



O‘ZBEKISTON AVTOMOBIL SANOATINING MAHALLIYLASHTIRISHDAGI MUAMMOLARI VA ISTIQBOLLARI

Qobilov Rustam Shuxrat o‘g‘li

“O‘zavtosanoat” AJ Mahalliyashtirish va kooperatsiya aloqalarini rivojlantirish boshqarmasi bosh mutaxassisi, “Auto Spring Components” MCHJ direktori birinchi o‘rinbosari, magistr

Email: r.kobilov95@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-1532-6878>

DOI: https://doi.org/10.55439/EIT/vol12_iss5/592

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 korxonada 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

Кобилев Рустам Шухрат угли

Главный специалист Управления развития локализации и кооперационных связей АО «Узавтосаноат», первый заместитель генерального директора ООО «Auto Spring Components», магистр

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. В данной статье

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

Rustam Kobilov Shukhrat ugli

*Department of Localization and cooperation relations development Chief specialist,
First deputy general director Auto Spring Components LLC*

Abstract

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 globallashtirish 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 liberallashtirish, 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 xom-ashyolarni 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, avtomobil ishlab chiqarishdagi asosiy qo‘shilgan qiymat xorijiy kompaniyada qolib ketadi [10]. 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 [11]. 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 kompaniyalardagina o‘zlashtirish mumkin. Bu usulda rivojlanishni Rossiya, Xitoy, Turkiya, Braziliya, Meksika, Vengriya avtomobilsozlik tarmoqlari misolida ko‘rish mumkin.

O‘zbekiston sharoitida ham, katta qo‘shilgan qiymat yaratadigan butlovchi qismlarni va uzellarni mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirishni ustuvor yo‘nalish etib belgilash maqsadga muvofiq. Bugungi kunda bu qismlarga transmissiya, shassi va elektron qismlar kiradi. O‘z navbatida, ushbu mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirish uchun texnologik va moliyaviy imkoniyatlardan kelib chiqqan holda, xorijiy ishlab chiqaruvchilarni jalb qilmasdan amalga oshirishning imkoni yo‘q.

Tadqiqot metodologiyasi

Ushbu maqolani yozish davomida, O‘zbekistondagi avtomobilsozlik sanoatining hozirgi ahvoli tog‘risidagi ochiq ma‘lumotlarni va qonun xujjatlarini yig‘ish va ayirish usulidan foydalangan holda tahlil qilish, boshqa davlatlardagi rivojlanayotgan avtomobilsozlik tarmoqlarining holati va istiqbollarni o‘rganish, yurtimizdagi avtomobil butlovchi qismlarini mahalliyashtirishdagi iqtisodiy jarayonlarni va muammolarni kuzatish hamda baholash usullari orqali xulosa va takliflar berilgan.

Tahlil va natijalar

Xo‘sh mahalliyashtirish o‘zi nima? “Mahalliyashtirish” – bu biror mahsulot ishlab chiqarishda ishlatiladigan butlovchi qismlarning mahsulot chiqadigan davlatda ishlab chiqarilishidir. Mahalliy ishlab chiqarishning rivojlanishidan davlat, ishlab chiqaruvchi korxonalar va iste‘molchi manfaatdor hisoblanadi. Davlat uchun bu YAIMning o‘sishi, yangi ish o‘rinlari, texnik va sotsial o‘rinish bo‘lsa, mahalliy korxonalar va iste‘molchilar uchun bu arzon mahsulotga ega bo‘lish yo‘lidir. O‘zbekiston avtomobilsozligi giganti “UzAuto Motors” AJda mahalliyashtirish darajasi avtomobil modeliga qarab 40-60% ni tashkil qiladi [9]. Mahalliyashtirish darajasini quyidagicha formula asosida hisoblash mumkin:

$$Md = \left(1 - \frac{I}{T}\right) \times 100\%$$

Bunda:

Md – mahalliyashtirish darajasi;

I – OEM tomonidan import qilingan xom ashyo, material yoki butlovchi qismning mahalliy valyutadagi qiymati (shu jumladan, transport va bojxona xarajatlarining valyuta qismi);

T – mahsulot ishlab chiqarish tannarxi.

