

Анализ рынка автотранспортных средств в Республике Узбекистан

Отчет

—

Октябрь 2024

Глоссарий

CAGR	Совокупный годовой темп роста	Долл.	Доллар США
CKD и SKD	Мелкоузловая сборка (Complete knock-down) и Крупноузловая сборка (Semi Knocked Down)	ЕАЭС	Евразийский экономический союз
CBU	Автомобиль в готовом виде (Completely built unit)	Ед.	Единицы
IPO	Первичное размещение акций	ИМРИ	Институт макроэкономических и региональных исследований
Roodell	Официальный дистрибьютер брендов Kia, CHERY, Haval, LADA, Renault, Hyundai Tracks в Узбекистане	Куб. см.	Кубические сантиметры
UzAuto Motors	Предприятие в Узбекистане, на котором производятся легковые автомобили марки Chevrolet	Легкие коммерческие автомобили	Автомобили легковые, с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием (с рабочим объемом цилиндров не более 1000 куб. см, марки «Дамас DLX», с рабочим объемом цилиндров более 1500 куб. см, но не более 1800 куб.см, марки «Volkswagen», с рабочим объемом цилиндров не более 1000 куб. см, для медицинских целей, марки «Ambulance»)
UzAvtoSavdo	Онлайн платформа для выбора и покупки автомобилей производителя GM Uzbekistan	Легковые автомобили	Автомобили, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702)
UZS, сум	Узбекский Сум	Млн	Миллион
Uzum Avto	Онлайн-платформа, позволяющая покупать автомобили у разных дилеров в Ташкенте	Млрд	Миллиард
WTO	Всемирная торговая организация	МФО	Микрофинансовые организации
Автопром	Автомобильная промышленность	НДС	Налог на добавленную стоимость
АИС «Нотариус»	Автоматизированная информационная система «Нотариус»	РУз, Узбекистан	Республика Узбекистан
БРВ	Базовая расчетная величина	СНГ	Содружество Независимых Государств
ВВП	Валовой внутренний продукт	СТО	Станции технического обслуживания
ВТО	Внешнеторговый оборот	Тыс.	Тысячи
Г., гг.	Год, годы	Физ. лица	Физические лица
ГНК	Государственный налоговый комитет Республики Узбекистан	ЦБ РУз	Центральный Банк Республики Узбекистан
Госкомстат	Государственный Комитет Республики Узбекистан по статистике	ЦЭИР	Центр экономических исследований и реформ
		Электромобили	Транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем

Содержание

1	Краткий обзор	4
2	Макроэкономический обзор	6
3	Краткий обзор автомобильной промышленности	9
4	Анализ рынка легковых, легких коммерческих и электромобилей	12
5	Нормативно-правовая база и налогообложение	26
6	Рыночные риски и барьеры	31
7	Анализ мировых практик по допустимой доле автокредитования в портфелях коммерческих банков	36

1

Краткий обзор

Краткий обзор

545 тыс. ед.

Количество продаж автомобилей на первичном рынке (при консервативном сценарии прогноза) к 2029 году

33%

Рост продаж автомобилей на первичном рынке в 2023 году. На вторичном рынке показатель увеличился на 13% по сравнению с 2022 годом

6 млн ед.

Автомобилей должно поступить на внутренний рынок Узбекистана, чтобы достичь уровня 240 автомобилей на 1 000 человек, при котором в среднем каждая семья будет иметь один автомобиль



Общее количество автомобилей, принадлежащих физ. лицам, на 1 января 2024 года составляет 4 млн ед., из них – 3,8 млн легковые



Анализ рыночной практики ценообразования на первичном и вторичном рынках показывает, что стоимость «народных автомобилей», таких как Chevrolet Cobalt, Lacetti и Damas, является ключевым фактором в определении цен на автомобили и часто не снижается первые 2 года их эксплуатации



Анализ каналов продаж показал, что рынок онлайн-торговли автомобилями начинает активно развиваться. Также появились новые платформы для покупки автомобилей, такие как Uzum Auto и Alif



К 2030 году Узбекистан планирует достичь ВВП на душу населения в размере \$4 198. Достижение этих целей позволит значительно улучшить благосостояние населения. Однако для реализации цели, при которой каждая семья будет иметь автомобиль, возможно потребуется дополнительное финансирование. В среднем это составит около \$18,46 млрд в год на покупку автомобилей.

456,3 тыс. ед.

Количество общих продаж новых легковых автомобилей, включая импорт в 2023 году

84%

Доля UzAuto Motors на рынке в 2023 году

\$3 116 млн

Общая сумма выдачи автокредитов в 2023 году

87%

Рост выдачи автокредитов в 2023 году

2

Макроэкономический обзор

Основные макроэкономические показатели (1/2)

Данные по итогам 2023 года

\$90,8 млрд
Номинальный ВВП

6%
Реальный рост ВВП

\$30 млрд
Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования

\$7,2 млрд
Прямые иностранные инвестиции (24% от общего объема инвестиций)

Источники: Госкомстат, Министерство занятости и труда

Численность постоянного населения в Узбекистане с 2020 по 2029 гг. на 1 января, млн человек

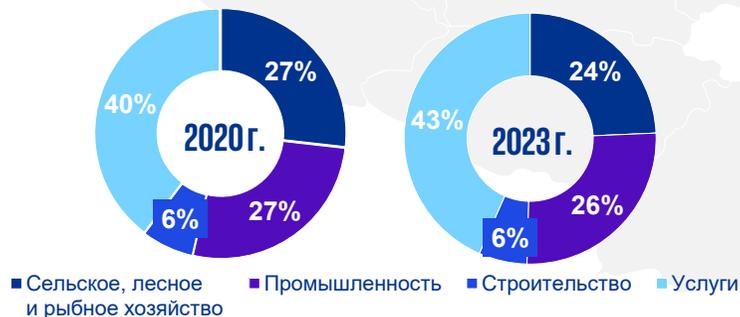


Примечание: П – прогнозные значения

Данные по итогам 2023 года

2,2% Среднегодовой темп роста населения
6,8% Уровень безработицы
\$2 495 Номинальный ВВП на душу населения

Структура ВВП



Примечание: При переводе в доллары США использовалось среднее значение курса по итогам 2023 года

Автомобильная промышленность

\$0,9 млрд

Добавленная стоимость автомобильной промышленности к ВВП, или 1,1% от общего ВВП

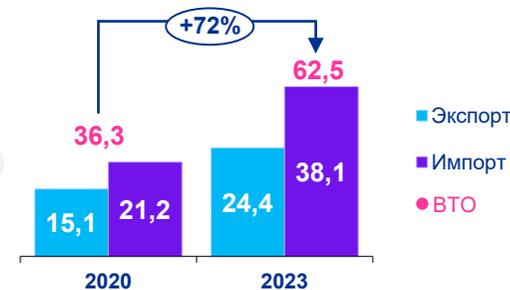
29,2 тыс.

Занятых в автомобильной промышленности, или 0,1% от общего числа занятых

\$130,3 млн

Объем освоенных инвестиций

Динамика внешнеторгового оборота, млрд долл. США

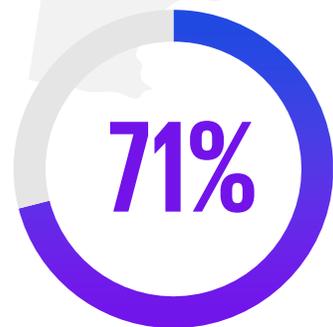


Основные макроэкономические показатели (2/2)

Данные по итогам 2023 года

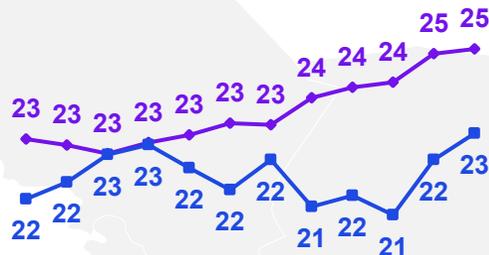
14%

Основная ставка, установленная ЦБ РУз



Доля монетарного золота в официальных резервных активах Узбекистана (увеличение на 6,7% по сравнению с 2022 годом)

Процентные ставки по банковским кредитам в национальной валюте, %



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

— Кредиты, выданные физическим лицам
— Кредиты, выданные юридическим лицам

24%

Средняя ставка по автокредитам

\$34,6 млрд

Официальные резервные активы, включая резервы в иностранной валюте, золото и другие

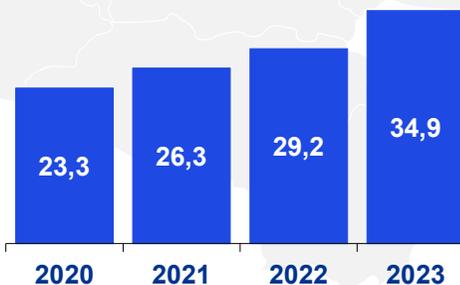
11 737 UZS

Среднее значение обменного курса доллара США к узбекскому суму

Государственный долг

Согласно Закону от 29 апреля 2023 года, размер государственного долга не должен превышать 60% по отношению к годовому прогнозируемому показателю ВВП*

Государственный долг Узбекистана, млрд долл. США



8,8%

Индекс потребительских цен (в % к предыдущему году)

Совокупный остаток кредитного портфеля банков на 1 января 2024 года составляет

\$38,2 млрд

Общий объем выданных кредитов

31,5%

Объем кредитов, выданных физ. лицам.

