

# 우즈베키스탄 자동차산업 동향 및 시사점

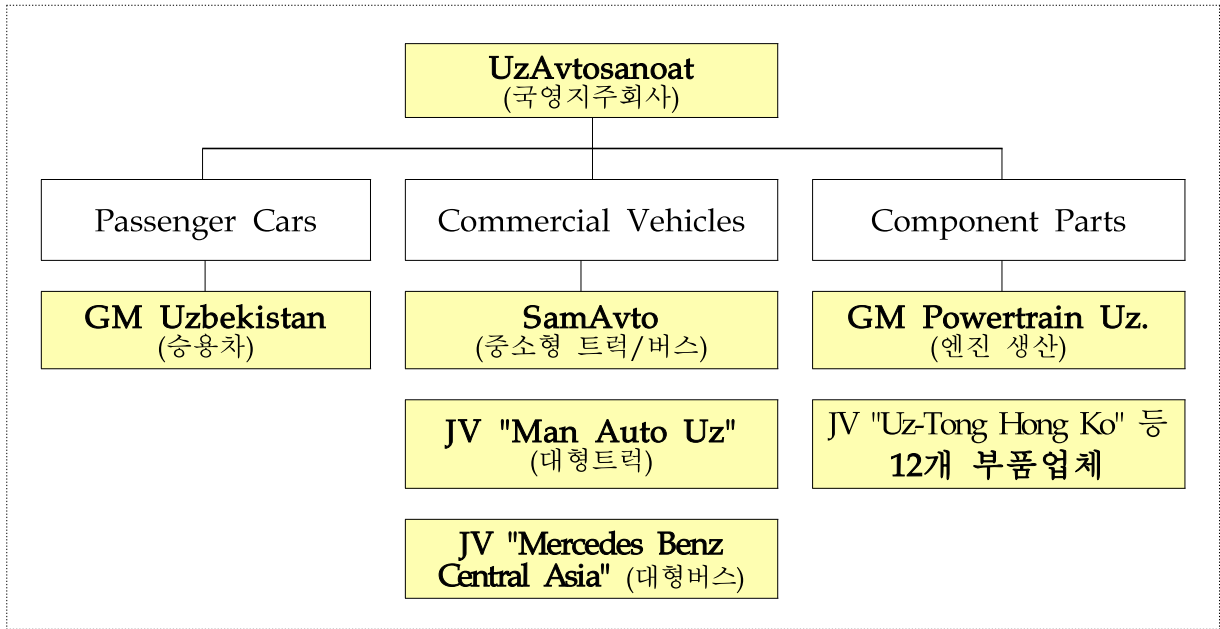
(2014. 7. 28)

타슈켄트사무소

## 1. 개 요

- 우즈베키스탄은 연산 약 25만대의 생산능력을 보유한 중앙 아시아 최대의 자동차 생산국가로, 자국 생산 자동차가 내수 시장의 대부분을 점유하고 있는 외에 러시아, 카자흐스탄 등 인근 CIS국가로 수출하고 있음.
  
- 우즈베키스탄 정부는 1991년 독립 이래 면화산업에 대한 의존도를 낮추고자 농산물 생산 다양화와 함께 에너지개발 및 제조업 기반 확충에 노력하여 왔으며, 대표적으로 자동차산업을 육성하여 오고 있음.
  
- 현재 우즈베키스탄 자동차산업은 국영지주회사인 UzAvtosanoat\*가 독점하고 있으며, 동 지주회사 하에 승용차는 GM Uzbekistan, 상용차는 SamAvto, Man Auto Uz 및 Mercedes Benz Central Asia, 부품은 엔진 제조업체인 GM Powertrain Uz 등 12개 업체에서 각각 생산 및 판매하는 체제임.  
\* 우즈벡 자동차산업 국영지주회사로 산하에 21개의 기업 및 교육기관이 있음.
  
