

Қазақстанның автонарығын зерттеу: саланың трансформациясын талдау

Авторы: Аңсар Абуев, Freedom Finance Global-дың талдаушысы

Бұл материал Қазақстан Республикасының автомобиль нарығына Freedom Finance Global компаниясы жүргізген кешенді зерттеуге негізделген. Онда бірнеше дереккөзден алынған деректер талданады және саладағы жағдайдың толық сипаттамасы беріледі. Бастапқы және қайталама автомобиль нарықтарын талдау кезінде кәсіби қатысушылар мен сарапшылардың пікірлері, сондай-ақ автокөлік сатып алу туралы шешім қабылдайтын қазақстандық автокөлік иелері мен жүргізушілердің сауалнамасының деректері ескерілді.

Жоба бірнеше кезеңмен жүзеге асырылды:

1. Desk research – Қазақстан Республикасының автомобиль нарығы бойынша ашық дереккөздерден сандық деректерді жинау және талдау.

2. Зерттеудің сапалы әдісі – жоғары білікті мамандар – ресми дилерлердің, өндірушілердің, сату алаңдарының, автомобильдерді іріктеу ұйымдарының өкілдерімен, екінші деңгейдегі банктердің кредит бөлімдерінің басшыларымен, салалық шолушылармен және журналистермен сараптамалық сұхбат.

3. Зерттеудің сандық әдісі – Қазақстан тұрғындарының жаппай сауалнамасы, оған сатып алу туралы шешім қабылдайтын автокөлік иелері мен жүргізушілер қатысты. Сауалнама Computer-assisted Web Interview (онлайн-сауалнама) әдістемесі негізінде жүргізілді. Оған Қазақстанның барлық өңірінен 1021 адам қатысты.

Сауалнама әдіснамасын әзірлеуді, деректерді жинауды, бақылауды және өңдеуді United Research Technologies Group компаниясы іске асырды.

1-тарау. Қазіргі Қазақстанның автокөлік нарығы

1. Серпілісті 2023 жыл

Ұлттық статистика бюросының (ҰСБ) деректері бойынша **2023 жылғы 1 қыркүйектегі жағдай бойынша Қазақстанда 5,09 млн автокөлік құралы тіркелген**. Олардың 88%-ы немесе **4,47 млн-ы жеңіл автомобильдерге**, 10%-ы жүк автомобильдеріне (507,5 мың), 2%-ы автобустарға (105,5 мың) тиесілі.

2022 жылғы ұқсас кезеңмен салыстырғанда Қазақстанда жеңіл автомобильдердің саны 16,5%-ға өсті. Ең үлкен 41,4%-ға өсім Түркістан облысында тіркелді. Сондай-ақ жоғары көрсеткіш Ақтөбе (34,8%-ға) және Батыс Қазақстан облыстарында (30,5%-ға) тіркелді.

ҰСБ-ның деректері бойынша, жыл басынан бері (1 қыркүйекке дейін) елдегі жеңіл автомобильдер санының өсуі 14,4%-ды құрайды, **бұл соңғы 10 жылдағы ең жақсы нәтиже болып табылады**. Тарихи деректер нарықта ұзақ уақыт тоқыраушылық болғанын көрсетеді: 2015 жылдан 2021 жылға дейін жеңіл автомобильдер санының орташа жылдық төмендеуі -0,7%-ды құрады. Толыққанды өрлеу тек 2022 жылы басталды. Сол кезде өсім 2,9%-ды құрады. Соңғы 10 жылда осындай өсімге жақын үздік нәтиже 2014 жылы ғана болды, ол кезде жеңіл автомобильдер нарығы 8,7%-ға өсті. Бұл жерде 2014 жылдың соңынан 2016 жылға дейін болған мұнай нарығының құлдырауын ескерген жөн.

Облыстар бойынша жеңіл автомобильдердің саны

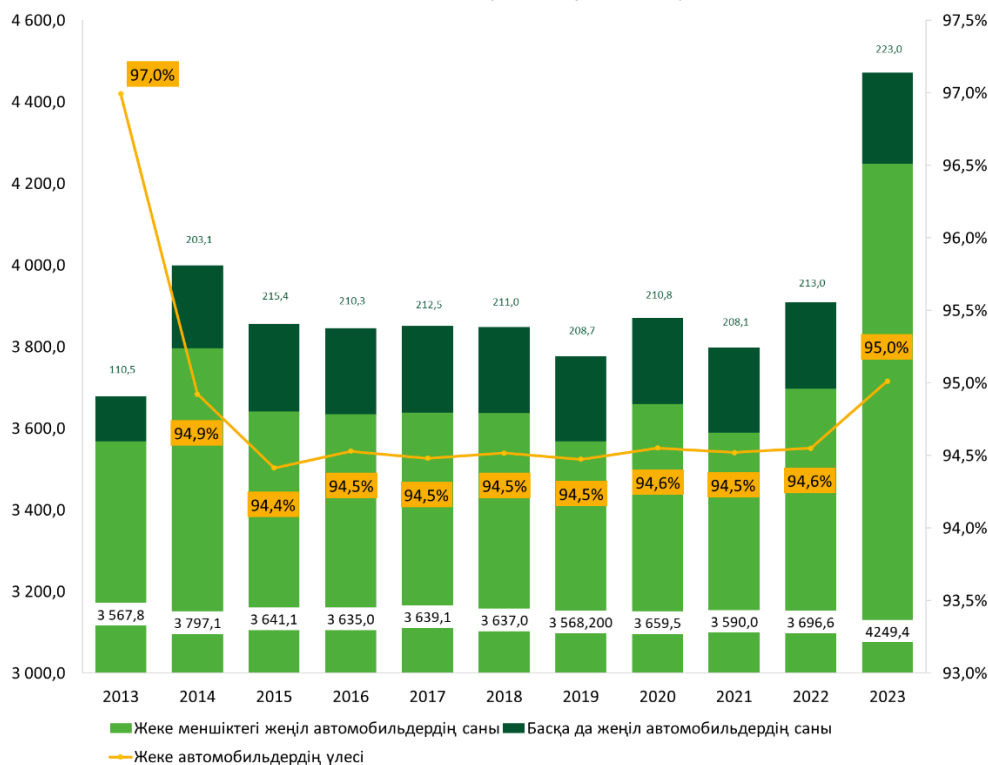
Жыл	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 жылғы қыркүйек	Ср. жыл. өсім.	
Қазақстан Республикасы, мың	3,68	4,00	3,86	3,85	3,85	3,85	3,78	3,87	3,80	3,91	4,47		
Алматы облысы	144 471	183 074	177 428	177 761	178 034	177 381	174 487	169 936	163 436	168 398	188 089		
Ақмола облысы	132 233	155 432	158 832	152 148	148 613	149 229	142 850	135 700	128 854	121 833	109 971	3,0%	
Астана облысы	463 310	501 053	450 466	471 018	474 298	482 552	493 489	486 006	476 414	483 233	511 604		
Атырау облысы	132 626	117 631	118 826	115 905	114 517	114 484	110 459	104 819	97 560	96 727	119 460	1,1%	
БҚО	98 752	118 385	120 167	119 239	116 716	116 470	114 093	111 770	107 461	111 300	136 581		
Жамбыл облысы	235 984	193 795	186 759	190 881	184 015	195 682	198 529	199 640	195 623	203 725	235 767	3,7%	
Қарағанды облысы	322 174	332 766	285 061	283 413	283 280	287 202	282 395	279 813	274 015	281 402	303 878		
Қостанай облысы	168 158	216 275	179 012	175 134	172 145	171 506	166 169	163 774	158 209	164 384	189 943		
Қызылорда облысы	115 833	111 824	109 831	110 089	110 085	112 812	112 427	108 606	102 136	102 598	131 657	1,0%	
Маңғыстау облысы	93 126	145 854	142 218	139 068	137 501	140 253	136 482	131 038	125 619	127 812	152 551	1,0%	
Оңт.	385 925	477 224	470 020	478 880	483 372	482 749	488 809	491 012	489 016	492 213	498 323	6,3%	
Павлодар облысы	153 733	170 591	161 908	157 688	155 605	154 862	152 169	148 667	145 299	150 097	168 874		
Солтүстік Қазақстан облысы	163 220	157 478	155 129	149 000	145 274	144 131	139 885	128 460	121 077	123 520	140 508	1,1%	
Түркістан облысы	-	-	-	-	-	25 256	30 286	60 184	111 064	146 820	176 984	230 186	
ШҚО	329 501	315 022	308 187	308 285	301 247	301 372	294 589	292 216	284 317	289 357	296 517	61,1%	
Ақтөбе қ.	336 486	348 941	344 545	346 851	350 878	361 117	370 687	373 057	373 682	387 538	430 630		
Ақтөбе қ.	505 202	514 286	468 337	459 501	462 094	471 082	489 983	464 968	463 042	484 014	538 335	3,3%	
Шымкент қ.	-	-	-	-	-	24 701	72 427	89 326	118 962	137 941	173 190	219 190	0,8%
Шымкент қ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16 296	58,4%	

Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Жоғарыда келтірілген кестеден тіпті 2023 жылғы 9 айдағы көрсеткіштердің айтарлықтай өсу үрдісін көруге болады. Бұл жерде нарықтағы ең үлкен белсенділік маусымдық түрде қараша айында пайда болатыны ескерілмеген. Автомобильдер санының 20%-дан астам өсімі әсіресе Ресей Федерациясымен шекараға жақын облыстар – Ақтөбе, Атырау және Батыс Қазақстан облыстарында байқалады.

10 жыл ішінде (2013 жылдан 2022 жылға дейін) Қазақстанда жеңіл автомобильдердің саны 6,3%-ға өсті. Ең жоғары көрсеткіш 2014 жылы, яғни елімізде жеңіл автокөлік саны дәлме-дәл 4 млн болған кезде болды. Содан кейін көрсеткіш төмендеді және тек 2023 жылы, яғни жеңіл автомобильдер санының қарқынды өсуі байқала бастаған кезде ғана бұл деңгейге қайта көтерілді. 2023 жылғы 9 айды ескере отырып, толық емес 11 жылдағы өсім (2013 жылдан бастап) қазірдің өзінде 21,6%-ды құрайды.

Жеңіл автомобильдердің болуы, мың бірлік



Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

1.2 Жан басына шаққандағы автомобильдердің саны

Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес, 2023 жылғы қыркүйектегі жағдай бойынша халықтың жеке меншігінде жеңіл автомобильдермен қамтамасыз етілуі 100 адамға шаққанда 22,5 автокөлікті құрады. Салыстырмалы түрде АҚШ-та бұл көрсеткіш 90,8 (2023 жылы), Еуропада – 57 (2021), ал көрші Ресейде – 39,5 (2022) құрайды. Гватемала (2020 жылы 23,7), Гондурас (2020 жылы 22) және Қытай (2022 жылы 22,1) сияқты елдер Қазақстанға жақын көрсеткіштер көрсетті.

5,5 жыл ішінде елдегі автомобильдендіру деңгейі 1,47 бірлікке немесе 6,6%-ға өсті. Ол 2019 және 2022 жылдары айтарлықтай төмендеді, бірақ 2023 жылғы қаңтар мен қыркүйек аралығындағы кезеңде айтарлықтай өсті. 2022 жылғы қаңтарға дейінгі статистика жеке пайдаланудағы жеңіл автомобильдерді ғана емес, сондай-ақ барлық жеңіл автомобильді де ескереді.

Бес жыл ішінде автомобильдендіру деңгейі көбінесе Шығыс Қазақстан, Алматы және Түркістан облыстарында, сондай-ақ Шымкент қаласында өсті. Ең аз өсім Солтүстік Қазақстан және Ақтөбе облыстарында тіркелді. Бес өңірде автомобильдендіру деңгейі төмендеді. Бұл – Ақмола (-0,16), Атырау (-0,92) және Маңғыстау (-0,96) облыстары, Астана (-0,23) және Алматы (-0,75) қалалары. Халық саны 1,2 млн адамды құрайтын республикалық маңызы бар қала мәртебесіне ие Шымкент қаласының жеке автомобильдермен қамтамасыз етілу көрсеткіші салыстырмалы түрде төмен екенін атап өту қажет. Бұл фактор қарқынды өсу үрдісімен бірге Шымкентті автомобильдер сату саласындағы ең тартымды бағыттардың біріне айналдырады.

1.3 Қазақстан автопаркінің сипаттамалары

Қозғалтқыш көлемі бойынша автопарк

Қазақстанда тіркелген жеңіл автомобильдердің жартысына жуығы қозғалтқыш көлемі 1,5 литрден 2 литрге дейінгі көліктерге тиесілі. Мұндай көліктердің саны 2,02 млн (немесе 45%). Бір қызығы, елдегі шағын литражды көліктерге деген (қозғалтқыш көлемі 1,5 литрден аз автомобильдер) сұраныс айтарлықтай жоғары (813 мың, 18%) және көлемі 2 литрден 2,5 литрге дейінгі (773 мың, 17%) автомобильдер сияқты танымал болып саналады. Қозғалтқыш көлемі 2,5 литрден 4 литрге дейінгі автомобильдерге (677 мың, 15%) деген сұраныс сәл аздау болды. Қозғалтқыш көлемі 4 литрден асатын автомобильдер бар болғаны 87 мың немесе бар болғаны 2%-ды құрайды.

Қазақстандағы жеңіл автомобильдердің қозғалтқыш көлемі бойынша саны

Көлемі	2022 ж. қаңтар					2023 ж. қаңтар				
	1500 текше см-ге дейін	1500-ден 2000 текше см-ге дейін	2000-нан 2500 текше см-ге дейін	2500-ден 4000 текше см-ге дейін	4000 текше см-ден астам	1500 текше см-ге дейін	1500-ден 2000 текше см-ге дейін	2000-нан 2500 текше см-ге дейін	2500-ден 4000 текше см-ге дейін	4000 текше см-нан астам
Кезеңге арналған көлік саны	681 639	1 747 249	643 668	563 820	72 794	688 528	1 794 153	672 399	592 166	77 473
Алдыңғы кезеңнен ауытқу, %	-3,04%	-2,5%	-1,4%	-0,5%	-1,6%	1,01%	2,7%	4,5%	5,0%	6,4%
Көлемі	2023 ж. қыркүйек					2023 ж. қазан				
	1500 текше см-ге дейін	1500-ден 2000 текше см-ге дейін	2000-нан 2500 текше см-ге дейін	2500-ден 4000 текше см-ге дейін	4000 текше см-ден астам	1500 текше см-ге дейін	1500-ден 2000 текше см-ге дейін	2000-нан 2500 текше см-ге дейін	2500-ден 4000 текше см-ге дейін	4000 текше см-нан астам
Кезеңге арналған көлік саны	812 971	2 017 011	772 742	676 986	86 917	830 175	2 044 185	785 227	686 876	88 249
Алдыңғы кезеңнен ауытқу, %	18,07%	12,4%	14,9%	14,3%	12,2%	2,12%	1,3%	1,6%	1,5%	1,5%

Дереккөз: ҚР СІРПА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Кестеде көрсетілген толық емес 2 жылдық статистика қызық жағдайды көрсетеді. Мәселен, 2022 жылғы қорытынды бойынша автомобильдер санының өсуі қозғалтқыштың көлеміне байланысты болды, яғни қозғалтқыш көлемі неғұрлым үлкен болса, өсу пайызы соғұрлым жоғары болады. Осылайша, 6,4%-ды құрайтын ең үлкен өсім қозғалтқыш көлемі 4 литрден асатын автомобильдер арасында тіркелді. 2023 жылы жағдай 180 градусқа өзгерді және көлемі 1,5 литрге дейінгі шағын литражды көліктерге деген сұраныс жоғары болды. Қыркүйек айында олардың саны 813 мыңға жуық болды, бұл жыл басына қарағанда 18,1%-ға көп болды. Бұған нарықта Hyundai Bayon, i20 және i30 сияқты модельдердің пайда болуы, сондай-ақ қытайлық автомобильдердің кең ауқымымен келген шағын литражды турбо қозғалтқыштарға деген сұраныстың артуы себеп болды деп болжауға болады. Мұндай автомобильдердің саны 17 204 данаға өскен, ал бұл бүкіл 2022 жылғы өсімнен 2,5 есеге көп болған, қазан айындағы статистика ерекше қызығушылық тудырады. Бұл Ресей Федерациясында болып жатқан жағдайға ұқсас қытай автоөнеркәсібінің Қазақстан аумағында кеңеюін тікелей меңзеп отыр.

Отын түрі бойынша автопарк

Отын түрі бойынша Қазақстандағы жеңіл автомобильдердің басым көпшілігі бұл – бензин қозғалтқышы бар көліктер. Елімізде олардың саны 3,91 млн немесе 87,5%-ды құрайды. Аралас отынмен жүретін автомобильдерге (бензин мен газды және/немесе электр энергиясын бірлесіп пайдалануды білдіреді) 8% (372 мың), ал дизель отынымен жүретін көліктерге 2% (84 мың) тиесілі. Электр автокөліктерінің үлесі әзірге төмен деңгейде (0,1%) болып отыр.

Автомобильдерді қозғалтқыштың көлемі бойынша бөлуге қарағанда, отын түрі бойынша өңірлік ерекшелік көбірек байқалады. Атап айтқанда, бензинмен жүретін автомобильдердің үлесі елде жалпы алғанда 87,5%-ды құраса, Ақтөбе облысында олардың үлесі барлығы 74%-ды, ал Маңғыстау облысында 42%-ды ғана құрайды. Екі жағдайда да бензинмен жүретін автомобильдердің үлесінің осындай төмен болуы осы өңірлерде аралас отынмен (газ + бензин) жүретін көліктерге деген сұраныспен түсіндіріледі.

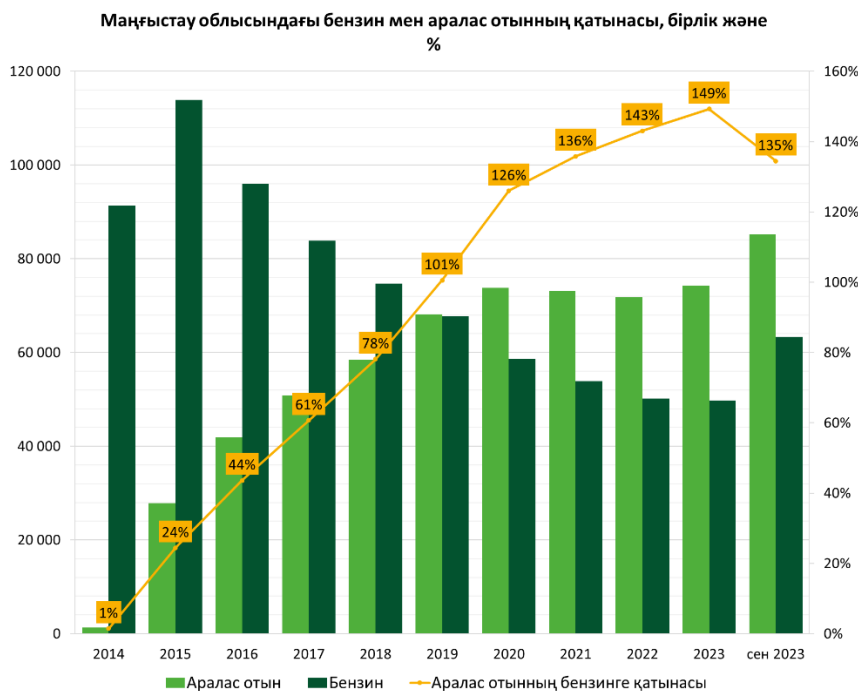
2023 жылғы қыркүйектегі Қазақстандағы жеңіл автомобильдерді өңірлер тұрғысынан отын түрі бойынша бөлу, %

өңір	бензин	дизель	газ	аралас	электр
Қазақстан Республикасы	88,0%	1,9%	0,1%	8,0%	0,1%
Абай облысы	95,0%	1,0%	0,1%	4,0%	0,0%
Ақмола облысы	90,0%	1,3%	0,1%	6,0%	0,0%
Ақтөбе облысы	74,0%	0,7%	0,1%	24,0%	0,0%
Алматы облысы	93,0%	2,7%	0,1%	4,0%	0,0%
Атырау облысы	85,0%	2,8%	0,2%	11,0%	0,0%
Батыс Қазақстан облысы	85,0%	2,2%	0,0%	12,0%	0,0%
Жамбыл облысы	92,0%	1,8%	0,1%	5,0%	0,0%
Жетісу облысы	93,0%	2,9%	0,1%	4,0%	0,1%
Қарағанды облысы	92,0%	2,2%	0,1%	5,0%	0,0%
Қостанай облысы	91,0%	2,5%	0,0%	6,0%	0,0%
Қызылорда облысы	83,0%	0,9%	0,1%	16,0%	0,0%
Маңғыстау облысы	42,0%	1,3%	0,2%	56,0%	0,0%
Оңтүстік Қазақстан облысы	93,0%	0,8%	0,1%	4,0%	0,0%
Павлодар облысы	94,0%	0,7%	0,1%	4,0%	0,0%
Солтүстік Қазақстан облысы	87,0%	1,5%	0,3%	9,0%	0,0%
Түркістан облысы	86,0%	1,1%	0,2%	13,0%	0,0%
Ұлытау облысы	93,0%	1,6%	0,0%	5,0%	0,2%
Шығыс Қазақстан облысы	96,0%	1,2%	0,0%	2,0%	0,0%
Астана қ.	93,0%	1,0%	0,1%	6,0%	0,2%
Алматы қ.	91,0%	3,7%	0,2%	4,0%	0,0%

Дереккөз: ҚР СМРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Маңғыстау облысындағы газ/бензин отын жүйелерінің таралуы бойынша жетекші өңір ретінде отынның екі негізгі түрінің статистикасына назар аударған жөн. Аралас отынның үлесі 2020 жылға дейін өте жылдам қарқынмен өсті. Одан кейін қарқынның бәсеңдеуі байқалды. 2023 жылы аралас отынмен жүретін автомобильдердің бензинмен жүретін автомобильдерге деген қатынасы алғаш рет 149%-дан 135%-ға дейін төмендей бастады. Біздің ойымызша, бұл аралас отынға деген сұраныстың азаюының алғашқы белгілерінің бірі болуы мүмкін. Алайда, мына жағдайды атап өткен жөн: өңірде аралас

отын түріне деген сұраныс аса төмендеген жоқ, керісінше, ол тіпті 2023 жылы 2022 жылмен салыстырғанда 14,7%-ға өсті. Бірақ сонымен бірге бензинмен жүретін көліктердің саны едәуір (27,3%-ға) өсті. Салыстырмалы түрде: еліміздің ең ірі қаласы – Алматыда 2023 жылғы 1 қыркүйектегі жағдай бойынша аралас отын түріндегі автомобильдердің саны 22 866 дананы құрады. Бұл бензинмен жүретін автокөліктер санының 4,67%-ын ғана құрады. Аталған қалада олардың арақатынасының төмендеуі байқалмады, алайда аралас отында жұмыс істейтін іштен жану қозғалтқышының өсу қарқыны 2020 жылдан кейін күрт төмендеді.



Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Алматы қаласында дизель отынымен жүретін автомобильдер салыстырмалы түрде көп (елдегі орташа көрсеткіш 1,9% болғанда 3,7%-ды құрайды). Жалпы алғанда, елдегі дизельмен жүретін жеңіл автомобильдердің үлесі 2018 жылғы қорытынды бойынша соңғы 10 жылда бір рет қана 2% деңгейден асып түсті. Сол 2018 жылы олардың саны 49%-ға өсті. Осыған ұқсас өрлеу 2014 жылы, яғни дизельді іштен жану қозғалтқышымен жүретін көліктердің саны 2013 жылғы қорытындымен салыстырғанда 42,5%-ға өскен кезде байқалды.