Источники: ЦБ РУз, Госкомстат, Lex.uz, Минэкономфин

Примечание: При переводе в доллары США использовалось среднее значение курса по итогам 2023 года *Закон Республики Узбекистан, от 29.04.2023 г. № ЗРУ-836

3

**Краткий обзор
автомобильной
промышленности**

Развитие автомобильной промышленности

Автомобильная промышленность Узбекистана появилась в 1994 году и развивалась в 4 этапа:

Этап 1: Первые шаги в создании автопрома 1994 – 1999 гг.

1994 г.

- Создание «Узавтосаноат»

1996 г.

- Старт CKD производства автомобилей Daewoo в Асаке и создание «СамКочавто»

1999 г.

- Запуск завода «СамКочавто» в Самарканде (автобусы, пикапы, грузовые и спец. автомобили)

Этап 2: Новые партнерства, запуск производства Chevrolet 2007-2015 гг.

2007 г.

- Старт производства Chevrolet на базе CKD и SKD

2008 г.

- Создание «GM Uzbekistan»

2009 г.

- Создание «Man Auto-Uzbekistan»

2012 г.

- Запуск завода «MAN» в Самарканде и создание «Uz-Auto Trailer»

2015 г.

- Запуск бренда «Ravon»

Этап 3: Курс на либерализацию авторынка 2018-2022 гг.

2018 г.

- Выкуп компанией «Узавтосаноат» 25% доли у GM

2019 г.

- Создание «Uz Truck and Bus Motors»

2020 г.

- ADM Jizzakh – запуск SKD. Мощность завода составляет более 100 тыс. автомобилей в год

2022 г.

- Договоренность с GM International об увеличении производственных мощностей до 500 тыс. ед.

Этап 4: Производство электромобилей 2023-2024 гг.

2023 г.

- Начало официальных продаж BYD
- Запуск завода EXEED Asaka Motors. На начальном этапе планируется сборка около 5 тыс. ед. в год, а в дальнейшем — около 20 тыс.
- UzAuto Motors стал официальным партнером маркетплейса Uzum Market

2024 г.

- Начало выпуска BYD. В 2024 году мощность производства планируется довести до 50 тыс., а в дальнейшем — до 500 тыс. в год
- Запуск производства Hyundai Elantra, Tucson, Sonata, Santa Fe, Palisade и Staria на заводе Asaka Motors
- Запуск производства кроссовера Kia Sonet. Ежегодно предприятие планирует выпускать до 100 тыс. ед.

Источники: Официальный сайт «Узавтосаноат»

Текущие показатели рынка легковых автомобилей

Данные по итогам 2023 года

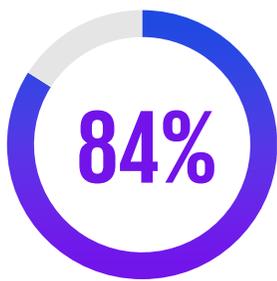
456 тыс. ед.

Количество общих продаж новых легковых автомобилей, включая импорт



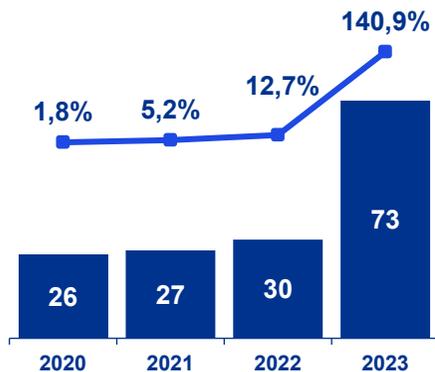
380 тыс. ед.

Количество продаж новых легковых автомобилей, произведенных в Узбекистане

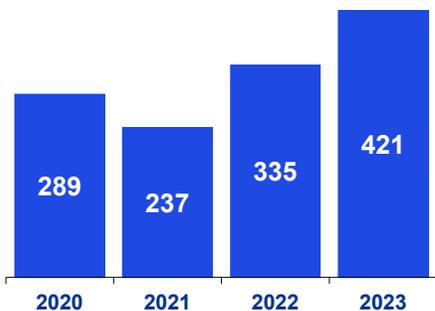


Доля продаж UzAuto Motors на авторынке

Импорт легковых автомобилей (кроме специализированных) с 2020 по 2023 гг., тыс. ед.



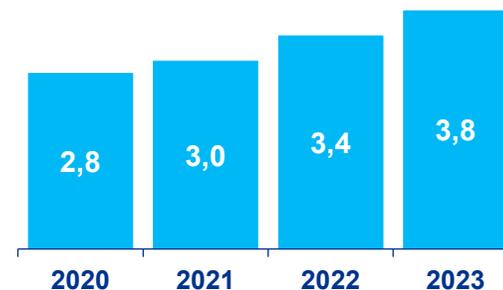
Производство легковых и легких коммерческих автомобилей с 2020 по 2023 гг., тыс. ед.



3,8 млн ед.

Общее количество зарегистрированных легковых автомобилей у физ. лиц в 2023 году

Общее количество зарегистрированных легковых автомобилей у физ. лиц с 2020 по 2023 гг., млн ед.



Объем автопарка в разрезе регионов

Область	Кол-во, ед.	Область	Кол-во, ед.
г.Ташкент	597 931	Бухарская	241 855
Самаркандская	417 165	Сурхандарьинская	233 675
Ташкентская	414 645	Хорезмская	226 721
Ферганская	354 858	Каракалпакстан	161 926
Кашкадарьинская	297 305	Джизакская	109 657
Андижанская	271 885	Навоийская	109 274
Наманганская	247 032	Сырдарьинская	75 116

Источники: Официальный сайт «Узавтосаноат», Госкомстат

4

Анализ рынка легковых, легких коммерческих и электромобилей

Сценарии развития первичного и вторичного рынков легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электромобили) до 2029 г. (1/2)

В целях возможности прогнозирования рынка автомобилей в Республике Узбекистан было применено моделирование с использованием трёх сценариев: таргетируемый, динамический и консервативный сценарии.

При этом, при моделировании трёх сценариев эксперты принимали в расчет следующие наиболее важные факторы:

- **Стратегию «Узбекистан – 2030»**, в которой одним из ключевых приоритетов является обеспечение роста благосостояния населения через устойчивое развитие экономики страны, в т.ч. **доведение объема ВВП до \$160 млрд и доходов на душу населения – до \$4 тыс.**
- **Уровень развития автокредитования и альтернативных источников финансирования** (лизинг, рассрочка и др.). При этом **объем кредитования в разных сценариях зависит от активности наращивания портфеля автокредитов в банках** (в таргетируемом сценарии – самый активный рост, в динамическом и консервативном – умеренный и замедленный соответственно).
- Прогнозирование проведено с учетом **увеличения стоимости транспортных средств на 5%**, а также с корректировкой на **инфляцию в США**.

Источники: Анализ KPMG

1. Таргетируемый сценарий

Ожидается значительное расширение автомобильного рынка.

Данный сценарий смоделирован с учетом того, что к 2030 году каждая семья будет владеть автомобилем, а показатель количества автомобилей на 1000 человек в Узбекистане приблизится к уровню соседних стран региона. При этом учитывается, что для успешной реализации данного сценария необходимы:

- проведение масштабных рыночных реформ в стране
- высокие темпы роста населения
- активная налоговая и кредитная поддержка от правительства и банков Узбекистана, с целью повышения покупательской способности и создания спроса на автомобили.

2. Динамический сценарий

Рынок будет развиваться, адаптируясь к изменяющимся условиям и новым возможностям

При динамическом сценарии наблюдается тенденция роста числа владельцев автомобилей без насыщения рынка. Однако по мере роста доходов населения темпы роста числа владельцев автомобилей в конечном итоге замедлятся.

3. Консервативный сценарий

Рынок будет развиваться постепенно, с фокусом на поддержание текущих показателей и поэтапное расширение

В данном сценарии учитываются такие факторы как уровень насыщенности рынка, когда предельный рост владения автомобилем замедляется, а также достижение предельного уровня роста доходов населения, т.е. достижение определенного порога, когда темпы покупки автомобилей также снизятся.

Сценарии развития первичного и вторичного рынков легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электромобили) до 2029 г. (2/2)

	Таргетируемый сценарий	Динамический сценарий	Консервативный сценарий
Индикаторы (прогноз - 2029)	1	2	3
ВВП на душу населения	\$4 198	\$4 198	\$4 198
Среднегодовой темп роста ВВП	5 – 6%	5 – 6%	5 – 6%
Автокредитование и альтернативные источники финансирования* (Первичный и Вторичный рынки)	\$18,46 млрд	\$12,05 млрд	\$4,61 млрд
CAGR первичного рынка легковых авто (в количественном выражении)	18,8%	15,4%	7,4%
CAGR вторичного рынка легковых авто (в количественном выражении)	20,3%	16,8%	12,7%
CAGR первичного рынка легковых авто (в денежном выражении)	24,2%	20,6%	11,8%
CAGR вторичного рынка легковых авто (в денежном выражении)	25,7%	22%	17,3%
Количество авто на 1 000 человек	240	214	160

Источники: Анализ KPMG

*Альтернативные источники включают Лизинг, Рассрочка, Факторинг

Динамика первичного и вторичного рынков легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электромобили) с 2020 по 2029 гг.

