



Оригинальная статья
УДК: 656.13:621.3(575.2)
ББК: 65.37

Развитие электротранспортной промышленности в Кыргызстане: проблемы, тренды и перспективные направления

Парманасова Айсулу Джээнлиевна¹, Очиллов Акрам Одилович², Аборкина Екатерина Оскаровна³

¹ Кыргызский Национальный университет имени Жусупа Баласагына

² Каршинский государственный университет

³ Редакция журнала «В центре экономики»

¹ilmidin.yormatov@ferpi.uz, ²akram.oo@mail.ru, ³melcaseo@mail.ru

Автор, ответственный за переписку: Очиллов Акрам Одилович, akram.oo@mail.ru

Аннотация. В настоящее время в условиях глобализации и стремительного развития технологий электромобили становятся важным элементом устойчивого и надёжного транспорта. Однако на пути к массовому внедрению электротранспорта существуют серьёзные барьеры, включая доминирование автомобилей с двигателем внутреннего сгорания и нехватку инфраструктуры. В данной статье рассматриваются перспективы электротранспортной промышленности в Кыргызстане, а также анализируются меры государственной поддержки и существующие вызовы. В данной работе основное внимание уделено вопросам экологии, экономической эффективности и необходимости комплексной модернизации транспортной и энергетической системы.

Ключевые слова: технологии, экология, устойчивое развитие, инфраструктура, зелёные технологии, государственная поддержка, электрический транспорт, энергетический дефицит, инвестиционная привлекательность

Для цитирования: Парманасова А. Д., Очиллов А. О., Аборкина Е. О. Развитие электротранспортной промышленности в Кыргызстане: проблемы, тренды и перспективные направления // В центре экономики. 2025. № 1. Т. 6. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/132/144>

Original Paper
JEL Classification: L62,
L91, L98, R41

Development of the electric transport industry in Kyrgyzstan: problems, trends and promising areas

Aisul J. Parmanasova¹, Akram O. Ochilov², Ekaterina O. Aborkina³

¹ Kyrgyz National University named after Zhusup Balasagyn

² Karshi State University

³ Editorial staff journal "In the center of the economy"

¹ilmidin.yormatov@ferpi.uz, ²akram.oo@mail.ru, ³melcaseo@mail.ru

Corresponding author: Akram O. Ochilov, akram.oo@mail.ru

Abstract. Nowadays, in the context of globalization and rapid technological development, electric vehicles are becoming an important element of sustainable and reliable transport. However, there are serious barriers to the mass introduction of electric transport, including the dominance of internal combustion engine vehicles and the lack of infrastructure. This article examines the prospects of the electric transport industry in Kyrgyzstan, and also analyzes government support measures and existing challenges. This work focuses on environmental issues, economic efficiency and the need for comprehensive modernization of transport and energy systems.

Keywords: data transmission channel, information leakage, digital steganography, banking risks

For citation: A. J. Parmanasova, A. O. Ochilov, E. O. Aborkina P. V. Development of the electric transport industry in Kyrgyzstan: problems, trends and promising areas. *In the Center of Economy*. 2025;1(6). URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/132/144>

© Парманасова А. Д., Очиллов А. О., Аборкина Е. О., 2025

Введение / Introduction

Кыргызстан, как и многие страны мира, стоит на пороге серьёзных перемен в транспортной сфере. Электромобили становятся частью глобального тренда по переходу к экологически чистым технологиям. Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года (ЦУР), Принятая в 2015 году, подчёркивает необходимость внедрения инноваций и методов борьбы с изменением климата, что напрямую связано с развитием электромобильности. Благодаря своему стратегическому положению на Шёлковом пути и развитию логистических возможностей, Кыргызстан имеет реальные шансы стать одним из центров продвижения электротранспорта в Центральной Азии.

Результаты и обсуждение/ Results and discussion

Благодаря границам с Китаем перед республикой открылись большие возможности ввоза электромобилей. По итогам статистики наблюдается рост ввозимых электрокаров. По итогам 2023 года «Кыргызстан импортировал из Китая 10 458 электромобилей на \$429,2 млн¹».