Электр тартқышы бар автомобильдер

Электромобильдердің ең көп саны Қазақстанның ең ірі қаласы – Алматыда тіркелген. **1 қазандағы жағдай бойынша олардың саны 3600-ға жуық немесе елдегі электромобильдердің жалпы санының 59%-ын құрады.**

Статистикалық деректерге сәйкес, 2022 жылға дейін Қазақстанда электр автомобильдеріне деген ешқандай сұраныс іс жүзінде болған жоқ, яғни 1 қаңтарда бүкіл ел бойынша мұндай автомобильдердің саны 491 ғана болды. Бұл ретте олардың республикадағы жалпы саны төртінші жыл қатарынан төмендеп жүрді. Алматыда 2022 жылдың басында 43 электркар болды, бұл олардың Қазақстандағы жалпы санының шамамен 8,8%-ын құрады. Алайда, **2023 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша олардың саны қалада 877%-ға өсіп, 420 данаға жетті. 1 қыркүйекке қарай олардың саны 2984-ке жетті.** Алматыға еліміздің электр автопаркінің ең көп үлесі – 8,8%-дан (2022

жылдың басындағы жағдай бойынша) 51,7%-ға дейін (2023 жылғы 1 қаңтарға арналған жағдай бойынша) тиесілі болды.

Ресми дилердің болмауына байланысты (2023 жылғы қарашаға дейін) модельдер бойынша нақты деректерді көрсету мүмкін емес. Алайда, бұл Zeekr-дің 001 моделі болуы мүмкін, ол қазақстандықтар тарапынан үлкен қызығушылық тудырды.

Статистикалық деректерде тағы бір ескеретін жайт бар, 2022 жылы елдегі электр қозғалтқышымен жүретін автокөліктердің саны 321 данаға ұлғайды. Ал Алматыда олардың өсімі 377 дана болды. Алматыға әкелінген көшірмелер сол жерде қалған кезде, ел бойынша олардың саны бір жыл ішінде азайған болуы мүмкін.

Темпы роста количества электрических авто в Алматы и по всей стране

Жыл	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sep-23	Oct-23
Алматы, саны	96	87	101	63	78	89	66	51	43	420	2 984	3 595
Алматы қаласындағы өсу қарқыны		-9%	16%	-38%	24%	14%	-26%	-23%	-16%	877%	610%	20%
Қазақстан Республикасы, саны	132	134	785	725	723	703	613	550	491	812	5075	6104
Қазақстан Республикасындағы өсу қарқыны		2%	486%	-8%	0%	-3%	-13%	-10%	-11%	65%	525%	20%
Алматы қаласындағы электр автомобильдерінің үлесі	72,7%	64,9%	12,9%	8,7%	10,8%	12,7%	10,8%	9,3%	8,8%	51,7%	58,8%	58,9%

Дереккөз: ҚР СҚРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Автопарктің жылы

Ең біраз жыл санаты бұл – **20 жылдан астам болған ескі көліктер**. Мұндай көліктер елде **2,08 млн немесе 47%-ды құрайды**. Шамасы жағынан екінші санат бұл – 10 жылдан 20 жылға дейінгі автокөліктер, олардың саны 1,04 млн немесе 23%-ды құрайды. Қазақстанда 7 жылдан 10 жылға дейінгі автомобильдердің саны 611 мыңға жуық немесе 14%-ды құрайды. 3 жылдан 7 жылға дейінгі көліктердің саны 460 мың немесе 10%-ды құрайды. 3 жылдан аспайтын жаңа автомобильдердің саны барлығы 272 мың немесе 6%-ды құрайды.

Жаңа көліктердің ең көп үлесі (жылы үш жылдан аз) – Атырау облысында (12,3%) және Астанада (10,8%) болып отыр. Мұндай автомобильдердің ең аз үлесі – Жамбыл (2,6%) және Жетісу (2,9%) облыстарында болып отыр.

2023 жылғы қыркүйектегі Қазақстандағы жеңіл автомобильдерді өңірлер бойынша жылына қарай бөлу, %

	3 жылдан көп емес	3 жылдан көп, бірақ 7 жылдан көп емес	7 жылдан көп, бірақ 10 жылдан көп емес	10 жылдан көп, бірақ 20 жылдан көп емес	20 жылдан көп
Қазақстан Республикасы	6,10%	10,30%	13,70%	23,20%	46,60%
Абай облысы	4,60%	11,00%	13,80%	33,80%	36,80%
Ақмола облысы	4,90%	6,40%	11,60%	21,10%	55,70%
Ақтөбе облысы	7,10%	8,20%	19,80%	32,60%	32,10%
Алматы облысы	3,30%	4,90%	8,90%	19,20%	63,60%
Атырау облысы	12,30%	13,10%	24,50%	31,10%	18,90%
Батыс Қазақстан облысы	9,10%	11,60%	17,80%	27,10%	34,20%
Жамбыл облысы	2,60%	4,10%	7,30%	18,20%	67,80%
Жетісу облысы	2,90%	7,30%	6,80%	19,80%	63,10%
Қарағанды облысы	5,40%	8,80%	11,80%	20,50%	53,30%
Қостанай облысы	7,10%	10,90%	13,70%	22,10%	46,00%
Қызылорда облысы	4,20%	6,40%	11,30%	28,40%	49,60%
Маңғыстау облысы	7,30%	8,80%	20,70%	34,50%	28,60%
Оңтүстік Қазақстан облысы		2,60%	11,70%	18,80%	66,70%
Павлодар облысы	5,40%	8,50%	12,40%	20,80%	52,70%
Солтүстік Қазақстан облысы	4,70%	5,80%	10,40%	22,40%	56,50%
Түркістан облысы	3,90%	9,50%	14,80%	27,90%	43,80%
Ұлытау облысы	4,10%	14,80%	9,50%	29,50%	42,10%
Шығыс Қазақстан облысы	5,10%	6,60%	14,30%	21,00%	52,90%
Астана қ.	10,80%	22,00%	20,20%	23,20%	23,80%
Алматы қ.	8,20%	15,30%	14,90%	26,90%	34,70%
Шымкент қ.	7,00%	17,10%	17,10%	25,60%	33,30%

Дерекзат: ҚР СМРА Ұлттық статистика бюросы

1.4 2023 жылы тіркелген жеңіл автомобильдер

Жалпы тіркеу деректері

2023 жылғы алғашқы 9 айда Қазақстанда 1 386 321 жеңіл автомобиль тіркелген. Тіркеулер саны бойынша Алматы өңірі көш бастап тұр, Алматы қаласында олардың саны 157 520, ал Алматы облысында 122 946 болды.

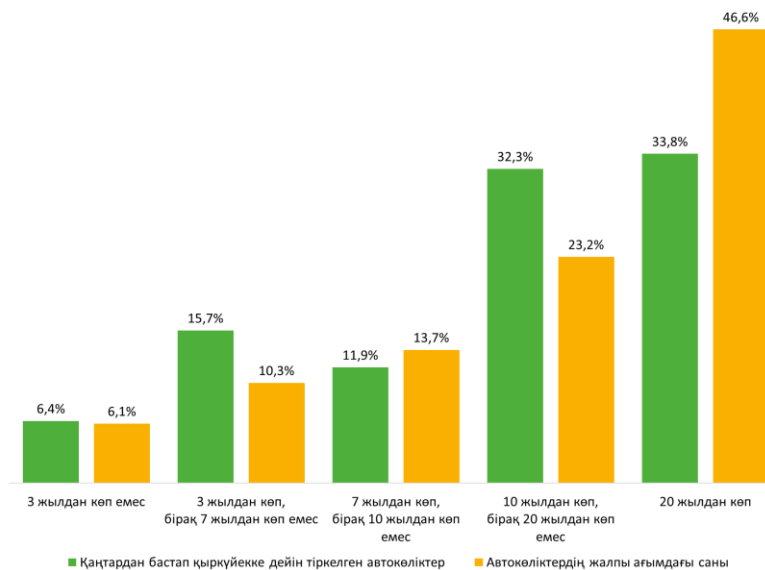
2023 жылы тіркелген жеңіл автомобильдердің өңірлер бойынша серпіні

2023 жыл	3 жылдан көп емес	3 жылдан көп, бірақ 7 жылдан көп емес	7 жылдан көп, бірақ 10 жылдан көп емес	10 жылдан көп, бірақ 20 жылдан көп емес	20 жылдан көп
Қаңтар	16 562	6 896	15 825	31 427	45 901
Ақпан	7 827	19 509	17 485	49 716	50 719
Наурыз	8 306	21 386	17 801	48 598	52 814
Сәуір	9 091	24 825	18 621	49 065	55 028
Мамыр	7 954	24 638	16 937	48 591	49 984
Маусым	8 382	25 325	17 816	65 405	50 640
Шілде	8 889	29 560	18 853	48 787	51 380
Тамыз	5 225	16 690	10 129	26 744	25 987
Қыркүйек	9 404	32 038	18 781	45 460	51 086
Тотал	81 640	200 867	152 248	413 793	433 539
Жалпы көрсеткіштен үлес	6,4%	15,7%	11,9%	32,3%	33,8%

Дерекзат: ҚР СМРА Ұлттық статистика бюросы

2023 жылы 20 жылдан асқан автокөліктер 33,8% жағдайда тіркелді, бұл елдегі мұндай көліктердің жалпы көрсеткішінен төмен (47%). Бұл 2023 жылы ең ескі көліктерден (20+ жыл) бас тартып, сәл жанаулау деңгейге (10-20 жыл) өту үрдісі бар екенін көрсетуі мүмкін. Әрине, бұл жерде ескі автомобильдердің жаппай жаңа автомобильдерге ауыстырылуын білдірмейді, себебі 10 жылдан асқан көліктердің жалпы үлесі 2023 жылы тіркелу үшін әлі де басым болып отыр, яғни 67%-ды құрайды.

2023 жылғы қаңтар-қыркүйекте тіркелген барлық автопарк пен автомобильдердің жас құрылымындағы айырмашылықтар



Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

10 жылдан 20 жылға дейінгі автокөліктер Қазақстан бойынша жалпы үлестің 23,2%-мен салыстырғанда жиірек тіркелді, яғни 32,3%-ды құрайды. Сондай-ақ, 3 жылдан 7 жылға дейінгі топтағы оң көрсеткіш жалпы Қазақстан Республикасы бойынша 10,3%-бен салыстырғанда 2023 жылы 15,7%-ды. Жаңа автокөліктердің үлесі де өсті, дегенмен көп өсе қойған жоқ.

Отын түрі бойынша тіркелген автомобильдер

ҰСБ-ның деректері көрсеткендей, 2023 жылғы қаңтарда бензинмен жүретін автомобильдердің саны 3 451 775 данаға жетті, бұл Қазақстандағы жеңіл көліктердің барлық автопаркiнiң 77,2%-ын құрады. **Қыркүйек айында бұл көрсеткіш 87,5%-ға тең болды, яғни 13%-ға өсті.** Көрсеткіштің осылай өсуі отынның екі басқа түрін пайдаланатын көліктердің үлесінің азаюынан емес, бензинмен жүретін автокөліктер санының қатты өсуінен болды. Электр қозғалтқыштарының серпінін есептемегенде, ең жоғары пайыздық өсім аралас отын түрімен жүретін көліктерде болды (+15%). Көліктің осы түрінің жалпы үлесі бүкіл автопарк арасында 7,2%-дан 8,3%-ға дейін өсті.

2023 жылғы қаңтар және қыркүйек айларында отын түрлері бойынша автомобильдер санын салыстыру

ҚАЗІРГІ САНЫ	2023 ж. қыркүйек	бензин	дизель отыны	газ баллонды отын	аралас отын	электр отыны	көрсетілмеген	жалпы
саны		3914280	84173	5562	371792	5075	91493	4472375
үлес		87,5%	1,9%	0,1%	8,3%	0,1%	2,0%	
БҰҒАН ДЕЙІНГІ САНЫ	2023 ж. қаңтар	бензин	дизель отыны	газ баллонды отын	аралас отын	электр отыны	көрсетілмеген	жалпы
саны		3451775	75982	4160	322350	812	54480	3909559
үлес		77,2%	1,7%	0,1%	7,2%	0,0%	1,2%	
Өсім		13%	11%	34%	15%	525%	68%	14%

Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Өңірлер бойынша 2023 жылғы тіркеулерге қатысты, мұнда автомобильдер санының өңірге байланысты екенін атап өтуге болады. Алматы қаласында электр тартқышы бар көліктерді тіркеудің 63,5%-ы болды. Сондай-ақ, оңтүстік астана бензинді (12%), дизельді (22,2%) және газбаллонды (18,1%) ІЖҚ тіркеу бойынша жетекші орындарға ие. **Айта кетерлігі, республикалық маңызы бар басқа қалаларға қарағанда, Алматыда дизельмен жүретін автомобильдер көп тіркеледі.** Салыстырмалы түрде Астанада отынның бұл түріне тіркеулердің тек 5%-ы, ал Шымкентте 6,9%-ы тиесілі. Дизельмен жүретін автокөліктің айтарлықтай үлкен үлесі Алматы облысында тіркелген, ол бензин мен дизель топтарында екінші орында тұр. Аралас отын түрін тіркеу жағынан Маңғыстау облысы сөзсіз көш бастап тұр, оған ел бойынша осындай автокөліктерді тіркеудің 23,2%-ы тиесілі болды.

2023 жылғы қаңтардан бастап қыркүйекке дейін отын түрлері мен өңірлер бойынша тіркеу үлесі, %

	бензин	дизель отыны	газ баллонды отын	аралас отын	электр отыны
Абай облысы	2,8%	1,5%	0,7%	0,9%	0,3%
Ақмола облысы	3,6%	2,9%	2,1%	2,8%	0,5%
Ақтөбе облысы	4,8%	1,4%	3,2%	10,3%	1,0%
Алматы облысы	9,3%	16,7%	9,1%	5,8%	5,4%
Атырау облысы	3,3%	2,9%	4,2%	3,5%	1,2%
Батыс Қазақстан облысы	3,7%	3,8%	0,9%	4,7%	1,2%
Жамбыл облысы	6,2%	6,2%	10,1%	3,8%	1,2%
Жетісу облысы	2,9%	4,7%	1,7%	1,1%	0,6%
Қарағанды облысы	5,5%	5,5%	5,8%	3,1%	1,6%
Қостанай облысы	4,0%	5,0%	1,4%	2,9%	0,8%
Қызылорда облысы	3,9%	1,5%	2,1%	5,9%	0,7%
Маңғыстау облысы	2,5%	2,2%	2,4%	23,2%	1,6%
Павлодар облысы	3,6%	1,8%	3,1%	1,6%	0,7%
Солтүстік Қазақстан облысы	2,6%	2,6%	2,0%	2,3%	0,5%
Түркістан облысы	8,6%	4,3%	9,7%	10,2%	0,8%
Ұлытау облысы	1,2%	1,1%	0,2%	0,5%	0,4%
Шығыс Қазақстан облысы	3,7%	3,4%	0,9%	0,9%	1,1%
Астана қ.	9,0%	5,0%	6,9%	4,5%	13,5%
Алматы қ.	12,0%	22,2%	18,1%	5,8%	63,5%
Шымкент қ.	6,8%	5,1%	15,4%	6,2%	3,4%

Дереккөз: ҚР СМРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

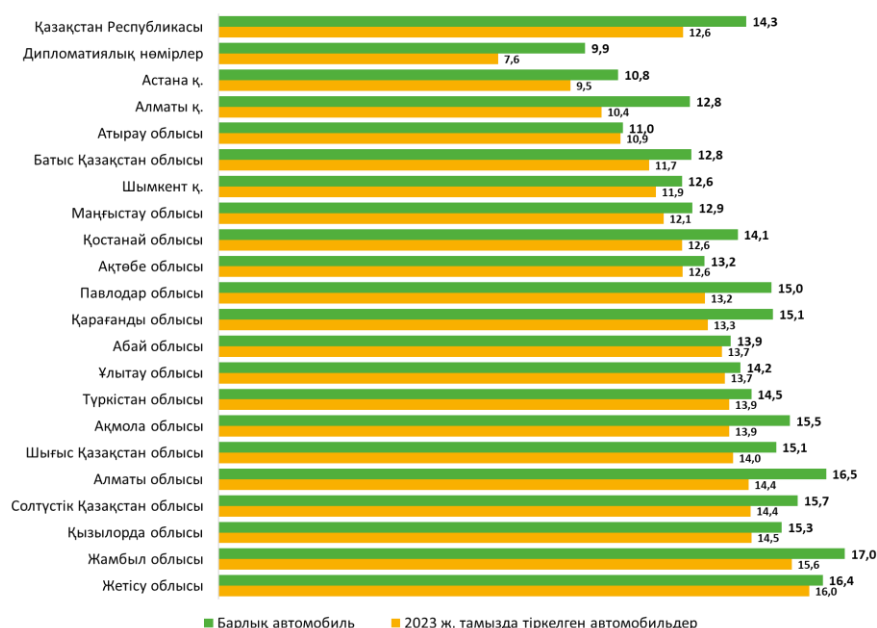
Егер Маңғыстау облысын жеке алатын болсақ, онда аралас отын түрімен жүретін көліктердің орташа айлық өсімі қаңтар – қыркүйек айларында 11,7%-ды құрайтыны белгілі болады, бұл бензинмен жүретін автомобильдердің 21,1%-нан аз. Бұл жерде, жалпы нарықтық көрсеткіштер сияқты, қаңтар және қыркүйек айларында тіркеудің қарқынды өсу, тамыз айында құлдырау және қалған айларда тоқырау үрдісі байқалады.

Автомобильдердің орташа алынған жылы

Автомобильдердің орташа жылын өңірлер бойынша бағалау қызықты болар еді. Алайда бұл үшін ақпарат жеткіліксіз. Ұлттық статистика бюросы автокөліктің жылдары бар деректерді диапазондар бойынша (1-3 жыл, 3-7 жыл және т.б.) ұсынады. Осыған байланысты белгілі бір қызмет ету мерзімі бар автомобильдердің санын (бір жыл, екі жыл, 3 жыл және т.б.) бөлек білу мүмкін емес. Дегенмен, осы мәндерді орташалап, орташа алынған жылын есептей отырып, автомобильдің жылына қарай өңірлер рейтингін жасауға болады.

Бұл мәндер өздігінен айтарлықтай дәл болмауы мүмкін, бұл осы көрсеткішті есептеу кезінде жасауға тура келген маңызды болжамдарға байланысты. Дегенмен, бұл болжамдар барлық өңір үшін бірдей екенін ескере отырып, рейтингте автомобильдердің жылы бойынша орындарды бөлу дұрыс болады деп салыстырмалы түрде сеніммен айтуға болады.

2023 жылғы тамызда тіркелген автомобильдердің бағалау орташа алынған жылына қарай өңірлер рейтингі және барлық автомобильдің бағалау орташа алынған жылы, жылдар



Дереккөз: ҚР СЖРА Ұлттық статистика бюросы және Freedom Finance Global-дың есептері

Қазақстанда 2023 жылғы тамызда тіркелген автомобильдің орташа алынған жылы 12,6 жыл. Тамыз айында тіркелген автомобильдері «ең жас» өңірлер – Астана, Алматы қалалары және Атырау облысы: мұнда орта есеппен 11 жылдан кем көліктер тіркеледі. Сондай-ақ, салыстырмалы түрде жаңа көліктер Батыс Қазақстан облысы мен Шымкент қаласында сатып алынады: олардың жылы орта есеппен – 12 жыл шегінде. Сонымен қатар, ең жаңа көліктердің бірі – дипломатиялық нөмірлі автомобильдер.

Бүкіл автопарке қатысты, елдегі автомобильдің орташа алынған жылы 14,3 жылды құрайды. Өңірлерді бөлу шамамен 2023 жылғы тамызда тіркелген көліктермен бірдей. Ең жас автопарк Астана қаласында және Атырау облысында, ең ескілеу автопарк Жамбыл және Жетісу облыстарында орналасқан.

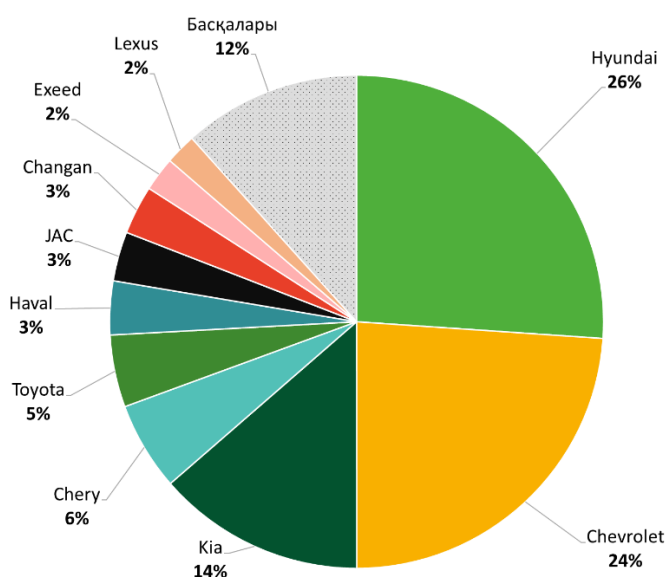
1.5 Сату көлемі

2023 жылғы қаңтар-тамыз айларында Қазақстанда жаңа жеңіл автомобильдердің сатылымы 120,3 мың бірлікті құрады. **Бұл 2022 жылғы ұқсас кезеңмен салыстырғанда 60,5%-ға көп.** Сонымен қатар, 2023 жылғы алғашқы сегіз айда елдегі жаңа көліктердің сатылымы іс жүзінде 2022 жылғы көрсеткішке жетті және 2021 және 2020 жылдары болған сатылымнан асып түсті.

2022 жылғы сатылым 2021 жылға қарағанда 5%-ға жоғары және пандемия болған 2020 жылы 48%-ға жоғары болды, сол кезде сатылған автомобильдердің саны 84 мыңға жуық бірлікті құрады. 2023 жылы қаңтар-тамыз кезеңінің өсу қарқыны сақталған жағдайда болжамды көрсеткіш шамамен 200 мың бірлікті құрайды.

Автокөлік өндірушілерді бөлу **Hyundai және Chevrolet екі сөзсіз көшбасшы болып отыр, олардың үлесіне автомобильдердің барлық сатылымының сәйкесінше 26%-ы және 24%-ы тиесілі.** Бестікке сондай-ақ 14%-бен Kia, 6%-бен Chery және 5%-бен Toyota кіреді. Қалған брендтер нарықтың үш пайызынан аспайды.

2023 жылғы қаңтар-тамыздағы Қазақстандағы автомобильдердің брендтер бойынша сатылуы, %



Дереккөз: Қазақстан автобизнес қауымдастығы (ҚАБҚ) және Freedom Finance Global-дың есептері

Нақты модельдер тұрғысынан 2023 жылғы тамызда айына сатылымдардың жалпы санының 18,2 мың көрсеткішінің ішінде 2 мың көрсеткішпен Chevrolet Cobalt сөзсіз бірінші орында тұр. Екінші орында 1,4 мың көрсеткішпен Hyundai Tucson. Одан кейін іс жүзінде бірдей көрсеткіштермен Kia Sportage және Chery Tiggo 2 (шамамен 840 автомобиль). Жалпы алғанда, үздік 10-дыққа негізінен Корея және Қытай өндірушілерінің модельдері, сондай-ақ Chevrolet кіреді.