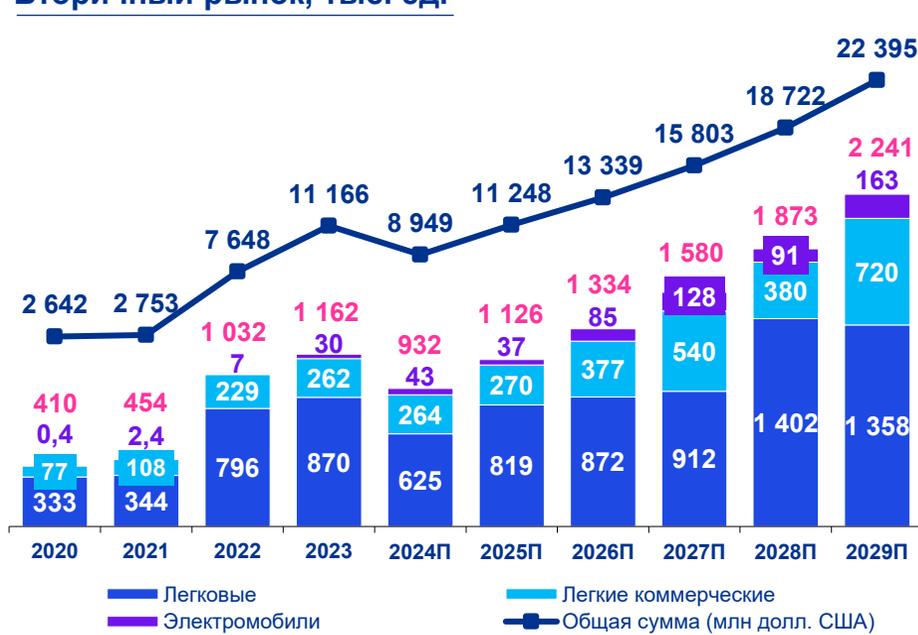
1. Таргетируемый сценарий

Реализация данного сценария возможна при условии, что к 2029 году рост **ВВП на душу населения** в Узбекистане достигнет отметки в **\$4 198**. В стране будут успешно проведены масштабные рыночные реформы. Экономический рост будет составлять **в среднем 5 - 6% в год**. Правительство и банки будут оказывать налоговую и кредитную поддержку, чтобы повысить покупательную способность и создать спрос на автомобили. Владение автомобилями продолжит активно расти, и к 2029 году Узбекистан догонит соседние страны по показателю на 1 000 человек, который будет ближе к значению **240 автомобилей**, несмотря на то, что все больше городов в мире вводят ограничения на вождение, пытаются решить растущие проблемы с парковкой и перегруженностью дорог.

Первичный рынок, тыс. ед.



Вторичный рынок, тыс. ед.



Источники: Госкомстат, Анализ KPMG

Динамика первичного и вторичного рынков легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электромобили) с 2020 по 2029 гг.

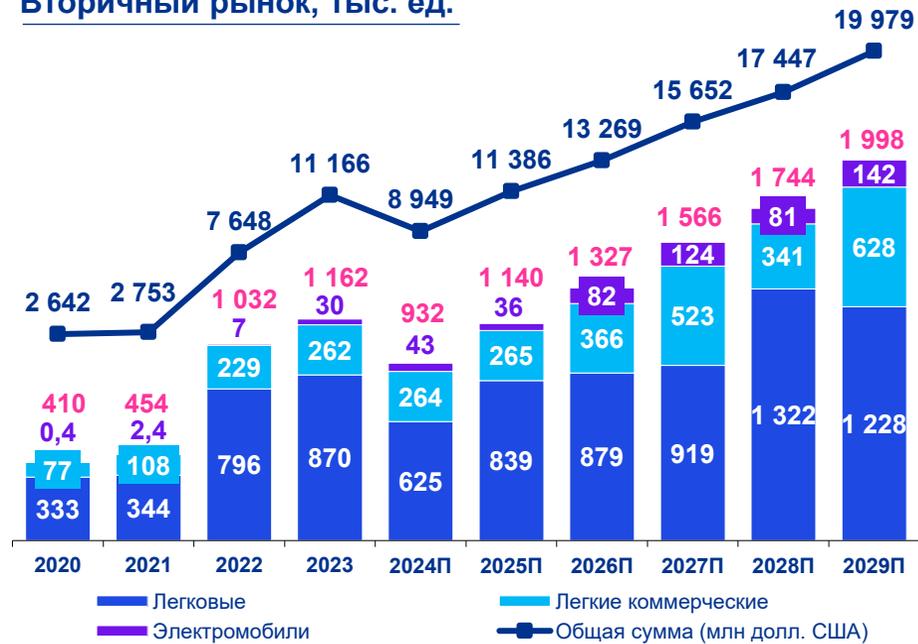
2. Динамический сценарий

Реализация данного сценария возможна при условии, что к 2029 году рост **ВВП Узбекистана составит в среднем 5 - 6%**, а **ВВП на душу населения составит \$4 198**. Количество населения продолжит расти, но более медленными темпами, а показатель уровня владения автомобилем на 1 000 человек достигнет значения **214 ед.** По мере роста соотношения поколения Z и поколения Alpha изменится отношение к владению автомобилем как к признаку социального статуса. Экологическая повестка станет более актуальной с повсеместным введением различных экологических зон.

Первичный рынок, тыс. ед.



Вторичный рынок, тыс. ед.



Источники: Госкомстат, Анализ KPMG

Динамика первичного и вторичного рынков легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электромобили) с 2020 по 2029 гг.

3. Консервативный сценарий

Реализация данного сценария возможна при условии, что к 2029 году рост ВВП Узбекистана составит в среднем 5 - 6%, а ВВП на душу населения составит \$4 198. Рост владения автомобилями замедлится, достигнув 160 автомобилей на 1 000 человек, что указывает на достижение зрелости рынка. По мере роста соотношения поколения Z и поколения Alpha изменится отношение к владению автомобилем как к признаку социального статуса. Влияние каршеринга, беспилотных автомобилей и новых агрегаторов такси будет значительным, но рост рынка автомобилей замедлится. В данном сценарии добавляется ограничение, что к 2028 году рынок достигнет зрелости. Впоследствии это приведет к замедлению предельного роста числа владельцев автомобилей и отразится на общей динамике рынка.

Первичный рынок, тыс. ед.



Вторичный рынок, тыс. ед.



Источники: Госкомстат, Анализ KPMG

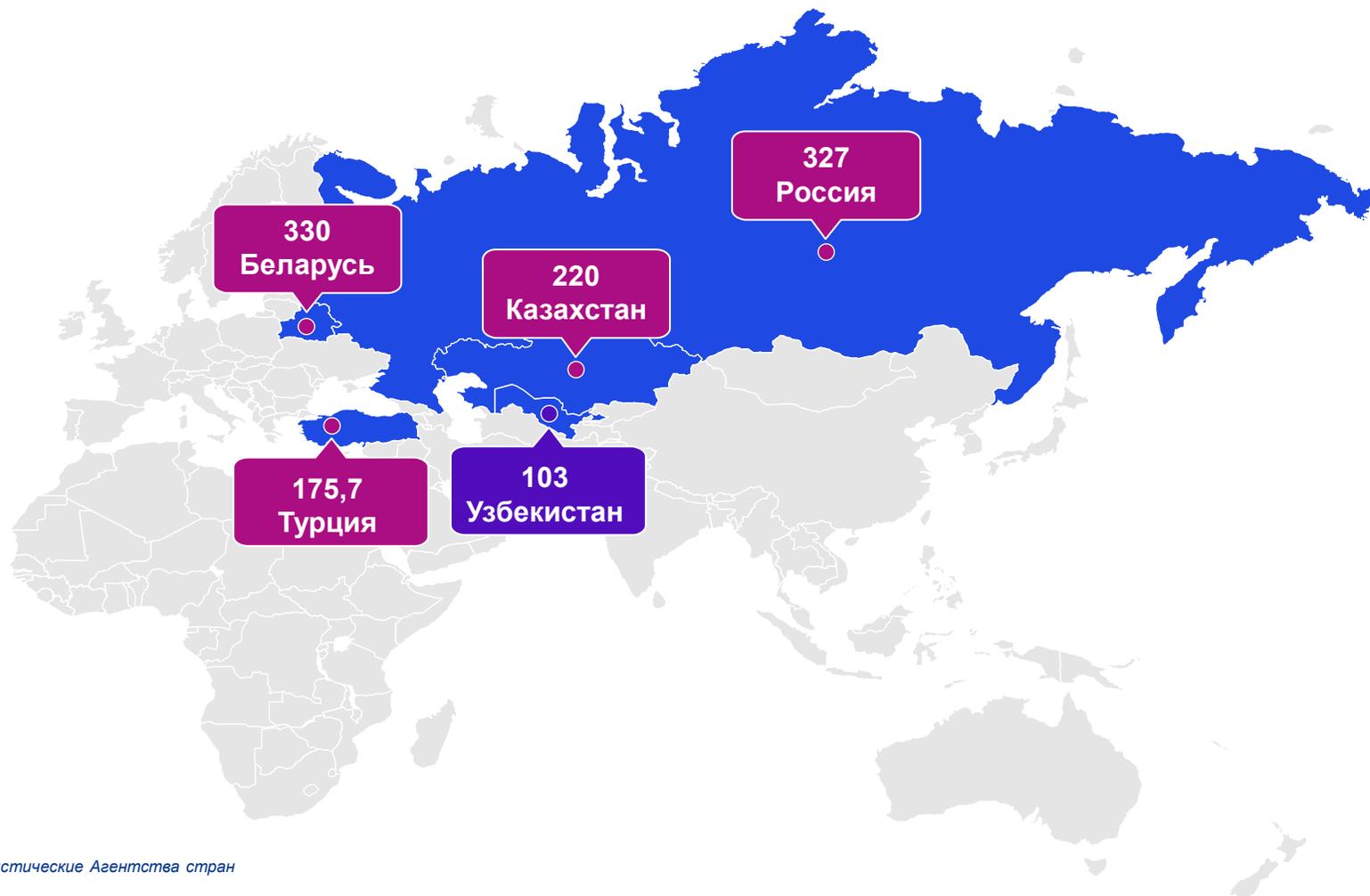
Количество автомобилей на 1 000 человек взрослого населения в 2023 г. в разрезе регионов