OEM (original equipment manufacturer) – avtomobilsozlikda texnologiya va brend mualliflik huquqiga ega bo‘lgan avtomobil yoki butlovchi qism ishlab chiqaruvchisi. OEM ga misol qilib, avtomobil va uning boshqa yirik butlovchi qismlari (dvigatel, amortizator, tormoz diskleri, sovutish tizimi, avtomobil simlari) ishlab chiqaruvchilarni ko‘rsatish 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. Avtomobil ishlab chiqaruvchining asosiy biznesi va mahsuloti bu - avtomobil. Butlovchi qismlarni loyihalashtirish, ularni rivojlantirish va ishlab chiqarish yagona avtomobil korxonasi uchun imkonsiz, hamda rentabel emas. Chunki bir dona avtomobilda 1 500 – 2 000 dona alohida olingan uzal yoki butlovchi qism bo‘lsa, donalab hisoblanganda detallar soni 30 000 donaga boradi. Avtomobil ishlab chiqaruvchilar barcha butlovchi qismlarni o‘zlari loyihalashtirib, ishlab chiqarishlari o‘rniga ushbu butlovchi qismlarga texnik talablarni berishadi. Odatda, bu talablar kompaniya standartlari holiga keltirilgan bo‘ladi. Masalan, General Motorsda GMW (General Motors Worldwide), Volkswagenda VDA standartlari va boshqalar.



1-rasm. Onix va Tracker modeli plastik yoqilg‘i baki – 24 dona asosiy butlovchi qismdan iborat, detallari soni 100 dan ortiq.

Avtomobil ishlab chiqaruvchilari butlovchi qismlarni kim loyihalashtirgani va kim ishlab chiqarishidan kelib chiqib, bir nechta kategoriyaga bo‘lishadi. Xalqaro General Motors kompaniyasi butlovchi qismlarni 3 xil kategoriyaga bo‘ladi.

Bular [12]:

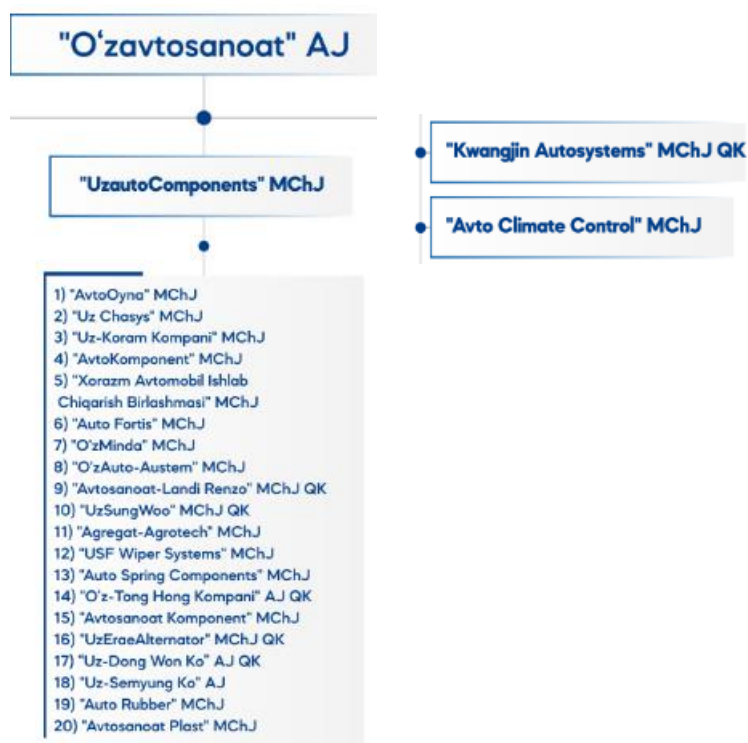
White box (oq yashik) detallari – detalning dizayni va texnik parametrlari General Motorsning o‘zi tomonidan ishlab chiqilgan. Ushbu detallarni mahalliyashtirishda detalni ishlab chiqarishga oid barcha texnik ma‘lumotlar ishlab chiqaruvchiga General Motors kompaniyasi tomonidan taqdim qilinadi. Masalan, kuzov detallari, katta shtamp, plastik detallar bamperlar.

