

КУН МАВЗУЛАРИ

Ўзбекистонда автомобиль нархлари тушмоқда: бозорда нима ўзгарди?

Sentabr 18, 2026



Тошкентдаги тирбандлик

Ўзбекистон автомобиль бозорида узоқ йиллар давом этган танқислик ва доимий нарх ўсиши даври якунланаётган кўринади. Расмий маълумотлар янги импорт автомобилларининг ўртача нархи пасайганини кўрсатмоқда, ижтимоий тармоқларда эса ишлатилган машиналарни сотиш қийинлашгани ҳақида хабарлар кўпайган.

Аввал автомобилни олиб, бир неча йил ҳайдагандан кейин ҳам қимматроққа сотиш мумкин эди. Энди эса импортнинг кўпайиши, Хитой брендларининг кириб

келиши, электромобилларга талаб ва ёқилғи харажатларининг ошиши машинани инвестиция воситасидан оддий истеъмол товарига айлантирмоқда.

| Саккиз ойда 1,1 миллиард долларлик импорт

Божхона қўмитаси маълумотларини ўрганган [Kun.uz хабарига](https://kun.uz) кўра, 2026 йилнинг январь–август ойларида Ўзбекистонга умумий қиймати 1,1 миллиард доллар бўлган 79 минг 46 та енгил автомобиль олиб кирилган.

Импорт таркибида электромобиллар мутлақ устунликка эга бўлган:

- 54 минг 826 та электромобиль;
- 13 минг 70 та бензинли автомобиль;
- 11 минг 130 та гибрид;
- 20 та дизелли автомобиль.

Шу тариқа, импорт қилинган машиналарнинг 69,4 фоизини электромобиллар, 16,5 фоизини бензинли машиналар ва 14,1 фоизини гибридлар ташкил этган.

Гибрид автомобиллар импорти бир йилда 2 минг 261 тадан 11 минг 130 тагача, яъни қарийб беш баробар ошган. Уларнинг умумий қиймати 55 миллион доллардан 240 миллион долларга кўпайган.

Электромобиллар импорти эса 36 фоиз ўсиб, 54 минг 826 тага етган. Фақат август ойининг ўзида 8 мингдан зиёд электромобиль олиб кирилган.

| Импорт автомобилларининг ўртача нархи тушди

Божхона маълумотлари нарх пасайишини ҳам кўрсатади.

Битта импорт гибриднинг ўртача қиймати бир йил ичида 24 минг 354 доллардан 21 минг 563 долларга тушган. Бу 11,4 фоизлик пасайишдир.

Электромобилларнинг ўртача импорт қиймати 11 минг 718 доллардан 11 минг 207 долларга — 9,5 фоизга камайган. Бензинли автомобилларнинг ўртача қиймати эса 20 минг 362 доллардан 18 минг 891 долларга, яъни 7,2 фоизга тушган.

| Иккиламчи бозорда харидор камайган

Сўнгги ойларда ижтимоий тармоқларда Тошкент ва вилоятлардаги автомобиль бозорлари бўшаб қолгани, сотувчилар узоқ вақт харидор топа олмаётгани акс этган видеолар тарқалмоқда.

Автоблоггерлар ва бозор савдогарлари айрим машиналар нархи кескин тушганини айтмоқда. Улар ҳатто ҳазил тариқасида "машина нархи темир-терсак баҳосига яқинлашди" деган иборани ишлатмоқда.

Ижтимоий тармоқларда келтирилаётган, аммо расмий статистика билан тасдиқланмаган мисоллар орасида қуйидагилар бор:

- 1998 йилги Tico — 5 миллион сўм (тахминан 423 доллар);
- 2010 йилги Nexia — 8,3 миллион сўм (700 доллар);
- 1997 йилги Damas — 4,7 миллион сўм (400 доллар);
- 2023 йилги Gentra — 106,5 миллион сўм (9 минг доллар).

Машиналар айнан шу баҳода сотилгани ёки бундай нархлар бутун мамлакат бозорига хос эканини тасдиқловчи маълумот йўқ.

Шу билан бирга, бундай мисолларнинг кўпайиши сотувчилар харидор топиш учун нархни пасайтиришга мажбур бўлаётганини кўрсатади.

| Нега нархлар пасаймоқда?

Бозордаги ўзгаришни битта сабаб билан изоҳлаб бўлмайди. Автоблоггерларга кўра, бир неча омил бир вақтда ишламоқда.