На мировом рынке электромобилей по продажам лидирует Китай. Согласно данным российского интернет-портала TAdviser², в Китае продажи выросли на 40%, а продажи машин с бензиновым двигателем упали на 17%. Такой интерес к электромобилям привел к некоторому падению продаж на бензин. Китайская нефтеперерабатывающая компания Sinorec видит причину в увеличении доли электроавтомобилей. Данная тенденция приводит к росту и развитию инфраструктуры всей электромобильной отрасли, на это также

указывает и формирование новых услуг таких как мобильные зарядные станции. Так, в 2024 году компания Wuling представила на рынке внешний аккумулятор (power bank) для зарядки электромобиля.

Переход на электромобили в республике происходит в рамках государственной поддержки беспощинного ввоза электромобилей до 2025 года, а также в рамках предоставления льгот в отношении штрафов, регистрации, парковки. Данные меры вводятся в целях стимулирования перехода населения на экологически чистый транспорт.

Экологические и экономические предпосылки развития

Загрязнение воздуха в крупных городах Кыргызстана остаётся серьёзной проблемой. «По данным мэрии города Бишкек, в 2024 году в Бишкеке зарегистрировано 426 946 автомобилей, из которых 333 801 выпущено более 15 лет назад».

Исследования показывают, что по оценке экспертов около 30% загрязнений воздуха происходит из-за старых автомобилей. При этом в целом городской транспорт загрязняет воздух на 80%. Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора приводит следующий анализ по загрязнению воздуха в городе Бишкек и Чуйской области близ административного центра:

- «40 процентов приходится на сжигание угля,
- 30 процентов на выхлопные газы от старого транспорта,
- 15 процентов на выбросы от ТЭЦ,
- 13 процентов на пыль³».

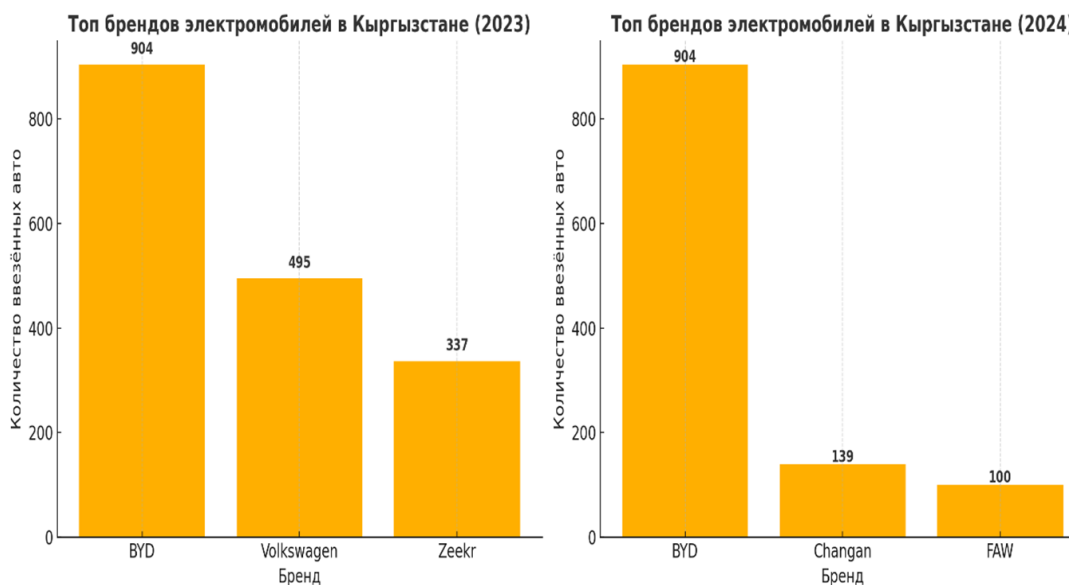


Рис. 1 / Fig. 1. Динамика импорта электромобилей в Кыргызстане (2023-2024 гг.) Источник: Составлено автором из открытых источников. / Dynamics of electric vehicle imports in Kyrgyzstan (2023-2024) Source: Compiled by the author from open sources.