Grey box (kulrang yashik) detallari – detalning dizayni va texnik parametrlari General Motors va boshqa original ishlab chiqaruvchi bilan birgalikda loyihalashtirilgan bo‘lib, detalning mualliflik huquqi va patentlari har ikkala kompaniyaga tegishli hisoblanadi. Ushbu detallarni mahalliyashtirishda detalni loyihalashtirgan kompaniya bilan hamkorlik qilish lozim bo‘ladi. Masalan, rul chamberaklari, eshik qoplamalari.

Black box (qora yashik) detallari – General Motors ushbu detallarni avtomobildagi funksiyalaridan kelib chiqib unga texnik talablarni taqdim qiladi, dizayn va texnik parametrlari boshqa ishlab chiqaruvchi tomonidan loyihalashtiradi. Ushbu detallarni mahalliyashtirishda uni loyihalashtirgan kompaniyaning roziligi va hamkorligi talab etiladi. Masalan, xavfsizlik yostiqchasi, pedallar va boshqalar.

Ushbu klassifikatsiya General Motors kompaniyasi tizimidan olingan misol bo‘lsada, dunyodagi deyarli barcha avtomobil ishlab chiqaruvchilarida shunga o‘xshash tizim ishlaydi. Yuqoridagi klassifikatsiyadan ko‘rinib turibdiki, har bir butlovchi qismni mahalliyashtirish individual yondashuv talab qiluvchi, uzoq va mashaqqatli jarayon.

Endi O‘zbekistondagi avtomobil butlovchi qismlarini mahalliyashtirish holati bilan qisqacha tanishsak. Hozirgi kunda yurtimizda avtomobillar uchun ichki yonuv dvigatellari, akkumulyator batareyalari, generatorlar, radiatorlar, ovoz so‘ndirgich tizimi, shtamp disklar, avtomobil oynalari, interyer qismlar, rul chamberaklari, o‘rindiqlar, sim-jgutlar, bazaviy materiallar bo‘lgan polimer kompaundlar, sim kabellar, bo‘yoqlar, yoqilg‘i baklari, shassi qism detallari, deyarli barcha turdagi shtamplash detallari, plastik detallar ishlab chiqarishlari tashkil qilingan. Umumiy olganda, 200 dan ortiq mahalliy korxonalar avtomobil uchun butlovchi qism yetkazib bersa, ularning eng asosiylari va kattalari “O‘zavtosanoat” AJ tarmoq korxonalari hisoblanadi.



2-rasm. "O'zavtosanoat" AJ tarkibiga kiruvchi ishlab chiqaruvchi korxonalar [13]

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019 yil 19-iyuldagi PQ-4397-sonli "O'zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini jadal rivojlantirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risidagi" [14] Qarorida yengil avtomobillar mahalliyashtirish darajasini o'rta hisobda 60 foizgacha yetkazish belgilangan. Ushbu Qarorda, "O'zavtosanoat" AJ tomonidan 2019 - 2022 yillarda amalga oshirilishi lozim bo'lgan investitsiya (mahalliyashtirish) loyihalari ko'rsatilgan.