Таклиф кўпайди

Саккиз ойда 79 мингдан зиёд импорт автомобилнинг кириб келиши харидор танловини кенгайтирди. BYD ва бошқа Хитой брендлари Chevrolet автомобилларига муқобил бўлиб қолди.

Ўзбекистон автомобиль бизнеси ассоциацияси (АВА) [маълумотига кўра](#), 2026 йилнинг биринчи чорагида мамлакатда 91 минг 88 та янги автомобиль сотилган. Бу 2025 йилнинг шу даврига нисбатан 20,9 фоизга кўп.

Ассоциация чоракнинг асосий натижаси сифатида хусусий автомобиль ишлаб чиқарувчиларнинг бозордаги мавқеи мустаҳкамланганини қайд этган. Шу даврда UzAuto Motors'нинг бозордаги улуши 82,6 фоиздан 79,3 фоизга тушган.

2026 йилнинг дастлабки уч ойида Ўзбекистонда 108 минг 769 та енгил автомобиль ишлаб чиқарилган. Бу 2025 йилнинг биринчи чорагига нисбатан 11,8 фоизга кўп.

АВА таҳлилига кўра, UzAuto Motors етакчиликини сақлаб қолаётган бўлса-да, бозорда ҳамёнбоп автомобиллар танлови кенгаймоқда. Ассоциация бу жараённинг асосий ҳаракатлантирувчи кучи хусусий автомобиль ишлаб чиқарувчилар эканини таъкидлаган.

Бу ҳали Chevrolet монополияси тугади дегани эмас. Аммо маҳаллий ишлаб чиқарувчи энди аввалгидан кучлироқ рақобатга дуч келмоқда.

UzAuto ҳам чегирма беришга мажбур бўлди

Илгари Cobalt харид қилиш учун ойлаб кутиш, ҳатто шартнома олишнинг ўзи муаммо эди. 2026 йилга келиб вазият ўзгарди: UzAuto Motors августда Cobalt учун махсус чегирма эълон қилди, Onix ва Tracker эса бошланғич тўлови 25 фоиздан ва йиллик ставкаси 0 фоиздан бошланадиган автокредит асосида таклиф қилина бошлади.

Автомобиль бозорига ихтисослашган Autostrada нашри маълумотига кўра, чегирма ва кредит дастурлари натижасида Cobalt савдоси июлдаги 5 минг 864 тадан августда 12 минг 245 тагача ошган. Нашр 2026 йилнинг биринчи ярмида UzAuto Motors ички бозорда ишлаб чиқарган Cobalt'ларининг 49 фоизини сотганини ҳам қайд этган.

Айрим автоблогерлар Cobalt'нинг бозордаги нархи энг юқори даврга нисбатан кескин 65 фоизгача арзонлашди тушганини айтмоқда.

Бензинли машина қимматга тушмоқда

Ёқилғи нархининг ўсиши ҳам харидор танловини ўзгартирмоқда.

Нарҳни тасаввур қилиш учун шу кунлари ижтимоий тармоқларда ҳайдовчилар нашр қилган видеоларда айтишларича, АИ-95 бензинида Gentra бакини тўлдириш 950 минг сўмга, Malibu бакини тўлдириш эса 900 минг сўмга тушаётган.

2026 йил 18 сентябрь ҳолатига кўра, Тошкентда бир литр бензиннинг тахминий нархи:

- маҳаллий АИ-92 — 11 500–13 800 сўм;
- импорт АИ-92 — 13 500–16 700 сўм;
- АИ-95 — 17 000–20 100 сўм;
- АИ-100 — 28 000 сўмгача;
- дизель — 15 000–16 100 сўм.

АИ-80 бензини эса кўплаб АЁҚШларда сотувда йўқ.

Умумий тенденция аниқ: бензинли машинанинг дастлабки харид нархидан ташқари, унинг кундалик эксплуатация харажати ҳам харидор қарорига таъсир қилмоқда.

Электромобиллар эса ҳозирча арзонроқ қувватлантириш, техник хизмат харажатининг нисбатан камлиги ва Хитойдан келаётган кенг модель танлови билан жозибадор бўлиб турибди.

Кредитга олинган машиналар бозорга қайтмоқда

Автоблогерлар ва ижтимоий тармоқ фойдаланувчилари кредит тўловларини кўтара олмаган айрим харидорлар машиналарини банкка қайтариши ёки қарз қолдиғи билан сотувга қўйиши кўпайганини айтмоқда.