¹ Кыргызстан нарастил импорт электромобилей из Китая с начала года. 9.04.2024. [Электронный ресурс] – Источник: https://kaktus.media/doc/499065_kyrgyzstan_narastil_import_elektromobiley_iz_kitaiia_s_nachala_goda.html (дата обращения 10.04.2025).

² Электромобили (рынок Китая). Продажи электромобилей в Китае взлетели на 40% 2024. Дата публикации: 15.01.2025. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Электромобили_\(рынок_Китая\)_\(дата_обращения_30.01.2025\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Электромобили_(рынок_Китая)_(дата_обращения_30.01.2025)).

³ Осмоналиева Бактыгуль Минприроды предлагает ограничить ввоз подержанных автомобилей в Кыргызстан. 09 апреля 2025, Бишкек. - [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://24-kg.com/obschestvo/325381_minprirodyi_predlagaet_ogranichit_vvoz_poderjannyih_avtomashin_vkyrgyzstan/ (дата обращения 25.04.2025).



Как видно, первые два показателя самые высокие, поэтому переход на электромобили - это повестка дня. Переход на электромобили, не производящие вредных выбросов в процессе эксплуатации, может существенно улучшить экологическую ситуацию. Хотя распространение электромобилей в стране пока ограничено, наблюдается устойчивая положительная динамика, чему способствуют, как рост осведомлённости населения, так и усилия государственных структур.

Этапы развития электромобилей

Развитие электротранспорта началось ещё в XIX веке, однако долгие годы электромобили оставались в тени автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Новый виток интереса к электромобилям произошёл в XX веке на фоне нефтяных кризисов и экологических проблем. С 2010-х годов наблюдается бурный рост производства электромобилей, чему способствуют достижения в области аккумуляторных технологий. Tesla, BYD и другие мировые бренды активно продвигают свои разработки, делая электромобили всё более доступными. Rho Motion – ведущая исследовательская компания в области электромобилей с февраля 2025 года по всему миру продала 1,2 миллиона электромобилей. Пятидесятипроцентный рост показал, что лидером продаж является китайский электрокар бренда BYD.

Рынок электромобилей в Центральной Азии и в Кыргызстане

Кыргызстан демонстрирует устойчивый рост интереса к электромобилям. С 2022 года действуют налоговые и таможенные льготы на ввоз электромобилей, что позволило значительно увеличить их количество. К 2024 году в стране было зарегистрировано более 3000 электромобилей. Лидерами по импорту стали китайские бренды BYD, Changan и FAW. За последние полтора года (с января 2023 года по июнь 2024 года) в Кыргызстан было импортировано 904 автомобиля марки BYD, 495 – Volkswagen, 337 – Zeekr, 249 – Weltmeister, 221 – Honda, 139 – Changan и 100 – FAW.

Таким образом, если в 2023 году наибольшим спросом пользовались автомобили брендов BYD, Volkswagen и Zeekr, то в 2024 году расстановка сил изменилась: первое место по количеству поставок продолжает удерживать BYD, второе занял Changan, а третье — FAW⁴.

Казахстан и Узбекистан также демонстрируют положительную динамику. В Казахстане рост рынка составил 12,3 % - в 2024 году, а в Узбекистане доля электромобилей в импорте достигла 55,7%. Поддержка в виде освобождения от таможенных пошлин и развитие зарядной инфраструктуры способствуют укреплению позиций «зелёного» транспорта в регионе.

Государственная поддержка

Кыргызстан активно внедряет меры поддержки электромобильности:

- освобождение от налогов и пошлин до конца 2025

4 Абдылда кызы Медина BYD, Changan и FAW — лидеры среди электромобилей в Кыргызстане в 2024 году. 19.09.2024. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.akchabar.kg/article/ekologiya-tshxkkaijhluokpj/byd-changan-i-faw-lideri-sredi-elektromobilej-v-kirgizstane-v-2024-godu-qduqveawhmygibby> (дата обращения 10.04.2025).