1-jadval

"O'zavtosanoat" AJning 2019 – 2022 yillarda amalga oshirilishi rejada bo'lgan investitsiya loyihalari ro'yhati [14]

T/r	Loyiha nomi
1.	Xrom qismlarini ishlab chiqarishni tashkillashtirish
2.	Elektr motorchalarni ishlab chiqarishni tashkillashtirish
3.	Avtomobillarning yangi modellarini ishlab chiqarishni tashkillashtirish
4.	Dvigatelning yangi turini o'zlashtirish
5.	Yangi avtomobil modellari uchun plastik yoqilg'i baklarini ishlab chiqarishni o'zlashtirish
6.	Yangi avtomobil modellari uchun amortizator qismlarini ishlab chiqarishni o'zlashtirish
7.	Yangi avtomobil modellari uchun yarimo'qlarni ishlab chiqarishni o'zlashtirish

T/r	Loyiha nomi
8.	Yangi avtomobil modellari uchun rul g'ildiraklarini ishlab chiqarishni o'zlashtirish
9.	Yangi avtomobil modellari uchun orqani ko'rish oynasini (zerkala) ishlab chiqarishni o'zlashtirish
10.	Yangi avtomobil modellari uchun tormoz va yoqilg'i tizimlari trubkalarini ishlab chiqarishni o'zlashtirish
11.	Yangi avtomobil modellari uchun havo kanallarini (vozduxovod) ishlab chiqarishni o'zlashtirish
12.	Yangi avtomobil modellari uchun magnitofonlar ishlab chiqarishni o'zlashtirish
13.	Yangi avtomobil modellari uchun oyna tozalagich (stekloochistitel) ishlab chiqarishni o'zlashtirish
14.	Yangi avtomobil modellari uchun oyna yuvgich ishlab chiqarishni o'zlashtirish
15.	Yangi avtomobil modellari uchun kauchuk tutqichlarni ishlab chiqarishni o'zlashtirish
16.	Yangi avtomobil modellari uchun mashinalar to'xtash tormozlarini ishlab chiqarishni o'zlashtirish

Hozirgi kunga kelib, ushbu 16 ta loyihaning 8 tasi amalga oshirilgan (yangi avtomobil, dvigatel, plastik yoqilg'i baki, rul chamberagi) bo'lib, qolgan 8 tasi bir qator sabablarga ko'ra sekin amalga oshirilmogda yoki boshqa loyihalar bilan almashtirishga majbur bo'lingan.

O'zbekiston avtomobilsozligida mahalliyashtirish loyihalarini amalga oshirishda quyidagi asosiy muammolar mavjud:

1. Yuqorida ko'rsatilgan butlovchi qismlar klassifikatsiyasida "white box" detallarning asosiy qismi General Motors tomonidan taqdim qilingan chizmalar va texnik parametrlar asosida mahalliyashtirib bo'linganiga qaramasdan, texnologik jihatdan ishlab chiqarish qiyin bo'lgan aksariyat butlovchi qismlar - "black box" detallar turkumiga kirib, ularni mahalliyashtirish uchun "design owner" ya'ni mahsulot egasidan ruxsat olish yoki ular bilan hamkorlik qilish lozim. Bunda, mahalliyashtirilayotgan mahsulot yuqori sifatini ushlab qolish, yangi yetkazib beruvchi bilan detalni loyihalashtirishga va laboratoriya sinovlarini o'tkazishga ketadigan ortiqcha xarajatlar va vaqtni tejash maqsadida, General Motors tomonidan hamkorlik qilishga ruxsat etilgan (nominated) korxonalar bilan ishlash talab etiladi. Qisqacha aytganda, "black box" detallarni mahalliyashtirish qat'iy General Motors tomonidan belgilangan kompaniya bilan hamkorlikda amalga oshirilishi kerak. Xorijiy kompaniya hamkorlik qilishdan bosh tortgan taqdirda, mahalliyashtirish imkonsiz bo'ladi. Bunday holatlarning ko'pida yangi hamkor topib, butlovchi qism yangidan loyihalashtirilsa, xarajatlar oshishi oqibatida loyiha o'zini o'zi oqlamaydi.