 В 2023 году среднее количество автомобилей на 1 000 человек в Узбекистане составило 103 ед., что на 8,4% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Больше всего автомобилями в 2023 году были обеспечены ташкентцы – в столице на 1 000 человек приходилось 197 авто. Второе место заняла Ташкентская область – 136 ед., третье – Бухарская область с количеством 118 ед. на 1 000 человек.

Источники: Госкомстат

Количество автомобилей на 1 000 человек взрослого населения в ближнем зарубежье в 2023 г.



Источники: Статистические Агентства стран

Анализ и структура категорий покупателей

Данные по итогам 2023 года



Примечание (1): Согласно ПКМ № 258 от 29.04.2021 г. стоимость служебного автотранспортного средства не должна превышать 2 000 БРВ

Примечание (2): БРВ = 375 тыс. сум на октябрь 2024 года

Источники: Госкомстат, ГНК, Lex.uz, Анализ KPMG

Анализ рыночной практики ценообразования на первичном рынке

Стоимость (народного автомобиля)

Стоимость автомобилей **Chevrolet Cobalt** и **Damas** является ключевым фактором в определении цен на автомобили в Узбекистане. Их роль как бенчмарков обусловлена доминирующим положением на рынке (**доля продаж в 2023 году составила 55% от общего числа**), ценовой доступностью, государственной поддержкой, влиянием на вторичный рынок и учетом экономических и социальных факторов

Программы продаж в рассрочку

Наблюдения показывают, что **программы продажи автомобилей в рассрочку приводят к повышению его стоимости на 10-15%**

Транспортные и страховые расходы

В зависимости от страны, откуда транспортируется автомобиль, и стоимости этого автомобиля, **расходы на транспортировку и страхование могут варьироваться в пределах 2-10%**

Комиссия дилера

В т.ч. гарантийное обслуживание (до 5%)

Таможенные пошлины и сертификация*

При ввозе иномарки, в зависимости от объема двигателя, **общая сумма таможенных пошлин и платежей может достигать 70% и более от стоимости автомобиля**. Эта сумма включает в т.ч. проведение климатических испытаний и экологическую сертификацию (не касается электромобилей).

Сертификация осуществляется в отношении импортируемой партии и зависит от количества завозимых автомобилей: чем больше партия, тем ниже расход на единицу автомобиля (**формирует 2-5% стоимости**)

Расходы на рекламу

Расходы в среднем на различные виды рекламы и **рекламные акции составляют 1-2%**

Маржа

В зависимости от брендов и их маркетинговых политик **общая маржа дилера, завода изготовителя и автосалона в среднем может достичь до 15%**



Источники: Анализ KPMG

*Таможенные пошлины и сертификация формируют цену при импорте автомобиля

Анализ рыночной практики ценообразования на вторичном рынке

Амортизация (износ)

Цены на популярные автомобили эконом-класса, такие как Chevrolet Cobalt, Gentra и Damas, из-за ограниченности на первичном рынке, в течение первых двух лет эксплуатации **снижаются незначительно** (часто не снижаются), тогда как автомобили премиум-класса **снижаются в среднем на 6% и более от стоимости в год**

Регион эксплуатации

Место эксплуатации и продажи автомобиля на вторичном рынке **на 3-5% влияет на стоимость** автомобиля. Например, автомобили в Ташкенте стоят немного дороже, чем в других регионах страны

Пробег и техническое состояние

Большой пробег, связанный с износом механизмов и общим состоянием транспортного средства, существенно влияет на его техническое состояние и может значительно **снизить стоимость** автомобиля

Особенности комплектации

Наличие у автомобиля дополнительных опций и улучшенной комплектации **может повысить стоимость** автомобиля на 15-20%

Сезон продажи

Время продажи также оказывает влияние на цену автомобиля. Например, зимой цены могут снижаться из-за проблем с топливом, а **осенью, благодаря появлению свободных средств у населения, наблюдается оживление рынка автомобилей и увеличение цен на 10% и более**

Цвет автомобиля

Для сегмента автомобилей эконом-класса самым популярным цветом кузова является белый, и поэтому **автомобили белого цвета часто продаются быстрее и стоят на 3-5% дороже**, чем аналогичные по характеристикам в других цветах



Источники: Анализ KPMG

Структура продаж по видам автомобилей*

Данные по итогам 2023 года

1,2 млн ед.

Легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электрические автомобили) было куплено населением на первичном и вторичном рынках путем **прямой покупки**

295 тыс. ед.

Легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электрические автомобили) было на первичном и вторичном рынках **в кредит/лизинг**

94 тыс. ед.

Легковых автомобилей (включая легкие коммерческие и электрические автомобили) было продано на первичном и вторичном рынках **различными методами**

Структура продаж

Первичный рынок автомобилей



Вторичный рынок автомобилей



Прямая покупка

По данным анализа KPMG, покупки автомобилей потребителями на первичном рынке в основном осуществлялись прямым путем. Объем на первичном рынке составил 67,3%, или 306 тыс. ед., а на вторичном рынке – 78,1%, или 859 тыс. ед.

Кредит/лизинг

Покупки автомобилей в кредит на первичном рынке составили 18,5%, или 84,4 тыс. ед., а на вторичном рынке – 19,2%, или 211 тыс. ед.

Другие

Покупки автомобилей другими способами (например, с помощью микрокредитов) на первичном рынке составили 14,1%, или 64 тыс. ед., а на вторичном рынке – 2,7%, или 30 тыс. ед.

Источники: Госкомстат, Анализ KPMG

*Анализ сделан на основании данных из официальных источников, неофициальные сделки (данные теневого рынка) не включены в анализ

Верхнеуровневый анализ каналов продаж и потенциальных изменений структуры

Клиентский путь покупки автомобиля становится многоканальным, стимулируя расширение присутствия игроков онлайн

Физические (Оффлайн)

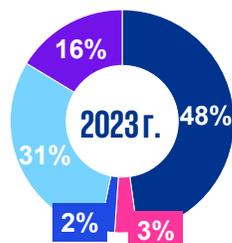
Официальные дилерские сети

На 1 января 2024 года по всему Узбекистану насчитывается более 190 официальных дилерских центров различных брендов

Наибольшую долю (48%, или 88 центров) занимает дилерская сеть Chevrolet

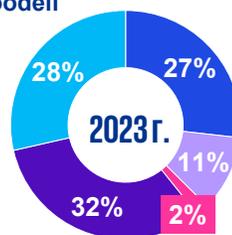
Мультибрендовые Автосалоны

В 2018 году в городе Нурафшон Ташкентской области состоялось открытие первого в Узбекистане мультибрендового автосалона



■ Chevrolet ■ Exceed
■ BYD ■ Roodell
■ Другие

Roodell



■ Chery ■ Haval
■ Renault ■ Kia
■ Lada

Неофициальные рынки и площадки

Рынок Сергели является крупнейшим авторынком Узбекистане

>1,1 млн

автомобилей было продано на вторичном рынке по итогам 2023 года

Онлайн

Официальные онлайн платформы производителей

UzAvtoSavdo – онлайн платформа для выбора и покупки автомобилей производителя GM Uzbekistan

>170 тыс.

контрактов было заключено на автомобили **Chevrolet Cobalt, Damas и Labo** в декабре 2023 года

Сайты объявлений

В 2023 году 50% всех проданных автомобилей было размещено на платформах онлайн-объявлений **OLX** и **Avtoelon**, при этом общее число проданных автомобилей через объявления размещенные на платформах составило 500-550 тыс.

