

## АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ УЗБЕКИСТАНА В ИНТЕГРАЦИОННОМ ПРОЦЕССЕ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

*У.С.Надирханов, к.э.н., доцент*

*Ташкентский государственный транспортный университет*

В условиях глобализации национальные экономики становятся участниками не только мирового рынка товаров и услуг, но и движения экономических ресурсов между странами и регионами. Страны стремятся не только использовать наличие одних и недостаток других факторов для налаживания экспорта (импорта) тех или иных товаров и услуг, но и экспортировать имеющиеся в изобилии и импортировать недостающие факторы производства.

Сегодня основная часть промышленности Узбекистана приходится на обработку, которая занимает 83,2%. Этот положительный результат по программе развития отраслей направлен на расширение производства продукции с высокой добавленной стоимостью, увеличение степени переработки сырья, внедрение современных технологий<sup>220</sup>. Это в полной мере относится к автомобильной отрасли республики, которая активно осваивает рынки государств Центральной Азии, используя мировой опыт, реализуя экспортную стратегию с постепенным переносом производства в другие страны Центральной Азии.

**Автопром в мировой экономике.** Сегодня значение автомобильной промышленности для глобальной экономики переоценить практически невозможно: на эту отрасль прямо и косвенно суммарно приходится 15% мирового валового внутреннего продукта (ВВП), а каждый занятый непосредственно в автопроме обеспечивает работой еще от 8 до 10 человек из смежных отраслей<sup>221</sup>.

В становлении автопрома ряда развивающихся государств ведущую роль сыграл иностранный капитал. Так, концепция "летающих гусей" (ЛГ) как базовая азиатская модель развития послужила теоретической основой экспортноориентированного развития Японии, новых индустриальных стран Юго-восточной Азии (НИС ЮВА-4), стран АСЕАН, Китая, доказав свою эффективность в развитии международной торговли и углублении международного разделения труда.<sup>222</sup> Как отмечают международные эксперты, вклад автомобильной индустрии в мировой ВВП крайне значителен и составляет

<sup>220</sup> Доля промышленности в ВВП Узбекистана увеличилась до 26,7% 02.02.2023 г. <https://kapital.uz/dolya-promishlennosti-vvp/>.

<sup>221</sup> Какой вклад автомобильная промышленность вносит в глобальную экономику? 12 апреля 2022 г. <https://podrobno.uz/cat/obchestvo/kakoy-vklad-avtomobilnaya-promyshlennost-vnosit-v-globalnuyu-ekonomiku/>.

<sup>222</sup> Японская парадигма "летающих гусей" и макроэкономическая теория прямых инвестиций. <https://studme.org/77521/ekonomika/yaponskaya-paradigma-letyashih-gusey-makroekonomicheskaya-teoriya-pryam-myh-investitsiy>.

до 5,7%<sup>223</sup>, а мировой объем экспорта в 2020 году составил более 1 189 млрд.долл.США.

**Развитие автомобильного рынка Узбекистана.** Создание автомобильной промышленности в Узбекистане началось с посещения в 1992 году автозавода Daewoo Президентом И.Каримовым в ходе его визита в Республику Корея. Уже в июле 1996 года завод UzDaewoo выпустил первые автомобили Nexia, Tico и Lanos, лицензионные и слегка модернизированные копии Opel Kadett, Suzuki Alto и Suzuki Every середины 1980-х. (график). Достиженные в ходе государственного визита Президента Узбекистана Ш. Мирзиёева в Республику Корея в 2017 году договоренности придали новые импульсы этому развитию.



**Рис 1.История автопрома Узбекистана <sup>224</sup>.**

Изучение экономических показателей узбекского автопроизводителя показывает, что объем промышленного производства вырос с 4 222 млрд.сум. в 2016 году до 33 975 млрд.сум. по итогам 2022 года (8 раз) <sup>225</sup>. Постоянно осуществляется диверсификация видов продукции. Так, с 2018 года осуществляется выпуск грузовых автомобилей КАМАЗ, а с 2021года - легковых коммерческих автомобилей.