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 korxonalariga moliyalashtirishni jalb qilish uchun (aksiyalar orqali) fond bozorining yetarlicha rivojlanmaganligi;

- Mahalliy korxonalarining 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 korxonalarini bosqichma-bosqich xussiylashtirish jarayonlari boshlangan. Natijada, davlat korxonalarida ishlab chiqarish faoliyatini yuritish borgan sari qiyinlashib bormoqda: yangi korxonalar 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 imkoninsh 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.

5. Avtomobilsozlikga zarur bo‘lgan bazaviy xom-ashyolarda importga bog‘liqlik (po‘lat listlar, bo‘yoq ishlab chiqarish uchun kimyoviy materiallar va boshqalar).

6. Inson omili bilan bog‘liq muammolar - tor doira mutaxassislarining yetishmasligi, yoki ularni o‘qitish va tayyorlash bilan bog‘liq yuqori xarajatlar.

Butlovchi qismlardan tashqari, avtomobil ishlab chiqarishni tashkil qilish bo'yicha ham yagona qonun-qoidalar nizomi hozirgi kungacha belgilab berilmagan. Bu esa, MDH davlatlari orasidagi ikkinchi eng katta avtomobil bozoriga faqatgina SKD (semi knocked down – “yirik uzelli”, ya'ni faqatgina katta agregat va uzellarni yig'ish) usulida ishlab chiqarishni tashkil qilish bilan, yoki umuman mahalliyashtirishni amalga oshirmasdan, har qanday sifatli va sifatsiz avtomobil ishlab chiqaruvchisi kirib kelishiga sabab bo'lmoqda.

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 uzal 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.

To'rtinchidan, xorijiy korxonalarining investitsiya risklarini kamaytirish maqsadida, mahalliy davlat korxonalari bilan qo'shma korxonalar tashkil qilishida yengillik yaratish. Investitsiya kiritayotgan kompaniyalarga qo'shimcha imtiyozlar berish bo'yicha qonun ishlab chiqish.

Beshinchidan, Davlat ulushi bo'lgan avtomobilsozlik korxonalari tomonidan mahalliyashtirish loyihalari bo'yicha ishlab chiqilgan loyiha texnik-iqtisodiy asoslarini “Loyihalar va import kontraktlarini kompleks ekspertiza qilish markazi” DUKda tezlantirilgan ekspertizadan o'tkazish tartibini tashkil qilish, yoki xorijiy loyihalarni ekspertiza qilish organlarida ekspertizadan o'tkazishga ruxsat berish kerak. Ba'zan markazda texnik-iqtisodiy asosni, so'ngra asbob-uskunalar sotib olish uchun tender dokumentlarini ekspertiza qilish va ko'rsatilgan kamchiliklarni bartaraf etishga 6 oydan 1 yilgacha vaqt ketadi, bu esa mahalliyashtirish loyihalari kechikib ketishiga va moliyalashtirish to'xtab qolishiga sabab bo'ladi.

Oltinchidan, xorijiy kompaniyalar investitsiya qilib o'z korxonalarini ochishlari uchun ijaraga yer va tayyor bino taklif qilish, binolar qurish uchun mahalliy tadbirkorlarni jalb qilish.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 27-maydagi PQ-5128-sonli Qaroriga [14] muvofiq, “Mashinasozlik va elektrotexnika maxsus sanoat xabi” sanoat zonasi tashkil qilingan. Ushbu sanoat zonasi O‘zbekistonda mavjud erkin iqtisodiy zonalarning maxsus sanoat zonasi turkumiga mansub bo‘lib, undagi boshqaruvchi kompaniya yuqorida ko‘rsatilgan usulda ishni tashkil qilishi maqsadga muvofiq (Turkiyadagi “TOSB” erkin iqtisodiy zonasi, Rossiyadagi “Alabuga” erkin iqtisodiy zonasi kabi).

Yettinchidan, avtomobilsozlikda mahalliyashtirish iqtisodiyotning boshqa tarmoqlariga qaramligidan kelib chiqib, qo‘shni tarmoqlarda po‘lat ishlab chiqarish (Tebinbuloq koni), bazaviy materiallarni o‘zlashtirishni kabi loyihalarni jadallashtirish lozim (kimyo sanoati, neft-gaz).