Бироқ банклар кесимида қайтариб олинган автомобиллар сони бўйича очиқ умумий статистика йўқ. Шунинг учун бу ҳолат қанчалик оммавий тус олганини аниқ айтиш қийин.

Шунга қарамай, юқори фоизли автокредитлар ва аҳоли даромадларига нисбатан катта ойлик тўловлар иккиламчи бозорда қўшимча таклиф пайдо қилиши мумкин.

| Расмийлаштириш машинадан қиммат бўлиб қолиши мумкин

Ижтимоий тармоқларда энг кўп муҳокама қилинаётган муаммолардан бири — арзон машинани сотиб олиш ва расмийлаштириш харажатлари ўртасидаги номутаносиблик.

Нотариус, давлат рақами, рўйхатдан ўтказиш ва бошқа тўловлар қўшилганда умумий харажат айрим ҳолатларда 10 миллион сўмга яқинлашиши мумкинлиги

айтилмоқда. Аниқ сумма автомобилнинг ёши, тури, битим шакли ва олинадиган давлат рақамига боғлиқ.

Агар 1998 йилги Tico ҳақиқатан ҳам 5 миллион сўмга сотилса, уни расмийлаштириш билан боғлиқ айрим харажатлар машинанинг ўз нархидан юқори бўлиб қолиши мумкин. Шу сабабли энг арзон сегментда нархнинг яна тушиши ҳам харидорни автоматик равишда кўпайтирмаслиги мумкин.

| Автомобиль энди инвестиция эмас

Ўзбекистонда автомобиль узоқ вақт оддий транспорт воситаси эмас, балки пулни сақлаш ва ҳатто кўпайтириш воситаси бўлиб келган. Чекланган ишлаб чиқариш, импорт тўсиқлари ва доимий навбатлар туфайли айрим машиналар салондан олиб чиқилиши биланоқ қимматлашарди.

Одамлар машина сотиб олиб, икки-уч йил фойдалангач, уни аввалги нархидан ҳам қимматроққа сотиши мумкин эди. Бу оддий бозор иқтисодиёти учун ғайриоддий ҳолат бўлиб, асосан сунъий танқислик натижаси эди.

Импортнинг кенгайиши ва рақобат бу моделни бузмоқда. Машина энди вақт ўтиши билан қийматини йўқотадиган товарга айланмоқда — дунёнинг аксар бозорларидаги каби.

| Нархлар яна тушадими?

Агар импорт ҳозирги суръатда давом этса, Хитой брендлари ўртасидаги рақобат кучайса ва UzAuto Motors чегирмаларни сақлаб қолса, иккиламчи бозордаги босим давом этиши мумкин.

Энг катта хавф бензинли ва катта ёқилғи сарфлайдиган машиналарга тегишли. Электромобиль ва гибридлар кўпайган сари бундай автомобилларни сотиш қийинлашиши мумкин.

Бироқ электромобиллар нархи ҳам доимий ўсмайди. Импортнинг кўпайиши, янги моделлар чиқиши ва батарея технологиясининг тез янгиланиши аввал олиб кирилган электромобилларни ҳам тез арзонлаштириши мумкин.

Ҳозирча расмий маълумотлар бутун иккиламчи бозорда нархлар неча фоизга тушганини кўрсатмайди. Аммо импорт машиналарининг ўртача қиймати 7–11 фоизга пасайгани, электромобиль ва гибридлар оқими кескин кўпайгани ҳамда маҳаллий ишлаб чиқарувчи чегирмаларга ўтгани бозордаги ўзгариш тасодифий эмаслигини кўрсатади.

Беш миллион машина: йўлларда босим ортмоқда

Миллий статистика қўмитаси маълумотига кўра, 2026 йил 1 апрель ҳолатига жисмоний шахслар номида 4,9 миллиондан ортиқ автотранспорт воситаси рўйхатдан ўтган. Бу бир йил аввалгига нисбатан 344,6 мингтага кўп. Автомобиллар паркиннг кенгайиши, аynиқса Тошкентда, кўчалар ва мавжуд транспорт инфратузилмасига босимни кучайтирмоқда.

Пойтахт ҳокимлиги маълумотига кўра, янги ўқув йилининг биринчи куни Тошкент кўчаларидаги автомобиллар оқими одатдагидан 30 фоизга ошган. Кўрилган тезкор чоралар туфайли тирбандлик даражаси 6 балл атрофида сақланган бўлса-да, бу кўрсаткич пойтахт транспорт тизими автомобиллар сонидаги ўсишга мослашишга мажбур бўлаётганини кўрсатади.