Изучение экспортных трендов АО «UZAUTO MOTORS» показывает динамичный рост с 23882,9 тыс долл.США в 2018 году до 276421,2 тыс.долл.США по итогам 2021 года (11,5 раз), откатившись вместе с тем, до 4656,6 тыс.долл.США по итогам 2022 года. В числе причин такого снижения следует отметить отсутствие Казахстана в числе импортеров узбекских авто в 2022 году, доля которого в 2019 - 2021 гг. составляла 79-87 % .

Данная диспропорция потребовала диверсификации экспортной географии, так, в числе новых направлений мы видим такие страны, как Бразилия, Ливан, ОАЭ, Республика Корея, которая в начале 1990 гг. была основателем автопрома в Узбекистане. Следует отметить, что национальная

<sup>223</sup> Перспективы развития мировой экономики. Спад в обрабатывающей промышленности, рост торговых барьеров/МВФ/Электронный ресурс/ дата обращения 01.11.2021.

<sup>224</sup>Узбекистан: от хлопка к атомпрому. 26.09.2022. <https://expert.ru/expert/2022/39/uzbekistan-ot-khlopka-k-atompromu/>

<sup>225</sup> Государственный комитет Республики Узбекистана по статистике.

автопромышленность удерживает свои экспортные позиции в таких странах, как Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, что позволило в соответствии со стратегией осуществить в эти страны *вывоз капитала в виде «прямых зарубежных инвестиций»*, то есть, собственные производства за рубежом.

Как известно, парадигма «летающих гусей» была разработана в конце 1930–х гг. японским ученым К. Акамацу, как обобщенная теория экономического развития, отражающая динамику внутренних процессов и изменение конкурентоспособности японского промышленного сектора. Во главе «стаи» находится Япония, а далее с определенным временным интервалом летят другие «гуси» - восточноазиатские страны. Японские фирмы инвестировали в Тайвань, Сингапур, Гонконг и Ю. Корею («азиатские тигры»), которые в последующие годы инвестировали в соседние страны ЮВА – Малайзию, Индонезию, Филиппины и др. (рис.). Применяя основные положения данной теории к деятельности АО «UZAUTO MOTORS» мы отмечаем:

-Планомерную последовательную работу холдинга на новых рынках, в первую очередь, стран Центральной Азии и Кавказа (Азербайджан).

-Постепенное вхождение на эти рынки автомобильной продукции подкрепляется наращиванием поставок запасных частей и комплектующих.

-Наряду с этим, осуществляется расширение производственных объемов и диверсификация модельного ряда.

- АО «UZAUTO MOTORS» практически реализует стратегию перехода от вывоза товаров (продукции) к вывозу капитала.

Наше сравнительное изучение показало некоторые общие черты с классической моделью «летающих гусей», в первую очередь, формирование региональной интеграции и региональной производственной цепочки (по примеру ЮВА) и в регионе Центральной Азии. В результате изучения вышеизложенных материалов и трендов автор полагает возможным выдвинуть гипотезу о формирующейся Центральноазиатской модели «летающих гусей» с лидирующей ролью автопрома Республики Узбекистан. Вместе с тем, она имеет ряд специфических особенностей:

- в Центральной Азии выстраивается цепочка («стая») связанных узлами кооперации стран;

