqobatli bozor tamoyillari asosida ishlashga tayyor bo‘lishini talab etmoqda. Raqobatbardosh bo‘lishning eng asosiy talabi optimal narx va yuqori sifat ko‘rsatkichlarini ta’minlashdan iborat.

Tayyor maxsulotning narxini arzonlashtirishning yo‘llaridan biri bu butlovchi qismlarni mahalliyashtirishdir. O‘zbekiston avtomobil sanoatida bugungi kunda bir qator butlovchi qismlar va xomashyolarni mahalliyashtirgan korxonalar faoliyat yuritmoqda. Shu bilan birga, yurtimizda yangi mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirishda ko‘pgina to‘siq va qiyinchiliklar mavjud. Ushbu maqolada ana shunday muammoli masalalar tahlil qilinib, ularning yechimi bo‘yicha bir necha takliflar berish maqsad qilingan. Mavzuga oid adabiyotlar tahlili M.A. Shushkinning yozishicha, avtomobilning katta butlovchi qismlari va uzellari import qilinganda,



автомобил ishlab chiqarishdagi asosiy qo‘shilgan qiymat xorijiy kompaniyada qolib ketadi. Mahalliyashtirish esa, qo‘shilgan qiymat yaratish uchun yangi texnologiyalarni olib kirish imkonini beradi. Muallifning bu fikrlariga qo‘shilmaslikning imkoni yo‘q. Avtomobil butlovchi qismlari va umuman barcha ishlab chiqarish jarayonlarida qaysi davlatda asosiy qo‘shilgan qiymat shakllansa (ishchi kuchi, texnologik jarayonlar) bu qiymat aynan o‘sha davlat ravnaqiga hissa qo‘shadi, ya’ni uning xalqini boqadi. M. G. Steglenko mahalliyashtirishni rivojlantirish uchun chet el avtogigantlari va butlovchi ishlab chiqaruvchilar bilan “klaster” usulida hamkorlik qilish asosida ishlab chiqarishni tashkil qilishni yanada rivojlantirishni taklif qilgan. Rivojlanayotgan davlatlar avtomobilsozlik sanoatini yo‘lga tushirishda bu eng tog‘ri yo‘ldir, chunki texnologik qoloq sharoitda innovatsion ishlab chiqarishni mahalliyashtirishni faqatgina ushbu ishlab chiqarishga ega bo‘lgan kompaniyalardangina o‘zlashtirish mumkin. Bu usulda rivojlanishni Rossiya, Xitoy, Turkiya, Braziliya, Meksika, Vengriya avtomobilsozlik tarmoqlari misolida ko‘rish mumkin.

Hozirgi kunda, jahon avtomobilsozlik sanoatida avtomobil ishlab chiqaruvchilar kuzovdan boshqa deyarli hech narsani o‘zida ishlab chiqarmaydilar. Bunday rivojlanish yo‘li tanlanishining bir qator sabablari bor albatta.

Xorijiy kompaniyalarning hamkorlik qilishdan bosh tortishiga bir qator sabablar bor albatta.

- Yangi, o‘zi uchun noaniq bo‘lgan davlatga investitsiya kiritish risklarining yuqoriligi;

- Investitsiya kiritmasdan mahalliy kompaniyaga faqat texnik ko‘mak bergani taqdirda, o‘ziga-o‘zi raqobatchi yaratib qo‘yishi va tovar aylanmasining tushib ketishi;



- O‘zining “know-how”i bilan bo‘lishishni istamasligi yoki uni o‘ta baland baholashi;

- Texnik ko‘mak berishi uchun yetarlicha imkoniyatga va resursga ega emasligi.

2. Mahalliyashtirish loyihalarini moliyalashtirish uchun yetarlicha arzon manbalarning mavjud emasligi, natijada loyihalar o‘zini oqlamasligi:

- Xorijiy valyuta va mahalliy so‘mdagi bank kredit stavkalarining balandligi xorijiy valyuta uchun 6 - 10%, milliy valyuta uchun 20-30% (Odatda, mahalliyashtirish loyihasining asbob-uskunalar qismi xorijiy valyutada, qurilish va boshqa xarajatlari milliy valyutada moliyalashtiriladi);

- Mahalliyashtirish loyihalarining o‘zini oqlash muddati 5-6 yildan kam emasligi, banklar esa ko‘p hollarda bunday uzoq muddatga kredit bermasligi;

- Amaldagi korxonalarga moliyalashtirishni jalb qilish uchun (aksiyalar orqali) fond bozorining yetarlicha rivojlanmaganligi; - Mahalliy korxonalarning tashqi moliya resurslaridan foydalanishlari uchun qulay mexanizmlarning yetishmasligi;

- Mahalliyashtirish loyihalarini moliyalashtirish uchun maxsus fondlarning mavjud emasligi.

3. Davlat ulushi bor korxonalar tomonida loyihalarni ishlab chiqishda va ekspertizadan o‘tkazishda, asbob-uskunalarini sotib olishda byurokratik to‘siqlarning ko‘pligi, loyiha xujjatlarini ekspertiza qilishning muddati uzoqligi:

- Yirik xorijiy avtokomponent ishlab chiqaruvchilarining mahalliy – xususiy kompaniyalar bilan ishlashdan bosh tortishi va davlat ulushi bor korxonalar bilan hamkorlik qilish istagini bildirishi:



- Hozirgi kunda, O'zbekistonni rivojlantirish strategiyasiga binoan, davlat ulushu bor korxonalarni bosqichma-bosqich xussiylashtirish jarayonlari boshlangan. Natijada, davlat korxonalarida ishlab chiqarish faoliyatini yuritish borgan sari qiyinlashib bormoqda: yangi korxona ochish, yangi loyiha amalga oshirish, xom-ashyo sotib olish va boshqalar.

