

브라질 자동차산업, 내수 판매 호조로 회복 국면 진입

1. 브라질 자동차산업 개요

□ 세계 6위, 중남미 1위의 자동차 강국

- 브라질의 연간 자동차 생산규모는 322만대(2008년말 기준) 수준으로 전 세계 생산의 5%를 차지하고 있으며 일본, 중국, 미국, 독일, 한국에 이어 세계 6위, 중남미 지역에서는 1위를 기록중임.
- 브라질의 자동차산업은 1950년대 GM(General Motors), 포드(Ford), 폭스 바겐(Volkswagen), 피아트(Fiat) 등 4개 다국적 기업이 현지에서 생산 공장을 설립하면서 본격적으로 발전하기 시작하였고, 넓은 내수 시장, FTA 및 특혜협정체결, 이중연료(flex fuel) 자동차 보급, 정부의 자동차산업 육성정책 등에 힘입어 브라질의 주력산업으로 성장해 왔음.
- 또한 총 GDP의 10%, FDI 유입액의 10%, 고용인력 20만명 등 브라질 경제에서 차지하는 비중이 매우 높음.

<표 1> 세계 자동차 생산 순위¹⁾(2008)

단위: 천대

순위	국가	2007	2008	순위	국가	2007	2008
1	일본	11,596	11,563	7	프랑스	3,019	2,568
2	중국	8,882	9,345	8	스페인	2,971	2,541
3	미국	10,781	8,705	9	인도	2,307	2,314
4	독일	6,213	6,040	10	멕시코	2,095	2,191
5	한국	4,086	3,806	11	캐나다	2,578	2,077
6	브라질	2,890	3,220	23	아르헨티나	545	597

자료: OICA(세계자동차협회)

1) 2008년 세계 자동차 생산 순위는 전년 대비 크게 변화하였음. 우선 과거 일본과 1위를 다투던 미국이 주요 자동차 그룹의 영업 악화로 인해 생산량이 전년 대비 20%이상 축소되면서 중국에 밀려 3위로 하락하였으며, 프랑스와 스페인 모두 신흥 자동차강국인 한국과 브라질에 뒤처지게 되었음. 전반적으로 전통적 생산 강국의 쇠퇴가 관측되었으며, 중남미 주요 생산국은 전년 대비 양호한 성장세를 유지한 것으로 나타났음.

□ 탄탄한 내수시장을 근간으로 2004년 이후 가파른 성장세 유지

- 브라질의 자동차산업은 멕시코²⁾와 달리 수출 비중이 낮은 대신 내수 판매 비중이 높으며, 대외 여건에 대한 영향보다는 국내 경기 회복에 따른 소득 증가, 자동차 할부 조건 개선, 지속적인 신차 모델 출시, 정부 육성정책 등 내부적인 요인에 더욱 큰 영향을 받아 왔음.
- 브라질의 자동차 생산규모는 1997년 207만대에 달하였으나 1998년 브라질 경제위기와 2002년 금융위기, 고금리 현상 지속 등으로 2003년에는 180만대 수준으로 축소되었음.
 - 그러나 2004년 룰라 대통령 취임 이후 Flex 자동차 보급, 공업세(IPI)³⁾ 인하 등 적극적인 정부지원책과 경제성장에 따른 내수 호조에 힘입어 2004년에는 215만대를 생산하여 1997년의 사상 최대생산 기록을 갱신하였음.
 - 2005년부터는 연평균 15%씩 성장하여 2008년에는 사상 처음 생산량 3백만대를 돌파하면서 프랑스를 제치고 세계 6위를 기록하였음.
- 현재 브라질 자동차 시장에는 미국, 독일, 일본 등 17개 다국적 기업이 진출해 있으며, GM, 포드, 폭스바겐, 피아트 등 이른바 ‘빅 4’가 전체 생산량의 80% 이상을 차지하는 등 과점 현상이 뚜렷함.
 - * 빅 4의 시장 점유율('08년): 피아트(24.6%), 폭스바겐(21.9%), GM(20.6%), 포드(9.7%)
- 한편, 브라질의 인구 1000명당 자동차 보유수('08)는 102대로 멕시코(155대)와 아르헨티나(142대)에 비해서는 낮지만 칠레(92대), 베네수엘라(81대) 등 여타 중남미 국가에 비해서는 높은 수준임.
 - 참고로, 중국 및 인도의 1000명당 자동차 보유수는 10대 내외

2) 멕시코는 연간 자동차 수출의 70% 이상을 미국에 수출할 정도로 대미 의존도가 매우 높아, 미국 경기의 부침에 따라 자동차 생산이 크게 변동해 왔으며 이에 따라 금년 중 극심한 침체기를 겪고 있음.

