

브라질 자동차산업 최근 동향과 전망

1. 자동차산업 개요

□ 생산량 세계 6위, 중남미 1위의 자동차 강국

- 2010년말 기준 브라질의 자동차 생산량은 365만대(전 세계의 약 4.7%)로, 중국, 일본, 미국, 독일, 한국에 이어 세계 6위, 중남미 1위임.
- 1956년 정부가 자동차산업을 국가 동력산업으로 지정하고 국내에서 생산된 차량만을 판매할 수 있도록 법제화하자, 지엠(General Motors), 포드(Ford), 폭스바겐(Volkswagen), 피아트(Fiat) 등 다국적 기업들이 현지 생산 공장을 설립하며 자동차 산업이 본격적으로 발전하기 시작함.
- 이후 넓은 내수 시장, FTA 및 특혜협정체결, 이중연료¹⁾(flex fuel) 자동차 보급, 정부의 자동차산업 육성정책 등에 힘입어 브라질의 주력산업으로 성장해 왔음.

<표 1>

세계 자동차 생산 순위(2010년)

단위: 천대, %

순위	국가	생산량	증감률	순위	국가	생산량	증감률
1	중국	18,265	32.4	7	인도	3,537	33.9
2	일본	9,626	21.3	8	스페인	2,388	10.0
3	미국	7,761	35.4	9	멕시코	2,345	50.2
4	독일	5,905	13.4	10	프랑스	2,228	8.8
5	한국	4,271	21.6	11	캐나다	2,071	39.0
6	브라질	3,648	14.6	20	아르헨티나	717	39.7

자료: 세계자동차협회.

1) 에탄올과 가솔린을 혼합한 자동차 연료임. 2003년에 폭스바겐이 세계최초로 이중 연료를 사용한 차량을 출시한 이래 브라질 내에서 폭발적인 성장세를 보이며 2009년에는 전체시장의 88%를 차지함.

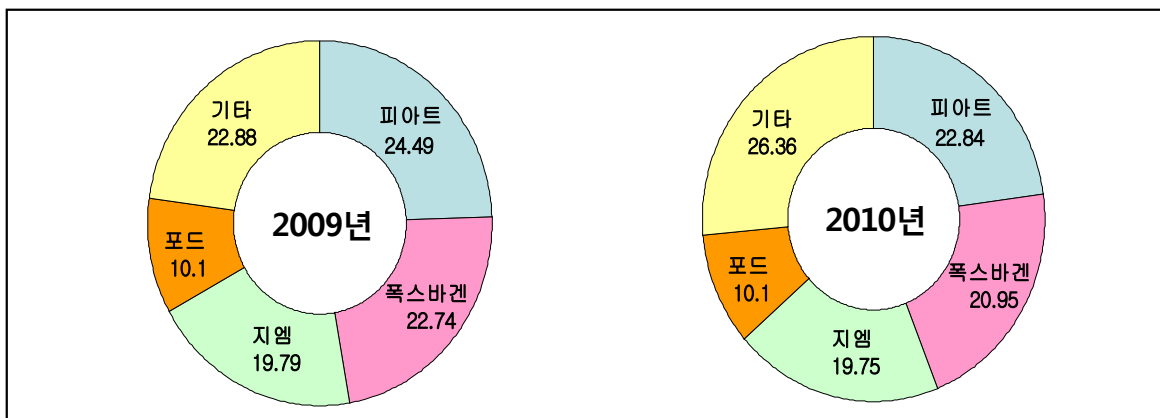
□ 정부의 정책효과에 힘입어 성장세 지속

- 2003년 취임한 룰라 대통령이 중산층 확대를 목표로 이중연료 자동차 보급, 공산품세²⁾(imposto de produtos industriais: IPI) 인하 등 적극적 지원정책을 펼쳤고 경제성장으로 내수도 증가하여 자동차 생산량은 2004년에 215만대를 기록하며 1997년의 종전 최대 기록을 넘어섬.
 - 생산량이 2005년 이래 연평균 15%씩 성장하여 2008년에는 사상 최초로 300만 대를 돌파하면서, 브라질은 프랑스를 제치고 세계 6위의 자동차 생산국으로 부상함.
- 2009년에는 글로벌 금융위기에 따른 수요 감소로 중국과 인도를 제외한 주요국의 자동차 생산량이 전년보다 크게 감소하였으나,³⁾ 공산품세 감면과 할부금융 촉진 등 정부의 부양책에 힘입어 브라질은 생산량 감소율이 불과 1.0%에 그쳤음.