- 1996. 7월 안디잔州 Asaka市에 자동차 생산공장을 완공한 이래, 2013.7월 200만번째 자동차를 생산
  
- 최초 자동차 생산회사는 Uz-Daewoo이었으나, GM이 대우자동차를 인수함에 따라 2008년 회사명을 GM Uzbekistan으로 변경
  - 현재 GM Uzbekistan의 지분은 우즈벡 국영자동차 지주회사인 UzAvtosanoat가 75%, GM이 25%+1株를 각각 보유

<우즈벡 자동차산업 구조도>



## 2. 자동차 생산 및 판매 동향

### □ 생산 동향

- 우즈벡의 자동차 생산능력은 연산 25만대 수준임.
- 현재 우즈벡의 승용차 생산 및 판매는 GM Uzbekistan이 독점하고 있으며, 동 사는 세단(Nexia, Lacetti, Malibu, Cobalt; 4종), 경차 (Matiz, Spark), SUV(Captiva) 및 미니밴(Damas, Orland)의 9개 차종을 생산 중
  - 고가 차종인 Captiva(판매가: U\$40천), Malibu(판매가: U\$30천)는 SKD방식으로 생산하고 있으나, 기타 차종은 대부분 자체 생산하고 있음.
- 이외에 SamAvto는 중소형 트럭 및 Isuzu 버스, JV Man Auto Uz는 대형트럭, JV Mercedes Benz Central Asia는 대형버스를 각각 생산하고 있음.

- GM Uzbekistan의 2013년 자동차 생산은 수출 감소에도 불구하고 내수 증가에 힘입어 전년대비 약 4.2% 증가한 246천대를 기록하였음.
- GM Uzbekistan의 2014년 연간 생산량은 약 25만대 수준으로 예상되고 있으며, 1-6월 중 생산량은 128천대로 전년동기 대비 약 6.3% 증가함.
  - 상반기 중 차종별 생산현황을 보면, 주력 수출 모델인 Nexia 와 Matiz가 수출 감소로 인해 각각 △2.4%, △58% 감소 되었으며, Damas 모델도 △14.6% 감소
  - 반면, Captiva 280%, Malibu 76.2%, Cobalt 9.7% 등 모델은 생산이 증가

<GM Uzbekistan의 연도별 생산 추이>

단위: 대

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년*
계	217,733	222,022	236,201	246,031	250,000
(내 수)	(136,733)	(114,191)	(127,657)	(155,236)	n.a
(수 출)	(81,000)	(107,831)	(108,544)	(90,795)	n.a

자료: UzAvtosanoat, 2014. 2월

## □ 판매 동향

- 우즈베크 자동차 내수시장은 정부의 자국 자동차산업 보호정책으로 시장의 약 85~95% 정도를 국내업체가 독점
- 매년 자동차 생산량이 꾸준히 증가해오고 있으며 최근에는 수출도 감소되고 있는 상황이나, 정부의 수출우선 정책과 국내시장에서의 초과수요로 내수시장에서는 공급 부족이 지속되고 있음.
  - 2013년 GM Uzbekistan이 내수시장에서의 자동차 판매대수는 122천대로 전년대비 4.2% 증가한 것으로 추정
  - 그러나, 국내 수요자는 여전히 신차 구매를 위해 85%의 선수금을 납부하고도 약 6~12개월 대기해야 하는 상황임.

○ 판매금액은 최근의 수출 감소에도 불구하고, 독점적인 지위를 이용한 내수시장에서의 고가 유지로 꾸준히 증가되고 있음.

- 우즈벡 자동차는 달러 확보를 위해 해외에 저가로 수출되고 있는데 반해, 국내시장에서는 고가로 판매되고 있음.

\* Nexia의 경우, 러시아 및 카자흐스탄 수출가격이 각각 U\$8,450, U\$8,200 인데 반해, 우즈벡 내수시장 가격은 U\$13,652(공식환율 기준) 수준임.

<UzAvtosanoat의 연도별 자동차 판매 추이\*>

단위: 백만 달러

2010년	2011년	2012년	2013년	2014년*
2,225	2,600	3,000	3,300	3,700

\* UzAvtosanoat 산하 자동차 생산업체의 총 판매액  
자료: UzAvtosanoat, 2014. 2월

## □ 수출 동향

○ 우즈벡의 주요 자동차 수출시장은 주로 러시아, 카자흐스탄 등 인근 CIS 국가임.

○ 대러 자동차 수출은 2011년까지 큰폭으로 증가해 왔으나, 2012년 이후 감소세로 돌아서 2013년 △31%의 대폭 감소를 기록하였으며, 2014년 상반기 중에도 전년동기 대비△12% 감소

- 대러 수출 차종은 Nexia와 Matiz 2개이며, 2013년 중 Nexia는 28,898대 수출하여 전년대비 약 △47%, Matiz는 31,931대로 전년대비 △3.8% 각각 감소

<GM Uzbekistan의 대 러시아 자동차 수출 추이>

단위: 대

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014. 1-6월
판매대수	74,419	92,778	88,232	60,829	24,019
증 감 륜	+44.7%	+24.7%	△4.9%	△31.1%	△11.9%