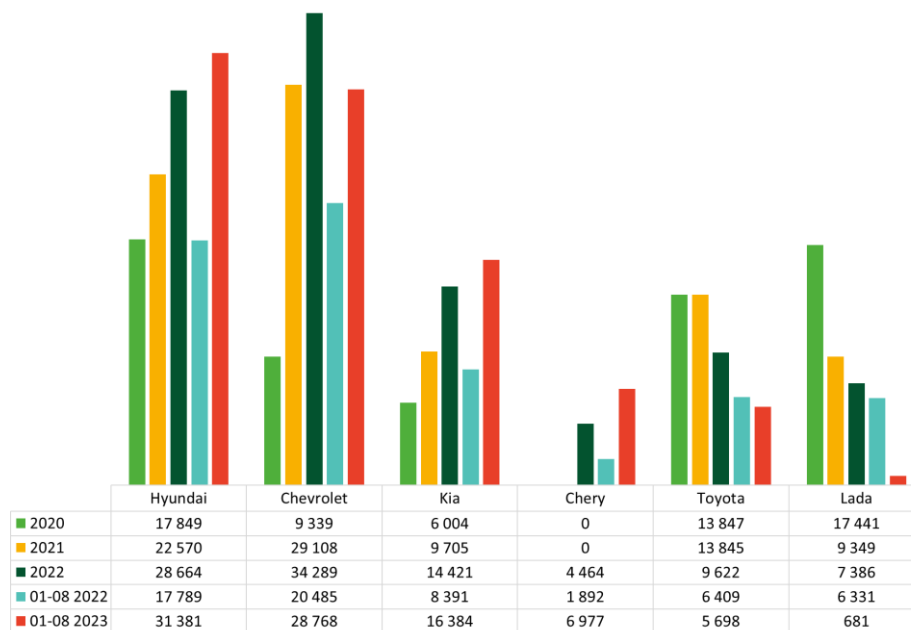
Бұл ретте, сатылым бойынша ең ірі үш автомобиль өндіруші – **Hyundai және Chevrolet соңғы үш жыл ішінде өз көрсеткіштерін тұрақты түрде жақсартуда.** Hyundai және Kia қаңтардан тамызға дейін қытайлық Chery сияқты 2022 жылғы сатылым көрсеткішінен асып түсті. Chevrolet аздап өсіп келеді, бірақ оның өзі өте едәуір көрсеткішті көрсетеді.

Айта кету керек, Hyundai Chevrolet-тен озып, 2023 жылы ғана сатылым бойынша бірінші орынға шықты. 2023 жылғы 8 айдың нәтижелері бойынша Hyundai 31 381 автокөлік сатты, ал Chevrolet-тің бұл көрсеткіші 8,3%-ға төмен болып, 28 768 автокөлікті құрады. 2021-2022 жылдары Hyundai жылына 26-27%-ға тұрақты өсім көрсетті, Chevrolet-тің сол кезеңдегі өсу серпіні біркелкі емес: 2021 жылы 212%-ға және 2022 жылы 18%-ға өсті, **бұл Корея және Қытай аналогтарымен салыстырғанда осы маркалы автокөлікке деген сұраныстың төмендегенін көрсетеді.** Сонымен қатар, Hyundai мен Kia-ның 2023 жылғы алғашқы 8 айдағы өсу қарқыны 2022 жылмен салыстырғанда оң көрсеткіш болды, ал Chevrolet-те олар 16%-ды құрады. 2023 жылы өсу қарқыны бойынша +56% нәтижемен Chery бірінші орынға шықты. Маңыздысы, біз 2023 жылғы соңғы тоқсандағы маусымдық фактор цифрларға айтарлықтай әсер етеді деп ойлаймыз.

Жапондық Toyota көрсеткіші төмендеуде, оны Ресейде осы брендтегі автомобильдер өндірісінің тоқтатылуына және логистиканың қиындауына байланысты модельдер қатарының азаюымен байланыстыруға болады. Ресейлік Lada брендінің көрсеткіштері нашар көрінеді: 2023 жылғы қаңтар-тамыз айларында Қазақстанда тек 681 көлік сатылды, бұл 2022 жылғы ұқсас кезеңдегі көрсеткіштен 10 есеге аз. Бұл ретте, мысалы, 2020 жылы Қазақстанда 17,4 мың Lada автомобилі сатылды, бұл 2020 жылы Chevrolet пен Kia автомобильдерінің қосындысына қарағанда көбірек, ал Hyundai-ға қарағанда 400 автокөлікке аз. Сатылымның сәтсіздігі Ресейдің ішкі нарығындағы

автомобиль тапшылығына байланысты болуы мүмкін және импорттың төмендеуімен сәйкес келеді (кестені қараңыз).

2020-2023 жылдары Қазақстанда автомобильдердің жекелеген маркаларының сатылу серпіні, бірлік



Дереккөз: Қазақстан автобизнес қауымдастығы (ҚАБК) және Freedom Finance Global-дың есептері

2-тарау. Ел тұрғындарының автомобиль нарығын қабылдауы

Зерттеу параметрлері

Бұдан әрі ұсынылған ақпарат Қазақстан Республикасының 18 жастан асқан, автомобиль жүргізуде тәжірибесі бар және оны сатып алу туралы шешім қабылдайтын тұрғындарының онлайн-сауалнамасының нәтижелерін түсіндіру болып табылады. Сауалнама 2023 жылдың соңында Freedom Finance Global компаниясының бастамасымен жүргізілді. Бұл таңдамалы жиынтық репрезентативті болып табылады және белгіленген нысаналы аудиторияның мінез-құлқының ерекшеліктері туралы тиісті қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Іріктеу қателігі (сенімділік аралығы) бұл жағдайда 3,07%-дан аспайды.

Сауалнамаға қатысқандардың басым бөлігі (89,7%) қалалық жерде тұрады. Ерлер мен әйелдердің қатынасы 6-дан 4-ке дейін. Жас шамасына байланысты респонденттер мынадай сәйкестікте бөлінді: 35-50 жас – 63,6%, 24-34 жас – 23%, 55 жастан асқан – 10,3%, ал ең аз жас санаты – 18-24 жас аралығындағы жастар – 3,1%. Сауалнамаға қатысқандардың 76,7%-ы үйленген немесе тұрмыс құрғандар және орта есеппен төрт адамнан тұратын отбасыларда тұрады.

РЕСПОНДЕНТТЕРДІҢ ӘЛЕУМЕТТІК-ДЕМОГРАФИЯЛЫҚ ПОРТРЕТІ

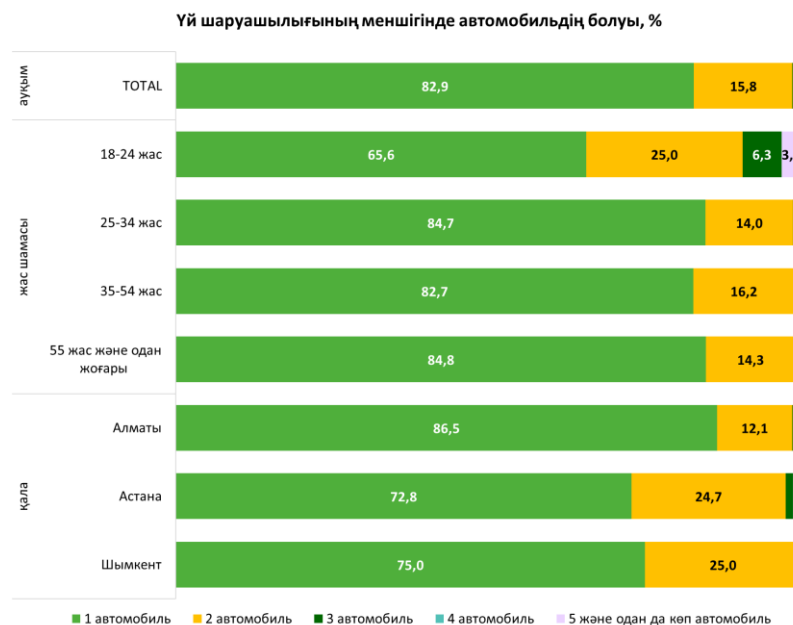


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

2.1 Отбасының меншігіндегі жеңіл автомобильдер

Сауалнамаға қатысушылардың басым көпшілігінде отбасының меншігінде бір (82,9%) немесе екі (15,8%) автомобиль бар. Сауалнамаға қатысқандардың тек 1,4%-ы үш немесе одан да көп жеңіл көлігі бар.

Жас шамасы тобының 18 жастан 24 жасқа дейінгі (65,6%) ең жас қатысушысында сирек жағдайда бір ғана автокөлігі бар. Бұл ретте, әсіресе олардың басқа жас шамасы топтарының өкілдерімен салыстырғанда үш немесе одан да көп автокөлігі бар ең жоғары пайызға ие (9,4%).

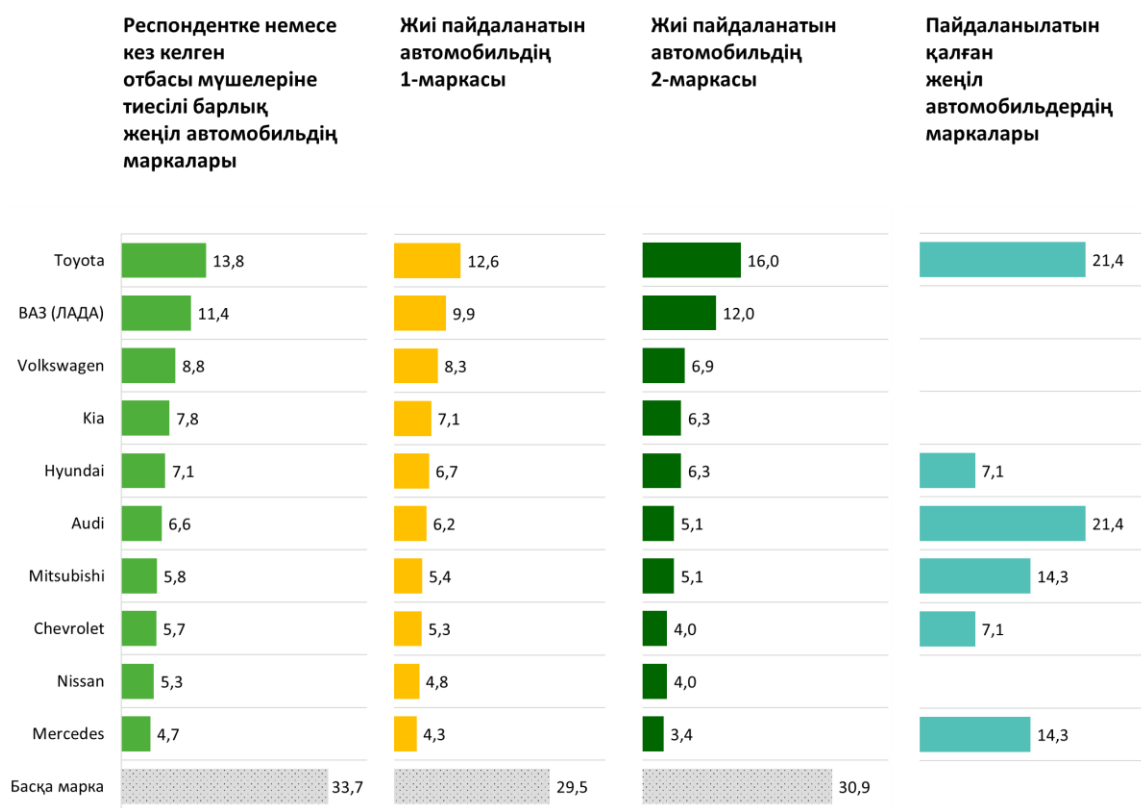


Бір жауап нұсқасы. жауаптардың сомасы 100%-ға тең

Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Көбіне Алматы қаласының тұрғындары бір автомобильдің иелері болып табылады (Шымкент қаласында 75%-ға және Астана қаласында 72,8%-ға қарағанда 86,5%-ды құрайды). Жынысы бойынша бөліністе сауалнамаға қатысқан ерлердің 85,3%-ы және

әйелдердің 79,2%-ы бір автокөлікке иелік етеді. **Екі автомобиль көбіне елорда мен Шымкент қаласы тұрғындарының меншігінде кездеседі** (тиісінше 24,7% және 25%). 27,9%-ды құрайтын автокөлік иелерінің ең жоғары кірісті санаты (автокөлік, пәтер, саяжай және т.б. сияқты қымбат заттарды оңай сатып ала алатындар) екі көлікке ие.



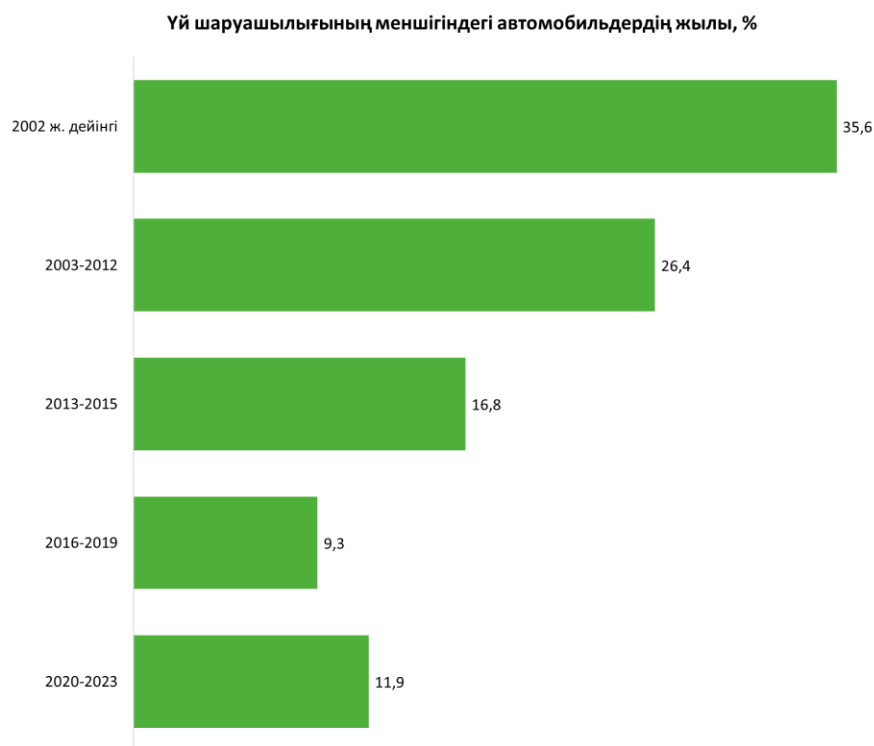
Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қазақстандықтардың арасында сұранысы жоғары автомобильдердің үздік 5 маркасына **Toyota** (13,8%), **ВАЗ ЛАДА** (11,4%), **Volkswagen** (8,8%) және корейлік **KIA** (7,8%) және **Hyundai** (7,1%) автобрендтері кіреді. Toyota-ны көбінесе қала тұрғындары сатып алып жатады. Оның үлесіне қалалық жерлердегі әрбір жетінші автомобиль (15,1%) тиесілі. Алматыда бұл көрсеткіш 27%-ға тең (астаналықтарда 13,6%-ға және Шымкент тұрғындарында 6,3%-ға қарағанда). Ауылдарда бұл автобрендтің үлесі тек 2,9%-ды құрайды.

ВАЗ ЛАДА маркасына, керісінше, көбінесе ауыл тұрғындары иелік етеді (қала тұрғындарының 10,3%-на қарағанда 21%-ды құрайды). Оған сондай-ақ 55+ жас санатындағы тұрғындардың сұранысы ең жоғары (қалғандарының орта есеппен 11,4%-на қарағанда 18,1%-ды құрайды). Ерлер арасында «Ладаны» респонденттердің 12,9%-ы, әйелдер арасында 9,1%-ы таңдайды.

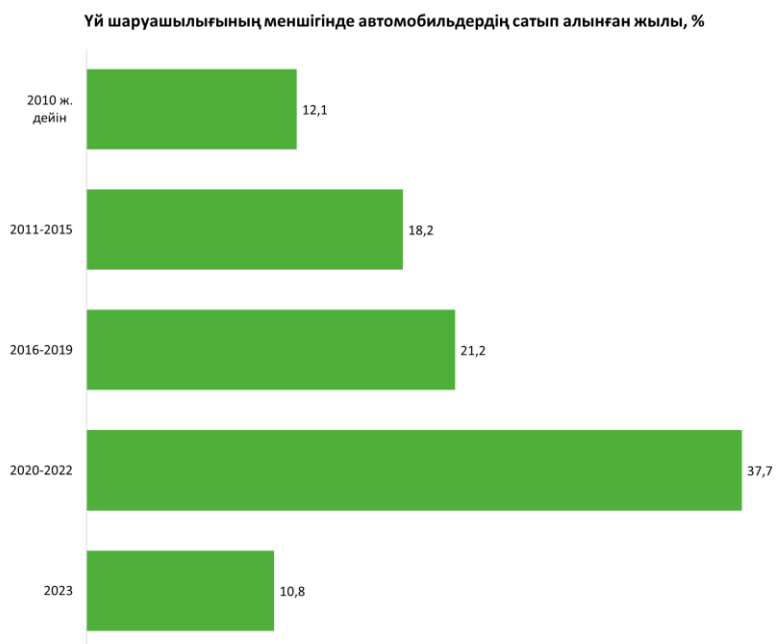
Елорда тұрғындарының арасында сұранысы ең жоғары автомобиль маркасы – **Hyundai**.

Қазақстандағы жеңіл автомобильдер паркінің жыл құрылымы ескірген көліктің басым екендігін білдіреді. Мәселен, 20 жылдан асқан автомобильдердің үлесі 35,6%-ды, 10 жылдан 20 жылға дейінгі автомобильдердің үлесі 26,4%-ды, 7 жылдан 10 жылға дейінгі автомобильдердің үлесі 16,8%-ды құрады. 20 жылдан асқан жеңіл көліктердің жартысына жуығы ауылдық жерлерге (қалалардағы 34%-ға қарағанда 49,5%-ды құрайды), сондай-ақ табысы төмен (44,3%) және орташа (44,4%) респонденттерге тиесілі.



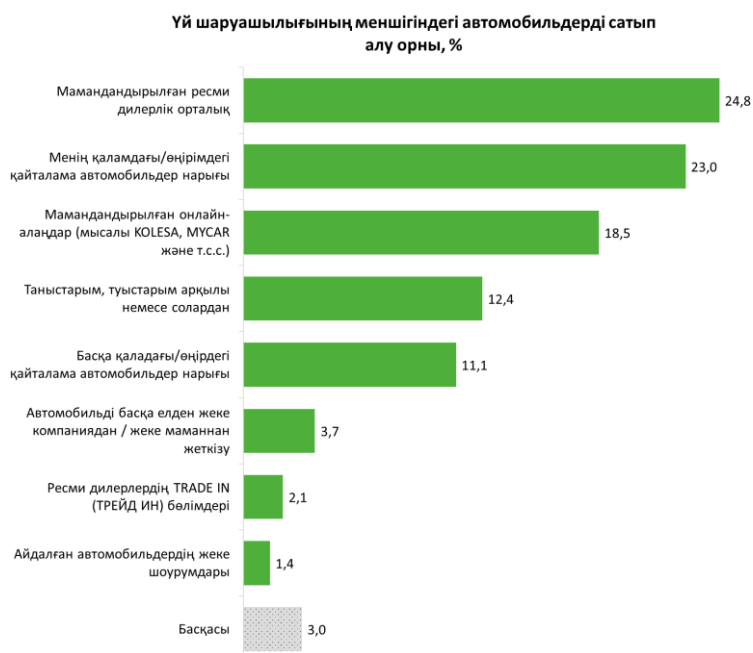
Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Респонденттердің автомобильдерінің жартысынан көбі 2016-2022 жылдар аралығында кезеңде сатып алынды (58,9%), бұл ретте олар көбінесе айдалған автокөліктерді сатып алатын (жаңа автокөліктердің 26,4%-на қарағанда 73,6%-ды құрайды).



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Сауалнамаға қатысқан әрбір төртінші адам автомобильді мамандандырылған ресми дилерлерден (24,8%) немесе өзінің тұрғылықты жері бойынша қайталама автомобильдер нарығынан (23%) сатып алды. Сауалнамаға қатысқан әрбір бесінші адам автокөлік сатып алу үшін Kolesa.kz, Mucar.kz және т.б. түрі бойынша мамандандырылған онлайн-алаңдарды пайдаланады.

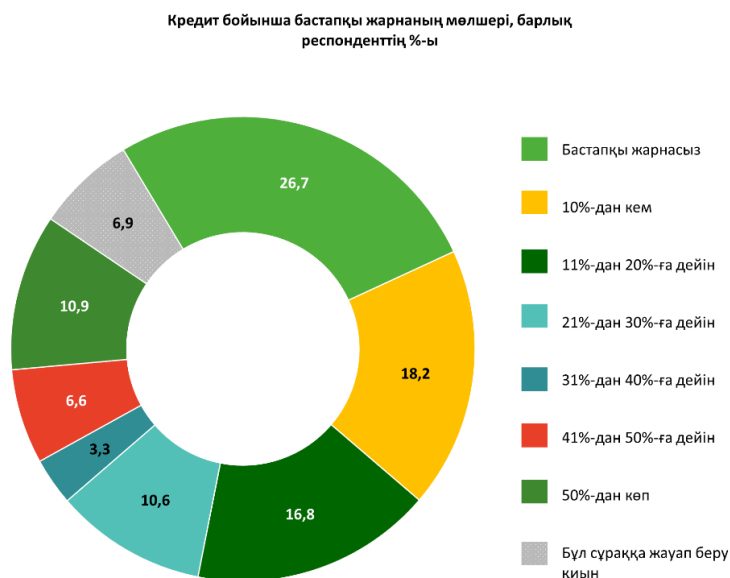


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қазақстандықтар өз көліктерін айдалған жеке автомобильдер шоурумдарынан (1,4%), ресми дилерлердің trade-in бөлімдерінен (2,1%) және автомобильді басқа елден жеткізетін жеке компаниялардан (3,7%) сирек сатып алып жатады.

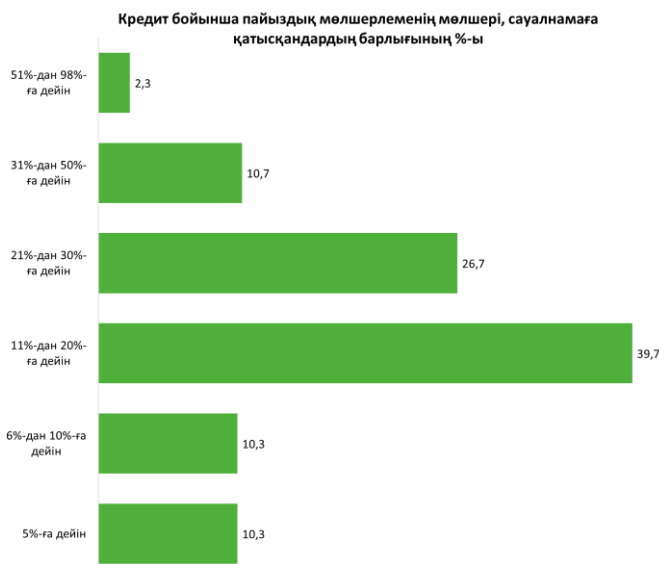
2.2 Автокредиттеу

Автокөлік иелерінің көпшілігі – 67,8% көлік бағасының толық құнын бірден төлеп, көлікті сатып алды. Сауалнамаға қатысқандардың 29,7%-ы кредиттеу қызметтерін пайдаланды. Сауалнамаға қатысқандардың жасы мен табысы автокөлікті сатып алу тәсіліне әсер ететін негізгі факторлар болып табылады. Мәселен, респонденттің жасы неғұрлым үлкен болса немесе табысы жоғары болса, ол көлікті толық құнына соғұрлым жиі сатып алады. Бұл ретте, сауалнамаға қатысқан адам неғұрлым жас болса немесе табысы төмен болса, ол кредитті соғұрлым жиі пайдаланады.