Онлайн маркетплейсы

Uzum Auto – онлайн-платформа, позволяющая покупать автомобили у разных дилеров в Ташкенте

Alif – онлайн-платформа для приобретения авто BYD в рассрочку и на условиях, полностью соответствующих принципам исламского финансирования

Источники: Официальные сайты дилерских центров, ЦЭИР

Анализ динамики трендов спроса и предложения на внутреннем рынке Узбекистана в период с 2020-2023 гг.

33%

Рост продаж новых легковых автомобилей по итогам 2023 года (в % к предыдущему году)

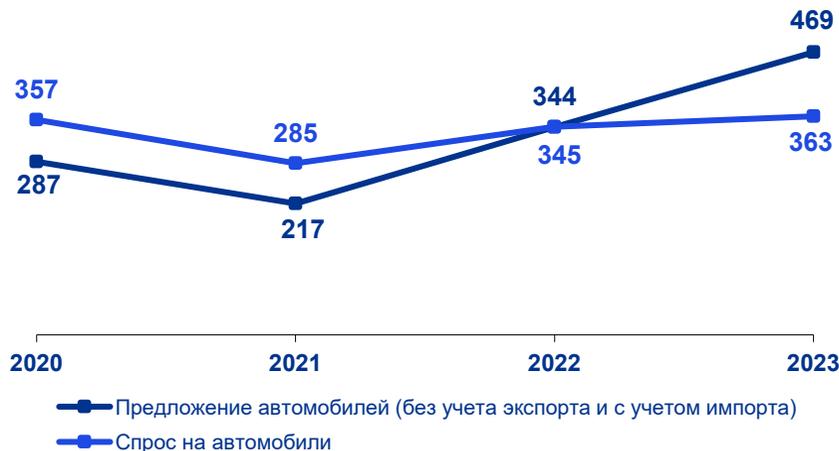
13%

Рост продаж поддержанных легковых автомобилей по итогам 2023 года (в % к предыдущему году)

26%

Рост производства легковых автомобилей (кроме специализированных) по итогам 2023 года (в % к предыдущему году)

Спрос и предложение на автомобили, тыс. ед.



Развитие авторынка Узбекистана тесно связано с улучшением экономического благосостояния населения, что стимулирует спрос на личные автомобили и поддерживает рост продаж в автопромышленности страны.

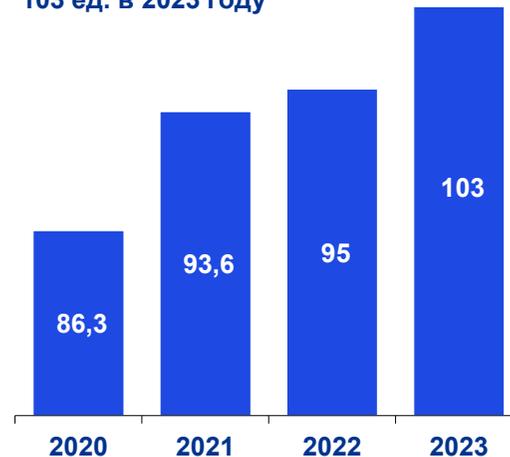
В 2023 году был зарегистрирован значительный рост продаж новых автомобилей, на треть выше по сравнению с предыдущим годом. Это говорит о повышенном спросе на новые автомобили. Увеличение продаж отечественных и иностранных марок автомобилей также наблюдается на фоне снижения таможенных пошлин.

Однако, сравнение такого показателя как количество автомобилей на 1 000 человек показывает, что **в Узбекистане, по сравнению с соседними странами региона, имеется высокий объем неудовлетворенного спроса на внутреннем рынке.**

1 млн ед.

К 2030 году планируется нарастить выпуск легковых автомобилей

Количество автомобилей на 1 000 человек с 2020 по 2023 гг. стабильно увеличивалось, достигнув значения 103 ед. в 2023 году



Источники: Госкомстат, Анализ KPMG

5

Нормативно-правовая база и налогообложение

Программы государственной поддержки (1/3)

Дата вступления в силу:
март 2024

О мерах по снижению негативного воздействия транспортных средств на атмосферный воздух

Цель: Снижение негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду в стране, в том числе количества вредных выбросов в атмосферу

- ✓ С 1 июня 2024 года поэтапно будет внедрена система «Экологический транспорт», которая предназначена для мониторинга соответствия легковых автомобилей установленным стандартам по предотвращению загрязнения атмосферы вредными выбросами
- ✓ Разделение регионов на «чистые», «средние» и «вредные» экологические зоны, исходя из реальных экологических условий, связанных с чистотой атмосферного воздуха в этих регионах
- ✓ Все транспортные средства будут проходить диагностическую проверку на количество выделяемых вредных веществ. Транспортные средства классифицируются как «чистые», «средние» и «вредные», обозначенные «зеленым», «желтым» и «красным» стикером
- ✓ Внедрение системы субсидирования потребления у населения в рамках замены «вредных» транспортных средств на «чистые»
- ✓ На первом этапе эта система будет внедрена в Ташкенте, на втором этапе — в Нукусе и областных центрах, а на третьем — во всех остальных регионах
- ✓ Введение экологических компенсационных выплат в отношении транспортных средств, экологическая категория которых не соответствует экологической зоне территории

Дата вступления в силу:
июнь 2023

О дополнительных мерах по удовлетворению потребностей населения в легковых автотранспортных средствах

Цель: Дальнейшее развитие конкурентной среды на внутреннем рынке автотранспорта и обеспечение населения доступными легковыми автотранспортными средствами

- ✓ До 1 января 2026 года в Узбекистане установлены новые ставки таможенных пошлин для ввозимых новых легковых автомобилей: 0% для автомобилей с объемом двигателя до 1 000 куб. см. и 5% для тех, у которых объем до 1 200 куб. см, при условии производства автомобилей не позднее одного года перед пересечением границы

Источники: Lex.uz

Программы государственной поддержки (2/3)

Дата вступления в силу:
декабрь 2022

О мерах по расширению инфраструктуры эксплуатации электромобилей

Цель: Ускорение перехода к «зеленой экономике», популяризация эксплуатации электромобилей, а также стимулирование и развитие создания сети станций их зарядки

- ✓ Утверждение Программы мер по доведению количества станций зарядки электромобилей минимум до 2 500 ед. до конца 2024 года
- ✓ С 2023 года субъектам предпринимательства предоставляется право продажи электроэнергии через электрические заправочные станции, а также самостоятельно устанавливать цены на зарядку
- ✓ С 2023 по 2026 годы станции заправки освободили от имущественного и земельного налогов, а оборудование для них — от таможенных пошлин. Доходы, полученные от зарядки электромобилей, перестали облагаться налогом с оборота, а специализирующиеся на этом предприятия получили право не уплачивать налог на прибыль
- ✓ С 2024 года обязательно включение зарядных станций в новые проекты торговых, развлекательных, гостиничных и инфраструктурных объектов

Дата вступления в силу:
декабрь 2022

О мерах по государственной поддержке организации производства электромобилей

Цель: Активное внедрение «зеленых» технологий во все сферы, уменьшение объемов выбросов вредных газов в атмосферу посредством поддержки производства электромобилей и комплектующих частей к ним

- ✓ Вводится система льгот для производителей и потребителей электромобилей и гибридных автомобилей до 1 января 2030 года, включая освобождение от утилизационного сбора и таможенных пошлин на комплектующие
- ✓ Освобождение от госпошлины за лицензию на перевозку пассажиров
- ✓ Разрешение производителям ввозить гибридные и электромобили в виде машинокомплектов для крупноузловой сборки (SKD) или в готовом виде (CBU) без уплаты таможенной пошлины и утилизационного сбора. Их количество не должно превышать 50% от организуемой производственной мощности, но не более 10 тыс. ед. в год
- ✓ Выплата компенсаций за счет средств Государственного бюджета части процентной ставки, превышающей основную ставку ЦБ РУз, но не более 10 процентных пунктов по кредитам

Источники: Lex.uz

Программы государственной поддержки (3/3)

Дата вступления в силу:
ноябрь 2022

О мерах по упрощению государственного регулирования предпринимательской деятельности

Цель: Снижение регуляторной нагрузки для субъектов предпринимательства путем определения конкретных целей и пределов регулирования предпринимательской деятельности, создания для них благоприятных условий для внедрения новых продуктов и видов услуг

- ✓ Отмена с 1 января 2023 года продажи новых импортируемых автомобилей только юридическими лицами — официальными дилерами предприятий-производителей

Дата вступления в силу:
февраль 2022

О дополнительных мерах по стимулированию развития внутреннего рынка автотранспортных средств

Цель: Дальнейшее повышение эффективности принимаемых мер в сфере создания конкурентных условий и формирование благоприятного инвестиционного климата в автомобильной промышленности

- ✓ До конца 2022 года снижены обе ставки – основная и специфическая; с 1 января 2023 года в очередной раз снизится только специфическая ставка
- ✓ С 2022 года ставка таможенной пошлины на новые автомобили снижается вдвое, а с 1 января 2023 года специфическая ставка таможенной пошлины за объем двигателя уменьшается на 17-50% от уже сниженной суммы специфической ставки
- ✓ Таможенные пошлины применяются только к новым транспортным средствам, выпущенных не более года назад на момент их ввоза в страну