года;

- программы «зелёного» кредитования;
- развитие зарядной инфраструктуры, включая проекты в регионах;
- строительство первого завода по сборке электромобилей в Чуйской области.

В Кыргызстане действуют несколько законодательных и нормативных актов, способствующих развитию электротранспорта.

Основные законодательные и нормативные акты, поддерживающие развитие электромобилей в Кыргызстане

1. Налоговые и таможенные льготы

- Освобождение от НДС и таможенных пошлин. Освобождение от НДС и таможенных пошлин утверждено статьей 257 Налогового кодекса Кыргызской Республики, в которой закреплено, что транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем, а также оборудование для их зарядки освобождаются от уплаты НДС при импорте. Служба технической информации. Заключительный отчет.2021

- *Тарифные квоты на импорт.* Тарифные квоты на импорт закреплены Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 17 марта 2022 года № 39, в котором установлены тарифные квоты с освобождением от уплаты ввозной таможенной пошлины на определённые виды электромобилей, ввозимые в Кыргызстан⁵.

2. Регистрация и идентификация электромобилей

- *Зелёные номерные знаки.* В соответствии с законом, подписанным Президентом Садыром Жапаровым в апреле 2024 года, для электромобилей предусмотрена выдача специальных зелёных государственных регистрационных номерных знаков⁶.

- *Электронные паспорта транспортных средств.* Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 июня 2017 года № 407 утверждён порядок оформления электронных паспортов транспортных средств, включая электромобили⁷.

3. Специальные тарифы на электроэнергию для электротранспорта

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 27 марта 2020 года № 188 утверждена среднесрочная тарифная политика, предусматривающая специальный тариф на электроэнергию для потребителей из группы «Электрический транспорт» на уровне 1,58 сома за кВт·ч (без учёта налогов)⁸.

4. Поддержка инфраструктуры и производства

5 Министерство экономики Кыргызской Республики. Официальный сайт: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://mineconom.gov.kg> (дата обращения 05.04.2025).

6 Азиза Капар кызы Дефицит зарядных станций, высокие цены и ложные стереотипы – что еще мешает популяризации электромобилей в КР 15 марта 2024. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://economist.kg/exclusive/2024/03/15/zariadnyie-stantsii-tsienu-infrastruktura-cto-mieshalet-gazvitiuu-eliectromobiliei-v-kyrgyzstanie/> (дата обращения 12.04.2025).

7 Заключительный отчет. Разработка технико-экономического обоснования, анализ затрат и выгод для наиболее подходящей политики для перехода к электрической мобильности в Кыргызской Республике. RFP 2020-96. Бишкек, Кыргызская Республика, 14 октября 2021 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.undp.org/ru/kyrgyzstan/publications/zaklyuchitelnyy-otchet>. (Дата обращения: 20.12.2024)

8 Там же.



- *Государственно-частное партнёрство (ГЧП)*. Закон Кыргызской Республики «О государственно-частном партнёрстве» предоставляет правовую основу для реализации проектов по созданию зарядной инфраструктуры и производству электромобилей на основе сотрудничества государства и частного сектора⁹.

- *Лизинг и аренда*. Закон «О финансовой аренде (лизинге)» регулирует отношения, связанные с лизингом транспортных средств, включая электромобили, что способствует их распространению¹⁰.

Эти меры создают благоприятные условия для развития электротранспорта в Кыргызстане, стимулируя как спрос, так и предложение на рынке электромобилей.

Основные проблемы и вызовы развития электромобильности в Кыргызстане

1. *Энергетический дефицит*. Кыргызстан уже сталкивается с нехваткой электроэнергии: внутреннее потребление примерно на 17% превышает объем генерации sabar.asia. Без модернизации энергосистемы массовый переход на электромобили может усугубить дефицит электричества и потребует дополнительных мощностей.