3) 공업세(Imposto de Produtos Industriais)는 수입 공업제품의 통관, 제조시설 및 제조시설로 간주되는 장소로부터 반출되는 공업제품에 대해 과세하며, 주로 사치품(승용차, 와인, 위스키 등)에 고율의 세금을 부과함.

<표 2> 브라질 자동차 시장 주요 지표

단위: 대, %

구 분	2006	2007	2008	2009 ^e
승용차 신규 등록수(천명당)	1,556	1,976	2,194	1,748
승용차 보급수(인구 천명당)	94.4	98.1	102.3	106.0
승용차 신규 등록 증가율	13.7	26.9	11.1	-20.3

자료: EIU

2. 2009년 상반기 중 생산(수출) 및 판매 현황

□ 생산과 수출 규모는 전년 동기 대비 대폭 축소

- 2009년 7월 브라질 자동차협회(Anfavea)에 따르면, 2009년 상반기 중 자동차 생산대수는 주요 투자기업의 영업 환경 악화, 수출대상국의 경기침체 지속, 조업중단 및 고용축소 등으로 인해 전년 동기 대비 13.6% 감소한 148만대를 기록하였음.
- 월별 생산량을 비교해 보면, 1월에서 6월까지 전년 동월 대비 모두 감소하였지만, 1월부터 생산량이 꾸준히 회복되어 4~6월중에는 감소폭을 소폭 만회한 것으로 나타났음.

<표 3> 2008~09년중 브라질 자동차 생산 현황

단위: 천대

구 분	2005	2006	2007	2008	2009. 1~6월
승용차	1,853	1,905	2,259	2,545	1,176
상용차	361	369	389	458	246
트럭/버스	145	133	165	212	62
총 계	2,360	2,408	2,814	3,215	1,484

자료 : 브라질자동차협회(Anfavea)

- 빅 4의 생산 순위는 폭스바겐, 피아트, GM, 포드 등으로 전년 대비 변동이 없었으나, 미국 본사의 영업 악화로 인해 GM이 전년 동기 대비 26% 이상 축소된 26만대를 기록하는데 그쳤고 폭스바겐과 피아트도 각각 전년 동기 대비 16%, 9% 이상 생산량이 축소되는 등 영업 환경이 크게 위축되었음.

- 이에 반해 포드는 피에스타(Fiesta) 모델의 선전에 힘입어 전년 동기 대비 1.7% 증가한 17만대를 기록하여 브라질 자동차 총생산에서 차지하는 비중이 9%대에서 10.6%로 높아졌음.
- 한편, 2009년 상반기 중 브라질의 자동차 수출규모는 주요 수출국인 유럽과 아르헨티나의 경기침체 지속, 자동차 생산량 감축, 헤알화 강세 등으로 2000년 들어 가장 큰 감소폭을 기록하였음.
- 2005년 이후 브라질산 자동차의 수출규모는 내수 증가 및 헤알화의 급격한 평가절상 등으로 2006년 84만대, 2007년 79만대, 2008년 73만대로 연간 10% 수준에서 축소되었음.
- 그러나 2009년 상반기에는 수출규모가 전년 동기 대비 47% 이상 감소한 20만대에 그쳐, 90년대 중반 이후 최저치를 기록하였음.
- * 자동차 수출(생산대비) 비중 : '05(38%) → '06(35%) → '07(28%) → '08(22%)
- 기업별로는 벤츠(Mercedes-Benz), 르노(Renault) 등의 수출 감소폭은 30% 이내였으나, 빅 4의 수출 감소폭은 GM(71%), 피아트(60%), 폭스바겐(44%), 포드(41%) 등으로 매우 높게 나타났음.