Дата вступления в силу:
июль 2019

О дополнительных мерах по ускоренному развитию автомобильной промышленности РУз

Цель: Обеспечение ускоренного развития и повышения инвестиционной привлекательности автомобильной промышленности, внедрение современных рыночных механизмов и методов управления на основе передового международного опыта, а также создание конкурентоспособного на внутреннем и внешнем рынках производства

- ✓ Увеличение производства до 350 тыс. автомобилей в год
- ✓ Повышение уровня локализации до 60% и расширение экспорта до 100 тыс. ед.
- ✓ Обновление модельного ряда и привлечение инвестиций через IPO
- ✓ Отмена акцизных налогов на автомобили производства АО «UzAutoMotors» и введение программы TRADE-IN
- ✓ Привлечение финансирования на сумму не менее \$700 млн для реализации проектов

Источники: Lex.uz

Налогообложение

Данные на октябрь 2024 года

Новые автомобили

1,5 БРВ

Платеж за регистрацию электромобилей, мототранспорта и прицепов (562,5 тыс. сум)

6,84 БРВ

Платеж за регистрацию всех транспортных средств, за исключением электромобилей, мототранспорта и прицепов (2,6 млн сум)

Электромобили и гибридные автомобили, произведенные в РУз, освобождены от уплаты утилизационного сбора до 2030 года

Б/у автомобили

0,1 БРВ

Платеж за перерегистрацию автотранспортных средств, электромобилей, мототранспорта и прицепов (37,5 тыс. сум)

3 БРВ

Ставки государственной пошлины при совершении нотариальных действий (1,13 млн сум)

0,1 от БРВ

Гербовый сбор (37,5 тыс. сум)

0,15 от БРВ

За проверку об отсутствии запрета и ареста на отчуждение автототранспортного средства посредством АИС "Нотариус" (56,25 тыс. сум)

0,05 от БРВ

За консультацию правового характера при совершении нотариального действия (18,75 тыс. сум)

0,1 от БРВ

Подготовка проекта договора (37,5 тыс. сум)

3,5 БРВ

Ставка за выдачу государственных номерных знаков (1,312 млн сум)

0,7 БРВ

Выдача технического паспорта (262,5 тыс. сум)

12%

Ставка по налогу на добавленную стоимость (НДС)

15%

Таможенная пошлина

30-480 БРВ

Утилизационный сбор (11,3 млн – 180 млн сум)

1-50 БРВ

Сбор за таможенное оформление (375 тыс. – 18,75 млн сум)

От 0 до 40% от таможенной стоимости авто + 0 до 3 долл. США за каждый куб. см. объема двигателя

Примечание: БРВ = 375 тыс. сум на октябрь 2024 года

Источники: Lex.uz, ГНК

6

Рыночные драйверы и барьеры

Возможные последствия вступления Узбекистана в WTO для автомобильной отрасли



Рост экспорта транспортных средств. По данным German Economic Team, занимающейся консультированием по экономическим вопросам в странах СНГ, **рост экспорта моторных транспортных средств может составить 7,3%, рост импорта – 9,2%**



В случае вступления Узбекистана в ЕАЭС, а затем в WTO ожидается **рост производительности сектора на 0,08%**



Доступ к более дешёвому оборудованию для автомобилестроительного производства



Снижение производительности автомобилестроительных предприятий вследствие роста конкуренции среди импортированных автомобилей



По данным ИМРИ, вступление Узбекистана в WTO может привести к **снижению ввозных тарифов на транспортные средства до 10,8%**



При таком сценарии ожидается **падение производительности в автомобилестроительной отрасли на 0,143%**



При этом вступление Узбекистана сначала в WTO, а после этого в ЕАЭС может привести к **падению производительности автомобильной индустрии на 1,27%**



По данным German Economic Team, занимающейся консультированием по экономическим вопросам в странах СНГ, **падение производства в случае присоединения к WTO может составить 4,7%**

Источники: WTO, Kun.uz, German Economic Team, ЦЭИП

Опыт Кыргызстана

- Кыргызстан вступил в WTO в 1998 году. Страна не оговорила для себя статус развивающейся страны, из-за чего вступила в WTO на более тяжелых условиях

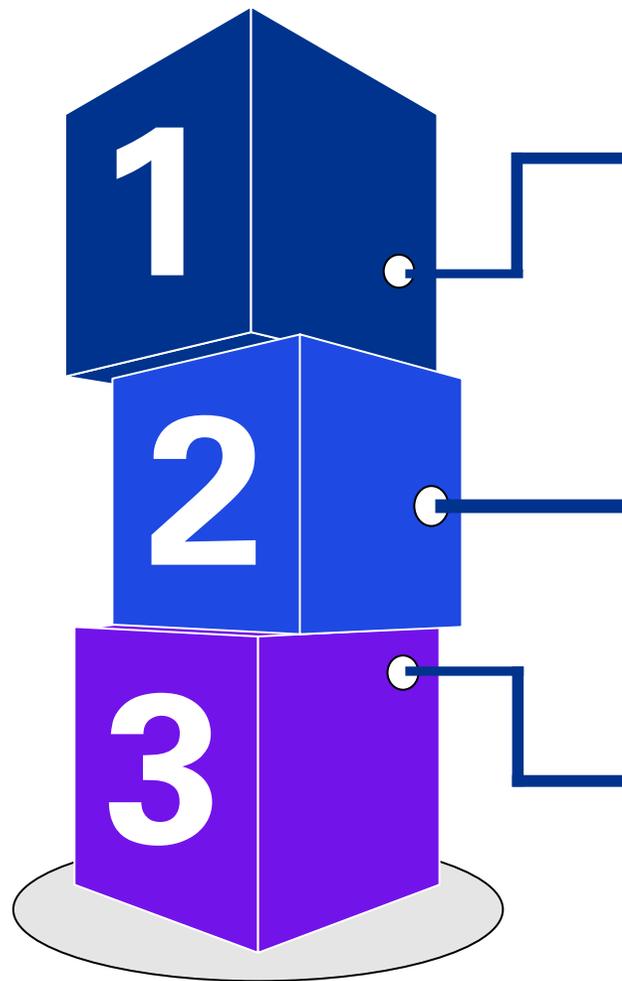
Опыт РФ

- Россия вступила в WTO в августе 2012 года
- Уже в сентябре правительство РФ приняло заградительные меры для защиты своего производителя: был введен утилизационный сбор на импортные автомобили, который полностью компенсировал снижение ввозных пошлин
- Кроме того, в России законодательство допускает покупку государственными ведомствами автомобилей произведенных исключительно на территории России и государств – членов ЕАЭС

Опыт Казахстана

- Казахстан присоединился к WTO в 2015 году
- В 2015 году Казахстан также прибег к введению утилизационного сбора. В отличие от России, сбор был введен в отношении всех автомобилей, в том числе казахстанского производства, но утилизационный сбор для отечественных машин покрывается за счет бюджета. Таким образом эффект от принятых мер был аналогичен российскому
- На 2024 год утилизационный сбор в Казахстане составляет около \$8 за один месячный расчётный показатель

Изменения в таможенном законодательстве



Постановление Президента Республики Узбекистан от 21.02.2022 г., № ПП-137

Внесение изменений и дополнений в ставки импортных таможенных пошлин, установленных ранее. С 22 февраля 2022 года ставка таможенной пошлины на новые транспортные средства снижается вдвое, а с 1 января 2023 года специфическая ставка таможенной пошлины за объем двигателя уменьшается на 17-50% от уже сниженной суммы специфической ставки. Эти меры охватывают только новые транспортные средства, с датой выпуска до одного года на момент ввоза в Узбекистан

Постановление Президента Республики Узбекистан от 16.06.2023 г., № ПП-193

До 1 января 2026 года при ввозе новых легковых автотранспортных средств, произведенных не позднее одного года на момент их пересечения таможенной границы Республики Узбекистан, применяются следующие ставки таможенных пошлин: для новых легковых автотранспортных средств с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1 000 куб. см — 0%; для новых легковых автотранспортных средств с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1 200 куб. см — ставка 5%

Указ Президента Республики Узбекистан от 09.11.2022 г., № УП-244

Отмена с 1 января 2023 года продажи новых импортируемых автомобилей только юридическими лицами — официальными дилерами предприятий-производителей

Источники: Lex.uz

Основные драйверы развития автомобильного рынка Узбекистана



Источники: Lex.uz, Анализ KPMG

Основные барьеры развития автомобильного рынка Узбекистана

⚠ Требуяние к сертификации авто местными сертифицирующими органами

Необходимость проведения дорогостоящих и трудоемких процедур, включая климатические испытания продолжительностью 3 месяца с пробегом 15 тыс. км., а также проверку производственных процессов на заводах производителей, часто расположенных в разных странах

⚠ Ограниченный доступ к автокредитованию

Ограниченность доступа потенциальных покупателей к финансовым средствам могут негативно отразиться на активности рынка и объемах продаж

⚠ Высокие налоги и пошлины на импорт автомобилей

Совокупное воздействие высоких налогов и таможенных пошлин значительно увеличивает стоимость импортируемых автомобилей для местных покупателей в Узбекистане

