

Chińska ekspansja w sektorze elektromobilności w Uzbekistanie

Marcin Popławski

W styczniu Komitet Celny Uzbekistanu opublikował dane o imporcie samochodów osobowych za 2024 r., z których wynika, że po raz pierwszy wolumen sprowadzonych do tego kraju pojazdów elektrycznych i hybrydowych przewyższył import aut spalinowych. W ubiegłym roku zakupiono ponad 80 tys. samochodów osobowych o łącznej wartości 1,9 mld dolarów. Wśród nich było 32,9 tys. aut spalinowych (spadek o 36% r/r), ponad 24 tys. elektrycznych (wzrost o 150% r/r), i niemal 17,5 tys. hybrydowych (wzrost o 42% r/r). Średnia cena importowanego auta elektrycznego w latach 2023–2024 spadła trzykrotnie – z 27 tys. do 9,3 tys. dolarów. W okresie od stycznia do listopada ub.r. ponad 80% sprowadzonych samochodów osobowych pochodziło z Chin (wśród nich 40% stanowiły „elektryki”).

Chiński przemysł motoryzacyjny korzysta na uzbeckich regulacjach promujących elektromobilność – od 2023 r. import aut elektrycznych i hybrydowych do tego państwa nie podlega ocłeniu. Uzbekistan jest dla Chin perspektywicznym rynkiem zbytu ze względu na gwałtownie rosnącą tam liczbę ludności i potencjał do rozszerzenia ekspansji w regionie Azji Centralnej.

Komentarz

- **Importowi aut elektrycznych i hybrydowych sprzyja polityka regulacyjna Uzbekistanu.** Impulsem był dekret prezydenta Szawkata Mirzijojeva z grudnia 2022 r. o środkach wsparcia państwa dla organizacji produkcji samochodów elektrycznych. Dzięki niemu import „elektryków” i „hybryd” nie podlega akcyzie i opłatom celnym. Władze promują elektromobilność zwłaszcza w rozwiniętej branży taksówkarskiej – kierowcy są zwolnieni z opłaty licencyjnej do 2030 r., jeśli korzystają z pojazdów tego rodzaju. W rezultacie gwałtownie wzrosła liczba stacji ładowania samochodów elektrycznych z trzech w 2020 r. do 450 w 2024 r.
- **Utrwaleniu dominacji aut chińskich w segmencie elektromobilności Uzbekistanu będzie sprzyjał popyt lokalny.** Populacja państwa niemal podwoiła się od 1991 r. – do 37,5 mln osób. Wśród miejscowych klientów nastąpiła zmiana postrzegania samochodów chińskich. Ich posiadanie coraz częściej uchodzi za prestiżowe, a cenę uznaje się za przystępną. Nakładają się na to niedobory LPG w sezonie zimowym i jego coraz wyższe ceny (między końcem 2023 a końcem 2024 r. wzrosły one dla końcowego konsumenta półtorakrotnie), który jest głównym paliwem wykorzystywanym przez uzbeckich kierowców.

- **Rosnącą obecność chińskich marek na rynku motoryzacyjnym Uzbekistanu (i w Azji Centralnej) będzie warunkował jednak nie import, lecz przede wszystkim produkcja na miejscu.** W obwodzie dżyzackim (z którego pochodzi prezydent Mirzijojev) zlokalizowano zakład produkcji aut elektrycznych i hybrydowych oraz ich komponentów na bazie joint venture BYD Uzbekistan Factory. Zawarcie przez ten koncern w 2022 r. jednej z pierwszych w jego historii umów o produkcji samochodów osobowych poza Chinami świadczy o tym, że postrzega on region Azji Centralnej jako miejsce swojej ekspansji. W ub.r. fabryka ta wyprodukowała pierwszą partię aut (10 tys. sztuk). W pierwszym etapie inwestycji ich liczba ma wynieść 50 tys. sztuk rocznie (do końca br.), w drugim, planowanym na 2026 r. – 200 tys., a docelowo, w 2027 r. – 500 tys. (łącznie wartość 960 mln dolarów). Fabryka BYD to jedna z wielu chińskich inwestycji w przemyśle motoryzacyjnym Uzbekistanu z ostatnich trzech lat.
- **Lokalizowanie przez chińskie koncerny produkcji w Uzbekistanie sprzyja otwartości tego kraju na import chińskich aut, silniej wiążąc Taszkent i Pekin w wymiarze polityczno-gospodarczym.** Mimo że import ten pogłębia nierównowagę handlową między stronami, władze uzbeckie biorą pod uwagę przede wszystkim to, że chińskie inwestycje tworzą miejsca pracy. W Uzbekistanie trwa boom demograficzny, co wymaga szybkiego poszerzenia rynku pracy. Ze względu na to przyciąganie inwestycji przemysłowych jest dla Taszkontu kluczowe, gdyż minimalizuje ryzyko napięć społecznych. Chiny prezentują się zaś jako partner zdolny odpowiadać na potrzeby strony uzbeckiej, dodatkowo czerpiąc zyski ze swej polityki dzięki rosnącemu eksportowi.
- **Rekordowy import chińskich aut wpisuje się we wzrostowy trend handlu chińsko-uzbeckiego.** W 2023 r. Chiny zdystansowały Federację Rosyjską jako głównego partnera handlowego Uzbekistanu. Wartość dwustronnego handlu z ChRL, według danych uzbeckich, wyniosła w tym okresie 13,7 mld dolarów (w tym import – 11,2 mld), podczas gdy z Rosją – 9,9 mld dolarów. Tendencja ta utrzymała się w 2024 r. (wymiana uzbecko-chińska osiągnęła 12,5 mld dolarów, a uzbecko-rosyjska – 11,6 mld). Liczba miejscowych firm z kapitałem chińskim przewyższyła w ub.r. tę z rosyjskim (stosunek 3,3 tys. do 3 tys.). Prowadzą one działalność głównie w sektorach motoryzacji i energii odnawialnej.