Sakkizinchidan, avtomobilsozlik uchun tor doiradagi kadrlarni tayyorlash uchun xorijiy butlovchi qism ishlab chiqaruvchilariga stajirovkalarga yuborish, ishchi-operatorlar tayyorlash bo‘yicha chet el ta‘lim fondlari jamg‘armalarini jalb qilish lozim.

Avtomobilsozlik sohasi O‘zbekiston iqtisodiyoti va sanoatidagi eng yosh tarmoqlardan biri bo‘lishiga qaramasdan, bugungi kunda uning ajralmas qismini tashkil qiladi. Avtomobilsozlik sohasida hozirda 30 000 dan oshiq inson ish faoliyatini yuritayotgan bo‘lsa, mahalliyashtirish korxonalari bilan hamkorlik qilayotgan, ularga xizmatlar ko‘rsatayotgan boshqa soha vakillari bilan qo‘shib hisoblaganda bu ko‘rsatkich bir necha barobarga oshib ketadi. Bundan tashqari, avtomobilsozlikda raqobatbardosh va sifatli mahsulot chiqarish maqsadida, har doim yuqori texnologik jarayonlar joriy qilinib keladi. Bu esa o‘z navbatida davlatning rivoji va texnologik mustaqilligini ta‘minlaydi.

Dunyoda xom-ashyoning notekis taqsimlanganligi, yuqori texnologiyali ishlab chiqarishlarni tashkil qilishda chet el tajribasiga muhtojlik va avtomobil sanoati rivoji turdosh tarmoqlar rivoji bilan chambarchas bog‘liqligi tufayli, ishlab chiqarilayotgan avtomobillarning mahalliyashtirish darajasini 100 %ga olib chiqish imkonsizdir.

Shunga qaramasdan, mahalliyashtirish darajasini O‘zbekiston uchun maksimal ko‘rsatkichga yetkazish va yana yangi ishlab chiqaruvchilarni mahalliy bozorga jalb qilish imkoniyatlari borligini ta‘kidlab o‘tish lozim.

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-proizvodstvo-avtomobilei-viroslo>
4. <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2024/01/11/1014598-avtovaz-zahvatil-tret>
5. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_motor_vehicle_production
6. <https://www.gazeta.uz/ru/2022/10/26/uzauto-motors/>

7. <https://podrobno.uz/cat/obchestvo/proizvodstvo-avtomobiley-byd-v-uzbekistane-zapustyat-uzhe-osenyu-etogo-goda-odnako-likvidirovat-defi/>
8. <https://www.spot.uz/ru/2023/04/05/kia/>
9. <https://www.gazeta.uz/ru/2019/07/09/localization/>
10. Шушкин М. А. “Проблемы локализации производства автокомпонентов в России” Вестник Казанского технологического университета, vol. 15, no. 14, 2012, pp. 255-256.
11. Стегленко М.Г. “Проблемы локализации в автомобилестроении России” Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева, no. 16, 2009, pp. 434-445.
12. https://cl.uzavtosanoat.uz/uploads/localization_process.pdf
13. <https://uzavtosanoat.uz/page/company>
14. O‘zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini jadal rivojlantirishga oid qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida 19.07.2019 PQ-4397-sonli // Qonun hujjatlari ma‘lumotlari milliy bazasi, 19.07.2019-y., 07/19/4397/3449-son; 31.12.2020-y., 07/20/4938/1680-son <https://lex.uz/ru/docs/4429732>
15. Mashinasozlik va elektrotexnika maxsus sanoat xabi” maxsus sanoat zonasini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida 27.05.2021 PQ-5128-sonli // Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi, 27.05.2021-y., 07/21/5128/0494-son, 08.10.2021-y., 06/21/6320/0940-son; 01.06.2022-y., 07/22/266/0458-son <https://lex.uz/docs/-5435615>