

중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나 주제 발표

-이두희 연구위원(지역발전연구센터)

I. 출장개요

- 출장자: 이두희
- 출장국가: 중남미 5개국(브라질, 파나마, 엘살바도르, 에콰도르, 니카라과)
- 출장목적:
 - 외교통상부의 요청으로 우리나라와 수교 50주년을 맞은 4개국(파나마, 엘살바도르, 에콰도르, 니카라과)에서 개최하는 세미나에 참석하여 한국의 산업화 과정과 시사점 및 경험 공유를 위한 세미나 주제 발표
 - 브라질의 자동차산업과 관련 기술 및 혁신시스템을 비교 분석하여 우리나라의 자동차산업 지출 및 교역확대와 산업협력 방안 모색

○ 주요 일정

일 시	주요 일정
6월9(토)~10일(일)	【 인천/LA/산살바도르 】
9일18:00-10일07:25	인천 → LA(미국) → 산살바도르(엘살바도르)로 이동
6월 11일(월)	【 엘살바도르, 한국의 산업화 관련 주제 발표 】
08:00-14:00	-외교부 한중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나 주제발표와 언론인터뷰
16:00-18:00	-한국의 산업화 및 산업협력 관련 언론 인터뷰(신문사)
6월 12(화)~13일(수)	【 니카라과, 한국의 산업화 관련 주제 발표 】
13일, 08:10-18:00	- 산살바도르 공항에서 Managua 공항으로 이동(12일) - 외교부 한중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나 주제발표와 언론인터뷰(13일)
6월 14(목)~15일(금)	【 파나마, 한국의 산업화 관련 주제 발표 】
15일, 08:20-16:00	- Managua 공항에서 파나마시티 공항으로 이동(14일) - 외교부 한중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나 주제발표와 언론인터뷰(15일)
6월 16(토)~18일(월)	【 에콰도르, 한국의 산업화 관련 주제 발표 】
18일, 08:20-16:00	- 파나마시티 공항에서 키토 공항으로 이동(16일) - 외교부 한중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나 주제발표와 언론인터뷰(18일)
6월 18(월)~19일(화)	【 에콰도르/페루/브라질 이동 】
18일18:35-19일4:45	- 키토공항에서 리마(페루)공항 경유 상파울로공항으로 이동
6월 20일(수)	【 브라질자동차공업협회 방문 및 전문가 면담 】
15:00-18:00	- 브라질자동차공업협회(ANFAVEA) 방문 및 전문가 면담
6월 21일(목)	【 브라질현대자동차 현지법인 방문 및 전문가 면담 】
15:00-18:00	- 브라질현대자동차 협지 법인 방문 및 전문가 면담
6월 22일(금)	【 브라질 LG전자공장 및 EMBRAER항공사 본사 방문 및 전문가 면담 】
10:00-13:00	- 브라질 LG전자 현지공장 방문 및 전문가 면담
14:00-18:00	- EMBRAER항공사 본사 방문 및 전문가 면담
6월23(토)~25일(월)	【 상파울루/LA/인천 】
23일12:45-25일4:50	상파울루(브라질) → LA(미국) → 인천(서울)

II. 주요 내용

1. 외교부 한·중남미 수교 50주년 기념 경제협력 세미나

□ 한·엘살바도르 50주년 기념 경제협력 세미나

- 일시 : 2012.06.11(월)
- 장소 : FUSADES 연구소 대회의실
- 참가자 : 맨달영 주엘살바도르 대사와 Guatemala 연구소장, Arguello 소장 등 정치, 학계 및 언론 등 200여명이 참석
 - 제1세션에서는 김지홍 교수(KDI정책대학원)는 한국의 경제성장과 시사점을 중심으로 발표
 - 제2세션에서 한국산업화와 시사점을 가지고 주제발표
- 주요발표내용 : 1962년 수교 당시 우리나라 산업과 현재의 모습비교 및 산업현황 소개.
 - 한국의 산업화 과정을 3단계 시기로 산업화 및 정책과 시사점을 중심으로 주제발표
 - 모방시기(1962~1979년)의 산업정책 (대기업, 중소기업, 산업정책, R&D정책 등), 창조적 모방시기 (1980~1997년)의 산업정책, 혁신시기 (1998년 이후)의 산업정책을 살펴본 후, 교훈과 시사점 및 양국가 간 산업협력 방안 등
 - 산업협력 분야와 관련해서 우리나라 모방시기와 유사한 중저급 기술협력 지원 모델 제안(Innovation Sharing Program, ISP 제안)
- 현지 주요언론사와 인터뷰에서는 김지홍 교수와 함께 농업과 관광을 융합한 에그투어리즘 사업을 미래산업으로 제시
 - 추가적으로 Renewable AgEduTourism 사업을 제안(즉 신재생에너지를 활용한 농업+교육+관광 산업을 융합한 사업)