□ 선진국을 중심으로 다수의 다국적 기업 진출

- 현재 브라질 자동차 시장에는 미국, 독일, 일본 등의 17개 다국적 기업이 진출해 있음.
 - '빅4(피아트, 폭스바겐, 지엠, 포드)'가 전체의 70% 이상을 차지하고 있어 과점 현상이 뚜렷함.

<그림 1> 브라질 자동차 시장 점유율 (%)



자료: 브라질자동차협회.

2) 공산품세는 수입 공산품의 통관, 제조시설 및 제조시설로 간주되는 장소로부터 반출되는 공산품에 대해 부과되며, 주로 사치품(승용차, 와인, 위스키 등)에 고율의 세금을 부과함.

3) 2009년 경제위기로 인해 미국과 일본의 자동차 생산량이 전년 대비 각각 34.1%, 31.5%로 큰 폭의 감소세를 기록함.

2. 2010년 동향

□ 판매량 350만 대를 돌파하며 세계 4위의 자동차 시장으로 부상

○ 브라질은 2010년에 자동차 판매량이 전년 대비 11.9% 증가한 351만 대를 기록하며 중국(1,800만 대), 미국(1,160만 대), 일본(500만 대)에 이어 세계 4위의 자동차 시장으로 부상함.

- 신차 판매량이 2007년 이후 4년 연속 신기록을 경신하며 급속한 성장세를 보이고 있음. 금융위기 이후에도 연평균 10% 이상 성장하며 그동안 세계 4위의 자리를 차지했던 독일을 밀어냄.

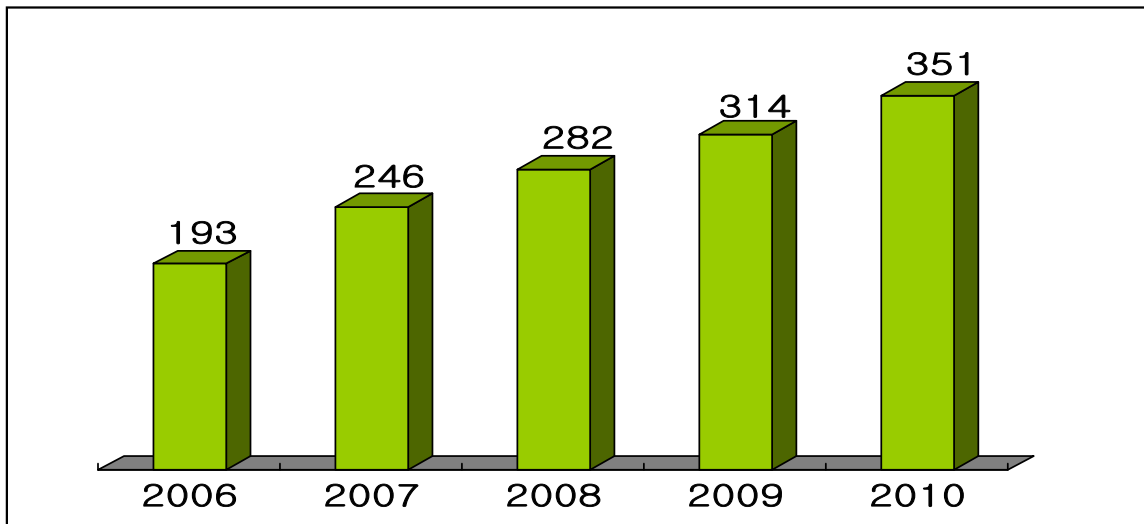
* 연간 판매량 증가율: 2007년 27.8% → 2008년 14.5% → 2009년 11.4% → 2010년 11.9%

○ 2009년에 공산품세 등 조세의 감면 조치가 종료⁴⁾되었음에도 불구하고 경기회복에 따른 국민소득의 증가, 신용거래 확대에 따른 구매력 증가 등에 힘입어 자동차 판매량은 호조를 지속함.

<그림 2>

브라질 자동차 판매량 현황

단위: 만 대



자료: <그림1>과 같음.