2. *Нехватка зарядных станций вне городов*. Инфраструктура зарядки развита недостаточно, особенно за пределами крупных городов. По состоянию на 2023 год в стране насчитывается лишь около 70 зарядных станций economist.kg, причем почти все они сосредоточены в Бишкеке osce-academy.net. В регионах зарядных пунктов практически нет, что затрудняет дальние поездки на электромобилях.

3. *Отсутствие системы переработки аккумуляторов*. В стране отсутствуют налаженные механизмы и мощности для утилизации отработанных батарей электромобилей. В законодательстве пока не прописан процесс переработки аккумуляторов, а также отсутствуют специальные пункты для их сбора. osce-academy.net. Такая ситуация создает экологическую проблему, которая будет обостряться с ростом числа электрокаров.

4. *Высокие цены на электромобили*. Электромобили остаются дорогими для большинства покупателей. Их стоимость значительно выше, чем у аналогичных бензиновых или дизельных автомобилей. sabar.asia. Например, средняя цена импортируемого электромобиля дц95шв Кыргызстане составляет порядка 20 тыс. долларов США¹¹. Даже при наличии налоговых льгот высокая первоначальная стоимость отпугивает многих автолюбителей от перехода на электротранспорт.

5. *Низкий уровень информированности населения*. Многие жители недостаточно осведомлены о преимуществах и особенностях электромобилей. В обществе сохраняются мифы и стереотипы об электротранспорте, что тормозит его популяризацию. Низкая осведомленность населения о выгодах использования электромобиля является одним из существенных препятствий для развития отрасли¹².

Социально-экономические эффекты

Переход на электротранспорт даёт Кыргызстану ряд преимуществ:

- создание новых рабочих мест;
- рост инвестиционной привлекательности;
- снижение расходов домохозяйств на топливо и

Таблица 1. / Table 1. Социально-экономические эффекты / Socio-economic effects

Аспект	Описание	Влияние на Кыргызстан
Новые отрасли	Производство батарей, зарядных станций, электроники	Потенциал для малого бизнеса: установка и обслуживание зарядных станций
Энергетическая независимость	Снижение зависимости от импорта топлива, акцент на локальную энергию	Учитывая гидроэнергетический потенциал, возможно использовать ЭМ на чистой энергии
Рынок труда	Сокращение рабочих мест в традиционном автопроме, рост занятости в «зелёной» энергетике	Возможности для создания новых рабочих мест в сфере сервиса и инфраструктуры
Инвестиции и субсидии	Рост государственных расходов на поддержку производителей и потребителей	Государство уже даёт льготы на ввоз ЭМ, что стимулирует рынок
Социальная сфера		
Качество жизни	Меньше шума и загрязнений, особенно в городах	Может существенно улучшить экологию в Бишкеке и других загруженных городах
Потребительское поведение	Люди всё больше выбирают экологичный транспорт	Активно растёт спрос на электромобили из Китая (BYD, Zeekr и др.)
Неравенство доступа	Высокая цена, нехватка зарядок в регионах	Зарядки в основном только в Бишкеке, регионы пока не охвачены
Образование и навыки	Нужны специалисты по ЭМ, новые профессии и переобучение	Не хватает профильных курсов и специалистов, но есть интерес со стороны молодёжи

9 Заключительный отчет. Разработка технико-экономического обоснования, анализ затрат и выгод для наиболее подходящей политики для перехода к электрической мобильности в Кыргызской Республике. RFP 2020-96. Бишкек, Кыргызская Республика, 14 октября 2021 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.undp.org/ru/kyrgyzstan/publications/zaklyuchitelnyy-otchet>. (Дата обращения: 20.12.2024)

10 Там же

11 9. Рахат Сабырбеков, Алчынбек Бадилбек уулу Рынок электромобилей в Кыргызстане: тенденции, препятствия и рекомендации для развития. OSCE Academy. Академия ОБСЕ в Бишкеке. 2023. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://osce-academy.net/upload/file/Working_Paper_1.pdf (дата обращения 02.04.2025).