<사진> FUSDES연구소에서 발표자와 맹영달 대사와 함께



□ 한·니카라과 50주년 기념 경제협력 세미나

○ 일시 : 2012.06.13(수)

○ 장소 : Holiday Inn Hotel 대회의실

○ 참가자 : 총 150여명 내외

- 주재국 경제통상 관련 정부기관 주요 인사 : 외교부, 산업통상부(MIFIC), 에너지광물부(MEM), 재무부, 농림부, 투자진흥청(Pronicaragua), 자유무역청, 자유무역위원회, 전력공사(ENATREL 및 ENEL)
- 경제단체 주요 인사 : 니카라과수출센터(Cetrex), 수출투자센터(CEI), 생산및수출업자협회(APEN), 니카라과경제사회개발재단(FUNIDES), 니카라과섬유산업협회(ANITEC), 한인 섬유산업연합회
- 각국 외교단, 국제기구 대표
- 친한인사 그룹: 한-니카라과 의원친선협회, KOICA 연수생 협회, 대학생, 지방정부 대표
- 우리측(본부 파견) 전문가(2명): 한국개발연구원(KDI) 김지홍 박사, 한국산업연구원(KIET) 이두희 박사
- 언론 : 주요 일간지, 월간지, TV, 라디오 방송

○ 니카라과측 전문가 발표 주제

- 니카라과 투자여건 및 중소기업 진출 유망 분야(Pronicaruagua)
- 니카라과 신재생에너지 개발 현황 및 향후 전망(에너지광물부)

- 우리나라 전문가 발표 주제
 - 한국 경제개발 경험 공유: 김지홍 박사(KDI)
 - 한국 산업정책(과거 개발시대 및 현재): 이두희 박사(KIET)
- 주요발표내용 : 1962년 수교 당시 우리나라 산업과 현재의 모습비교 및 산업현황 소개.
 - 한국의 산업화 과정을 3단계 시기로 산업화 및 정책과 시사점을 중심으로 주제발표
 - 산업협력 분야와 관련해서 우리나라 모방시기와 유사한 중저급 기술협력 지원 모델 제안(Innovation Sharing Program, ISP 제안)
- 주요토론내용 : 니카라과의 산업발전을 위한 산업정책으로 수평산업정책(연구개발과 제 관련)과 수직산업정책을 고려
 - 파나마운하의 포화상태 및 수량부족으로 인한 대량 물류의 한계를 극복할 니카라과의 운하사업에 대한 검토
 - 결국 자본유치가 필요
 - 니카라과의 농업부문(쇠고기와 커피 등) 수출 확대 방안
 - 치안부족으로 인한 관광산업의 어려움과 위기
 - 에너지부의 발표를 통해 재생에너지산업(태양광, 소수력, 풍력, 바이오메스 등 포함)의 가능성 및 잠재력이 높음.
- 국회의장 및 몇 개의 부처 장관 및 차관 등 주요인사 150명 이상이 참여한 점심식사에서 여러 가지 경제관련 토론이 있었음.
 - 특히 300억달러 이상 비용 또는 투자가 필요한 니카라과의 운하개발에 대한 이슈 등
 - 치수관련 사업이 주요한 과제
 - 태양광과 풍력 등은 ODA사업으로 유망
 - 일본의 ODA사업은 대사관에서 직접 지불할 ODA 사업 자금이 350만 달러까지 무상원조 가능하여 효율적이고 효과적으로 바로 지금 가능한 시스템

<사진> 한·니카라과 수교50주년 기념 경제협력세미나 현장



□ 한·파나마 50주년 기념 경제협력 세미나

- 일시 : 2012.06.15(금)
- 장소 : Sheraton 호텔 대회의실
- 참가자 : 총 150여명 내외
 - 주재국 경제통상 관련 정부기관 주요 인사(전 대통령, 상무부 차관 등), 경제단체 주요 인사, 외교단, 국제기구 대표, 친한인사 그룹, 주요 일간지, 월간지, TV, 라디오 방송관계자 등
- 우리나라 전문가 발표 주제
 - 한국 경제개발 경험 공유: 좌승희 박사(前 경기개발연구원장)
 - 한국 산업정책(과거 개발시대 및 현재) 및 중소기업정책: 이두희 박사(KIET)
- 주요발표내용 : 1962년 수교 당시 우리나라 산업과 현재의 모습비교 및 산업현황 소개.
 - 한국의 산업화 과정을 3단계 시기로 산업화 및 정책과 시사점을 중심으로 주제발표
 - 특히 우리나라의 시대별 중소기업 정책과 시사점 및 양국 산업협력 분야 모색
- 파나마 관련 주요내용: 파나마는 인구 350만에 한인 350명이 살고 있는 나라이며 주로 중계무역과 관련된 산업이나 한국기업은 주로 섬유산업 관련 투자기업
 - 파나마운하와 관련된 산업이 발달(운하관련해서 연 12억불 수익)되었고 임금은 800불 정도이며, 교량건설이 한창인데 제3교량은 현대건설이 수주했으며, 제4교량 건설