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

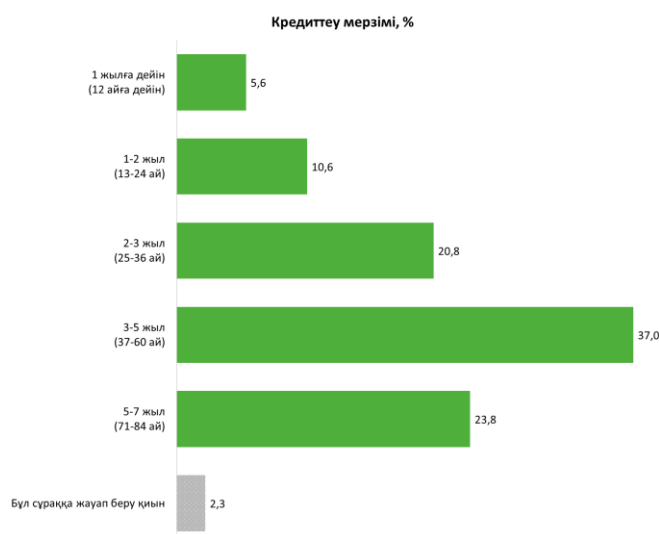
Автомобильді кредитке сатып алғандардың көпшілігі мұны бастапқы жарнасыз жасады (26,7%). Сауалнамаға қатысқандардың үштен бірінің бастапқы жарнасы автомобиль құнының 20%-ын құрады. Автокөлікті кредитке сатып алушы әрбір оныншы адам бастапқы жарна ретінде соманың жартысынан көбін төледі. Оның үстіне, олардың арасында ерлер әйелдерге қарағанда едәуір көп болды (6,1%-ға қарағанда 14,6%-ды құрады).



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Сауалнамаға қатысқандардың үштен екісі автокөлікті сатып алу үшін 11%-дан 20%-ға дейінгі (39,7%) және 21%-дан 30%-ға дейінгі (26,7%) пайыздық мөлшерлеменен кредит алды. Бір қызығы, пайыздық мөлшерлемесі 31%-дан 50%-ға дейінгі кредиттердің саны мөлшерлемесі шамамен 6-10% және 5%-ға дейінгі кредиттердің санына тең.

Респонденттердің басым бөлігі автомобильді сатып алу үшін 3 жылдан 5 жылға дейінгі мерзімге (37%) кредит алды, бұл ретте мұндай кредиттеу мерзімі орыс тілді қатысушылардың (қазақ тілді қатысушылардың 20%-на қарағанда 38,8%-ды құрайды) және балалары бар адамдар (баласыз адамдардың 28,2%-на қарағанда 41,5%-ды құрайды) арасында жиі кездеседі. Сауалнамаға қатысқандардың үштен бірінен азы (31,4%) 1 жылдан 3 жылға дейін, ал шамамен әрбір төртіншісі (23,8%) 5 жылдан 7 жылға дейін кредит алды. Респонденттердің ең азы (5,6%) қарызды ең аз мерзім – 1 жылға дейін ресімдеді.

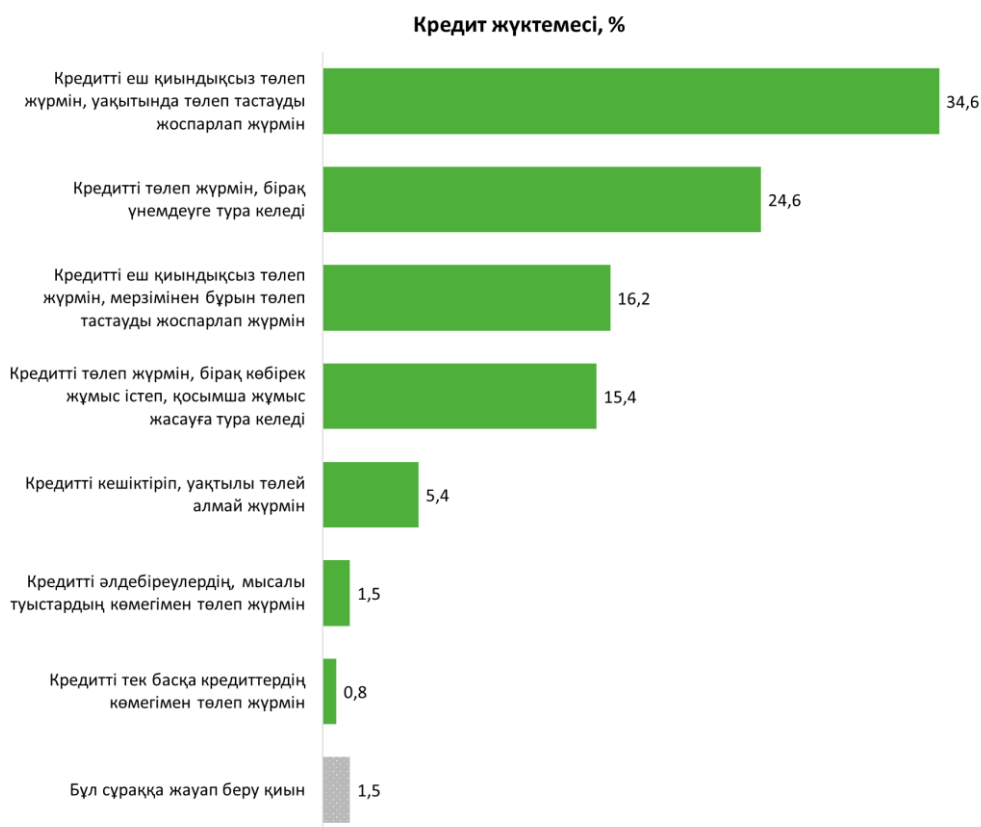


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қарыз алушылардың жартысынан көбі (54,2%) автокредиттерін мерзімінен бұрын немесе уақытында төлеп тастады. Респонденттердің 2,6%-ы өз міндеттемелерін орындады, бірақ мерзімін кешіктіріп орындады.

Кредит сомасын әлі де төлейтін қарыз алушылардың үштен бірінен астамы (34,6%) оны уақытында төлеп тастауды жоспарлап отыр. Автокөлік иелерінің 16,2%-ы оптимистік түрде дайындалып, оны мерзімінен бұрын өтеуге үміттеніп отыр.

Автокредиті бар респонденттердің жартысына жуығы (47,7%) оны өтеуде қиындықтарға тап болады. Олардың ішінде сауалнамаға қатысқандардың 24,6%-ның үнемдеуіне, ал 15,4%-ның көбірек жұмыс істеуіне және қосымша жұмыс жасауына тура келеді. Автокөлік иелерінің 5,4%-ы кредитті уақытында төлей алмайды.

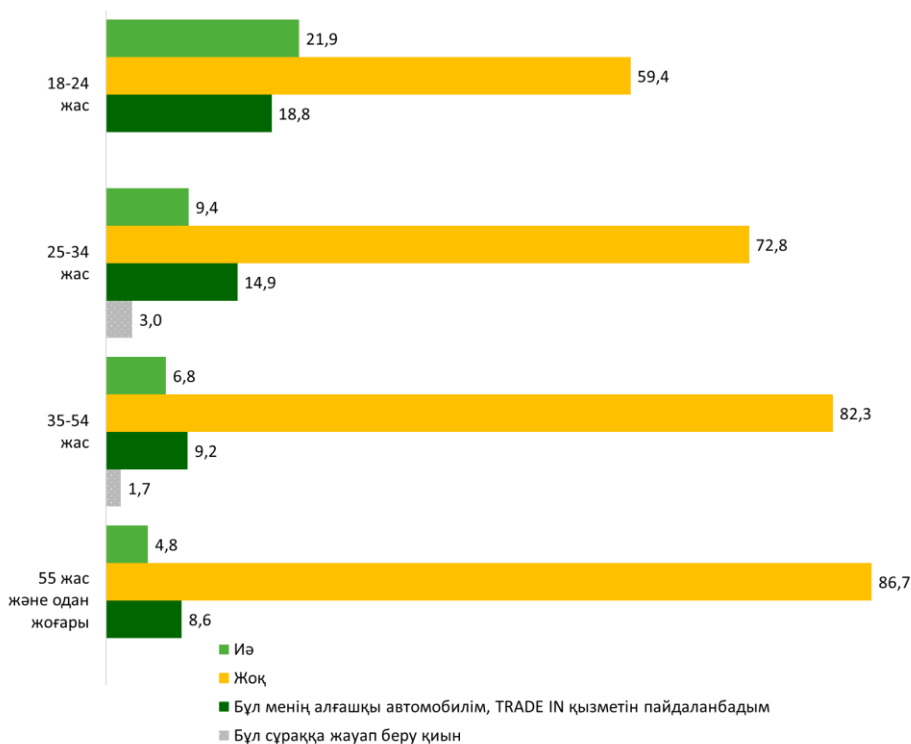


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

2.3 Trade-In

Сауалнамаға қатысушылардың басым көпшілігі (79,8%) автомобиль сатып алу кезінде trade-in қызметін пайдаланбаған. Сауалнамаға қатысқан әрбір оныншы адамға бұл қызмет қажет болмады, себебі бұл респонденттің алғашқы автомобилі болды (10,8%). Автокөлік иелерінің 7,6%-ы ғана trade -in қызметін пайдаланды.

Trade-in қызметін пайдалану статистикасы, %



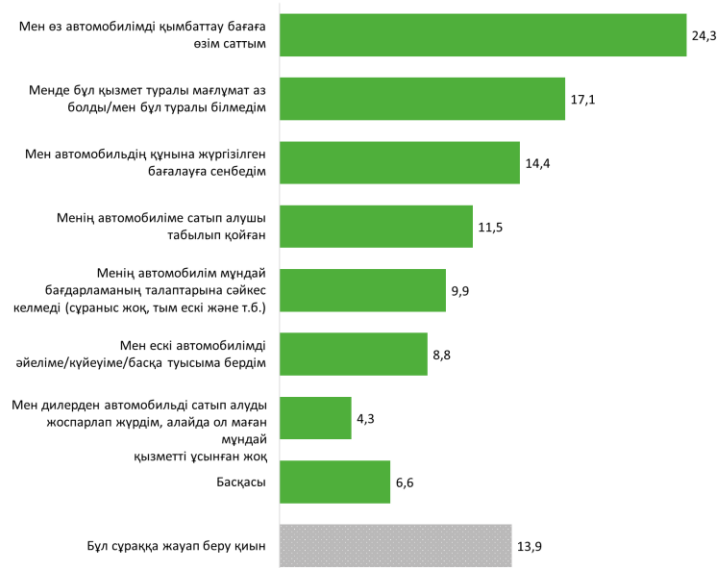
Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Жаңа автомобиль сатып алу кезінде ескі көлігін пайдаланғандардың арасында деректер ауқымы бойынша орташа көрсеткішпен салыстырғанда **18-24 жас аралығындағы** (79,8%-ға қарағанда 59,4%-ды құрайды), **25-34 жас аралығындағы** (79,8%-ға қарағанда 72,8%-ды құрайды) **респонденттер және Алматы қаласының тұрғындары** (81,5%-ға қарағанда 71,6%-ды құрайды) **айтарлықтай көп болды**. Сатып алынған автомобиль ерлерге қарағанда әйелдер үшін ең маңызды болғандықтан (9,1%-ға қарағанда 13,2%-ды құрайды) trade-in қызметі пайдаланылмады.

Сауалнамаға қатысқандардың 24,3%-ы trade-in қызметін таңдамады, себебі олар автомобильдерін қымбаттау бағаға өздері сата алды, оның үстіне қала тұрғындары (ауыл тұрғындарының 14,9%-на қарағанда 25,4%-ды құрайды) мен ерлер (әйелдердің 20,1%-на қарағанда 26,9%-ды құрайды) арасында жиі кездеседі.

Сауалнамаға қатысқандардың 17,7%-ы мұндай қызмет туралы білмеген немесе ақпарат жеткіліксіз болды. Сауалнамаға қатысқандардың тағы 4,3%-ы дилерлерден қызмет алған жоқ, ал олар аталған дилерден автомобиль сатып алуды жоспарлаған. Оның үстіне, дилерден мұндай ұсыныс алмағандардың арасында баласы жоқ респонденттер (балалары барлардың 3,1%-на қарағанда 6,4%-ды құрайды) және автокөлік иелерінің ең жас санаты – 55 жас және одан жоғары (деректер ауқымы бойынша орта есеппен 4,3%-ға қарағанда 9,9%-ды құрайды) болды. **Көрсетілетін қызмет беруші автомобиль құнына жасаған бағалауға сауалнамаға қатысқандардың 14,4%-ы сенімсіздік білдірді**, оның үстіне олардың арасында әйелдерге қарағанда ерлер айтарлықтай көп болды (8,9%-ға қарағанда 17,8%-ды құрайды). Автомобильді сатып алушыны тапқандықтан немесе сұраныстың болмауына, жас шамасына және т.б. байланысты көліктері мұндай бағдарламаға сәйкес келмегендіктен, қызметті пайдаланбаған респонденттердің үлесі шамамен бірдей: сәйкесінше 11,5% және 9,9%.

Trade-in қызметінің кедергілері, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

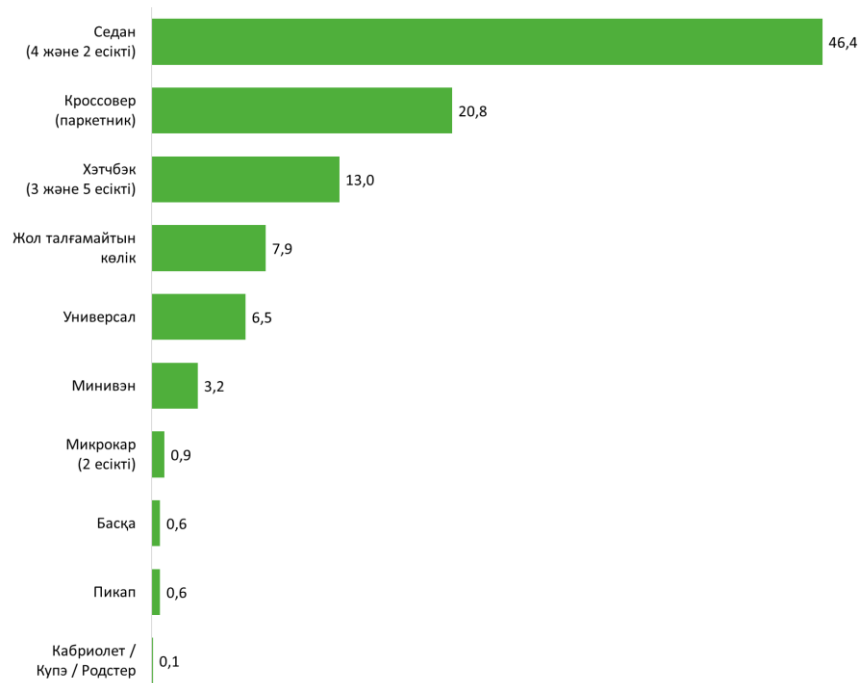
3-тарау. Автокөлікті таңдау өлшемшарттары

3.1 Қолда бар көлікке бағалау жүргізу

Шанақтың және қозғалтқыш түрі

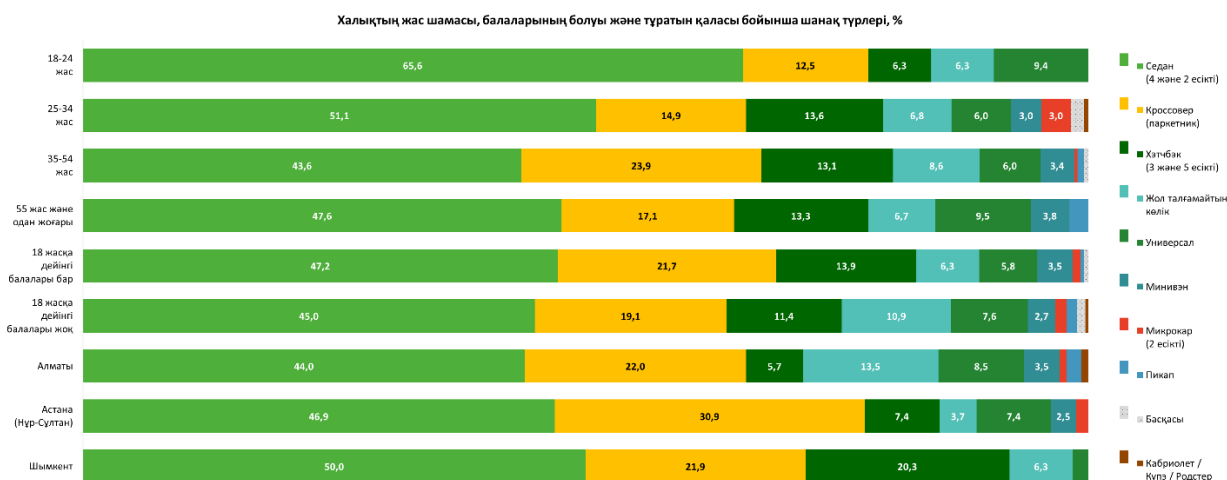
Қазақстандықтардың иелігіндегі шанақ түрі бойынша ең көп таралған автомобильдер бұл – седан (46,4%), кроссовер (20,8%) және хэтчбек (13%). 18-24 жас аралығындағы жастардың көпшілігінде (65,6%) және орта жастағы адамдарда (35-54) седандардың болуының айтарлықтай жоғары 43,6% көрсеткішін атап өткен жөн. Алайда, орта жастағы респонденттердің (35-54) кроссоверлерді (23,9%) таңдауы зерттеуге қатысушылар арасындағы қалған жас шамасы топтарына қарағанда айтарлықтай жоғары.

Үй шаруашылығының меншігіндегі автомобильдер шанағының түрі, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Алматы қаласында тұратын автокөлік иелерінің (13,5%) және 18 жасқа толмаған балалары жоқ адамдардың арасында (10,9%) жол талғамайтын көліктер жиі кездеседі.



Отын түрі бойынша бензин қозғалтқышы бар автомобильдерге деген сұраныс аса жоғары. Зерттеуге қатысушылар арасында олардың үлесі 90,3%-ды құрайды. Қозғалтқыштардың бензинді турбаланған (4,4%) және дизельді (2%) түрлеріне деген сұраныс аздау.

Бензинмен жүретін автомобильдер табыс деңгейі жоғары респонденттер арасында айтарлықтай жиі кездеседі, олардың жылжымалы және жылжымайтын мүлік сатып алуға жағдайлары жетеді (95,6%).

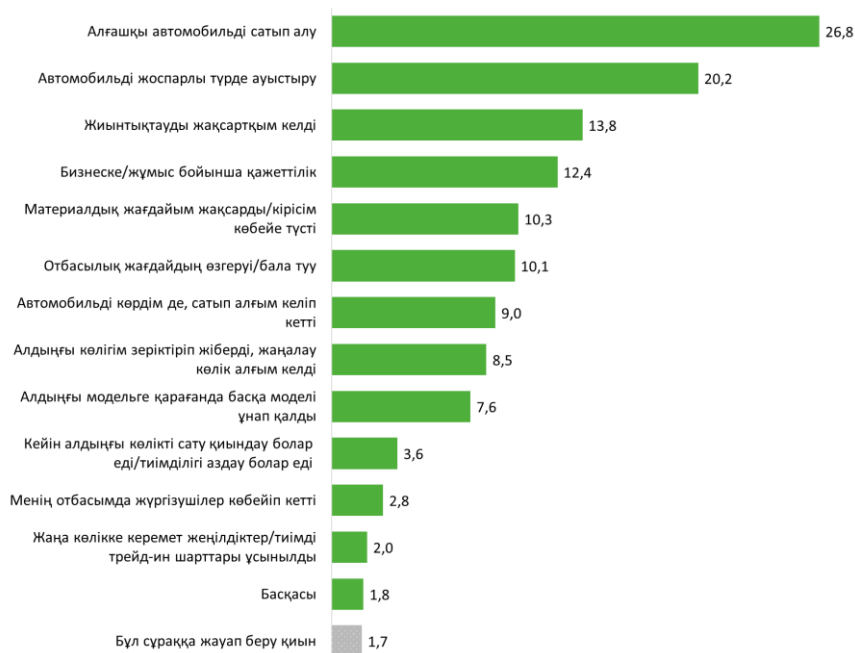
Қаржылық қиындықтарға тап болған және азық-түлік сатып алуға мүмкіндігі аз адамдар (13,3%) дизельді қозғалтқыш түрі бар автомобильдерді таңдайтын ескерген жөн.

Сатып алу себептері

Зерттеуге қатысушылар арасында автомобиль сатып алудың ең көп тараған себептері: алғашқы көлікті сатып алу (26,8%), жоспарлы түрде ауыстыру (20,2%), жиынтығының функциялары көп (13,8%) жақсартылған нұсқадағы автомобильді сатып алу.

Респонденттердің сегізден бір бөлігі (12,4%) **автомобильді жұмыс мақсаттары үшін сатып алуға мәжбүр болды**. Қатысушылардың сәл аздау бөлігінің (10,3%) автокөлік сатып алуға жинаған қаражаты болды және оны аса қажеттіліксіз сатып алды. Отбасылық себептерге байланысты автомобиль сатып алуды қажет ететіндер зерттеуге барлық қатысушының 10,1%-ын құрады.

Ағымдағы автомобильді сатып алу себептері, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Респонденттердің материалдық жағдайы бойынша ағымдағы автомобильді сатып алу себептері туралы айта отырып, тұрмыстық техника, жиһаз және т.б. (15,3%) сияқты ұзақ уақыт пайдаланатын тауарларды сатып алу қиынға соғатын қатысушылардан **жиынтығының функциялары жақсартылған** (сапалы жиынтық/жетілдірілген опциялар) **автомобиль сатып алғысы келетіндердің едәуір көп санын** атап өткен жөн. Осы топтағы адамдардың 13,4%-ы үшін респонденттердің басқа санаттарына қарағанда отбасы мүшелерінің саны өзгергендіктен, мысалы баланың туылуына байланысты автокөлік сатып алу қажеттілігі туындады.

Ешқандай қаржылық қиындықтары жоқ адамдар (32,4%) автомобильді жоспарлы түрде жиі ауыстырып отырады. Сондай-ақ, олардың материалдық жағдайларының жақсарғанын ескере отырып (17,6%), жинаған қаражаты болғандықтан, олар отбасылық бюджетке зиян келтірмей автомобиль сатып алды. Қаржылық қамтамасыз ету деңгейі бойынша барлық топтың арасында қаржылық қиындықтары жоқ, бағдарламаларға, trade-in және жеңілдіктерге (5,9%) назар аударатын адамдар жиі кездеседі.