4) 정부는 글로벌 금융위기 직후인 2008년 12월부터 공산품세 감면정책을 시행함. 이에 자동차 판매가 빠르게 회복되자, 당초 2009년 3월 예정되었던 동 조치의 종료기한을 승용차는 2009년 9월, 트럭은 2009년 12월로 연장함.

- 차량 종류별로는 승용차와 상용차가 전년 대비 10.6% 증가한 333만 대의 판매량을 기록하였으며, 트럭은 15.8만 대로 44.4%의 높은 증가율을 보임. 버스 역시 전년 대비 25.3% 증가한 2.8만 대의 판매량을 기록함.

□ 수요회복에 힘입어 수출 규모 큰 폭 증가

- 감소세를 보여 왔던 브라질의 자동차 수출규모가 2010년에는 헤알화 강세에도 불구하고 주요 수출국(유럽, 아르헨티나)의 경기회복과 자동차 생산량 증가 등으로 인해 전년 대비 61.4%의 큰 폭의 증가세를 보임.
 - 2005년 이후 자동차 수출규모는 내수 증가 및 헤알화의 급격한 평가절상 등으로 2006년 84만 대, 2007년 79만 대, 2008년 73만 대로 매년 약 6% 축소되었음.
 - 2009년에는 금융위기로 인해 미국, 유럽, 아르헨티나에서 수요가 급감함에 따라 2000년대 들어 가장 큰 감소폭(-35.3%)을 기록하였음.
- 주요 기업별로는 폭스바겐(86.3%)이 가장 높은 증가율을 보였으며, 르노(62.8%)와 GM(54.4%), 피아트(47.2%)가 그 뒤를 이음.
 - 반면 포드(27.8%), 푸조(17.7%), 벤츠(17.4%)는 상대적으로 저조한 증가폭을 기록함.

<표 2>

브라질 자동차 수출 현황

단위: 천 대

구분	2006	2007	2008	2009	2010
승용차	635.8 (-7.1%)	588.3 (-7.5%)	558.2 (-5.1%)	373.7 (-33.1%)	616.0 (64.8%)
상용차	153.8 (-1.2%)	144.8 (-5.9%)	122.0 (-15.7%)	78.2 (-35.9%)	113.6 (45.3%)
트럭/버스	50.2 (-12.4%)	56.2 (-12.0%)	54.4 (-3.2%)	23.4 (-57.0%)	37.7 (61.1%)
총계	842.8 (-6.1%)	789.3 (-6.3%)	734.6 (-6.9%)	475.3 (-35.3%)	767.3 (61.4%)

주: ()는 전년 대비 증가율임.

자료: <그림1>과 같음.

□ 경제성장으로 자동차 수입 증가세 지속

- 브라질의 자동차 수입은 높은 관세율(35%)에도 불구하고 경제성장세와 헤알화 강세의 영향으로 빠른 증가세를 보임.
 - 2006년 14만 대에 불과했던 수입 규모는 2010년 68만 대로 증가함.
- 2010년 연간 판매량의 19.3%를 수입차가 차지하고 있으며, 수입 자동차 시장점유율은 현대·기아차의 점유율이 Tucson, ix35, Sonata YF 등 신차 효과에 힘입어 전년에 이어 13.4%로 1위를 유지하고 있음.
 - 피아트, GM, 도요타 등 다국적 기업들이 현지 생산분을 공급하는 것과는 달리, 아직 현지 생산공장이 없기 때문인 것으로 보임.⁵⁾

<표 3>

브라질 수입차 판매 현황

구 분	2009		2010	
	판매(천 대)	점유율(%)	판매(천 대)	점유율(%)
현대·기아	70	14.7	91	13.4
지 엠	60	12.7	88	13.0
피아트	60	12.5	78	11.4
포 드	47	9.8	72	10.6
도요타	40	8.4	44	6.5
르 노	11	2.2	43	6.3
푸 조	44	9.2	43	6.3
폭스바겐	51	10.7	41	6.1
혼 다	13	2.6	19	2.9
기 타	80	17.2	161	23.5
합 계	476	100.0	680	100.0

자료: <그림1>과 같음.

5) 그러나 2011년 2월 25일 현대자동차는 상파울루 주 피라시카바시에서 브라질 공장 기공식을 가졌는데 투자규모는 총 6억 달러 수준으로 연 15만대의 생산능력을 목표로 2012년말 완공될 예정임. 브라질 언론은 현대차 생산공장이 완공되면 현재 '빅4'중심의 자동차 시장에 큰 변화가 있을 것이라 보고 있음.