도 계획 중

<사진> 한·파나마 수교50주년 기념 경제협력세미나 현장



□ 한·에콰도르 50주년 기념 경제협력 세미나

○ 일시 : 2012.06.15(금)

○ 장소 : Swissôtel Quito 호텔 대회의실

○ 참가자 : 총 150여명 내외

- 주재국 경제통상 관련 정부기관 주요 인사(외교부, 경제기획부, 교육부 차관 등), 경제단체(FLACSO연구소장 포함) 주요 인사, 외교단, 국제기구 대표, 친한인사 그룹, 주요 일간지, 월간지, TV, 라디오 방송관계자 등

○ 우리나라 전문가 발표 주제

- 한국 경제개발 경험 공유: 좌승희 박사(前 경기개발연구원장)
- 한국 산업정책(과거 개발시대 및 현재) 및 중소기업정책: 이두희 박사(KIET)

○ 주요발표내용 : 1962년 수교 당시 우리나라 산업과 현재의 모습 비교 및 산업현황 소개.

- 한국의 산업화 과정을 3단계 시기로 산업화 및 정책과 시사점을 중심으로 주제발표
- 특히 우리나라의 시대별 중소기업 정책과 시사점 및 양국 산업협력 분야 모색

○ 에콰도르 관련 주요내용: 에콰도르를 비롯한 중남미 국가들은 치안문제가 심각하므로 관련 산업 유망(CCTV와 보안 관련 산업 등)

- 기아자동차(승용차와 소렌토)와 현대자동차(상용차 중심)가 조립 및 생산 중
- SK 정유공장, 포스코와 삼성 및 LG도 진출
- 병원사업 1억5천만달러와 KSP 사업으로 통신 및 관세사업 협력
- 중국 상품의 범람과 도시화 문제가 심각
- 에콰도르 야차이 신도시 건설에 주목할 필요가 있음.
- 그러나, 에콰도르에서 석유관련 미국기업과 충돌 및 ISD 탈퇴와 투자보장협정 문제의 어려움으로 투자시 유의해야 함.
- 화예 수출, 바나나 20억불 수출 등 주요 수출
- 에콰도르와의 무역수지를 보면, 00:1 무역흑자 구조
- 송도 신도시, R&D 지식기반, 대덕연구단지 등 우리나라와의 경제 및 산업협력에 적극적인 에콰도르
- 좌파경향의 정부로 미국과의 관계는 어려움이 있지만, 우리나라와는 상당히 우호적 관계
- 우리나라 기업 진출을 보면, 정유시설 SK 참여, 전력 발전소건설에 현대중공업이 참여
- 관세행정사업 4000만불, 갈라과고스섬의 태양광사업 등 ODA사업과 KSP사업의 효과를 보고 있는 지역

<사진4> 한·파나마 수교50주년 기념 경제협력세미나 현장



2. 브라질 산업관계 담당자 면담 조사

□ 브라질자동차공업협회(ANFAVEA) 방문 및 면담조사

- 일시 : 2012.06.20(수)
- 장소 : 브라질자동차공업협회 회의실(상파울루)
- 참가자 : 산업연구원(송병준 원장, 조철 박사, 이두희 박사), 브라질공업협회(Sawada 동향분석실장, Teruel 선임연구위원), 심재호 Bizotopia 대표(브라질 전문가)
- 2억에 육박하는 브라질 인구와 올림픽과 월드컵 등 각종 국제행사를 앞두고 있는 자원부국인 브라질은 자동차시장으로도 큰 매력 있음(특히 세계 5위 내수시장 규모)
 - 브라질자동차공업협회 가입 업체는 26개 기업체로 한국차는 포함되지 않은 상황(브라질 현지생산 기업체 중심)
- 자동차 산업은 제조업의 22%를 차지할 정도로 브라질에서는 비중이 높은 산업(국가 전체로는 약 5%)으로 500개 부품업체와 4600개 협력업체, 9개주에 39개 도시에서 생산 중
 - 브라질에서 수입차의 비중이 27%에서 22%로 줄어듦.
 - 수입세 5% 에서 35% 높아짐.
 - 소형차 시장이 67%에서 하락하고 중형차 시장이 확대되었는데 이는 소득증대에 따라 소비 이전효과
- 브라질 자동차산업의기술수준을 살펴보면, 주로 다국적 기업이 대부분이며 완성차 조립형 기술로 가격이 주요 변수임.
 - 브라질내 다국적 기업간 기술적 차이는 별로 없음
 - 부품 수입이 증가
- 다른 중남미 국가에 비해 일본자동차기업이 약세인 이유로는 일본차는 주로 소형차 위주인데, 이미 브라질에 진출한 미국 또는 유럽자동차 기업이 선점하고 있기 때문
- 자국 자동차산업에 대한 브라질 정부의 지원은 30~40년 전에는 있었으나아그리지가 합병되었고 주로 다국적기업이므로 정부지원이나 보호는 없는 상황

