

ОБЩЕСТВО

Цены снижаются, гегемон UzAuto теряет позиции. Как машины перестают быть выгодным вложением в Узбекистане

Радио ОЗОДЛИК

14 октября 2026, 14:30



Автомобильный рынок Узбекистана, который долгое время был замкнутым и фактически монопольным, переживает трансформацию. Импорт машин растет, доля электромобилей и гибридов увеличивается, а теряющий покупателей местный производитель UzAuto Motors предлагает скидки и кредитные программы. На этом фоне снижается средняя стоимость машин, а продавцы поддержанных авто жалуются на незначительный спрос. Раньше машину можно было купить, несколько лет ездить на ней, а затем продать подороже. Теперь эта модель постепенно меняется. Какие факторы сыграли роль?

Импорт растет, цены снижаются

По данным Таможенного комитета Узбекистана, которые [изучил Kun.uz](#), за первые восемь месяцев 2026 года в страну ввезли более 79 тысяч легковых автомобилей общей стоимостью около 1,1 миллиарда долларов.

Больше всего среди них было электромобилей — почти 55 тысяч, или 69,4 процента всего импорта. В страну прибыло также около 13 тысяч бензиновых машин, более 11 тысяч гибридов и всего 20 дизельных автомобилей.

Импорт гибридов за год вырос почти в пять раз: с 2261 до 11 130 машин. Их общая стоимость увеличилась с 55 миллионов до 240 миллионов долларов. Электромобилей ввезли на 36 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года. Только в августе импорт превысил 8 тысяч машин.



Одновременно снизилась средняя стоимость импортируемых автомобилей. По данным таможни, средняя цена гибрида за год уменьшилась с 24 354 до 21 563 долларов — примерно на 11,4 процента. Электромобили подешевели с 12 389 до 11 207 долларов, или на 9,5 процента. Средняя стоимость бензиновых машин снизилась с 20 362 до 18 891 доллара — на 7,2 процента.

Рост импорта меняет и привычную ситуацию на местном авторынке. В социальных сетях продавцы и автоблогеры из разных регионов Узбекистана публикуют видео, в которых жалуются на отсутствие покупателей.

«Цены упали. Машин много, покупателей нет. Машин стало слишком много», — рассказывает один из авторов видео, снятого на автомобильном рынке Ферганы.

Другой продавец говорит, что на авторынке в Самарканде стало мало старых машин Tico. По его словам, на рынке осталось всего 10–15 таких автомобилей, собранных в стране, но даже по цене 600 долларов покупатели не проявляют интереса.

В роликах из разных регионов продавцы также заявляют, что автомобили приходится отдавать дешевле, чем они рассчитывали.

«Машины уже по цене металлолома»



В социальных сетях распространяются видео, в которых продавцы называют низкие цены на старые автомобили. Например, Daewoo Tico 1998 года выпуска предлагают примерно за 420 долларов, Nexia 2010 года — за 700 долларов, Damas 1997 года — за 400 долларов.

В одном из роликов владелец микроавтобуса Damas рассказывает, что выставил машину за 500 долларов, но в итоге смог продать его только за 400. В другом продавец предлагает автомобиль 1996 года выпуска за 950 долларов.

Автоблогеры в шутку говорят, что некоторые машины уже стоят почти как металлолом.

«Вот, Nexia 1 уже по цене металла. Мы приехали на рынок из-за ажиотажа в интернете», — говорит автор одного из видео.

Однако официальная статистика не подтверждает, что автомобили действительно продаются по низким ценам. Нет и данных, которые позволяли бы утверждать, что такое падение стоимости характерно для всего вторичного рынка Узбекистана. Примеры из социальных сетей показывают, что отдельные продавцы готовы снижать цены, но не позволяют определить масштаб этой тенденции.

При этом изменения затрагивают и рынок новых машин. В Ассоциации автомобильного бизнеса Узбекистана сообщают, что за первые три месяца 2026 года в стране продали более 91 тысячи новых автомобилей. Это на 20,9 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года.

За тот же период в Узбекистане произвели почти 109 тысяч легковых автомобилей — на 11,8 процента больше, чем годом ранее.

Доля [UzAuto Motors](#) на рынке за год снизилась с 82,6 до 79,3 процента. Компания по-прежнему остается крупнейшим производителем автомобилей в стране, однако позиции других производителей укрепляются.

| Скидки на Cobalt и конкуренция с китайскими машинами

Еще недавно покупателям приходилось месяцами ждать Chevrolet Cobalt, а получение контракта на автомобиль становилось отдельной проблемой. В 2026 году ситуация изменилась.

В августе UzAuto Motors объявила специальную [скидку на Cobalt](#). Кроме того, автомобили Onix и Tracker начали предлагать в кредит с первоначальным взносом от 25 процентов и нулевой процентной ставкой.



По данным издания Autostrada, после появления скидок и кредитных программ продажи Cobalt выросли более чем вдвое: с 5864 автомобилей в июле до 12 245 в августе.

Издание также отмечает, что в первой половине 2026 года UzAuto Motors продала внутри страны около половины всех произведенных Cobalt.

Некоторые автоблогеры утверждают, что рыночная цена Cobalt упала вплоть до 65 процентов по сравнению с пиковыми значениями. Однако эта оценка относится к отдельным заявлениям в социальных сетях и не подтверждает аналогичного падения стоимости всех автомобилей этой модели.

На рынок также продолжают выходить китайские автомобили, в том числе электромобили и гибриды. У покупателей появляется больше вариантов, особенно в доступном ценовом сегменте.