자료: AEB, Association of European Business

- 대러 자동차 수출 감소는 2012년 러시아가 WTO 가입 이후 수입 자동차에 대해 Recycling Duty(재활용세)\*를 부과함으로써 우즈벡 자동차의 가격경쟁력이 크게 약화된 데 기인

\* 2012. 8월 러시아는 수입자동차에 대해 재활용세를 부과(신차 기준, 약 US\$560~US\$3,600)하였으며, EU, 일본 등이 WTO에 제소함에 따라 2014년부터는 러시아산 자동차에 대해서도 재활용세를 부과

- 한편, 대 카자흐스탄 수출도 2013년까지는 크게 증가하여 왔으나, 2014년부터는 카자흐스탄이 수입차에 대해 새로운 기술표준(technical regulation\*)을 도입함에 따라 급감하고 있음.

- 대 카자흐스탄 자동차 수출은 2011년 3,829대에서 2013년 13,371대로 크게 증가하였으나, 2014. 1-5월 중에는 2,245대로 전년동기 대비 50% 이상 급감함.

\* 카자흐스탄 정부는 관세동맹(Customs Union) 규정에 따라 금년 2월부터 모든 수입차에 대해 1개 이상의 airbag, anti-lock braking system 장착 등을 의무화하였으나, 그간 우즈벡의 주요 수출차종인 Nexia와 Matiz에는 동 장비가 장착되어 있지 않았음.

### 3. 정부의 자동차산업 보호 정책

- 자동차/기계류는 우즈벡 전체 수출의 약 7%를 차지하고 있는 주요 수출품목이며, 자동차는 외화 수입의 주요 원천중 하나임.

- 우즈벡 정부는 국내 자동차산업 보호를 위해 수입차에 대해 높은 관세 등을 부과함으로써 외국산 자동차의 수입을 억제

- 모든 수입차에 대해 관세(import duties) 30% 및 엔진 cc당 1.8~3달러를 부과함으로써 차량가격이 표시가격(sticker price)의 100% 이상에 이르게 됨.

- 반면, 우즈벡 국내업체는 독점적 지위를 이용하여 내수시장에서 매년 신차 가격을 인상\*

\* 2013 7월, GM Uz는 차량가격을 차종별로 7.4%~28.1% 인상하였으며, 2012년에는 차종별로 12%~29%, 2011년에는 평균 18% 각각 인상함.

#### 4. 시사점

□ 우즈벡 자동차 산업은 외국산 자동차의 수입억제, 내수시장에서의 독점체제 유지 등 정부의 보호아래 성장하여 왔음.

○ 그러나, 최근 주요 수출국인 러시아의 재활용세 도입 및 카자흐스탄의 새로운 기술표준 도입 등으로 가격경쟁력이 약화되어 수출이 크게 감소하고 있는 추세임.

○ 그간 우즈벡 정부가 자국 자동차산업의 육성을 위해 부품 국산화, 설비 현대화 등에 노력하여 왔으나, 수출경쟁력 회복을 위해서는 지속적인 R&D 투자와 high-tech modules 개발 등이 절실한 실정임.

□ 우즈벡은 인구 3천만명의 중앙아시아 최대 시장으로 러시아 (GAZ) 및 중국(Golden Dragon Co.) 자동차업체들도 현지 조립 공장 건설을 계획하고 있는 등 우즈벡 자동차시장에 관심

□ 자동차 및 자동차부품은 우리나라의 대 우즈벡 최대 수출품목으로 2013년 기준으로 대 우즈벡 수출의 55%를 차지\*하며,

현재 우리나라 부품업체들도 다수 진출\*\*해 있어 기존의 시장 선점 효과를 유지하기 위해서는 지속적인 관심이 필요

\* 우즈벡 자동차 생산업체인 GM-Uz사는 소요부품의 상당 부분을 우리나라 자동차 부품업체로부터 수입

우리나라의 대 우즈벡 자동차부품 수출은 2011년 U\$750백만, 2012년 U\$790백만(5.4% 증가), 2013년 U\$820백만(3.9% 증가). 2014. 1-6월 U\$456백만(전년동기 대비 6.6% 증가)으로 꾸준히 증가

\*\* Uz Kodji, Uz Tonghong, Uz Dongyang, Uz Semyung, UzEraekabel 등

(자료 : UzAvtosanat, bne, Trend, Focus2move.com, CER(UNDP), E&Y, Kotis 등)