<표 4> 2008~09년중 브라질의 자동차 수출 현황

단위: 천대, (): 전년 동기 대비 증가율

구분	2008년	2009. 4월	2009. 5월	2009. 6월	2009. 1~6월
승용차	558.2 (△5.3%)	27.7 (△48.4%)	31.5 (△31.3%)	31.0 (△42.1%)	158.2 (△45.7%)
상용차	122.0 (△15.2%)	5.5 (△36.7%)	6.0 (△43.9%)	6.3 (△54.3%)	31.9 (△49.3%)
트럭/버스	44.3 (△21.4%)	1.7 (△63.8%)	1.6 (△61.9%)	1.9 (△62.0%)	12.3 (△52.3%)
총계	734.5 (△6.8%)	35.0 (△47.9%)	39.1 (△35.7%)	39.4 (△45.6%)	200.7 (△47.5%)

자료 : 브라질자동차협회(Anfavea)

□ 내수 판매, 공업세 및 금리 인하에 힘입어 회복세 반전

- 2009년 들어 생산과 수출이 크게 감소하였지만, 브라질의 자동차 내수 판매는 완만한 성장세가 유지되고 있음.
 - 글로벌 금융위기와 신용경색의 여파로 인해 2009년 1월과 2월에는 내수 판매가 전년 동월 대비 10% 이상 줄어들었으나, 2008년말에 발표된 공업세 인하 정책⁴⁾과 금리 인하⁵⁾에 따른 할부 조건 개선 등이 본격적인 효과를 거두면서 3월부터는 판매량이 전년 수준을 회복하였고 급기야 6월에는 30만대를 돌파하면서 월별 최대 판매를 기록하였음.
- 2009년 상반기 자동차 판매대수는 전년 동기 대비 3% 증가한 145만대를 기록하였으며, 당초 1/4분기에만 적용하기로 하였던 감세조치를 브라질 정부가 연말까지 연장하면서 금년도 자동차 판매량은 글로벌 경제위기 이전 수준으로 회복하는 것을 물론 사상 최대치 기록을 경신할 것으로 전망되고 있음.
 - 또한 국내 생산이 축소되고 브라질 헤알화 가치가 상승하면서 수입차에 대한 수요가 증가하여 상반기중 수입차 판매는 전년 대비 19.5% 증가한 21만대를 기록하였으며, 브랜드별로는 현대차가 투싼의 판매 호조로 수입차 판매 1위를 차지하였음.

<표 5> 2008~09년중 브라질의 자동차 판매 현황

단위: 천 대, (): 전년 동기대비 증가율

구분	2008년	2009. 4월	2009. 5월	2009. 6월	2009. 1~6월
브라질산	2,445.2 (11.8%)	203.3 (△11.5%)	213.6 (0.75%)	259.9 (16.4%)	1,240.5 (0.7%)
수입산	375.2 (35.4%)	31.1 (△0.01%)	33.3 (11.0%)	40.2 (22.6%)	209.3 (19.5%)
총계	2,820.4 (14.5%)	234.4 (△10.3%)	246.9 (2.0%)	300.1 (17.2%)	1,449.8 (3.0%)

자료 : 브라질자동차협회(Anfavea)

4) 브라질 정부는 2008년말에 배기량 1.0리터인 국민차에 대해 공업세 100% 면제, 배기량 2.0리터 이하의 경우 공업세 50% 면제 등 적극적인 감세정책을 추진하였으며, 이는 자동차산업의 침체를 막는 결정적인 역할을 하였음.

5) 브라질의 기준금리(selic)는 연초 13.75%에 달하였으나 브라질 정부의 적극적인 경기부양정책에 힘입어 금년에만 5차례 인하되어 현재는 8.75%로 낮아졌음.

- 2009년 상반기 중 기업별 내수 시장 점유율은 폭스바겐이 총 35.7만대 (시장점유율 24%)의 판매고를 기록하여 2005년 이후 1위를 고수하던 Fiat를 제치고 1위로 올라섰음.
- 폭스바겐은 Gol과 Fox 모델이 전체 판매의 18.8%를 기록할 정도로 안정적인 수요를 유지하였으며, Fiat는 전략상품인 Palio와 Unio 모델이 꾸준히 팔리면서 35만대 이상의 매출고를 올렸음.
- 포드도 Fiesta와 Ka 모델에 대한 호응이 이어지며 전년 동기 대비 8% 이상 증가한 16만대를 기록하였으며, 도요타는 소형차인 Corolla 모델의 판매 호조에 힘입어 전년 동기 대비 19% 이상 매출이 신장되었음.
- 이와 대조적으로, GM은 신모델 출시 지연과 본사의 영업악화에 따른 홍보 부족 등으로 인해 판매 대수가 전년 동기 대비 10% 이상 감소한 27만대를 기록하는 데 그쳤음.