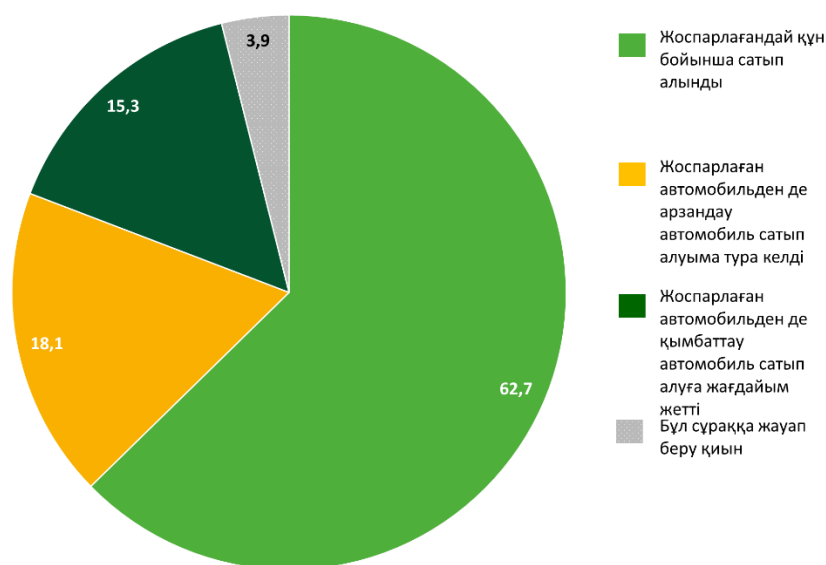
Ұзақ уақыт пайдаланатын тауарларды сатып алуға мүмкіндігі бар адамдардың арасында материалдық жағдайларының жақсаруы және табысының өсуі (11,6%) сияқты ағымдағы автомобильді сатып алу себебінің айтарлықтай жоғары көрсеткіші тіркелді.

Бір қызығы, киім сатып алуға қаражаты жеткіліксіз зерттеуге қатысушылар табыс деңгейі басқа топтарға қарағанда үй шаруашылығындағы жүргізушілер санының (7,1%) өсуіне байланысты автомобильді сатып алу ықтималдығы жоғары.

Респонденттердің жартысынан көбі – **62,7% автомобильді жоспарлаған бағамен сатып ала алғанын** айтты.

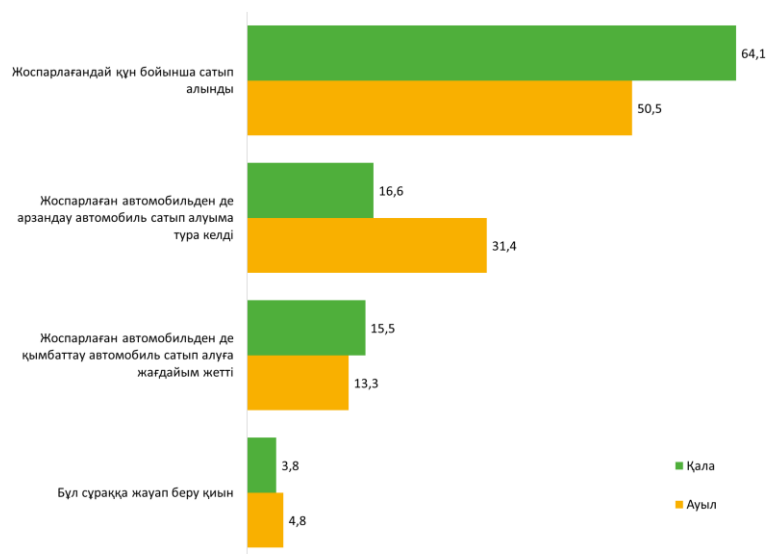
Респонденттердің 18,1%-ы бастапқыда жоспарлаған көліктен арзандау көлік сатып алды. Оның үстіне, олардың арасында ауылдық жерлердің тұрғындары жиі кездеседі (31,4%).

Ағымдағы автомобильді құнына қарай сатып алу жағдайлары, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Ағымдағы автомобильді құнына қарай қоныс түрі бойынша сатып алу жағдайлары, %

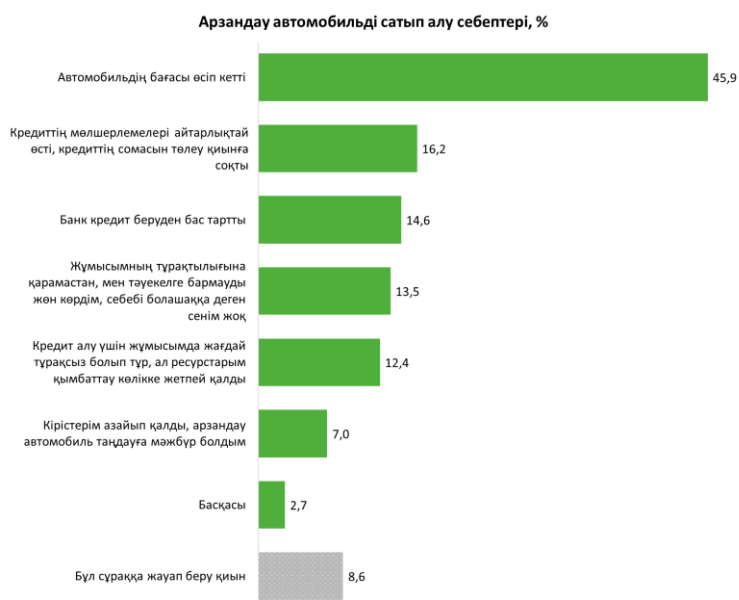


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Арзандау автомобиль сатып алу

Автокөлік бағасының өсуі респонденттердің бұған дейін жоспарлаған көліктен арзандау көлікті таңдауының басты себебі болды. Сауалнамаға қатысқандардың 45,9%-ы осылайша жауап берді, оның 59,6%-ы 25-34 жас аралығындағы респонденттер.

Сауалнамаға қатысқандардың 16,2%-ы кредиттің мөлшерлемелері айтарлықтай өсіп, кредит олар үшін қымбатқа түскендіктен, арзандау автокөлікті таңдады. Қатысушылардың аз бөлігі (14,6%) банктердің кредит беруден бас тартуына байланысты кредит ала алмады.

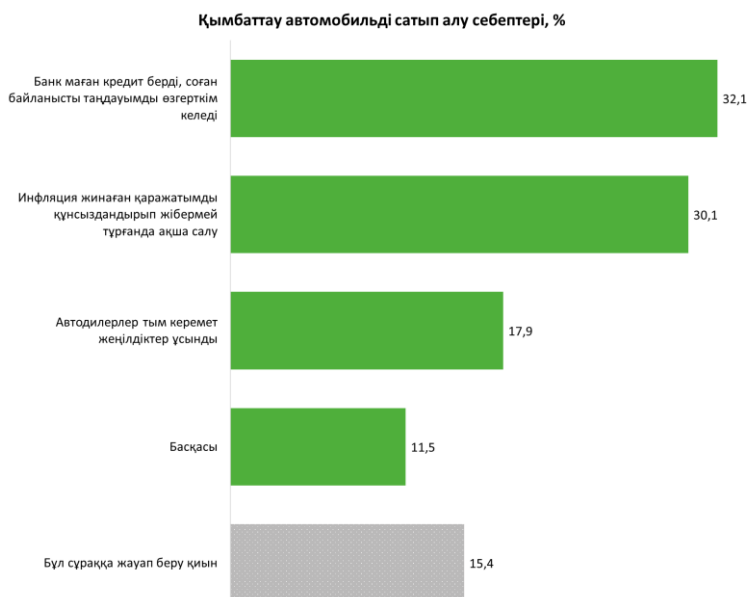


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қымбаттау автомобиль сатып алу

Бастапқыда жоспарлаған автомобильден қымбаттау автомобиль сатып алған сауалнамаға қатысушылар кредитке байланысты таңдауларын өзгерткендерін атап өтті (32,1%). Тағы бір белгілі себеп – инфляция жинаған қаражатты құнсыздандырмауы үшін инвестициялар ретінде сатып алу (30,1%).

Қымбаттау автомобиль сатып алған шамамен әрбір төртінші автокөлік иесі көлікті автокөлік дилерлері ұсынған тиімді жеңілдіктерге байланысты сатып алғанын айтты (17,9%), ал әрбір оныншы адамның басқа себептері болды (11,5%). Сауалнамаға қатысқандардың 15,4%-ы үшін жауап беру қиын болды.



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

3.2 Автомобиль сатып алуды жоспарлау

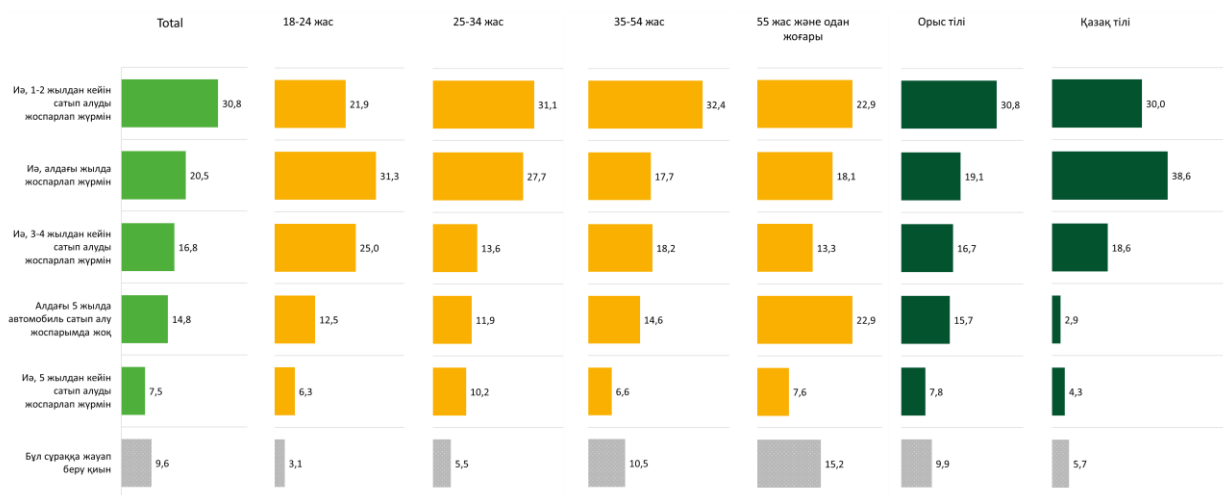
Сауалнамаға қатысқандардың жартысынан сәл астамы алдағы екі жыл ішінде автомобиль сатып алуды жоспарлап отыр, бұл ретте олардың 20,5%-ы мұны алдағы жылы жасамақшы.

Алдағы жылы көлік сатып алғысы келетіндердің арасында сауалнамаға қазақ тілді қатысушылар (орыс тілді қатысушылардың 19,1%-на және деректер ауқымы бойынша орта есеппен 20,5%-ға қарағанда 38,6%-ын құрайды) және 25-34 жастағы респонденттер (35 жас және одан жоғары жастағы респонденттермен салыстырғанда 27,7%-ды құрайды) жиі кездеседі.

Сондай-ақ, сауалнамаға қатысқандардың табыстары мен олардың жеңіл автомобиль сатып алуға жоспарларының арасындағы желілік байланысты атап өткен жөн. Мәселен, автокөлік иелерінің табысы өскенде алдағы жылы көлік сатып алуды жоспарлап отырғандардың да үлесі артады. Респонденттердің төрттен бір бөлігі 3-5 жылдан кейін, ал олардың көпшілігі 3-4 жылдан кейін (16,8%) жеңіл автомобиль сатып алмақшы. **Бес жылдан кейін автокөлік сатып алуды жоспарлап отырғандардың арасында табысы ең жоғары респонденттердің жиі кездесетінін** (деректер ауқымы бойынша орта есеппен 7,5%-ға қарағанда 17,6%-ды құрайды) атап өткен жөн.

Сауалнамаға қатысқандардың 14,8%-ы көлік сатып алуға ниеті жоқ, бұл ретте олардың арасында орыс тілді респонденттер (қазақ тілді респонденттердің 2,9%-на қарағанда 15,7%-ды құрайды) және 55 жас және одан жоғары жастағы автокөлік иелері (деректер ауқымы бойынша 14,8%-ға қарағанда 22,9%-ды құрайды) жиі кездеседі.

Автокөлікті сатып алуды жоспарлау



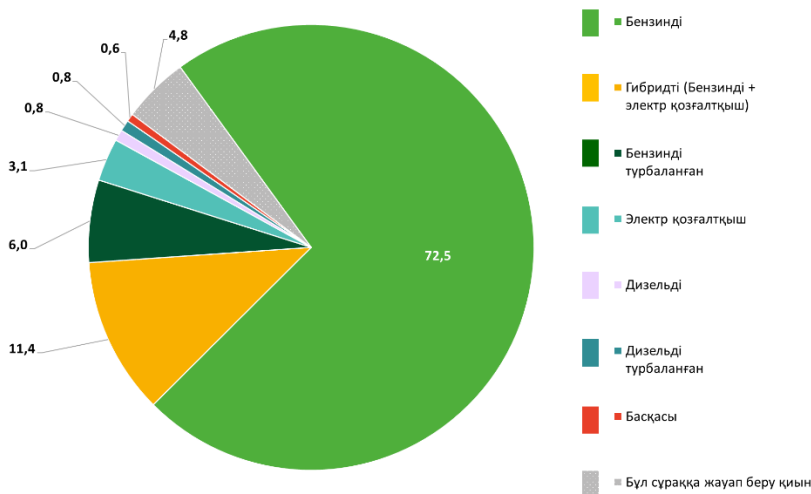
Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қозғалтқыш түрі

Қозғалтқыш түрі бойынша бензинмен жүретін автомобильдерге деген сұраныс ең жоғары, себебі сауалнамаға қатысқандардың 72,5%-ы дәл осындай автокөлікті сатып алу мүмкіндігін қарастырады. **Респонденттердің 11,4%-ы гибриді қозғалтқыш түрі бар көлікті (бензинді + электр қозғалтқыш) сатып алуды жоспарлайды. Электр қозғалтқыш қазіргі уақытта зерттеуге қатысушылардың тек 3,1%-ына ғана қызықты.**

Турбаланған қозғалтқыш түрін таңдайтындар көбіне Шымкент қаласында тұрады (17,5%).

Автомобиль қозғалтқышының түрлеріне деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Жынысы мен жас шамасы топтары бойынша бөліністе қозғалтқыш түрлеріне деген сұраныс турбаланған қозғалтқыштарды таңдайтындардың, сондай-ақ өздері үшін электркар сатып алу мүмкіндігін қарастыратындардың үлесімен ерекшеленеді. Турбаланған қозғалтқышты көбіне жас шамасы тобының 18 жастан 24 жасқа дейінгі (10,7%) ең жас респонденттері таңдайды. Электркарды сатып алуға көбінесе жас шамасы тобының 7,4%-ды құрайтын егде жастағы респонденттерінің (55 жастан асқан), сондай-ақ зерттеудің 4,2%-ды құрайтын ерлер аудиториясының мүмкіндігі бар.

Қалалар бойынша автомобиль қозғалтқышының түрлеріне деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

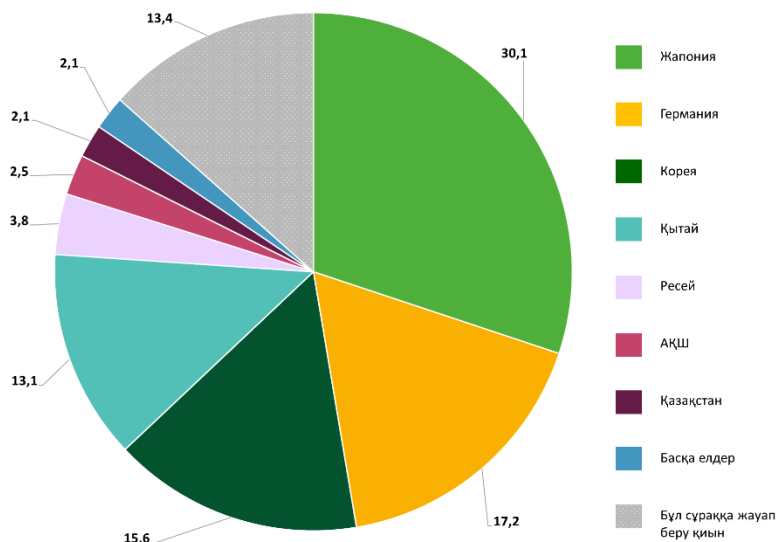
Өндіруші ел

Жапондық өндірістегі автомобильдер бүгінгі таңда бірінші орында мықтап тұр - сауалнамаға қатысқандардың 30,1%-ы жаңа автокөлік сатып алуды жоспарлаған кезде осы автомобильдерді таңдайды.

Автомобильдеріне деген сұраныс жоғары өндіруші елдердің қатарына Германия (17,2%), Корея (15,6%) және Қытай (13,1%) кіреді. Жауап беру қиын болған респонденттердің саны (13,4%) әлеуетті сатып алушылардың айтарлықтай үлкен үлесі бар екенін тікелей көрсетеді, аталған сатып алушылардың таңдауы әлі толық қалыптаспаған.

Бір қызығы, жастардың (18-24) 35,7%-ы неміс автоөнеркәсібін, ал 55 жастан асқан егде жастағы топтың 23,5%-ы қытай автоөнеркәсібін таңдайды. Қазақстандық автоөнеркәсіп шағын топтар – ерлер аудиториясына (2,3%), кіші және орта жастағы топтардың респонденттеріне (18-24 – 3,6%, 25-34 – 3,4%) қызықты.

Автомобильді таңдауда елдің сұранысы, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Гендерлік және халықтың жас шамасына байланысты автомобиль өндірушінің елі бойынша артықшылық, %



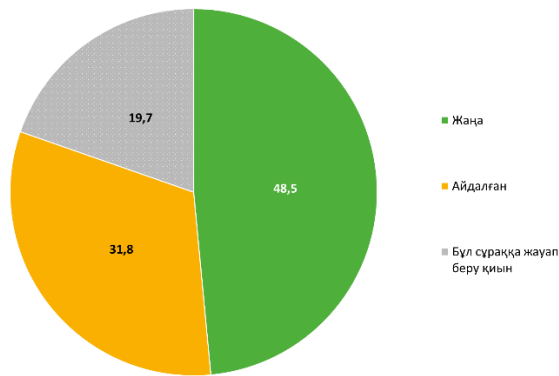
Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Бастапқы / қайталама автокөлік нарығы

Сауалнамаға қатысқан респонденттердің жартысына жуығы (48,5%) жаңа автомобиль сатып алғанды жөн көреді. Сауалнамаға қатысушылардың 31,8%-ы айдалған көлікті сатып алар еді. Жауап беру қиын болған респонденттердің үлесі қазіргі уақытта өз таңдауын өзгертуі мүмкін адамдардың жоғары пайызын көрсетеді.

Жаңа автомобильді көбінесе отбасында тұрақты түрде төрт адам тұратын респонденттер (58,2%), сондай-ақ ғылыми дәрежесі бар респонденттер (67,3%) таңдайды.

Автомобильдің жағдайына байланысты оған деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

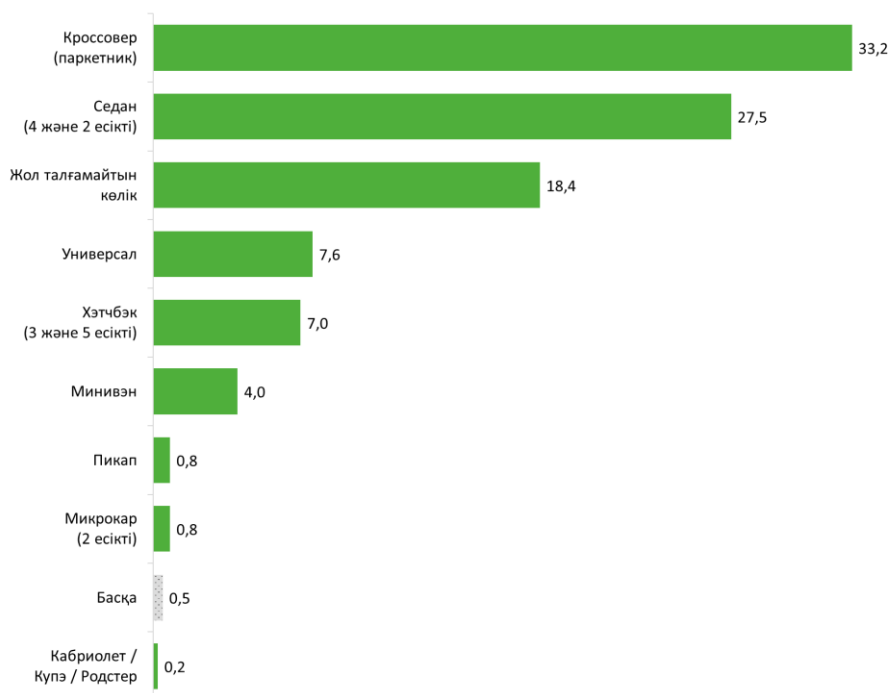
Шанақ түрі

Сауалнама нәтижелері бойынша сұранысы жоғары шанақ түрі бұл – қалалық кроссовер (паркетник), сауалнамаға қатысқандардың **33,2%-ы** дәл осы нұсқаны сатып алуды қарастырады. Бұл жерде үрдістің өзгергенін байқауға болады, бұған дейін кроссовер халықтың иелігінде болған автомобильдердің арасында екінші орында болған еді.

Алғашқы үштікке сондай-ақ седан - **27,5%** және жол талғамайтын көлік – **18,4% енді**. Седанды кіші (18-24) – 64,3% және орта (25-34) – 35,7% жас шамасындағы топтардың респонденттері таңдайды, сондай-ақ басқа «астаналық» қалалармен салыстырғанда Шымкент қаласының тұрғындары көбіне осы сыныптағы көліктерді таңдайды (кроссовер – 15,8%, седан – 42,1%, жол талғамайтын көлік – 28,1%).

Кроссоверлердің нысаналы аудиториясы: орта (35-54) және одан жоғары (55+) жастағы адамдар – сәйкесінше 35,4%-ды және 43,2%-ды құрайды.

Автомобиль шанағының түрлеріне деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Респонденттің жас шамасы ұлғайған сайын оның жоспарлаған автокөлікке деген таңдауы қалай өзгередіні байқалады: егер 18-24 жас шамасындағы топ седан (64,3%) таңдаса, онда 35-54 жасқа қарай олардың үлесі 23,6%-ға дейін төмендейді, бұл кроссоверлерден төмен (35,4%) болады. Аға буын респонденттерінде (55+ жас) бұл үрдіс одан да айқын көрінеді. Бір қызығы, жастар автокөлік сатып алуды жоспарлаған кезде жол талғамайтын көліктерді қарастырмайды деуге болады. Бұл жерде баға факторы әсер етуі мүмкін, себебі жол талғамайтын көліктер автомобильдердің ең қымбат санаты болып табылады.