12 Там же



обслуживание;

- развитие банковских продуктов для финансирования «зелёных» технологий;
- укрепление энергетической безопасности.

Выводы и рекомендации

Для устойчивого развития электротранспорта Кыргызстану необходим комплексный подход, включающий:

- модернизацию энергетической инфраструктуры;
- ускоренное развитие сети зарядных станций;
- создание предприятий по переработке аккумуляторов;
- поддержку локального производства компонентов для электромобилей;
- образовательные кампании для повышения осведомлённости населения.

Переход к электромобильности откроет для Кыргызстана новые экономические перспективы, улучшит экологическую обстановку и повысит качество жизни граждан. Принятые сегодня меры определяют успех страны в формировании устойчивого и инновационного транспортного будущего.

Переход на электромобили – это не только экологический, но и экономический шанс, ускоряющий развитие Кыргызстана.

Заключение

Таким образом, развитие электротранспорта в Кыргызстане отражает стремление страны к устойчивому развитию и экологической модернизации. Несмотря на существующие вызовы — дефицит электроэнергии, недостаточную инфраструктуру и высокую стоимость электромобилей — государственная поддержка и рыночные тренды создают прочную основу для дальнейшего роста.

Это также означает, что переход на электромобили позволит значительно снизить уровень загрязнения воздуха в городах, стимулировать развитие новых отраслей экономики, повысить инвестиционную привлекательность страны и создать рабочие места. Особое внимание должно быть уделено модернизации энергетической системы, развитию сети зарядных станций, повышению осведомлённости населения и созданию механизмов утилизации аккумуляторов.

В заключение необходимо подчеркнуть, что электротранспорт представляет собой не только технологическую инновацию, но и стратегическую возможность для Кыргызстана стать лидером «зелёной» мобильности в Центральной Азии, а также открывает новые рынки сбыта, повышает востребованность в новых рабочих местах и улучшает качество жизни в городах.



Список источников

1. Заключительный отчет. Разработка технико-экономического обоснования, анализ затрат и выгод для наиболее подходящей политики для перехода к электрической мобильности в Кыргызской Республике. RFP 2020-96. Бишкек, Кыргызская Республика, 14 октября 2021 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.undp.org/ru/kyrgyzstan/publications/zaklyuchitelnyi-otchet>. (Дата обращения: 20.12.2024)
2. Министерство экономики Кыргызской Республики. Официальный сайт: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://mineconom.gov.kg> (дата обращения 05.04.2025).
3. Абдылда кызы Медина BYD, Changan и FAW — лидеры среди электромобилей в Кыргызстане в 2024 году. 19.09.2024. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.akhabar.kg/article/ekologiya-thsxxkaijhlukkpj/byd-changan-i-faw-lideri-sredi-elektromobilej-v-kirgizstane-v-2024-godu-qduqveahmvgjby> (дата обращения 10.04.2025).
4. Азиза Капар кызы Дефицит зарядных станций, высокие цены и ложные стереотипы – что еще мешает популяризации электромобилей в КР 15 марта 2024. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://economist.kg/exclusive/2024/03/15/zariadnye-stantsii-tsieny-infrastruktura-chto-mieshaiet-razvitiu-eliektromobiliei-v-kyrgyzstanie/> (дата обращения 12.04.2025).
5. Кыргызстан нарастил импорт электромобилей из Китая с начала года. 9.04.2024. [Электронный ресурс] – Источник: https://kaktus.media/doc/499065_kyrgyzstan_narastil_import_elektromobilej_iz_kitaia_s_nachala_goda.html (дата обращения 10.04.2025).
6. Осмоналиева Бактыгуль Минприроды предлагает ограничить ввоз подержанных автомобилей в Кыргызстан. 09 апреля 2025, Бишкек. - [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://24-kg.com/obschestvo/325381_minprirodyi_predlagaet_ogranichit_vvoz_poderjannyih_avtomashin_v_kyrgyzstan/ (дата обращения 25.04.2025).
7. Проблемы развития электромобилей в Кыргызстане: инфраструктура и утилизация. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.osce-academy.net> (дата обращения 05.04.2025).
8. Развитие зарядной инфраструктуры в Кыргызстане. [Электронный ресурс] – Источник: <https://economist.kg/> (дата обращения 06.04.2025).
9. Рахат Сабырбеков, Алчынбек Бадилбек уулу Рынок электромобилей в Кыргызстане: тенденции, препятствия и рекомендации для развития. OSCE Academy. Академия ОБСЕ в Бишкеке. 2023. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://osce-academy.net/upload/file/Working_Paper_1.pdf (дата обращения 02.04.2025).
10. Смог в Бишкеке: 85% автомобилей устарели. [Электронный ресурс] – 20.02.2025. Режим доступа: https://kaktus.media/doc/516480_smog_v_bishkeke_85_avtomobilej_ystareli_iz_katalizatory_vyshli_iz_stroia.html (дата обращения 10.02.2025).
11. Электромобили (рынок Китая). Продажи электромобилей в Китае взлетели на 40% 2024. Дата публикации: 15.01.2025. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Электромобили_\(рынок_Китая\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Электромобили_(рынок_Китая)) (дата обращения 30.01.2025).
12. Энергетический дефицит и электромобильность