4. Xorijiy kompaniyalarning O'zbekistonda o'z zavodlarini ochishlari uchun joylarda yetarlicha imkoniyat yaratilmagani:

- Aksar avtomobilsozlik kompaniyalari, o'zi uchun yangi davlatga investitsiya kirayotganida o'z mablag'larini asosan asbob-uskunalariga yo'naltirishni va ishlab chiqarishni joylashtirish uchun yangi qurilish o'rniga biror joyni ijaraga olishni afzal ko'radilar. Bu o'z navbatida siyosiy va iqtisodiy risklar yuzaga kelganda, o'z investitsiyasini tez olib chiqib ketish imkonini yaratadi. Yurtimizda bunday ishlab chiqarishlarni joylashtirish uchun ishlab chiqarish maydonlari yetishmaydi, yoki taklif qilinayotganlari eski, zamon talabiga javob bermaydi;

- Yangi ishlab chiqarish joylashtirilganida ifratuzilmaga (elektr, gaz) ulanish bilan yoki ularni cheklash bilan bog'liq muammolarning mavjudligi;

- Geografik joylashuv nuqtai nazaridan katta dengiz portlardan uzoqligi va natijada transport logistik xarajatlarning balandligi va temir yo'l hamda avtomobil yo'llariga bog'liqlikning yuqoriligi.

Xulosa va takliflar

Endi ushbu muammoli masalalarning yechimlariga to'xtalsak. Birinchi o'rinda, avtomobilni va butlovchi qismlarni mahalliyashtirish uchun davlat tomonidan ishlab chiqaruvchilarni "rag'batlantirish" strategiyasi ishlab chiqilishi lozim. Eskicha "tarif baryerlar"dan voz kechib, bozor iqtisodiyotiga asoslangan notarif baryerlarni joriy qilish kerak. Ya'ni, import bojlarini pasaytirgan holda, faqatgina sotuvdan keyingi servis xizmatini yaratgan OEMning rasmiy diler va



distribyutorlariga O‘zbekistonga tayyor avtomobil olib kirishga ruxsat berish kerak. Bunda yillik sotuv hajmi oldindan belgilangan ko‘rsatkichga yetgan taqdirda (masalan 25 000 dona) O‘zbekistonda bosqichma-bosqich mahalliyashtirishni amalga oshirishga talab qo‘yish. Tayyor avtomobillarni olib kirish bo‘yicha pasaytirilgan bojlarni qo‘llashda davom etish va ularga O‘zbekistonda ishlab chiqarilgan avtomobillar sonidan kelib chiqib yillik kvota belgilash. Ushbu nizomni ishlab chiqishda, Rossiya Federatsiyasida 2005-yilda ishlab chiqilib, joriy qilingan va keyinchalik bir necha bor o‘zgartirish kiritilgan “Sanoat usulida yig‘ish” nizomidagi g‘oyalardan keng foydalanish mumkin (o‘z vaqtida ushbu nizomning joriy qilinishi Rossiyaga 10 dan ortiq avtomobil ishlab chiqaruvchisining kirib kelishiga turtki bo‘lgan).

Ikkinchidan, katta uzel va agregatlarni mahalliyashtirishda davlat korxonalari (“O‘zavtosanoat” AJ va tarmoq korxonalari) ishtirokini ta‘minlash, avtomobilsozlikdagi o‘ziga xoslikdan kelib chiqib, mahsulot sotib olish, savdo qilish bilan bog‘liq baryerlarni olib tashlagan holda, alohida tizim yaratish.

Uchinchidan, avtomobilsozlik mahalliyashtirish kompaniyalarini xususiylashtirishda IPO tashkil qilish yoki mahalliy korxonani faqatgina o‘zi ishlab chiqaradigan mahsuloti bo‘yicha dunyoda yetakchi o‘rinlarda turadigan kompaniyalarga sotish. Buning uchun, davlat bozor iqtisodiyoti tamoyillaridan kelib chiqib, biznes jarayonlarga tog‘ridan-to‘g‘ri aralashmagan holda, avtomobilsozlik tarmog‘ini yanada rivojlantirish va mahalliyashtirish darajasini oshirish uchun qonunchilikga tegishli o‘zgartirishlar kiritishi, moliyalashtirish masalalariga tijorat banklarini va xorijiy investorlarni kengroq jalb qilish uchun qo‘shimcha chora-tadbirlar amalga oshirishi, hamda maqolada ko‘rsatib o‘tilgan takliflardan foydalanishi maqsadga muvofiq.



Foydalanilgan adabiyotlar va manbalar

1. <https://www.gazeta.uz/ru/2024/01/20/gdp/>
2. https://uzavtosanoat.uz/page/statistical_information_and_analysis
3. <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2024/01/15/1015096-proizvodstvoavtomobilei-viroslo>
4. <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2024/01/11/1014598-avtovaz-zahvatiltret>
5. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_motor_vehicle_production