⚠ Ограничения на импорт

С 1 апреля 2024 в Узбекистане планировалось ужесточение порядка импорта автомобилей, а именно — введение запрета на таможенное оформление автомобиля, если сертификат соответствия выдан на имя другого лица. Однако, итоговое решение пока не вынесено

⚠ Экологические нормативы

Планируемое введение строгих экологических норм и требований могут создавать дополнительные трудности для ввоза и производства транспортных средств, не соответствующих определенным стандартам

⚠ Проблемы с топливом

Нестабильное снабжение топливом и его низкое качество в холодное время года приводят к увеличению затрат на обслуживание автомобилей, уменьшая их привлекательность для потребителей



Источники: Lex.uz, Анализ KPMG

7

**Анализ мировых практик по
допустимой доле
автокредитования в
портфелях коммерческих
банков**

Анализ имеющихся ограничений по доле автокредитования в Узбекистане

87%

Рост выдачи автокредитов населения в национальной валюте (в % к предыдущему году)

91%

Составили автокредиты в структуре потребительских кредитов по итогам 2023 года

\$375 млн

На эту сумму были выданы автокредиты только за август 2023 года

В связи с увеличением доли автокредитов в кредитных портфелях коммерческих банков, выданных физическим лицам, и уменьшения негативного воздействия возможных рисков на устойчивость банков, регулятором были введены следующие меры:

01

С 1 июля 2023 года установлены степени риска исходя из соотношения сумм кредита и залога (стоимость автомобиля по залоговому соглашению):

- Кредит < 75% от залога: риск 100%
- Кредит 75-99% от залога: риск 150%
- Кредит ≥ 100% от залога: риск 200%

02

С сентября 2023 года доля автокредитов в кредитном портфеле банков не должна превышать 25%

03

С 1 июля 2024 года при выдаче всех кредитов (в том числе микрозаймов) кредиторы будут обязаны следить за тем, чтобы долговая нагрузка их клиентов не превышала 60%

04

С 1 января 2025 года показатель долговой нагрузки будет снижен до 50%



Регулятор предоставил финансовым учреждениям год на приведение своих кредитных портфелей в соответствие с данными новыми нормами

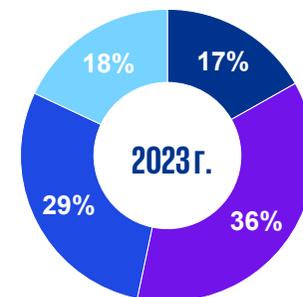
Автокредиты, выделенные населению

2021 \$801 млн

2022 \$1774 млн

2023 \$3116 млн

Структура кредитов, выданных населению в 2023 г., %



- Ипотечные кредиты
- Автокредиты
- Микрозаймы
- Другие

Обзор банковского регулирования автокредитования в развитых и развивающихся странах (1/3)

Страна/ Регулятор	Ставки/ Срок	Развитие автокредитования и ограничения
 <p>Национальный Банк Республики Казахстан</p>	<p>4 – 23%</p> <p>до 84 месяцев</p>	<p>Автокредитование: Объем рынка автокредитования в Казахстане доходит до 1,5 трлн тенге, из них 100 млрд приходится на льготное автокредитование. С 2015 года государство начало активно применять рыночный механизм поддержки отечественного автопроизводителя, как льготный автокредит. Так с конца 2021 года до середины 2023 года в Казахстане были две программы льготного автокредитования. Первая программа – через Банк развития Казахстана (82 млрд тенге), и вторая - через Фонд развития промышленности (100 млрд тенге)</p> <p>Ограничение: -сумма займа по программе льготного автокредитования не более 15 млн тенге на единицу автомобиля -ограниченное количество банков имеют доступ к льготным средствам Фонда развития промышленного развития, т.к Фонд распределил 100 млрд тенге между 4 банками второго уровня, установил каждому из них лимиты финансирования (пределы суммы займов) для каждого производителя. Данная программа с конца 2023 года переориентирована на лизинговое финансирование пассажирских автобусов</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Доступность автомобилей: Ограничение суммы займа привело к снижению доступности более дорогих автомобилей, стимулируя спрос на автомобили среднего ценового сегмента и поддерживая отечественное автопроизводство Концентрация кредитного риска: Ограничение числа банков, участвующих в программе, сосредоточило кредитные риски в нескольких учреждениях, что могло повлиять на их устойчивость Переориентация на лизинговое финансирование: С конца 2023 года программа была переориентирована на лизинговое финансирование пассажирских автобусов, что способствовало улучшению общественного транспорта, но снизило объемы автокредитования для частных лиц</p>
 <p>Центральный банк Российской Федерации</p>	<p>4 – 20%</p> <p>До 84 месяцев</p>	<p>Развитие автокредитования: Активно развивается, с увеличением доступности кредитных продуктов</p> <p>Кредитные программы: Имеются кредитные программы в государственных и частных банках, которые также предусматривают сотрудничество с автопроизводителями и дилерами в целях льготного кредитования</p> <p>Ограничение: Со стороны регулятора введены ужесточения в виде применения макропруденциальных надбавок к автокредитам, которые вступают в силу 1 июля 2024 г. Надбавки по автокредитам вводятся для выдач заемщикам с показателем долговой нагрузки выше 50% (ПДН; соотношение среднемесячных платежей заемщика по всем кредитам к среднемесячному доходу). Надбавки для необеспеченных кредитов будут применяться для всех ссуд с полной стоимостью от 25% (ПСК; полная ставка по кредиту, включает все затраты заемщика на его обслуживание, в том числе комиссии и расходы на страховку) и для всех заемщиков независимо от их уровня ПДН</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Снижение доступности кредитов: Более строгие условия получения автокредитов сократили число заемщиков, которые могут соответствовать новым требованиям. Это особенно коснулось людей с высоким уровнем долговой нагрузки (ПДН) и недостаточным доходом, что ограничило их возможность получить кредит Увеличение стоимости кредитов: Введение макропруденциальных надбавок и более строгих требований к полной стоимости кредита (ПСК) привело к увеличению стоимости автокредитов. Банки стали компенсировать возросшие риски за счет повышения ставок и введения дополнительных комиссий Повышение качества заемщиков: Ограничения способствовали улучшению качества заемщиков, так как банки стали тщательнее оценивать кредитоспособность клиентов и выбирать менее рискованных заемщиков, что снизило уровень просроченной задолженности и улучшило качество кредитного портфеля банков</p>

Источники: Официальные сайты ЦБ стран, Анализ KPMG

Обзор банковского регулирования автокредитования в развитых и развивающихся странах (2/3)

Страна/ Регулятор	Ставки/ Срок	Развитие автокредитования и ограничения
 Национальный банк Республики Беларусь	8,5 – 14,5% До 120 месяцев	<p>Автокредитование: Имеются различные кредитные программы у коммерческих банков в т.ч. на приобретение автомобиля на вторичном рынке, а также программы автокредитования от производителя (с относительно привлекательными условиями)</p> <p>Ограничения: Информации касательно введения макропруденциальных или других ограничений автокредитования в открытом доступе не было выявлено. Возможно, это связано с тем, что доля автокредитования в портфеле банков не вызывает у регулятора опасений и рисков из-за их сбалансированности. Балансирующим фактором, возможно, является относительно высокие процентные ставки по автокредитам</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Отсутствует</p>
 Управление по финансовому регулированию и надзору (FCA)	2,7 – 15% От 12 до 84 месяцев	<p>Защита потребителей: FCA акцентирует внимание на защите интересов потребителей, требуя от кредиторов полной прозрачности условий кредита и честной рекламы</p> <p>Продвинутое финансовые продукты: Широкое распространение получили различные формы автокредитования, включая лизинг и кредиты с остаточной стоимостью</p> <p>Ограничение: Отсутствует</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Отсутствует</p>
 Федеральная торговая комиссия (FTC) и Бюро финансовой защиты потребителей (CFPB)	5,6 – 21,5% от 12 до 84 месяцев	<p>Прозрачность и информирование потребителей: Закон о правде в кредитовании (Truth in Lending Act) требует от кредиторов полного раскрытия условий кредита</p> <p>Фокус на кредитной истории: Доступ в значительной мере зависит от кредитной истории заемщика</p> <p>Ограничение: Стоимость потребительского кредита для военнослужащего и его иждивенца не может превышать годовую ставку в 36%.</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Отсутствует</p>

Источники: Официальные сайты ЦБ стран, Анализ KPMG

Обзор банковского регулирования автокредитования в развитых и развивающихся странах (3/3)