в Центральной Азии. [Электронный ресурс] – Источник: CABAR.asia (дата обращения 10.02.2025).



Reference

1. Final Report. Development of a Feasibility Study, Cost-Benefit Analysis for the Most Appropriate Policy for the Transition to Electric Mobility in the Kyrgyz Republic. RFP 2020-96. Bishkek, Kyrgyz Republic, October 14, 2021 [Electronic resource] – Access mode: <https://www.undp.org/ru/kyrgyzstan/publications/zaklyuchitelnyy-otchet>. (Accessed: 20.12.2024)

2. Ministry of Economy of the Kyrgyz Republic. Official website: [Electronic resource] – Access mode: <https://mineconom.gov.kg> (Accessed on 05.04.2025).

3. Abdylida kyzy Medina BYD, Changan and FAW are the leaders among electric vehicles in Kyrgyzstan in 2024. 19.09.2024. [Electronic resource] – Access mode: <https://www.akchabar.kg/article/ekologiya-thsxxkaijhlukkpj/byd-changan-i-faw-lideri-sredi-elektromobilej-v-kirgizstane-v-2024-godu-qduqveawhmvjgby> (date of access 10.04.2025).

4. Aziza Kapar kyzy Shortage of charging stations, high prices and false stereotypes - what else hinders the popularization of electric vehicles in the Kyrgyz Republic March 15, 2024. [Electronic resource] - Access mode: <https://economist.kg/exclusive/2024/03/15/zariadnyie-stantsii-tsieny-infrastruktura-что-мишает-развитию-электромобилей-в-kyrgyzstanie/> (date of access 12.04.2025). 5. Kyrgyzstan has increased imports of electric vehicles from China since the beginning of the year. 04/09/2024. [Electronic resource] – Source: https://kaktus.media/doc/499065_kyrgyzstan_narastil_import_elektromobilej_iz_kitaia_s_nachala_goda.html (date of access 10.04.2025).

6. Osmonalieva Baktygul The Ministry of Natural

Resources proposes to limit the import of used cars to Kyrgyzstan. April 09, 2025, Bishkek. - [Electronic resource] – Access mode: https://24-kg.com/obschestvo/325381_minprirodyi_predlagaet_ogranichit_vvoz_poderjannyih_avtomashin_vkyrgyzstan/ (date of access 25.04.2025).

7. Problems of development of electric vehicles in Kyrgyzstan: infrastructure and disposal. [Electronic resource] – Access mode: <https://www.osce-academy.net> (date of access 04/05/2025).

8. Development of charging infrastructure in Kyrgyzstan. [Electronic resource] – Source: <https://economist.kg/> (date of access 04/06/2025).