3. 주요 진출 기업 현황

□ 피아트

- Fiat는 2005년 이후 2008년까지 내수 판매 1위를 기록하였으며, 주력 모델은 Uno와 Palio로 전체 생산의 56%를 차지하고 있음.
- 현재 Fiat는 Betim, Sete Lagoas 등지에 생산 공장을 가동 중이며 생산성 제고를 위해 시설 현대화에 막대한 금액을 투자 중임.
- Betim의 공장시설을 현대화하기 위해 2010년까지 총 35억 달러를 투자할 계획이며, 공장 현대화가 완료되면 하루 생산대수가 2,200대에서 최대 2,700대까지 증가할 것으로 기대됨. 또한 Sete Lagoas 공장에 1억 5천만 달러 상당을 투자해 엔진 공장을 설립할 계획임.

□ 폭스바겐

- 폭스바겐은 2008년까지 생산 및 수출 부문에서는 줄곧 1위를 유지하였으나, 내수 판매 부분에서는 피아트에 이어 2위를 기록하였음. 그러나 2009년 상반기에 Gol 모델의 인기에 힘입어 피아트를 제치고 내수 판매 1위를 차지하면서 생산, 수출, 판매 부문 모두 1위로 부상하였음.
- 폭스바겐은 주요 기업들에 비해 생산량 대비 수출 비율이 높은 것으로 나타났는데, 2008년 생산량의 약 36%가 수출된 것으로 집계됨. 2009년에 대부분 기업의 수출규모가 크게 축소되었음에도 불구하고, 폭스바겐의 여타 기업에 비해 상대적으로 높은 23%의 수출비중을 유지하고 있음.
- 폭스바겐은 S. J. Pinhais, Sao Bernardo, Anchieta, Taubate등지에 조립공장을 가동 중이며, 주력 모델은 Gol, Fox등으로 전체 생산량의 50%이상을 차지하고 있음.
- 특히 Gol 모델은 2008년 피아트의 Palio와 Uno를 제치고 판매순위 1위를 차지하였으며, 2009년에도 1위의 자리를 지킬 것으로 전망됨. 내수와 수출 주력 모델인 Fox도 2008년 점유율 5위를 기록하며 판매호조를 보였으나, 헤알화 가치가 지속적으로 상승함에 따라 대유럽 수출은 감소한 것으로 나타남.

□ GM

- GM의 내수 시장 점유율은 2008년과 2009년 상반기에 각각 20.6%, 19.2%를 기록하여 3위를 유지하고 있고, 생산과 수출 부문에서도 2년 연속 3위에 머무를 것으로 예상됨.
- 주력 모델은 Celta, Corsa, Montana등이며 2008년 브라질 내 GM의 전체 자동차 생산량 대비 50%이상을 차지함.
- GM은 Gravatai, S. Caetano, S. J. Campos등지에 생산 공장을 운영 중이며 본사의 영업 악화 등에도 불구하고 투자는 지속될 것으로 보임.

- GM은 Santa Caterina주에 신규 엔진 제조 공장 설립에 2억 달러를 투자, 2009년 4분기부터 본격적으로 운영할 계획이며, 지난해 Sao Caetano 공장을 업그레이드함으로써 연간 생산대수도 최대 5만대까지 증가할 것으로 전망됨.

□ 포드

- 포드는 2008년과 2009년 상반기 중 내수 판매와 생산 부문에서 4위를 기록하였으며, 수출은 GM을 제치고 사상 처음 2위로 올라섬.
- 포드의 시장점유율은 2008년 9.7%에서 2009년 10.9%로 1.2% 포인트 증가할 것으로 예상되며, 주력 모델은 Fiesta, Ka, EcoSport 등이 8년 전체 생산 대수의 약 90%를 차지하고 있음.
- 현재 포드는 Camacari, Sao Bernardo, Sao Paulo 등지에 생산 공장을 보유하고 있으며, Sao Bernardo 공장설비 현대화와 효율성 제고를 위해 1억 5천만 달러, 차세대 시그마(Sigma) 엔진 생산을 위해 Taubate 공장에도 3억 6천만 달러를 투자할 계획임.

□ 혼다(Honda)

- 혼다는 2008년과 2009년 상반기 중 시장 점유율 4.3%와 4.4%를 기록하며 2년 연속 5위를 유지하였음. 2008년 생산부문에서는 포드에 이어 4위, 수출에서는 르노(Renault), 푸조(Peugeot) 등에 이어 8위를 기록중임.
- 현재 Sumare공장에서 Civic과 Fit를 생산하고 있으며, 2009년 들어 내수 판매와 생산 부문에서 성장세를 보이고 있음.
- 혼다는 브라질 국내 수요 증가에 부응하기 위해 Sumare공장 시설 확충에 1억 달러를 투자할 계획이며 자사 대리점도 적극적으로 확대(2008년에만 150개 신설)하고 있음.