- 시장원리에 따라 운영
- 특별한 수출전략은 없으며 국내시장 우선 전략
 - 인구당 8명당 1대인 자국시장에 중점을 두고 판매전략
 - 2005년까지 수출이 30%였으나 현재 15%로 줄어듦
 - 내수 위주 투자유치.
- 자동차산업 관련 산업인력 양성기관이나 숙련인력은 부족한 상황
 - 기술학교지원 및 브라질과 미국 기술인력 200명 프로그램 등이 있음.
 - 기업 내부 인력 양성 프로그램 있음.
 - 월급여는 4000~5000헤알(Real) 정도이지만 추가 노동관련 비용이 있음(잔업수당, Payroll 130% 더 추가 등)
 - 트럭시장의 경우 환경비용이 추가되고 인력조정 등으로 숙련노동인력이 더욱 부족
- 연구개발(R&D) 관련해서 브라질정부는 인센티브를 제공하고 있고 산학협동 연구도 있음.
 - 연료 및 연비효율관련 대학의 R&D 연구기관이 함께 공동 연구
 - 그러나 자동차산업관련 공공연구기관은 없음. 유사한 연구기관도 많지 않음.
 - 주정부와 연방정부가 지원하는 R&D펀드와 인메트로(IMETRO) 인증지원기관에서 기술지원 등이 있음.
 - 항공기술연구소(ITA)가 유일한 정부 공공연구기관이며 정부 육성사업인 항공산업 육성과 관련이 있으며 EMBRAER사의 출발도 연관된 연구기관으로 특히 연료개발에 많은 기여
- 다국적 기업들이 대거 진출한 브라질에서 한국과 브라질의 자동차산업관련 산업협력 가능한 분야는 찾기가 쉽지가 않음.
 - 기업 본사에서 알아서 브라질 기업화 협력해야 함.
 - GM의 경우 브라질은 유럽GM 및 한국GM 또는 아시아GM과 라틴GM을 활용해서 산업협력을 모색할 필요
 - 에탄올 디젤 R&D와 같이 친환경자동차에 브라질 정부가 많은 관심을 가지고 있으므로 협력 가능
 - 아직은 친환경차나 관련 산업협력은 시험단계이며 스위스 에탄올 차의 사례도 역시 아직은 R&D 단계
 - 브라질에서 하이브리드 상용차는 16만헤알 정도로 아직 많이 비쌈.

<사진5> 브라질자동차공업협회(ANFAVEA)에서 전문가 면담



□ 브라질현대자동차법인 방문 및 면담조사

- 일시 : 2012.06.21(목)
- 장소 : 브라질현대자동차법인 회의실(상파울루)
- 참가자 : 산업연구원(송병준 원장, 조철 박사, 이두희 박사), 브라질현대자동차법인본부(Martins 부장, Cousseau 상무, Park 상무 등), 심재호 Bizotopia 대표(브라질 전문가)
- 2억에 육박하는 브라질 인구에 소득 증대로 인해 중산층 증대는 자동차 수요확대로 이어짐.
 - 한국인이 약 5만명 정도 살고 있는 브라질에는 일본인이 약 100만, 중국인이 약 25만명이 살고 있어 한국자동차에 대한 수요도 증대
 - 유럽발 경제 위기속에서도 농산물 등 일차원자재의 수요는 여전히 많기 때문에 브라질 경제는 다소 양호
 - 2005년 룰라정부의 인센티브제도를 통해 중산층 증대와 최저임금 증대 및 출산분으로 자동차 수요도 증대
 - 과시적 소비
 - 따라서 브라질 자동차시장은 수요처로서 장점이 많음.
- 자동차와 관련된 수입장벽이 존재함. 특히 공산품세(IPI)가 35%이며(증가 추세)와 상품세가 4%. 사회기여세 등 다양한 세금이 존재
- 브라질 자동차산업은 은행 이자율이 높아 파이낸싱(Financing)을 활용한 판매를 높

이고 있음.