Это не означает, что Chevrolet уже потеряла свои ведущие позиции. Но увеличение числа предложений и конкуренция между производителями меняют условия, в которых покупатели выбирают автомобиль.

Бензин дорожает, электромобили становятся привлекательнее

Еще один фактор, который обсуждают автомобилисты, — стоимость топлива. В социальных сетях водители публикуют видео с автозаправочных станций и жалуются на высокие расходы на бензин.

В одном из роликов водитель рассказывает, что на заправке Lukoil литр АИ-100 стоит 28 тысяч сумов (\$2,35), а АИ-92 — 18 тысяч сумов (\$1,51).



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Путин запретил публиковать данные о работе НПЗ и производстве топлива

Другие автомобилисты говорят, что полный бак бензина обходится им примерно в 80 долларов. Один из водителей сравнивает расходы на бензиновую машину с электромобилем: по его словам, заправка автомобиля бензином обходится в 850–950 тысяч сумов (\$71-79), тогда как зарядка электромобиля стоит около 250 тысяч сумов (\$20).

«Я больше не буду ездить на этой машине. Лучше на такси ездить — дешевле выходит. BYD — другое дело. Просто ставлю на зарядку — и еду», — говорит он.

По состоянию на 18 сентября 2026 года примерные цены на топливо в Ташкенте составляли:

- местный АИ-92 — 11 500–13 800 сумов за литр (\$0,97-1,16);
- импортный АИ-92 — 13 500–16 700 сумов (\$1,13-1,40);
- АИ-95 — 17 000–20 100 сумов (\$1,43-1,69);
- АИ-100 — до 28 000 сумов (\$2,35);
- дизель — 15 000–16 100 сумов (\$1,27-1,35).

При этом АИ-80 отсутствовал в продаже на многих автозаправочных станциях.

Покупатели всё чаще оценивают не только стоимость автомобиля, но и расходы на его содержание. Электромобили в этом отношении могут оказаться выгоднее: их владельцы тратят меньше на зарядку, а обслуживание обычно обходится дешевле.

Однако увеличение импорта и появление новых моделей не обязательно означает, что электромобили будут постоянно дорожать или сохранять свою стоимость. По мере обновления моделей и развития технологий аккумуляторов ранее ввезенные машины также могут дешеветь.

| Автомобили в кредит: платить становится сложнее

В социальных сетях обсуждают и другую проблему: некоторые владельцы автомобилей не справляются с выплатами по кредитам. В результате машины приходится возвращать банкам или продавать вместе с оставшимся долгом.

«Вообще не берите машину в кредит. Если у вас нет возможности ее оплачивать, лучше вообще не брать. Не надо думать: “Буду понемногу платить, а машина со временем себя окупит”. Все эти машины в итоге ушли банкам», — говорит автор одного из роликов, показывая стоящие рядом автомобили.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Премьер-министр Узбекистана сменил элитную иномарку на Chevrolet Malibu

Общей открытой статистики о количестве автомобилей, которые банки забрали у владельцев из-за невыплаты кредитов, нет. Поэтому определить, насколько массовой стала эта проблема, сложно.

Однако высокие проценты по автокредитам и большие ежемесячные платежи по сравнению с доходами заемщиков могут приводить к тому, что владельцам приходится выставлять машины на продажу.

Дополнительные расходы возникают и при оформлении автомобиля. В социальных сетях водители жалуются, что после покупки машины им приходится платить за нотариальные услуги, государственный номер, регистрацию и другие процедуры. В отдельных случаях общая сумма таких расходов, по приводимым в соцсетях оценкам, может достигать почти 845 долларов.

| Машина становится обычным товаром

В течение многих лет автомобиль в Узбекистане мог быть не только средством передвижения, но и способом сохранить или даже увеличить капитал. Из-за ограниченного предложения и трудностей с покупкой некоторых моделей владельцы могли продать машину после нескольких лет эксплуатации дороже, чем приобрели.

Теперь ситуация постепенно меняется. Импорт растет, на рынке становится больше китайских автомобилей, увеличивается доля электромобилей и гибридов,

а UzAuto Motors предлагает скидки на свои модели.

Если эта тенденция продолжится, цены на подержанные автомобили могут снижаться и дальше. Особенно это может затронуть бензиновые машины с большим расходом топлива, поскольку траты на их эксплуатацию растут, а покупатели получают больше альтернатив.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Китай ужесточает экспорт автомобилей с 2027 года

Говорить о том, что все автомобили в Узбекистане резко подешевели, пока нельзя. Официальных данных о процентном снижении цен на всем вторичном рынке нет.

При этом таможенная статистика уже показывает снижение средней стоимости импортируемых автомобилей на 7–11 процентов в зависимости от типа двигателя. Одновременно резко увеличился импорт электромобилей и гибридов, а местный производитель начал активнее использовать скидки и кредитные программы.

По данным Национального комитета статистики, на 1 апреля 2026 года на физических лиц в Узбекистане было зарегистрировано около 5 миллионов транспортных средств (численность населения страны составляет 39 миллионов человек). За год их количество увеличилось на 344 тысячи.

Рост числа автомобилей увеличивает нагрузку на городскую инфраструктуру. По данным столичной администрации, в первый день нового учебного года автомобильный поток на улицах Ташкента был на 30 процентов выше обычного.

Автомобильный рынок Узбекистана меняется сразу по нескольким направлениям: увеличивается предложение, усиливается конкуренция, растут расходы на бензин и меняются предпочтения покупателей. Машина постепенно перестает быть гарантированно выгодным вложением и все больше становится обычным товаром,

This item is part of

Экономика

Общество