9. Rakhat Sabyrbekov, Alchynbek Badilbek uulu Electric vehicle market in Kyrgyzstan: trends, obstacles and recommendations for development. OSCE Academy. OSCE Academy in Bishkek. 2023. [Electronic resource] – Access mode: https://osce-academy.net/upload/file/Working_Paper_1.pdf (date of access 04/02/2025).

10. Smog in Bishkek: 85% of cars are outdated. [Electronic resource] – 02/20/2025. Access mode: https://kaktus.media/doc/516480_smog_v_bishkeke_85_avtomobilej_ystareli_ih_katalizatory_vyshli_iz_stroia.html (date of access 10.02.2025).

11. Electric vehicles (China market). Electric vehicle sales in China soared by 40% in 2024. Publication date: 15.01.2025. [Electronic resource] – Access mode: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья: Электромобили_\(РККитай\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья: Электромобили_(РККитай)) (date of access 30.01.2025).

12. Energy deficit and electric mobility in Central Asia. [Electronic resource] – Source: CABAR.asia (date of access 10.02.2025).



Информация об авторах

А. Д. Парманасова – кандидат экономических наук, доцент, заместитель директора Института переподготовки и повышения квалификации кадров, Кыргызского Национального университета имени Жусупа Баласагына
Адрес: Кыргызская Республика, 720033, г. Бишкек, ул. Фрунзе, д. 547
E-mail: ilmidin.yormatov@ferpi.uz
ORCID: 0000-0002-5885-0812

А. О. Очилов – академик Академии наук Турана, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика», Каршинский государственный университет
Адрес: 180119, Республика Узбекистан, Кашкадарьинская область, Карши, улица Кучабог, 17
E-mail: akram.oo@mail.ru
ORCID ID: 0009-0004-9254-188X

Е. О. Аборкина – кандидат экономических наук, главный редактор журнала «В центре экономики», Москва, Россия
E-mail: melcaseo@mail.ru
ORCID: 0000-0003-1344-3604

Information about the authors

A. J. Parmanasova - PhD in Economics, Associate Professor, Deputy Director of the Institute for Retraining and Advanced Training of Personnel of the Kyrgyz National University named after Zhusup Balasagyn, Address: Frunze street, 547, Bishkek city, 720033, Kyrgyz Republic
E-mail: ilmidin.yormatov@ferpi.uz
ORCID: 0000-0002-5885-0812

A. O. Ochilov – Academician of the Turan Academy of Sciences, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department «Economics», Karshi State University



Address: Republic of Uzbekistan, 180119, Kashkadarya region, Karshi, Kuchabog street, 17

E-mail: akram.oo@mail.ru

ORCID ID: 0009-0004-9254-188X

E. O. Aborkina – Candidate of Economic Sciences, Editor-in-Chief of the journal

«In the Center of Economics», Moscow, Russia

E-mail: melcaseo@mail.ru

ORCID: 0000-0003-1344-3604

Вклад авторов

Парманасова А. Д. – концепция исследования; развитие методологии; статистический анализ; написание исходного текста; итоговые выводы.

Очилов А. О. – концепция исследования; развитие методологии; статистический анализ; написание исходного текста; итоговые выводы.

Аборкина Е. О. – концепция исследования; развитие методологии; статистический анализ; написание исходного текста; итоговые выводы.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors

Parmanasova A. J. – scientific management; research concept; methodology development; statistical analysis; writing the draft; final conclusions.

Ochilov A. O. – scientific management; research concept; methodology development; statistical analysis; writing the draft; final conclusions.

Aborkina E. O. – scientific management; research concept; methodology development; statistical analysis; writing the draft; final conclusions.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.



Статья поступила в редакцию: 11.04.2025;
одобрена после рецензирования: 20.04.2025;
принята к публикации: 30.04.2025.

The article was submitted: 11.04.2025;
approved after reviewing: 20.04.2025;
accepted for publication: 30.04.2025.