Страна/ Регулятор	Ставки/ Срок	Развитие автокредитования и ограничения
 <p>Агентство по банковскому регулированию и надзору</p>	<p>6-50%</p> <p>До 48 месяцев</p>	<p>Развитие автокредитования: В 2022 году рынок автокредитования в Турции оценивался примерно в 4,83 млрд долл. США, и ожидается, что в период с 2023 по 2028 год он будет расти на 5,95% ежегодно. Несмотря на высокие цены на автомобили, вызванные обесцениванием турецкой лиры и повышением налогов, спрос на автокредиты остается высоким</p> <p>Ограничения: Для транспортных средств стоимостью:</p> <ul style="list-style-type: none"> - до 1,6 млн лир, сумма кредита не может превышать 70% от стоимости; - от 1,6 млн до 3 млн лир сумма кредита не может превышать 50%; - от 3 от 1,6 млн до 3 млн лир, сумма кредита не может превышать млн до 4 млн лир сумма кредита не может превышать 30%; - от 4 млн до 5 млн лир, сумма кредита не может превышать 20%; - более 5 млн лир, кредит не предоставляется. <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Ограничения на кредиты для транспортных средств, основанные на их стоимости, снизили кредитоспособность покупателей, уменьшая спрос на дорогие автомобили и стимулировали продажи автомобилей среднего класса</p>
 <p>Центральный банк Китая</p> <p>Национальная администрация по финансовому регулированию</p>	<p>4-10%</p> <p>До 60 месяцев</p>	<p>Развитие автокредитования: Китай лидирует на мировом рынке автомобилей благодаря своим значительным внутренним производственным мощностям и высокому потребительскому спросу на транспортные средства. Объем рынка автокредитования в Китае оценивается в 220,81 млрд долл. США в 2024 году и, как ожидается, достигнет 270,73 млрд долл. США к 2029 году, увеличившись в среднем на 4,16% в течение прогнозируемого периода (2024-2029)</p> <p>Ограничение: Центральный банк Китая объявил о пересмотре условий автокредитования, включая возможность финансовым учреждениям самостоятельно определять минимальный размер первого взноса на автомобили с бензиновым двигателем, электрокары и гибриды. Сейчас на машины с ДВС первоначальный взнос должен составлять не менее 20, а на прочие автомобили — не менее 15%</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Смягчение требований к первоначальному взносу снизили чувствительность покупателей к цене и ослабили явную ценовую конкуренцию между автопроизводителями.</p>
 <p>Резервный банк Индии</p>	<p>8-14%</p> <p>До 84 месяцев</p>	<p>Развитие автокредитования: Объем индийского рынка автокредитования оценивается в 24,46 млрд долл. США в 2024 году и, как ожидается, достигнет 40,30 млрд долл. США к 2029 году, увеличившись в среднем на 8,67% в течение прогнозируемого периода (2024-2029)</p> <p>Ограничения: Как правило, банки требуют первоначальный взнос в размере 10-15% от стоимости автомобиля для новых автомобилей и около 20-30% для поддержанных автомобилей. При этом долговая нагрузка на заемщика составляет 72%</p> <p>Влияние ограничений по автокредитованию: Уровень долговой нагрузки в 72% является высоким, что затрудняет получение заемщиком дополнительных кредитов, включая автокредиты. Чтобы компенсировать повышенный риск, кредиторы устанавливают более высокие процентные ставки, что увеличивает стоимость заимствования и приводит к росту ежемесячных платежей.</p>

Результаты проведенного обзора банковского регулирования в вышеуказанных странах показали, что в некоторых странах ограничения в основном имели негативное влияние на дорогие виды автомобилей, и, наоборот, стимулировали рынок автомобилей средних классов. Также при высокоуровневом бенчмарк-анализе регуляторной политики в вышеуказанных странах не наблюдались регуляторные ограничения на долю автокредитования в общем портфеле кредитов.

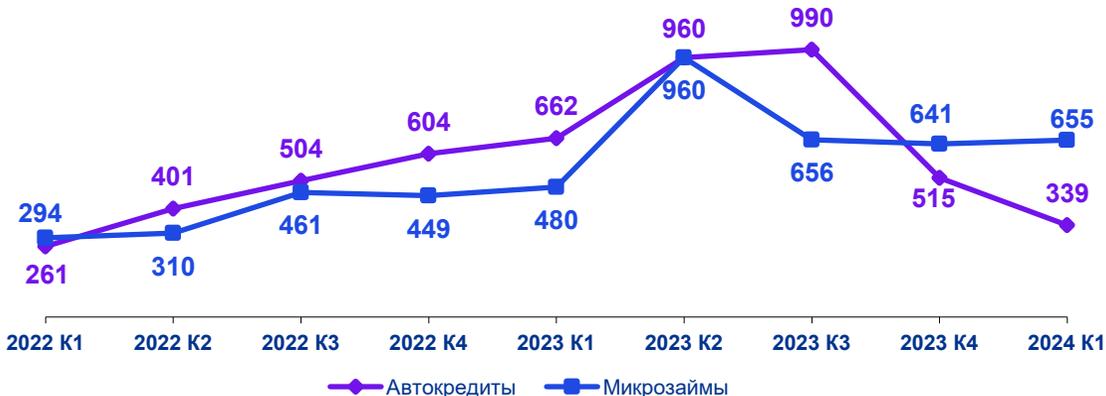
Источники: Официальные сайты ЦБ стран, Анализ KPMG

Влияние ограничений автокредитования на финансовый сектор в Узбекистане

Сумма автокредитов, выданных физ. лицам и количество реализованных авто



Сумма автокредитов и микрокредитов, выданных физ. лицам, млн долл. США



- С 1 июля 2023 года установлены степени риска, исходя из соотношения сумм кредита и залога
- Введение регулятором новых требований к портфелю коммерческих банков в части автокредитования
- С 1 июля 2024 года при выдаче всех кредитов (в том числе микрозаймов) кредиторы будут обязаны следить за тем, чтобы долговая нагрузка их клиентов не превышала 60%
- С 1 января 2025 года показатель долговой нагрузки будет снижен до 50%

Вероятные результаты ограничений со стороны Регулятора на автомобильный рынок Узбекистана:

- возможно некоторое снижение спроса на автомобили и рыночных цен, но со стороны ЦБ РУз будут приниматься меры по поддержанию стабильности на автомобильном рынке
- предложение коммерческими банками альтернативных продуктов кредитования населения (микрозаймы, овердрафты и т.д.)
- предложение коммерческими банками альтернативных каналов предоставления кредитования (дочерние лизинговые компании, онлайн-платформы и т.д.) кредитования населения
- Развитие альтернативных источников финансирования покупки автомобилей и появление новых частных игроков рынка, например, в сфере предоставление лизинга, продажи автомобилей в рассрочку и т.д.

Источники: ЦБ РУз, Анализ KPMG

Дисклеймер: В ходе анализа экспертами не учитывался уровень теневой экономики Узбекистана, которая по официальным источникам была оценена на уровне 25% - 45% ВВП в 2023 году

Октябрь, 2024

Ограничения:

В рамках нашего исследования мы использовали общедоступные источники. Мы не проверяли точность, надежность или полноту такой информации или источников. Тем не менее, мы оценивали, соответствует ли такая информация в общих чертах другой информации, которую мы использовали. Кроме того, мы опирались на информацию и данные, полученные в ходе интервью с местными экспертами отрасли. Обращаем внимание, что результаты анализа, основанные на экспертных интервью, отражают обобщенное мнение респондентов и, таким образом, не могут рассматриваться как статистические рыночные данные. Количественная информация может быть ограниченной или не соответствовать действительности в части отдельных вопросов, касающихся рынка.

В ходе исследования обнаружено, что в открытых источниках, в том числе на официальных сайтах организаций, отсутствует или в недостаточном объеме присутствует статистическая и аналитическая информация по автомобильной промышленности в Узбекистане. Содержание такой информации отличается в разных официальных источниках.

Данное несоответствие может вызывать сомнение в достоверности и корректности предоставленной информации, и, следовательно, затруднять отбор статистических данных.

Наше исследование не является проверкой, проведенной в соответствии с какими-либо общепринятыми стандартами аудита, и, следовательно, не подразумевает выражение какого-либо мнения о достоверности исходной информации.

В нашем отчете присутствуют упоминания об «Анализе KPMG». «Анализ KPMG» подразумевает, что мы проводили определенные действия аналитического характера над исходными данными в соответствующих разделах для получения представленной в отчете информации. Мы не несем ответственность за корректность и точность исходных данных.

Информация и выводы, представленные в этом отчете, актуальны на дату его предоставления. Мы не берем на себя обязательств по обновлению отчета с учетом событий или обстоятельств, возникших после указанной даты.

Наша команда



**Фаррух
Абдуллаханов,
Партнер**

Отдел консалтинга,
KPMG Caucasus and
Central Asia

fabdullakhanov@kpmg.com



**Салтанат
Сандыкбаева,
Партнер**

Отдел инвестиций и
рынков капитала,
KPMG Caucasus and
Central Asia

ssandykbaeva@kpmg.kz



**Жахонгир
Джурабаев,
Заместитель Директора**

Отдел консалтинга,
KPMG Caucasus and
Central Asia

jdjurabayev@kpmg.co.uz



kpmg.co.uz

Информация, содержащаяся в настоящем документе, носит общий характер и подготовлена без учета конкретных обстоятельств того или иного лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

© 2024 г. АО ООО «KPMG Audit», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Республики Узбекистан, участник глобальной организации независимых фирм KPMG, входящих в KPMG International Limited, частную английскую компанию с ответственностью, ограниченной гарантиями своих участников. Все права защищены.

KPMG и логотип KPMG являются зарегистрированными товарными знаками или товарными знаками ассоциации KPMG International.