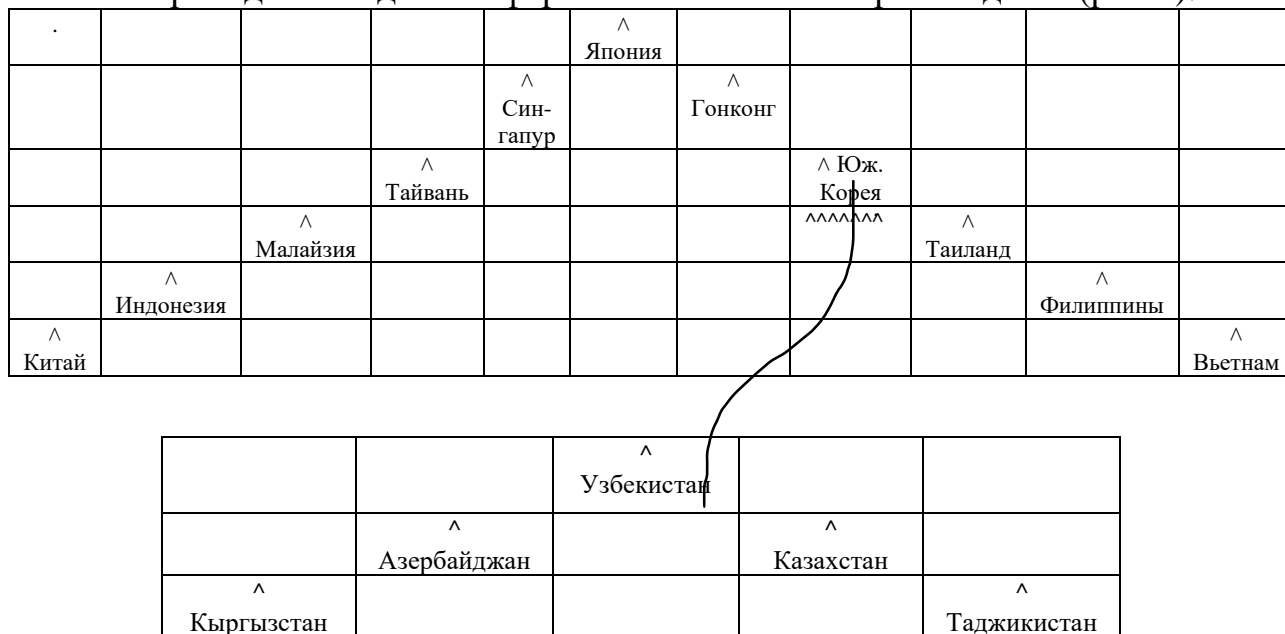
-в отличие от основ классической теории ЛГ, Узбекистан не имеет того экономического, инвестиционного и технологического преимущества перед странами Центральной Азии, которое Япония имела перед странами Восточной Азии;

- определение классической теории «от более развитых в начале «стаи» к менее развитым в конце»<sup>226</sup> является условным, подразумевая лишь более значительный «вес» и опыт «ведущего гуся» - узбекского участника именно в сфере автомобильного производства;

---

<sup>226</sup>Белова Л.Г. Региональная кооперация как фактор построения информационного общества в восточноазиатских странах АТР. *Transport Business in Russia* | №2 2014 | 171-174

- Из «стаи диких гусей» К. Акамацу автопром Южной Кореи стал основателем автомобильной промышленности в Узбекистане, привнеся прямые иностранные инвестиции (современные технологии), осуществив выпуск первого автомобиля в регионе в 1996 году. С учетом современных процессов производственной интеграции стран-участниц автор предпринял попытку соединить воедино классическую парадигму и нарождающуюся в Центральной Азии+Азербайджан модель в сфере автомобильного производства (рис 2).



**Рис 2. Парадигма «Летающие гуси» с участием Республики Узбекистан<sup>227</sup>.**

Следует отметить, что данное видение и предлагаемая гипотеза не лишены отдельных условностей - с учетом новизны самого феномена, непродолжительного периода региональной автопромышленной интеграции, фрагментарного и недостаточного объема информационной базы и статистических материалов. Тем не менее, представляется важным увидеть формирующиеся тренды, начать анализ их «плюсов» и «минусов», включиться в процесс государственного регулирования.

В современных условиях автомобильное производство сможет стать для стран региона еще одним драйвером экономического роста, содействия региональной интеграции, формированию региональной производственной цепочки. А формирующаяся гипотеза и Центральноазиатская модель «летающих гусей», контуры которой обозначились в 2017-2022 годах, должна еще пройти апробацию в странах - реципиентах ПИИ Узбекистана, получить развитие за счет новых статистических данных и научных исследований.

<sup>227</sup> Chunchin Yun, International Production Networks and the Role of the State: Lessons from East Asian Developmental Experience, The European Journal of Development Research, Vol. 15, No. 1, June 2003, p. 170-193. Видение автора.