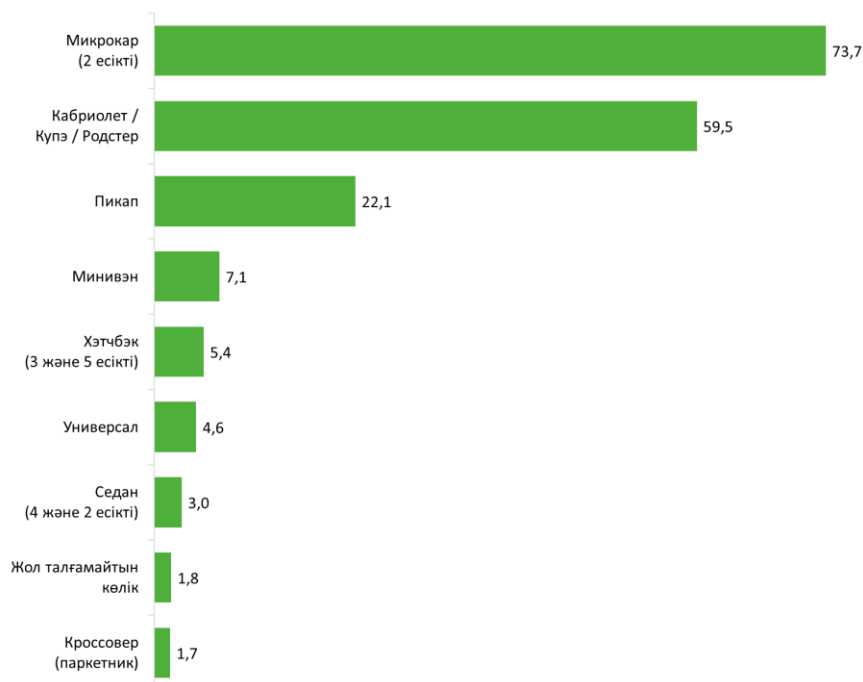
Респонденттердің жас шамасы мен тұрғылықты қаласы бойынша автомобиль шанағының түрі бойынша артықшылықтар, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Респонденттердің көбі – 73,7%-ы микрокарды және 59,5%-ы кабриолетті өздеріне ешқандай жағдайда сатып алмас еді. Сауалнамаға қатысқандардың 22,1%-ы пикапты таңдаудан бас тартты. Бір қызығы, микрокарды таңдамайтындар ерлер арасында көбірек (әйелдердің 67,9%-на қарағанда 77,5%-ды құрайды), ал пикаптарды таңдамайтындар әйелдер арасында көбірек (салыстырмалы түрде ерлердің 19,2%-на қарағанда 26,4%-ды құрайды) болып шықты.

Автомобиль шанағын сатып алу кезінде оның түрлерін қарастырудан бас тарту, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Автомобильдерді сатып алу орнының нұсқалары

Сауалнамаға қатысқандардың жартысына жуығы (48%) жаңа автомобильді мамандандырылған ресми дилерлік орталық арқылы сатып алуды жөн көреді. Танымалдылығы жағынан екінші нұсқа (29,9%) – Kolesa.kz, Mucar.kz және т.б. түрі бойынша онлайн-алаңды пайдалануды жөн көреді.

Әлеуетті сатып алушылардың да тарапынан тұрғылықты жері бойынша қайталама автомобильдер нарығына деген сұраныс бар, сатып алушылардың 27,5%-ы жеңіл автомобильді дәл сол жерде сатып алуға мүмкіндігі бар.

Ресми дилерлердің trade-in бөлімдері танымалдығы бойынша алғашқы үштікке енген жоқ, алайда сауалнамаға қатысқандардың шамамен төрттен бір бөлігі (23,1%) автомобиль сатып алу үшін бұл қызметті пайдаланғанды жөн көрді.



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Ақпарат көздері

Жеке ұсынымдар әлі де ең көп таралған практика болып табылады, **респонденттердің 43,3%-ы жеңіл автомобиль тандауда достары мен таныстарының пікірлеріне сүйенеді.** Бұл ақпарат көзі жас шамасы санатының 18 жастан 24 жасқа дейінгі (50%) ең жасы үшін айрықша өзекті болып табылады.

Зерттеуге қатысушылардың 39,8%-ы жеңіл автомобильді тандағанда интернеттегі бейне шолуларды зерттейді, оның үстіне ерлер аудиториясының үлесі әйел аудиториясынан асып түседі (ерлер – 43,1%, әйелдер – 34,8%). Сондай-ақ, бұл ақпарат көзін ауыл тұрғындарына (29,5%) қарағанда қала тұрғындары (40,9%) көбірек пайдаланады.

Автокөлік өндірушілердің сайттары сауалнамаға қатысқандардың 31,6%-ы үшін маңызды ақпарат көзі болып табылады. Осылайша, негізінен 55 жастан асқан респонденттер (40%) ақпарат іздеуді жөн көреді.

Автомобильді таңдаған кездегі ақпарат көздері, %

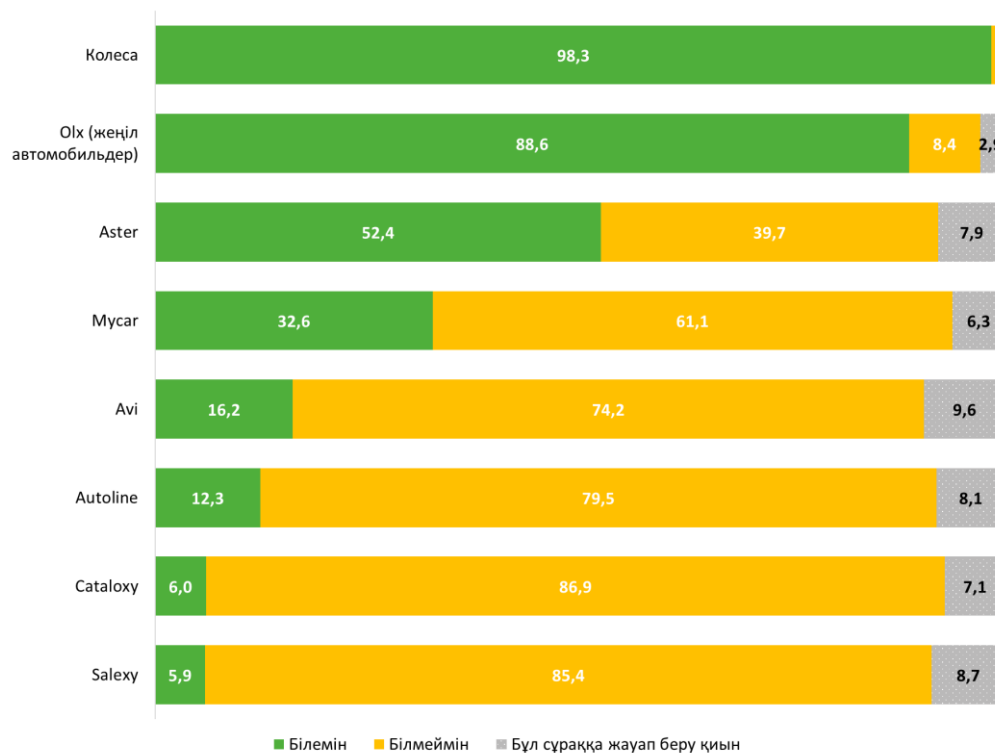


Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Онлайн алаңдарды білу

Kolesa.kz және Olx.kz («жеңіл автомобильдер» бөлімі) сайттары автомобильдерді сататын ең танымал онлайн алаңдар болып табылады, респонденттердің 98,3%-ы және 88,6%-ы сәйкесінше осы сайттар туралы білетіндерін жариялайды. Оның үстіне, Kolesa.kz алаңының үлкен танымалдылығы респонденттердің барлық топтары арасында жасына, жынысына, табыс деңгейіне немесе тұрғылықты жеріне қарамастан байқалады.

Мамандандырылған онлайн-алаңдарды білу, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

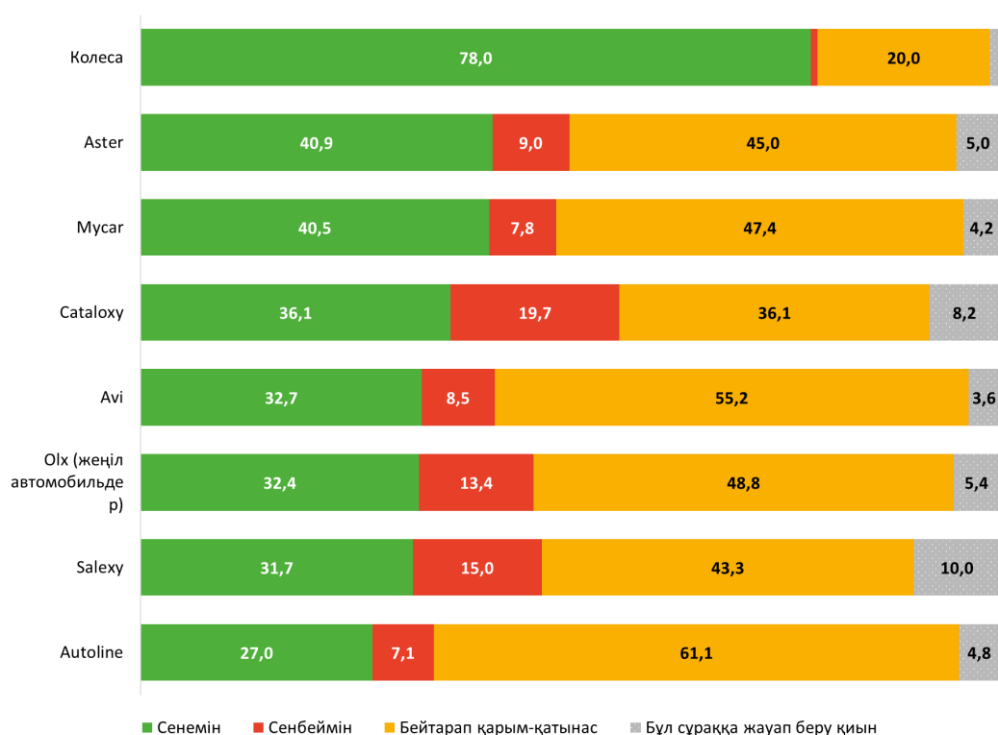
Онлайн алаңдарға сенім

Зерттеуге қатысушылардың **Kolesa.kz** онлайн-алаңына қатысты сенімі ең жоғары деңгейде болып отыр, **сауалнамаға қатысқандардың 78%-ы** осы сайттағы ақпаратқа сенеді, тағы 20%-ның қарым-қатынасы бейтарап.

Сондай-ақ, Aster.kz (40,9%-ы сенеді, 45%-ы бейтарап) және Mucar.kz (40,5%-ы сенеді және 47,4%-ы бейтарап) алаңдарына қатысты сенімнің жоғары деңгейі тіркелді.

Рейтингі төмен алаң – Cataloxy-kz.ru (сауалнамаға қатысқандардың 19,7%-ы осы сайттағы ақпаратқа сенбейді), Salexy.kz (15%-ы сенбейді) және Olx.kz (13,4%-ы сенбейді) сайттары.

Автомобильдер сататын мамандандырылған онлайн-алаңдарға сенім, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

4-тарау. Автомобиль нарығын сараптамалық бағалау

Зерттеу параметрлері

Қызмет салалары бойынша сараланған сараптамалық сұхбат:

1. Автосалондар, ресми дилерлер (жаңа автомобильдер): премиум класты маркалар, кең тұтыну маркалары, салондар желісі.
2. Сату алаңдары, дилерлер (айдалған автомобильдер).
3. Автомобиль таңдауды жүзеге асыратын және сатып алуға қолдау көрсететін ұйымдар/кәсіпкерлер.
4. Автомобиль бойынша кредиттеу жөніндегі мамандар (банк секторы).
5. Автомобиль нарығында мамандандырылған шолушылар, журналистер, блогерлер.
6. Өндіруші зауыттардың өкілдері.

Сұхбатқа жоғары деңгейдегі менеджерлер шақырылды. Барлығы 20 сұхбат жүргізілді.

4.1 Жалпы сипаттамасы

Сараптамалық бағалау бойынша, Қазақстанның автомобиль нарығы бүгінгі таңда даму сатысында тұр. Алайда, зерттеуге қатысушылардың көбінің пікірінше, сату мен тұтынудың белсенді өсу кезеңі өтіп кетті, алдағы бір-екі жылда нарықта (қайталама нарықта да, сондай-ақ бастапқы нарықта да) тоқырау болады деп күтілуде.

Сарапшылардың пікірінше, Қазақстанның автомобиль нарығы «қызыл мұхит» идеясын көрсетеді: **бәсекелестігі жоғары және бизнесті жүргізу үшін түсінікті қағидалары бар қалыптасқан нарық, бұл жерде сұраныс жасаудың және сатудың қандай да бір тәсілдерін ойлап табудың қажеті жоқ.** «Қызыл мұхит стратегиясы» мүмкіндігінше көп клиентті тарту мақсатында бәсекелестерден қайта құруды көздейді, уақыт өте келе сату және аудиторияны тарту әдістерін қолдануға болады.

Сарапшылардың пікірінше, Қазақстанның автомобиль нарығын төмендегідей сипаттауға болады:

- **Ірі қалаларда тұрғындарының неғұрлым тұрақты қаржылық жағдайына байланысты сатылымның белсенді өсуі байқалады** – бұл жерде инфляция мен базалық мөлшерлеменің азаюы, сондай-ақ қытайлық автоөнеркәсіптің танымалдылығының өсуі аясында 2023 жылы автомобиль сатылымының серпілісін айта кеткен жөн.
- **Қазақстанда автомобильдерге деген сұраныс қолданыстағы ұсыныстан едәуір асып түседі** (орташа статистикалық сатып алушы үшін қолжетімді баға тұрғысында) – 2020 жылдан бастап автокөлік бағасының өсуін түсіндіретін қызықты тезис. Сондай-ақ, нарықта 2021 жылы әлемдік тапшылық аясында ұсыныс күрт төмендеді, бұл нарықтағы алыпсатарлықты күшейтті.
- **Қазақстан халықты автомобильдендірудің төмен деңгейімен сипатталады** (қазіргі уақытта 1000 адамға шаққанда 200-220 автокөлік иесі келеді, салыстырмалы түрде көрші Ресейде бұл көрсеткіш 300-ге тең) – алдыңғы тезиске қайшы келетін тезис жоғары сұранысқа қарамастан, автокөлікпен қамтамасыз ету төмен болып қала береді.
- **Сұхбатқа қатысушылардың бағалауы бойынша, қазіргі сатылымдардың 20-30%-ы көрші елдерге қатар импорттау шеңберінде жүзеге асырылады**, бұл ағымдағы зерттеудегі сұрқай импорттың жалғыз бағасы, себебі бұл санатта ресми цифрлар жоқ.
- **Бүгінгі таңда тұтынушының негізгі сұранысы жаңа автомобильдерге қарай өтуде.** Алайда, тіпті қол жетімді автокредиттеуді ескере отырып, өңірлер үшін қайталама нарықта автомобильдер сатып алу әлі де өзекті болып табылады, бірінші тарауда айтылғандай, 2023 жылы жаңалау көліктерге деген сұраныстың өтуі байқалады. Бірақ бұл жерде мәселе 10-20 жыл болған автокөлікті сатып алудың өскені және 20 жылдан асқан көліктерді тіркеудің төмендегені туралы болып отыр. 3-7 жыл санатында аз өскені байқалады.

Сарапшылардың пікірінше, соңғы жылдары сатылымның өсуі мен тұтынушылық сұраныстың артуы мынадай факторлармен қамтамасыз етілді:

- **Кредиттік құралдардың әртүрлілігі** (оның ішінде Қазақстанда құрастырылған көліктерге арналған автокредиттеу бағдарламасы жылдық 4% жеңілдікпен).

- **Тұтынушылық мінез-құлықтың өзгеруі** – таңдау Қазақстанда өндірілетін жаңа автомобильді сатып алу жағына ауысуда. Сондай-ақ, автомобильге бұрынғыдай қол жетпейтін молшылық ретінде қарамайды, ол енді өзінің экономикалық белсенділігін қамтамасыз ету үшін күнделікті қажеттілікке айнала бастады.
- **Елдегі автомобиль паркінің тым ескіруі** (өңірлерде, сарапшылардың бағалауы бойынша, қазіргі уақытта автопарктың орташа мерзімі 20-30 жылдан асқан).
- **Қытайлық автоөнеркәсіптің кеңеюі** (Қазақстан нарығында қытайлық автоөнеркәсіптің ұсынысы тиімдірек, себебі автомобильдің құны мен ұсынылатын жиынтықтың арақатынасы сатып алушыларды көбірек қызықтырады).
- **Геосаяси жағдай:** көршілес Ресей Федерациясындағы санкциялық шектеулердің салдары қатар импортқа баратын автокөліктер сатылымының өсуіне тікелей әсер етеді, ал «арнайы әскери операция» және көші-қонның көптеп болуы заңдастырылған ресейлік автомобильдер санының өсуіне тікелей әсер етеді.
- **Ұзақ қашықтықтар мен қалалану деңгейінің өсуі** тұтынушылық сұраныстың өсуіне де әсер етеді.
- **Өңір тұрғындары автомобиль сатып алу үшін қайталама нарықты таңдайды**, себебі тексерілген көліктерге деген сенім деңгейі жоғары. Автомобиль бұзылған жағдайда оған қызмет көрсету мен жөндеудің (оның ішінде мамандандырылған орталықтарға жүгінбестен өз күшімен де жасау) қол жетімділігіне сенімділік бар.

Сарапшылардың пікірінше, автомобиль нарығындағы өңірлік айырмашылықтар бүгінгі таңда біртіндеп бәсеңдеуде және 15-20 жыл бұрын болғандай айқын байқалмайды. Алайда, белгілі бір айырмашылықтар әлі де сақталған, олар мынадай өлшемшарттар бойынша қалыптасады:

1. **Өңірдің экономикалық тұрақтылығы және оның тұрғындарының табыс деңгейі.** Әрине, осы өлшемшарт бойынша республикалық маңызы бар ірі қалалар, сондай-ақ өнеркәсібі дамыған өңірлер, мысалы, мұнайлы Ақтау сияқты қалалар ерекшеленеді.
2. **Шекараға жақын өңірлер.** Көршілес елдердегі автокөлік нарықтарының ықпалы бірқатар шекараға жақын аумақтарда әлі де байқалады. Мысалы, Қазақстан Республикасының солтүстігіндегі ресейлік автоөнеркәсіп (Петропавлдағы «Лада» және ВАЗ көліктерінің саны), Қазақстан Республикасының оңтүстігіндегі өзбекстандық автоөнеркәсіп (Cobalt саны), батыстағы армян автомобильдері және т.б.
3. **Климаттық ерекшеліктер.** Климат (әсіресе суық) неғұрлым жылы және аязға бейімделген автомобильдерді таңдауға әсер етеді, сондай-ақ қозғалтқыш түрлерін таңдауды анықтайды (Қазақстан Республикасының солтүстігіндегі бензин қозғалтқыштарын таңдайды). Оңтүстікте климаттың әсері, мысалы, автомобильдің түсінде байқалады (күн сәулесіне аз әсер ететін ашық түсті гамманы таңдайды).
4. **Ландшафттың ерекшеліктері.** Таулы жерлерде клиренсі жоғары, 4WD, шанақ түрі бойынша – жол талғамайтын көліктерді, кроссоверлерді таңдайды, бұл, әрине, автомобильдің жүріп өту мүмкіндігіне қойылатын жоғары талаптармен анықталады.
5. **Ауылдық жерлер.** Сарапшылардың пікірінше, ауылдық жерлерде автомобильді таңдау неғұрлым белсенді пайдалану қажеттілігіне байланысты, сол үшін де көбінесе универсалдарды (мысалы, Volkswagen Passat) таңдап жатады.

Автомобиль нарығындағы өзгерістер соңғы жылдардағы мынадай негізгі үрдістермен: жаңа автомобильдерге деген сұраныстың өсуімен, Қазақстанда электркарлардың пайда болуымен, қытайлық автобрендтердің белсенді түрде сатылуымен, елдегі автопаркті жаңартуға деген жалпы тұтынушылық сұраныспен байланысты. **Сарапшылар сондай-ақ кроссоверлерге деген сұраныстың өсіп келе жатқанын және өндіруші елдер бойынша сұранысы жоғары автомобильдерді алмастырудың басталғанын атап өтті** (Toyota автомобильдеріне деген сұраныс төмендей бастады, нарықта Chevrolet, Hyundai, Kia автокөліктеріне деген сұраныс артуда, қытайлық автоөнеркәсіп белсенді түрде алға жылжуда).

Бүгінгі таңда сарапшылар **автомобиль нарығына қатысушылар арасында қатаң бәсекелестік жоқ екенін, әрқайсысы өз сегментінде жұмыс істейтінін** атап өтті. Автомобильдің белгілі бір моделін таңдағанда да, тұтынушы шарттары бірдей екі марканы кездестірмейді, автокөлік шығаратын әр кәсіпорынның өз сатып алушысы болады. Алайда, зерттеуге қатысушылар бұл жағдай жақын арада өзгереді деген пікірде. **Қытайлық автоөнеркәсіптің Қазақстандағы автомобильдер нарығына ықпалы артатын болады, осыған байланысты Қазақстан Республикасының аумағындағы автоөндіріс өз тұтынушысы үшін, яғни неғұрлым қызықты баға ұсыныстарымен, қолжетімді кредиттік құралдармен, қосымша көрсетілетін қызметтермен, қызмет көрсету шарттарымен және т.б. күресуіне тура келеді.**

Сарапшылар Қазақстандағы сұрқай және қара автомобиль нарығының өркендеуіне күмән келтірмейді: тұтынушылардың тарапынан жоғары сұраныс болған кезде алыпсатарлық болды, бар және болады, алып-сатарлар үшін осы сұраныстың үрдістерін қадағалап отырса жеткілікті.

1. Жеке сипаттама

Қазақстанның автомобиль нарығында шамамен барлық өндіруші ел бар. Егер соңғы онжылдықта тұтынушылардың бағалауы бойынша «жапондықтар» мен «немістер» сөзсіз көшбасшылар болса, онда қазіргі үрдістер «қытайлықтарға» (оның ішінде электр), америкалық-өзбекстандық Cobalt-қа және Қазақстанда құрастырылған автомобильдердің бүкіл тобына назар аударады.

Ресми дилерлердің, өндірушілердің атынан автокөлік нарығына негізгі қатысушылардың да, сондай-ақ қарапайым тұтынушылардың да назары **қазіргі уақытта Қытайда жасалған автомобильдерге аударылды. Оған себеп жеткілікті:**

Позитивті:

- **Жақсы баға/сапа арақатынасы:** қытайлық автоөнеркәсіп нарықта неғұрлым төмен құн үшін өз автомобильдерінің жақсы жиынтығын ұсынады (салоны өңделген, артқы көрініс камералары бар, жүксалғышты автоматты түрде жабу және басқа да ыңғайлы жағдайлар, басқа өндірушілерде аталған функциялар үшін қосымша ақы төлеуі қажет, Қытайдан келген көліктерде болса бұлар базалық жиынтыққа кіреді).
- **Тұтынушылардың түсінігінің өзгеруі:** автомобильд енді молшылықты білдірмейді, ол қазіргі заманғы құрылғыға тең.
- Банк секторындағы сарапшылардың бағалауы бойынша: **қытайлық автомобильдер автокредиттеу көшбасшылары болып табылады.**
- Сарапшылар атап өткендей, мемлекеттік тапсырыс шеңберінде құқық қорғау органдары үшін қытайлық автомобильдер сатып алына бастады.