□ 폭스바겐의 Gol 모델, 최대 판매량 기록

- 2010년 가장 많은 판매량을 기록한 차는 폭스바겐의 Gol 모델임. Gol은 브라질 시장에서 23년 동안 판매량 1위를 기록하고 있으며 2010년에도 29.4만 대를 판매하며 2위 피아트의 Uno(22.9만 대)를 크게 앞섰음.

<표 4>

모델별 판매 순위 현황

단위: 만 대

순위	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
1위	폭스바겐 Gol (18.9)	폭스바겐 Gol (24.3)	폭스바겐 Gol (28.6)	폭스바겐 Gol (30.3)	폭스바겐 Gol (29.4)
2위	피아트 Palio (16.3)	피아트 Palio (22.2)	피아트 Palio (19.7)	피아트 Palio (20.4)	피아트 Uno (22.9)
3위	지엠 celta (12.6)	피아트 Uno (12.9)	피아트 Uno (14.2)	피아트 Uno (16.9)	지엠 celta (15.5)

자료: <그림1>과 같음.

3. 전망

□ 단기적으로 인플레이션, 헤알화 강세로 성장세 둔화 예상

- 2011년에는 금리 인상 등의 영향으로 성장세가 다소 둔화될 전망이다. 인플레이션으로 금리가 인상⁶⁾되면 자동차구입 관련 대출이 줄어들 것으로 예상됨. 또 외자유입 증대로 헤알화 강세가 지속되고 있어 수출이 감소할 가능성도 제기됨.
- 경제성장률이 2010년에 비해 둔화될 것으로 예측⁷⁾되면서, 수요감소에 따라 내수시장도 전년에 비해 위축될 것으로 전망됨.

□ 중장기적으로 세계 3위 자동차 시장으로 부상할 전망

- 중장기적으로 연평균 5%의 경제성장을 바탕으로 중산층이 점차 늘어남

6) 2011년 3월 브라질 중앙은행은 경기과열에 따른 인플레이션 우려로 기준금리를 11.75%로 0.5%포인트 인상함. 이는 2009년 3월(11.25%) 이후 가장 높은 수준임.

7) IMF, OECD 등 주요 기관들은 2011년 브라질의 경제성장률이 4.1~4.5% 수준으로 낮아질 것으로 전망하고 있음.

에 따라 자동차 수요도 안정적으로 증가할 것으로 예상됨.

- 2014년 월드컵, 2016년 올림픽과 같은 국제적인 행사 유치를 계기로 투자 확대, 소비심리 개선 등에 힘입어 2015년 이후 중국, 미국에 이어 세계 3위의 자동차 시장으로 부상할 것으로 전망됨.⁸⁾

□ 다국적 기업의 브라질시장 현지투자 증대

- 다국적 기업은 증가하는 자동차 수요에 대응하고 가격경쟁력 확보를 위해 추가·신규 투자 계획을 연이어 발표하고 있어, 향후 브라질의 생산능력은 크게 향상될 것으로 보임.
- 시장점유율 1위인 피아트는 2014년까지 총 100억 헤알(57억 달러)을 투자해 연간 20만 대 규모의 완성차 신공장을 건설하고 기존 미나스제라이스주에 위치한 제1공장도 생산능력을 확대할 계획임.
- 폭스바겐도 2014년까지 브라질 자동차 100만 대 생산을 목표로 61억 헤알(35억 달러)의 투자계획을 공표하였으며, 포드 역시 2014년까지 40억 헤알(23억 달러)을 투자해 생산능력을 확대할 예정임. 아울러 도요타, 닛산, 미쓰비시 등 일본 자동차 기업들도 잇따라 투자계획을 발표하고 있는 등 향후 중남미 생산거점으로서 브라질 시장은 더욱 부각될 전망이다.

조사역 최철영(☎ 02-3779-5720)

E-mail : cychoi@koreaexim.go.kr

8) 한국자동차산업연구소에 따르면 브라질 자동차 산업 수요는 2011년 350만 대, 2012년 370만 대, 2013년 387만 대, 2014년 406만 대, 2015년 427만 대를 기록할 것으로 전망하고 있음.