□ 르노(Renault)

- 르노는 2008년과 2009년 상반기 중 시장 점유율 4.1%, 3.5%를 기록하여 2년 연속 6위를 기록하였고, 2008년 수출실적도 22,278대를 기록하여 6위를 유지하였음.
- 르노는 S. J. Pinhais공장에서 Megane, Logan, Scenic모델 등을 주로 생산하고 있으며, 특히 Logan 모델은 브라질 내 르노 자동차 생산대수의 절반 이상(5.7만대)을 차지하고 있음. 르노는 Logan 생산 증대를 위해 기존 Clio II 생산라인을 아르헨티나 공장으로 옮긴 바 있음.

4. 향후 전망

□ 하반기 자동차 시장, 내수 판매를 중심으로 회복 기조 이어질 듯

- 2009년 하반기 브라질 자동차 시장은 정부의 공업세 인하 연장, 금리 인하 기조 유지, GM 등 주요 기업들의 투자 재개 및 고용 확대 등에 힘입어 내수 판매 증가세는 더욱 확대될 것으로 보이고, 생산과 수출의 감소폭은 크게 줄어들 것으로 전망됨.
 - 우선, 브라질 정부는 6월 만료될 공업세 면제 및 인하 정책을 연말까지 연장하고 세제혜택 대상도 승용차에서 트럭 및 버스에까지 확대하였음. 동 조치는 소형 차량(면제)이외에도 중대형 차량(50% 감면)에게도 혜택이 돌아가고 자동차 판매가격을 평균 5~7% 이상 인하하는 효과를 가져와, 내수 판매 증가세를 유지하는 데 매우 효과적인 정부시책으로 평가받고 있음.
 - 또한 중앙은행도 연말까지 현 금리를 유지하겠다는 입장인바 금년도 내수 판매는 사상 처음으로 300만대를 돌파할 것으로 전망됨.

- 내수 판매 호조의 영향으로 생산도 회복세로 반전하여 상반기 중 13%대의 전년 동기 대비 감소폭이 7~8월에는 5%대 미만으로 감소하였고, 수출도 40% 감소폭이 20%대로 낮아지는 등 자동차산업의 회복 기조가 본격화되고 있음.

□ 대규모 투자 재개로 향후 세계 5위 자동차 생산국 진입 전망

- 이와 더불어 상반기 대규모 정리해고와 투자 연기를 발표했던 주요 진출기업이 고용을 확대하고 투자 재개 및 추가 투자 계획을 연이어 발표하고 있어, 향후 브라질의 생산능력은 크게 증가할 것으로 보임.
- 금년 2월 1,600여명의 직원을 정리해고 하고 대부분 투자를 연기하였던 GM은 2/4분기 들어 생산 규모를 전분기 대비 37% 이상 확대하였고 신차(Viva, Prisma, Celta) 개발에 대한 20억 달러의 투자 계획을 발표한 바 있음.
- 또한 폭스바겐은 2012년까지 브라질 자동차 1백만대 생산을 목표로 하는 중장기 투자계획을 공표하였으며, 현대자동차도 2008년 발표 이후 지연되었던 완성차 공장 건립 계획을 내년 중에 추진할 것으로 현지 언론은 보도하고 있음. 아울러 BYD, Anhui JAC 등 중국 자동차 기업들도 브라질 현지 공장 설립 계획을 발표하고 2011년부터 본격적인 영업 활동을 시작할 계획임.
- 요컨대, 브라질 자동차 산업은 2010년부터 민간 소비 호조, 주요 수출 대상국인 아르헨티나, 멕시코, EU 등의 경기 회복 전망 등에 힘입어 재차 성장 궤도에 진입할 가능성이 높으며,
- 대규모 투자계획이 순조롭게 진행될 경우, 2012년경에는 생산능력이 5백만대에 달하여 세계 5위의 자동차 생산국으로 성장할 것으로 전망되고 있음.

책임연구원 최성규(☎ 02-3779-6662)

E-mail : ppio93@koreaexim.go.kr

인턴행원 홍윤혜(☎ 02-3779-5651)