Бейтарап:

- **Модельдер қатарын жиі және үнемі жаңартып отыру** (бұл басқа өндіруші елдерге тән емес).
- **Шағын тұтынушылық тәжірибе және «сыни бағалау нүктесінің» болмауы** – 3 жыл белсенді түрде пайдалану және 100 000 шақырым.
- Техникалық сарапшылардың бағалауы бойынша, **ресурсы аз қозғалтқыш пен беріліс қорабы** (алайда бұл жерде бағалар субъективті түрде өзгеруі мүмкін).

Теріс:

- Made in China имиджіне деген **сенімсіздік көзқарас, сапасыз.**
- **Қазақстан аумағында дамыған сервистік құрылымның болмауы** (тек ірі қалаларда сервистік орталықтардың болуы).
- **Құрамдас бөлшектер мен қосалқы бөлшектердің болмауы және ұзақ күту** (көбінесе модельдер қатарының жаңаруына байланысты).

Зерттеуге қатысушылардың көбінің бағалауы бойынша Жапония ұзақ уақыт бойы қазақстандық автонарықтың көшбасшысы болды. Бұл үрдіс өзгеруі мүмкін деген пікірге сенген адамдар аз болды. Алайда, бүгінгі таңда сарапшылар жапондық көліктердің баға сегменті автомобиль нарығындағы жылдам өзгеретін жағдайларға сәйкес келмейтінін айтады. Тұтынушылар үшін жапондық автоөнеркәсіп бұл:

- Уақыт өте келе сенімділік тудырды.
- Жайлылық.
- Құрамдас бөлшектер – қолда бар болуы және бағасы бойынша қолжетімді.
- Заманауи модельдерден технологиялығы жағынан артта қалып барады.
- Бағасы қымбаттай бастады.

Қазақстанда құрастырылған корейлік автоөнеркәсіпке деген сұраныс жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламасы (4%) қолданыста болған бірнеше жылдан кейін сақталуда. Сарапшылар корейлік автоөнеркәсіптің бүгінгі таңда қытайлық автомобильдер өтіп жатқан қалыптасу кезеңінен өткенін және «корейліктердің» тұтынушының сеніміне ие бола алғанын атап өтті.

Автомобильді таңдау өлшемшарттары

Шанақ түрі бойынша жаңа автомобильдерді заманауи тұтынушылар кроссоверлерді таңдайды, бұл ең алдымен белсенді өмір сүру салтына байланысты (қала сыртына, табиғатқа саяхат, өңір бойынша шағын саяхаттар, саяжайға, ауылдық жерлерге бару). Қазақстандық жолдардың сапасы жоғары клиренсті талап етеді, соған сәйкес кроссоверлерді таңдайды. Қайталама нарықта тұтынушылар әлі де седанды таңдап жатады. Сарапшылардың пікірінше, шанақ түрлерінің арасында купе мен хетчбэктерге де сұраныс әлі де жоғары болып отыр.

Зерттеуге қатысушылар тұтынушылардың негізгі бөлігі **қозғалтқыш түрін таңдағанда** отын шығыны үнемді бензин қозғалтқышын таңдайды деп санайды (қалалық жүргізу стилі үшін тым көлемді емес). Мұндай таңдауға отын құны тікелей әсер етеді. Бүгінгі таңда бензин қозғалтқышын көбірек таңдап жатады, себебі электр қозғалтқыштары қазақстандық автокөлік нарығында әлі сіңісіп кеткен жоқ, дизель отынының сапасы тым нашар, ал газбен үнемі іркілістер болып тұрады. Бұдан басқа, қуатты автомобильдер салық салу кезінде қымбатқа түседі. Сарапшылар қытайлық автоөндірушілер нарық қажеттіліктеріне сай бола отырып, шағын көлемді турбаланған қозғалтқыштарға бағытталғанын атап өтті.

Автомобильдің жиынтықтауын таңдағанда, сатып алушылардың негізгі бөлігі ең алдымен «жайлылықты» қол жетімді баға ретінде атап өтті. Алайда, бұл премиум сегментті

сатып алушыларға қатысты емес: автомобиль өндірушілері мен осы автомобиль класының дилерлері олардың нысаналы аудиториясы ең сапалы жиынтықтауды таңдайтынын атап өтеді, себебі сыныптар арасындағы құнның соңғы айырмашылығы аса үлкен емес (әсіресе осы сегменттегі автокөліктің соңғы бағасын ескере отырып). Қазіргі заманғы премиум сегмент автомобильдегі көптеген ақпараттық экрандарға бағытталғанын атап өткен жөн, алайда бағдарламалық жасақтама Қазақстан аумағында көбінесе қолдау таппайды, сол үшін де, өкінішке қарай, осы сыныптың модельдерін дамытудың әлемдік стандарттарына сәйкес келмейді.

Сарапшылар қауымдастығының бағалауы бойынша, **қайталама нарықтағы қазіргі заманғы сатып алушы 10 жылдан аспайтын көлікті сатып алуға тырысады**. Алайда, бұл үрдіс тек қалыптасу сатысында тұр. Қазақстан аумағындағы негізгі автопарктің мерзімі 20 жылдан асады.

Сарапшылардың басым көпшілігі жаңа автомобильдерді сатып алу қайталама нарықтан басым екенін атап өтті. Алайда, осы бағытты талдау кезінде Қазақстанның автокөлік нарығының жалпы жай-күйін ескеру қажет, ол басым көпшілігінде қайталама автомобильдерден қалыптасқан, сол үшін де кейбір сарапшылар жаңа автокөліктерді сатып алу үрдісі қорытынды санда аса маңызды емес екенін атап өтті.

Зерттеуге қатысушылардың пікірінше, қайталама нарықта сатылымның аздап төмендеуі байқалады, бұл айдалған автомобильдердің бағаларының жоғары болуына, реттелетін бағаның болмауына, сондай-ақ автокөліктің пайдаланылу тарихына деген сенімнің төмен деңгейде болуына байланысты.

Автокөлік жүргізушісінің орташа статистикалық портреті

Сарапшылар қауымдастығының пікірінше, бүгінгі таңда орташа статистикалық автомобиль сатып алушы:

- ✓ Шамамен 65% жағдайда ер адам, 35% жағдайда әйел адам.
- ✓ 35-50 жас шамасы – жаңа автомобильдер, 20-35 жас және 50 жастан жоғары – айдалған автомобильдер.
- ✓ Табысы орташа, бірақ тұрақты.
- ✓ 50%-ға жуық жағдайда – кредитке сатып алу.

Жастар көбінесе қайталама нарықты тұтынушы болып табылады, сондай-ақ сарапшылар бұл жерде ескі автомобильді жаңасына ауыстырғысы келетін сатып алушылардың зейнеткерлікке дейінгі санатын атап өтеді.

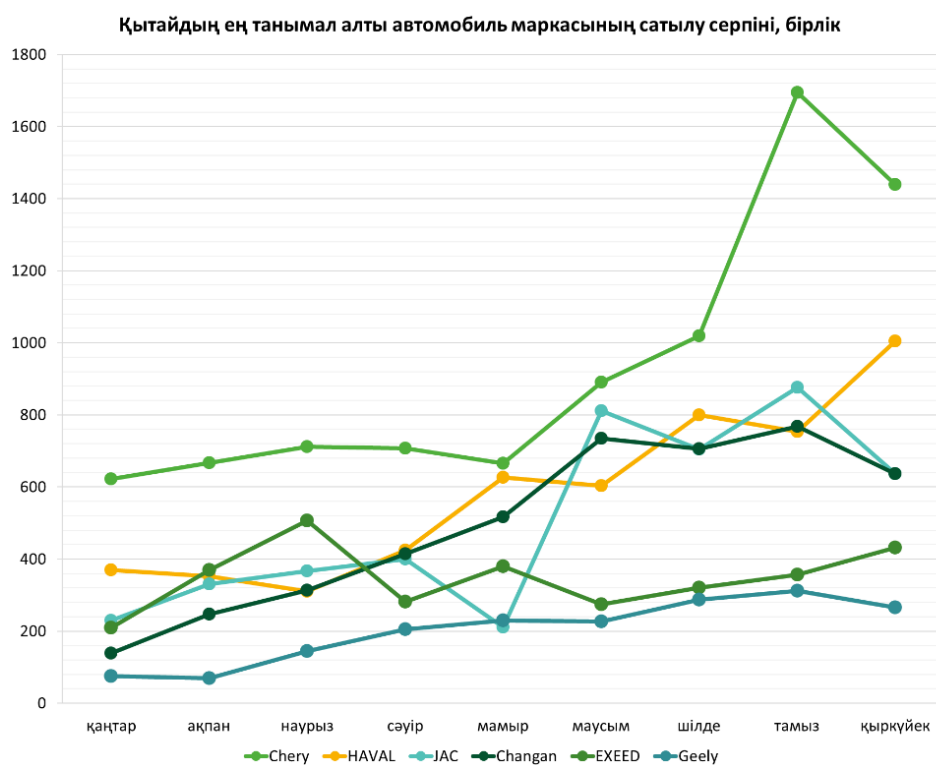
5-тарау. Нарықты трансформациялау факторлары

5.1 Қытайлық автоөнеркәсіптің кеңеюі

Соңғы үш жылда нарықта қызықты үрдіс байқалды – сатылымға теріс әсер еткен маңызды оқиғалардан кейін нарық нәтижесінде қалпына келіп, өсе бастайды. Бұл 2020-2021 жылдары, COVID-19 пандемиясынан кейін нарық белсенді түрде өсе бастаған кезде байқалды, бірақ ұсыныс тапшылығымен шектелді. 2022 жылы геосаяси өзгеріс Ресей Федерациясы мен Қазақстандағы автомобиль нарығын қайта құруға әкелді. Бұл 2023 жылы кенеттен қатты өзгеруге дайындық кезеңі болды.

Қазір қытайлық автоөндірушілердің Қазақстанға келуі соңғы жылдардағы басты оқиға екені белгілі болып отыр. ҚАБҚ-ның деректері бойынша, танымалдылығы жағынан бірінші эшелондағы (HAVAL, JAC, Changan, EXEED, Geely, Jetour, TANK, Omoda) сатылған қытайлық автокөліктердің жалпы саны 30 228 дананы немесе **2023 жылғы қаңтардан қыркүйекке дейін Қазақстанда сатылған барлық автокөліктің төрттен бір бөлігін**

құрады. Бұл сатылым бойынша Hyundai-дан кейін екінші орында тұрған Chevrolet деңгейіне (31 948 дана) жетпейді.



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Қытай автомобильдері туралы тақырып қазіргі уақытта өте қызу пікірталас тудыруда, бұл Made in China имиджіне бұрыннан қалып қалған сенімсіздікке, сондай-ақ халықтың уақыт өте келе сенімділік тудырған автомобильдерді таңдауға деген бейімділігіне байланысты. Қытайлық автоөнеркәсіпке деген сенімсіздіктің үш негізгі өзегі бар:

1. Сенімділік мәселесі - қазіргі уақытта жауап жоқ, себебі сатылған автокөліктердің көпшілігі барлық негізгі проблемалық жерлерін анықтау үшін ең аз 100 000 шақырымдық шекарадан өтуі қажет. Алайда, қытайлық инженерлердің шешімдері арасында көбінесе өздерінің толық жеке әзірлемелері емес, неміс автоөнеркәсібінің қалыптасқан технологияларының көшірмелері бар екенін атап өткен жөн. Geely-дің керемет артықшылығы – өзін сенімді көлік ретінде көрсеткен Volvo технологияларына толық қол жетімділік. Тұтынушылардың сеніміне ие болу үшін кейбір модельдер қозғалтқышта шойын цилиндр блогымен жабдықталуы мүмкін, бұл автокөлік жүргізушілері арасында алюминий нұсқасына қарағанда неғұрлым сенімді нұсқа болып саналады.

Қыста автокөліктің жүрісі – шанақтың тозуға қаншалықты төзімді екендігіне және бояудың жалпы беріктігіне қатысты күмән жиі айтылады. Бұл дискус электр автомобильдерге деген сұраныстың артуы, атап айтқанда Zeekr маркалы модельдерге қызығушылықтың тым өсуі аясында да көтеріледі. Күмән тудыратын негізгі сұрақ – жылдың суық мезгілдерінде литий-ионды батареялардың қуатын жоғалту деңгейі қандай болады. Ағымдағы қыста жауаптардың бір бөлігін білетін боламыз, ал бірақ нарықтың қалған бөлігіне қатысты, сарапшылар қытайлық автоөнеркәсіптің өкілдері алдағы маусымдарда Ресей Федерациясы мен Қазақстанның солтүстік өңірлерінде қыстың қатал суығына өз автомобильдерін тиісінше дайындай алады деп санайды, себебі осы өңірдегі тұтынушыларға қолдау көрсетуге деген қызығушылық пен дайындық байқалады.

Қытайлық автоөнеркәсіптің ерекшеліктерінің бірі – қазақстандық нарықта бұған дейін сіңісе алмаған турбаланған қозғалтқыштар мен роботтандырылған беріліс қорабын пайдалану. Бірінші жағдайда, бұл көзқарас турбо айдағыштары бар қозғалтқыштармен

болатын қиындықтар, олардың қысқа уақыт қызмет ету мерзімі, қымбат майды жиі ауыстыру және АИ-98-ден төмен емес отынды пайдалану туралы қалыптасқан ойдан туындайды. Мұндай ой Subaru және Volkswagen Group (Volkswagen және Audi-дегі TSI қозғалтқыштары) брендтеріндегі салыстырмалы түрде ескі ІСҚ шешімдерінен қалыптасты. Роботтандырылған автоматты беріліс қорабына (немесе жай ғана «робот») қатысты, халық арасында оларға деген сенімділіктің төмен (Volkswagen-дегі DSG қораптарының алғашқы нұсқалары) екендігі және ауыстырып-қосу кезінде тән соққыларға байланысты оларды пайдаланудың ыңғайсыздығы туралы пікір бар. Алайда, қозғалтқыштағы шойын цилиндр блогы сияқты, роботтағы салыстырмалы түрде сенімді қос дымқыл ілінісу түрі олардың бағытына сынды азайту факторы болып табылады.

Сарапшылар қытайлық автоөнеркәсіптің қазіргі жағдайы 2010 жылдардағы Кореяның көліктеріне қатысты болған жағдайға ұқсас екенін атап өтті. Тіпті сенімді деп саналатын Hyundai Accent моделінің өзінде 2010-шы жылдардың бірінші жартысында айқын қиындықтар, атап айтқанда, цилиндрлердің бұзылуына және кейіннен ауыр жағдайларда күрделі жөндеуге әкелетін катализатордың кеңінен танымал болған ыдырауы. Қытайлық автомобильдер сатылымының қатты өсуі олардың беріктігі туралы сұраққа жауап бермейді, бірақ екінші жағынан, 2023 жылды Қазақстанда аспан асты автоөнеркәсібін дамытудың бастапқы нүктесі деп санауға болатынын ескерген жөн. **Қытайлық автомобильдер жергілікті сатып алушының ұтымды талаптарына сәйкес келе бастауы үшін 3-5 жыл жеткілікті болады.**

2. Қосалқы бөлшектерге қатысты сұрақ – әлі де нақты жауап жоқ. Сарапшылардың пікірінше, жағдай өндіруші зауыттардың қосалқы бөлшектердің жеткілікті мөлшерін шығармауымен күрделене түсуде, себебі автомобильдер қатары өте кең және жиі жаңартылып отырады. Көлік қатты бұзылған жағдайда, қытайлық автомобильдің иесі қосалқы бөлшекті ұзақ уақыт күтуге мәжбүр болады (бірнеше айға дейін), себебі қазір нарықта негізінен тежегіш жастықшалар немесе отын сүзгілері сияқты шығын материалдары бар. Бұл мәселе автокөлік санының ұлғаюымен және қайталама қосалқы бөлшектер нарығының пайда болуымен ішінара шешілуі мүмкін, бірақ ол үшін де уақыт қажет. Автокөлік құрастыратын жаңа профильді зауыттар салу тағы бір шешім болуы мүмкін. Бұл бағыттағы жұмыс қазір Astana Motors тарапынан жүргізілуде, ол 2025 жылғы I тоқсанда конвейерден алғашқы автокөліктердің сатылымы басталатын Chery, Haval және Changan шағын тораптық құрастыру мультибрендтік зауытын салатыны туралы жариялады. Дегенмен, сарапшылар осы зауыттың жұмысы басталғаннан кейін қосалқы бөлшектерге қатысты жағдайдың жақсаратынына күмәнмен қарады.

3. Қайталама нарықтағы әлсіз өтімділік – зерттеудің соңғы бөлігін жазу кезінде kolesa.kz сайтында сатылымда тек 35 седан, 988 кроссовер және Қытайда өндірілген 49 жол талғамайтын көлік болды. Бұл ретте, айдалған автомобильдер бөлімін қараған кезде де, тізімде 1000 шақырымға дейінгі даналар жиі пайда болады, оларды қайталама нарыққа толық жатқызуға болмайды. Автокөлік жүргізушілері арасында қытайлық көліктер қайталама нарыққа шыққан кезде, тіпті ең аз айдалған болса да бағасы тез түседі деген пікір кең таралған. Бұған дейін пайдаланылған автокөлікке жеңілдіктің қаншалықты үлкен екенін дәйекті түрде анықтау өте қиын, себебі сатып алу/сату мәмілесі жабылған кезде хабарландырудағы құн мен нақты мән арасындағы баға айырмасы (спрэд) туралы тіркелген деректер жоқ. Сондай-ақ, сұрқай импортпен келген автомобильдердің дилерлік кепілдігі жоқ екенін атап өткен жөн, бұл да нарықтағы автокөлік құнына теріс әсер етеді.

5.2 Электркарларға деген сұраныстың өсуі

Тұрғындардың (әсіресе Алматы қаласының) электркарларға деген қызығушылығының күрт артуы туралы жеке айта кеткен жөн. Мұнда Zeekr 001 айрықша орынға ие, ол Қазақстанға әкелінетін электркарлардың негізгі маркасы болып табылады. Импортты есептеудегі маңызды сәт – 2023 жылғы тамызға дейін Zeekr Қазақстанда ресми

түрде таныстырылмаған, сол үшін де оған дейін әкелінген барлық автомобиль ҰСБ-ның статистикасына түспеуі де мүмкін. Бұл модельге деген сұраныстың жоғары болуын оңай түсіндіруге болады, себебі Zeekr 001 өте қолжетімді бағада премиум класты спорттық автокөлікке қол жеткізуге мүмкіндік береді: қуаттылығы 544 арғымақтың күшіне дейін, 3,8 секундтан бастап үдеткіш, орташа жол талғамайтын пневматикалық аспа және Porsche Panamera стиліндегі спорттық купенің сыртқы түрі, ол көп жағдайда 30 млн теңгеден аспайды.

Қазақстанда мұндай автокөліктердің өсу қарқынына қарап, автомобиль нарығы үшін жаңа үлкен трендтің пайда болу көрінісі қалыптасуда, алайда біз **электрмобильдердің сәні** парадигманы өзгертуге және қазақстандықтардың көліктің неғұрлым экологиялық түріне көшуіне қарағанда **энтузиастардың тарапынан жаңа технологияларды сынауға көбірек ұқсас** деп санаймыз. Сарапшылардың пікірінше, бұл жерде ең маңызды сәт – бұл пайыздық тұрғыдан үш таңбалы көрсеткіштерді беретін үлкен өсу қарқыны емес, бұл – нарықтағы автокөліктердің үлесі, ол әлі де 1%-дан аспайды. Шамаларды оңайлатып салыстыру үшін көз алдымызға кезең басында бір өңірде 10 000 көлік болған деп елестетіп көрейік, оның біреуі электр тартқышында болды. Шартты кезеңнің соңына қарай электркарлардың саны 11 болды, бұл 1000%-ға өсім береді. Сол кезеңде бензинмен жүретін автомобильдердің саны тек 2%-ға өсті, бұл 1000%-дан аз, алайда абсолютті түрде бензинмен жүретін автомобильдердің саны 200 данаға өсті, бұл 10 электркардан әлдеқайда көп. Айта кету керек, электр автомобильдер нарығының өсу қарқыны жоғары болған жағдайда, қазақстандықтардың алғашқы энтузиазм аймағынан, ең болмағанда Алматы қаласында жолдардағы күнделікті автокөліктердің үлесіне өту мүмкіндігі бар. Бұған қарай қадамдардың бірі – ел бойынша қуаттау станцияларының кеңінен өсуі.

Сондай-ақ, электркарлардың үлкен артықшылығы Қазақстанға әкелу кезінде баждар мен салықтардың болмауы болып табылады. Қазақстандықтардың автомобильдерді кедендік ресімдеу кезіндегі шығындарды өте ауыр қабылдайтынын ескере отырып, бұл бонустар қаражатты үнемдеу үшін өте тартымды болып табылады. **Алайда, үкіметтің аккумуляторларды кәдеге жарату мәселесін қалай шешетіні өте маңызды**, бұл процестің экологиялық тұрғыдан ерекше тәсілді қажет етеді және осы аккумуляторлардың көлемдеріне байланысты белгілі бір қиындықтары бар. **Мәселе үкіметтің автомобиль аккумуляторларын қайта өңдеу қуаттылығын құруға қаражат жұмсауды бастауына тура келетінін ескере отырып, электр автокөліктерді бажсыз әкелу қанша уақытқа созылатынында болып отыр.** Әр түрлі деректерге сәйкес, бір батареяның орташа қызмет ету мерзімі 10-18 жыл немесе 1000-1500 қуаттау циклы.

5.3 Басқа қызықты трендтер

Зерттеу жүргізу кезінде біз Қазақстанның автомобиль нарығында мынадай маңызды сәттерге тап болдық:

1. Тоқыраудан шығу. ҰСБ-ның деректері бойынша жыл басынан (1 қыркүйекке дейін) Қазақстанда жеңіл автомобильдер санының өсуі 14,4%-ды құрайды. Бұл көрсеткіш Қазақстанда жеңіл автомобильдердің саны 6,3%-ға ғана өскен толық 10 жылдағы (2013 жылдан 2022 жылға дейін) өсімге қарағанда 2,3 есеге көп. Бұл 2023 жылғы елдегі автонарықтың соңғы тарихындағы маңыздылығын көрсетеді.

2. Бензинмен жүретін автомобильдердің өсіп келе жатқан үлесі. ҰСБ-ның деректері көрсеткендей, 2023 жылғы қаңтарда 3,4 млн бензинмен жүретін автокөлік тіркелді, бұл Қазақстандағы жеңіл көліктердің барлық автопаркінің 77,2%-ын құрады. Қыркүйек айында бұл көрсеткіш 87,5%-ға тең болды, яғни ол 13%-ға өсті. Мұндай өсім басқа отын түрлері үлесінің төмендеуінің салдары емес, атап айтқанда бензинмен жүретін автокөліктер санының қатты өсуіне байланысты болды.

3. Халықтың автомобильдермен қамтамасыз етілуі пандемияға дейінгі деңгейден асып түсті. ҰСБ-ның деректері бойынша 2023 жылғы қыркүйектегі жағдай

бойынша халықтың жеке меншігінде жеңіл автомобильдермен қамтамасыз етілуі 100 адамға шаққанда 22,5 көлікті құрады. 2022 жылғы қорытындымен салыстырғанда қамтамасыз ету көрсеткішінің өсімі елеулі болды және 21%-ды құрады, алайда 2019 жылмен салыстырғанда біз аздап -6,6%-ға ғана жылжыдық.

4. Болашағы бар Шымкент. Бір қызығы, халық саны көп (2023 жылғы 1 қарашадағы жағдай бойынша 1,2 млн адам) республикалық маңызы бар қала мәртебесіне ие Шымкенттің жеке автомобильдермен қамтамасыз етілу көрсеткіші салыстырмалы түрде төмен. Бұл фактор халықты автомобильдендірудің қарқынды өсу үрдісімен бірге (4,5 жылда 105,7%-ға өсу) бұл қаланы автомобиль сату саласындағы ең тартымды бағыттардың біріне айналдырады.

5. Шағын литражды көліктерге деген сұраныс жоғары. 2023 жылды шағын литражды көліктердің жылы деп те атауға болады. Бір жылғы 9 айда қозғалтқыштың көлемі бойынша автокөлік санаттары арасында сұраныстың өсуі бойынша бірінші орында 1500 текше сантиметрге дейінгі қозғалтқыштар болды, олар бірден 18,1%-ға өсті. 2022 жылы олардың өсімі тек 1%-ды құрады.

6. Кроссовер седаннан «асып түседі». Ел тұрғындарына жүргізілген сауалнама барысында біз автокөлік сатып алғандардың көпшілігі седанды таңдайтынын білдік, кроссоверлерді таңдаушылар 20,8%-ды, седанды таңдаушылар 46,4%-ды құрады. Алайда, болашақта сатып алу туралы сұраққа кроссоверді таңдаған респонденттер – 33,2%-ды, седанды таңдаған респонденттер 27,5%-ды құрады.

7. Енді «халықтық» Toyota емес. Жаңа Toyota-ның сату көрсеткіштері тез төмендеуде, оны Ресейде осы брендтегі автомобильдер өндірісінің тоқтатылуы және логистиканың қиындауы аясында модельдер қатарының азаюымен байланысты болуы мүмкін. Егер 2020-2021 жылдары жапон бренді Қазақстанда 13800 автокөлік сатса, 2022 жылы сатылым 9622 данаға дейін азайды. 2023 жылғы 1 тамызға қарай бұл көрсеткіш 5698 дана болды, ал қыркүйекте Toyota қытайлық Chery-ден сатылым бойынша артта қалды.

8. Дилерлер өз позицияларын сақтайды. Біздің сауалнамаға қатысқан шамамен әрбір төртінші адам автомобильді мамандандырылған ресми дилерлерден (24,8%) немесе өз қаласындағы қайталама автомобильдер нарығынан (23%) сатып алады, ал сауалнамаға қатысқан әрбір бесінші адам автокөлік сатып алу үшін Kolesa.kz, Mucar.kz және т.б. мамандандырылған онлайн-сайттарды пайдаланады.

9. Маңғыстау облысында аралас отын түріндегі автокөліктердің үлесі алғаш рет азайды. Қазақстандағы бензинмен жүретін автомобильдердің үлесі 87,5%-ды құрайды. Алайда Ақтөбе облысында барлығы 74%, Маңғыстау облысында – 42%. 2023 жылы осы өңірдегі бензинге қатысты аралас отынның үлесі 149%-дан 135%-ға дейін төмендей бастады, бұл бақылау тарихындағы алғашқы жағдай болды. Бұл тек Маңғыстау облысында ғана емес, сондай-ақ бүкіл Қазақстан бойынша аралас отынға деген сұраныстың төмендеуіне алғашқы белгілердің бірі болуы мүмкін деп санаймыз.

Соңғы тоғызыншы тармақ **қытай нарығының гибридтері газбен/бензинмен жүретін автокөліктер үшін тиімді балама бола ала ма** деген ойларды тудырады, себебі олардың ұқсас сипаттамалары бар – үлкен жүріс қоры (мысалы, Li L9-да 1000 шақырымнан астам) және қозғалтқыштардың екі түрінің бірі үшін арзан отын (бұл жағдайда электр қуаты). Алайда, бұл жерде бірқатар қиындықтар бар. Біріншіден, гибридтердің таза электркарлар сияқты кедендік жеңілдіктері жоқ, сол арқылы оларды әкелуде тиімсіз етеді. Екіншіден, гибридті автокөліктердің қазіргі моделі көбінесе қымбат автокөліктерден тұрады және біз әзірге сатып алушылар арасында үлкен қызығушылық тудыратын қол жетімді модельдерді байқамадық.

6-тарау. Перспективалар мен мәселенама

6.1 Мәселенама

1. Қазақстанның ескі автопаркі. Зерттеу барысында мәселе бірнеше рет айтылды. 10 жылдан асқан автомобильдердің үлесі Қазақстанның барлық жеңіл автопаркінің 70%-ын құрайды. 3 жылдан аспайтын жаңа автомобильдердің барлығы 272 мың немесе 6%-ды құрайды.

2. Орташа статистикалық тұтынушы үшін автомобильдердің қол жетімділігінің төмен болуы. ҚАБҚ-ның деректері бойынша, 2023 жылғы қаңтар-қыркүйекте автомобильдің ең көп сатылатын үздік 10 маркасының орташа құны 18,3 млн теңгені құрайды, ал үздік 3-те (Hyundai, Chevrolet және Chery) бұл көрсеткіш 11,4 млн теңгені құрады.

3. Автомобильдердің тарихы мен заң жүзінде таза болмауы. Мәселе көбінесе қайталама нарыққа қатысты, қарапайым және кең таралған - жүрген шақырым көрсеткішті бұраудан бастап, көліктердің VIN кодтарын бұзуға дейін, соның салдарынан клиент ұрланған немесе ауыр апаттан кейін бөлшектеп жиналған көлікті сатып алуы мүмкін.

4. Салондарда жаңа автомобильдердің жетіспеушілігі. 2021-2022 жылдары нарықтарды кеңінен қамтыған жағдай, соның салдарынан клиенттер салондарда автокөлік үшін бірнеше ай бойы кезекте тұрды немесе оларды сатып алушылардан үлкен бағамен сатып алды. Жағдай Ресей Федерациясының тарапынан болған сұраныстың артуымен ушығып кетті, онда Қазақстандағы қолжетімді маркаларды сатып алу қиын болатын. Сарапшылардың пікірінше, тапшылық жағдай 2023 жылғы наурызға дейін толығымен шешілді.

5. Премиум сегментті автомобильдерді сатудағы тоқырау. Мәселе сараптамалық сұхбат кезінде айтылды, біз жалпы алғанда премиум класты автокөліктердің мәселелерін қарастырмадық.

6. Айдалған автомобильдерге арналған қосалқы бөлшектердің жоғары құны. Ресейден ірі өндірушілер кеткеннен кейін нарықтың өзгеруіне байланысты мәселе. Бәрінен де қиыны – «арнайы әскери операция» басталғанға дейін нарыққа әкелінген және жеткілікті мөлшерде қосалқы бөлшектер шығаруға үлгермеген автокөліктердің жаңа модельдерімен болған жағдай. Бұл жерде айқын мысал ретінде Duster 2 модельдерін және Renault-тің жаңартылған Argana-сын атап өтуге болады.

7. Автомобиль нарығында сұраныстың жоғары деңгейі және оған сәйкес келмейтін ұсыныс. Сараптамалық сұхбат жүргізу кезінде бізді таң қалдырған фактор. Себебі, жоғары сұраныс болған жағдайда да Қазақстанда қамтамасыз ету деңгейі төмен болып қалады (2019 жылғы деңгейден сәл жоғары).

8. Trade-in бағдарламасына сұраныстың төмен болуы. Ел тұрғындарының сауалнамасының нәтижелері бойынша бағдарламаны тек 7,6% ғана пайдаланды. Халық арасында бұл қызметке деген күмән негізінен автокөлікті нарықтық құннан төмен бағамен бағалауға деген көңіл толмау арқылы туындайды. Автокөлік құнының қайталама нарықта неғұрлым жоғары болуы және оны жылдам сату мүмкіндіктері сауалнамаға қатысқандардың 24,3%-ын өз бетінше сату пайдасына trade-in бағдарламасынан бас тартуға итермелейді. Біз автопаркті жаңарту үшін клиенттер жаңа автокөлік сатып алғаннан кейін дилерге қосымша ақы төлей отырып, оны 3 жыл бойы (шартты түрде) жаңартқан кезде тиімді trade-in бағдарламаларын дамыту пайдалы болар еді деп санаймыз.

6.2 Перспективалар

Сарапшылардың автокөлік нарығы бойынша болжамы

Автомобиль нарығындағы кез келген өзгерістерді болжау үшін, қатысушы-сарапшылардың пікірінше, мынадай өлшемшарттарды ескеру қажет:

- Ресми дилерлердің сату серпіні.

- Ресми дилерлер ұсынған модельдердің құны, нарық сегменті, жиынтықтауы, қозғалтқыш көлемі және т.б. бойынша талдау.
- Ресми дилерлерде модельдер қатарын жаңартуды талдау.
- Ресми дилерлердің баға ұсыныстары, сондай-ақ жарнамалық ұсыныстар.
- Геосаяси жағдай.
- Әлемдік автомобиль нарығындағы жағдай.
- Санкциялық шектеулер.
- Сатып алу сұранысын талдау.
- Доллар бағамы, теңгенің тұрақтылығы.
- Көрші мемлекеттердің автомобиль нарықтары, Қазақстанда құрастырылған автомобильдердің ықтимал экспорты.
- Қытайлық автоөнеркәсіптің кеңеюі.
- Отын құны.
- Электрониканың дамуы (дәстүрлі түрде Азияда, бұл олардың автомобильдеріне деген сұранысты қамтамасыз етеді).

Сарапшылардың 2024 жылға арналған болжамы бойынша Қазақстанның автомобиль нарығында сатылымның өсімі бәсеңдейді деп күтуде. Алайда, сарапшылардың көбі жақын арада базалық мөлшерлеме төмендеуі, соның салдарынан халық үшін кредиттердің қолжетімділігінің артуы мүмкін екенін атап өтті.

Қытайлық автоөнеркәсіптің кеңеюі басқа өндіруші елдердің автомобильдеріне деген сұраныстың төмендеуіне тікелей әсер етеді, деп санайды сұхбатқа қатысушылар.

Электр автомобильдерінің нарығы белсенді түрде дамитын болады, автомобиль нарығының осы сегментінің **жаңа дилерлері, автомобиль зауыттары, басқа ойыншылары пайда болады деп болжанады.** Алайда, сарапшылардың пікірінше, электркарларды толыққанды дамыту үшін қажетті инфрақұрылымның, ең алдымен қуаттау пункттерінің жеткілікті көлемде болуы талап етіледі.

Сондай-ақ, жаңа автомобильдерге деген тұтынушылық сұраныс өседі, **автомобильдердің құны 10-20%-ға өседі,** айдалған автомобильдерге деген тұтынушылық сұраныс төмендейді деп болжануда.

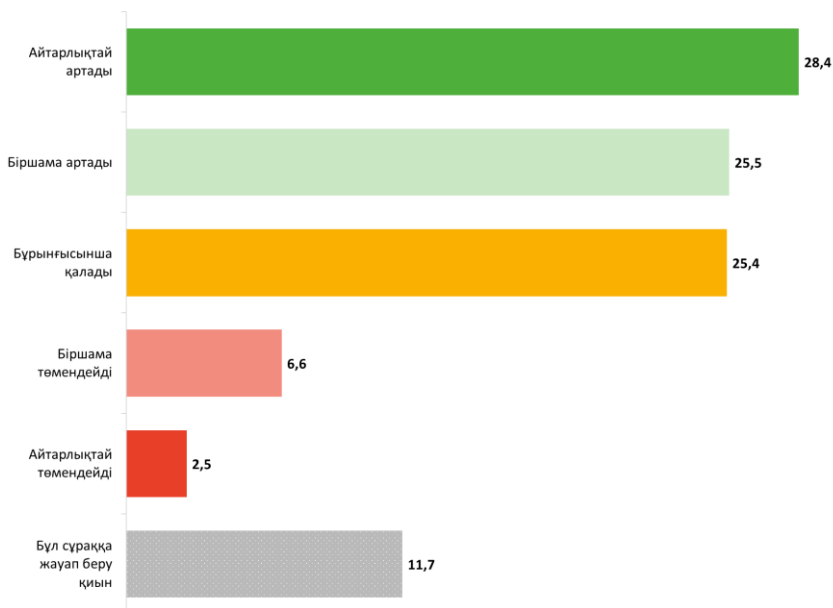
Қазақстан Республикасы тұрғындарының автокөлік нарығы бойынша болжамы

Сауалнамаға қатысқандардың жартысынан көбі алдағы жылы **жеңіл автомобильдерді сатып алуға деген сұраныс артады – 53,9%** (28,4%-ы – айтарлықтай өседі, 25,5%-ы – біршама өседі) деп болжайды.

Респонденттердің төрттен бірі (25,4%) жеңіл автомобильдерге деген сұраныс өзгеріссіз қалады деп үміттенеді. Бұл пікірді қала тұрғындары жиі жариялайды (ауылдық жерлерде 15,2%-ға қарағанда 26,5%-ды құрайды).

Зерттеуге қатысушылардың 9,1%-ы алдағы жылы сұраныс төмендеуі мүмкін деп санайды.

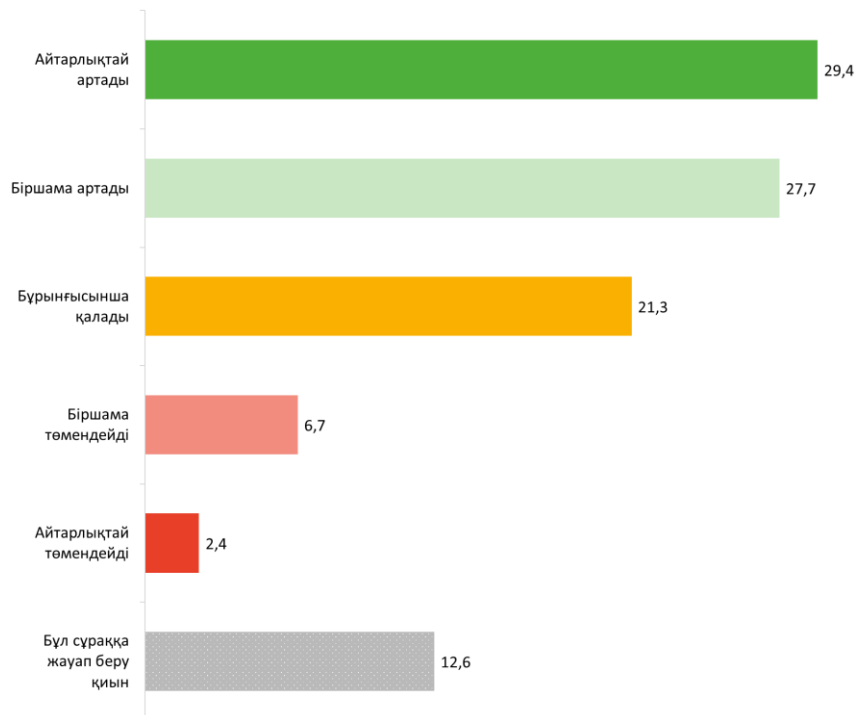
Алдағы жылы жеңіл автомобильдерді сатып алуға деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Зерттеуге қатысушылардың 57,3%-ы алдағы жылы автомобиль кредиттеріне деген сұраныс артады деп санайды. Оның үстіне, 25-34 жасқа дейінгі (37,4%) орта жастағы респонденттер сұраныстың айтарлықтай өсуіне сенімді.

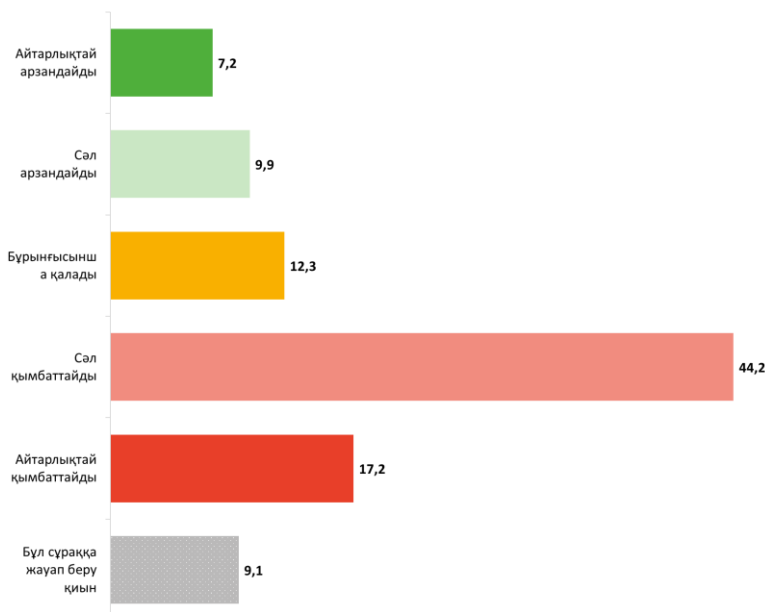
Алдағы жылы автомобиль кредиттеріне деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Өз кезегінде, сауалнамаға қатысқандардың басым көпшілігі – 61,4% жеңіл автомобильдердің алдағы жылы қымбаттайтынын атап өтті. Мұндай болжамға өздерінің материалдық жағдайын ең ауыр жағдай – «ақша тіпті азық-түлікке де жетпейді» (33,3%) деп бағалайтын респонденттер сенеді.

Алдағы жылы автомобиль кредиттеріне деген сұраныс, %



Дереккөз: Freedom Finance Global-дың зерттеуі

Біздің автомобиль нарығы бойынша болжамымыз

Автомобиль бағасының серпіні келесі жылы өседі деп сенеміз. Өсу шамасы инфляция деңгейіне байланысты болады. 2023 жылы тұтыну бағаларының жылдық индексі 9,8%-ды құрады, біз оның одан әрі 8%-ға және одан төмен деңгейге дейін төмендейтінін болжап отырмыз. Осы сәтті ескере отырып, біз 2024 жылы автомобиль бағасының 12%-дан 17%-ға дейін өсуін күтеміз. Бағаның өсу факторы ретінде біз 2024 жылы сату қарқынының сақталуын және қытай нарығына бағытталған сұраныстың сақталуын көреміз.

Бұл ретте біз автокөлік нарығының өсу қарқыны 2024 жылы инфляцияның төмендеу қарқынының бәсеңдеуімен бірге төмендейді деп есептейміз, дегенмен ол жергілікті нарық үшін салыстырмалы түрде жоғары болып қала береді. Кредиттеудің әсерін біз әзірге орташа позитивпен бағалаймыз, мөлшерлемелер төмендеуі тиіс, бұл автокөліктің қолжетімділігін жақсартады. Сондай-ақ, біз арнайы ұсыныстардың, жеңілдіктердің және қысқа мерзімді бөліп төлеудің санын ұлғайтуды болжап отырмыз, алайда ЕДБ-ның кредиттері бойынша мөлшерлемелердің жалпы массасында 10%-дан жоғары қалады, ал жаңа жеңілдікті жаппай кредиттеу бағдарламасы пайда болуы екіталай.

Біздің болжамымыз бойынша, Hyundai және Chevrolet жеке брендтер ретінде көшбасшылық позицияларын сақтайды, **бірақ қытайлық автомобильдердің жалпы сатылымы 2024 жылы нарықта басым болады.**

Біз қытайлық автоөнеркәсіптің Қазақстандағы қыстың ауа-райына бейімделуін позитивті түрде бағалаймыз. Ағымдағы қысқы маусымда айқын проблемалар анықталған жағдайда, біз модельдер қатары жаңара отырып біртіндеп шешіледі деп күтеміз. **Біздің ойымызша, электр автомобильдердің ең танымал брендтері осы қыста пайдалануда үлкен қиындықтарға тап болмайды.**

Екінші жағынан, біз қытайлық автомобильдердің қосалқы бөлшектерінің тапшылығы кем дегенде тағы 1,5–2 жыл сақталады деп күтеміз.

Болашақта елдегі электркарлардың өсу қарқыны қызмет көрсету желілерінің дамуына және осы автомобильдерді елге импорттау шығындарына байланысты болады деп санаймыз. Сондай-ақ, біз жеке сатушыларда да, дилерлерде де қытайлық электркарлар модельдері кеңейеді деп күтеміз, мысалы, BYD автомобильдерінің көбірек пайда болуы.

Гибридті қозғалтқыштардың болашағы әлі де әртүрлі болып қалады. Бір жағынан, отынның бұл түрі газ/бензин ІЖҚ ұқсастығына байланысты жергілікті тұтынушы арасында

үлкен қызығушылық тудыруы мүмкін. Сонымен қатар, сауалнамаға қатысқандардың арасында гибридті қозғалтқыш түрі бар (11,4%) автокөлік сатып алуды жоспарлап отырған респонденттер өте көп. Танымал автомобиль өндірушілерінің (Toyota, Renault және т.б.) жаңа модельдеріне деген сұраныстың артуына байланысты гибридтерді жергілікті сатып алушыға әдейі емес мәжбүрлеу мүмкіндігі бар. Алайда, екінші жағынан, Toyota-ның 2010-жылдардағы тәжірибелерінен бері қалған «сенімсіз» қозғалтқыштың стереотипі серпіліс факторы ретінде қызмет етуі мүмкін. Сонымен қатар, мұндай автокөліктерді кедендік ресімдеу шығындарының құны қазақстандық сатып алушылардың сұранысы үшін электркарлармен күресте сәтсіз фактор болып табылады.

Қорытынды

2023 жылды Қазақстанның автомобиль нарығының қазіргі тарихындағы бетбұрыс деп атауға болады. Оның себебі еліміздегі көліктер санының күрт өсуінде ғана емес, сондай-ақ қазақстандықтардың жаңа өзгерістерге бұрынғыдан ашық болуына байланысты болып отыр. Автокөлік нарығы бұл – орнықты пікірлер, стереотиптер, консерватизм және прагматизм жиі айтылатын орын. Алайда, Қазақстан үшін сұранысы төмен инженерлік шешімдермен жабдықталған қытайлық автомобильдердің белсенді түрде өсуі жергілікті сатып алушының парадигмасының өзгергенін көрсетті.

Сатушылар мен сатып алушылар өзгермелі ортаға бейімделе отырып, жаңа тауашаны сезініп қана қоймай, сондай-ақ оған бейімделе алды, сонымен қатар өткен жылдары автокөлік нарығын ұстап тұрған кедергілерді жеңе алды. Мұндай икемділік таң қалдырады және болашақтағы трендтер туралы маңызды сұрақтарды қалдырады, Кореяның көліктері автомобиль нарығындағы жаңа ойыншыға қарсы мықтылығын қанша уақыт ұстап тұра алады? Бұл «шайқаста» кім жеңеді? Жапондық және неміс автокөліктерінің классикалық таңдауы ма әлде қытай авто нарығының футуризмі ме?

Біз қазір ірі ойыншылардың жаңа үрдістерге бейімделіп, трендтен қалмай жатқанын көріп отырмыз. Дилерлер қытайлық автомобильдерді ресми түрде әкеле бастады, Astana Motors қытайлық автомобильдер шығаратын зауыт салып жатыр, ал үкімет ірі қалаларда қуаттау станцияларының желісін кеңейту жөніндегі бастаманы қолдады.

2023 жыл өсудің жалғасуында айтарлықтай үлкен із қалдырды және 2024 жылы оның бізді қайда апаратынына куә боламыз.