- 직원의 월급수준은 1200~1800헤알로 최저월급인 624헤알에 비해 3배 정도 높음.
- 대부분 운송은 트럭으로 하기 때문에 운송비 문제가 발생
- 버스의 수요가 아주 높음
- 소득격차가 심함.

○ 브라질 국내 생산된 제품에 대한 애착이 크고, 디자인, 브랜드, 품질 등이 좋으나 AS문제가 있음.

○ 현대자동차는 2004년에 2000대를 브라질에 수출하였으나, 2011년에는 12만대를 수출하여 빠른 수출 성장세

- 그러나 수출장벽과 산업보호 장벽이 높아 현지생산이 필요

○ 2012년말에 완공될 현지 생산공장은 15만대 연 생산을 목표로 하고 있으며 4개 계열사 5개 협력사가 함께 위치할 예정

- 21개 브라질 진출 기업의 경우 70% 정도 현지화
- 브라질 정부는 R&D는 판매의 0.5%를 투자하도록 유도하고 있음.

○ 그러나 현대자동차는 남양연구소에서 1000~1500cc급 자동차를 연구개발하여 브라질에서 생산할 계획

- 주 44시간 내외 노동시간을 노조합의에 의해 운영하고 2000~3000개의 공급업체 및 20000명 간접 고용효과가 있을 것으로 판단
- 토지공급 및 물류비용 때문에 수출 계획은 없으나 향후 멕시코나 아르헨티나 정도 수출 가능(이웃 중남미 국가를 중심으로)

□ 브라질 LG전자 현지 공장 방문 및 면담조사

○ 일시 : 2012.06.22(금)

○ 장소 : Taubate 브라질 현지 LG전자공장 방문

○ 참가자 : 산업연구원(송병준 원장, 조철 박사, 이두희 박사), 브라질 LG전자 법인본부(서형원 본부장, 조영태 부장, 김기완 공장장 외 다수), 심재호 Bizotopia 대표(브라질 전문가)

- 공장시찰 및 전문가 면담
- 브라질정부의 산업정책에 따라 IT 분야 지원이 있음.
 - 한반도의 38배의 넓은 지역을 가지고 있는 브라질은 지역에 따라 업종에 따라 세제 지원이 다름.
 - 27개 주 중 Manaus지역에서 주로 가전제품을 생산하고 있으며, LG전자는 따우바떼(Taubate) 지역에 IT 및 세탁기 제품을 생산 중
 - 주로 내수판매용 제품
 - 핸드폰 부품은 한국으로 부터 수입
 - 무상으로 약25만평 토지를 정부로부터 받아 사용하고 있으며, 1600명을 고용, 13억불 판매
- LG공장에서 노동자 임금은 첫해에 1000헤알 정도이며, 지역별로 최저 임금은 조금씩 다름
 - 대부분 노동자는 성실하며 업무분담에 철저함
 - 자기 잘못은 인정하지 않음
- 스마트휴대폰이 증가하면서 LG전자의 휴대폰 시장점유율도 상당히 높아짐.
 - 개도권시장 개척이 한국의 장점.

<사진6> 브라질LG현지공장 방문 및 전문가 면담



□ 브라질 EMBRAER 현지 공장 방문 및 전문가 면담조사

- 일시 : 2012. 06. 22 (금)
- 장소 : 브라질 EMBRAER 본공장 (상파울루)

- 참가자 : 산업연구원(송병준 원장, 조철 박사, 이두희 박사), 브라질 EMBRAER 본부 (Herrerin 홍보부장 외 다수), 심재호 Bizotopia 대표(브라질 전문가)
- 공장시찰과 전문가 면담
- 상파울로 인근 도시에 위치한 세계적인 항공회사인 EMBRAER는 브라질 기술력을 확인하기 좋은 기업으로 판단
 - 브라질 자체엔진은 없고, 롤스로이스, GE, Honeywell 등에서 수입
- 1949년 시작했으며, 브라질에서는 드물게 공공연구소인 ITA연구소(인력양성)와 CTA연구소(제품개발)에서 시작하여 1969년부터 본격적인 항공기 회사를 시작한 50년 이상 역사를 가진 항공기 제조 기업
 - 누적된 적자로 유지하다가 1994년 민영화하였고 니치마켓 전략을 통해 수익 창출
 - 중소형 민간항공기 제조 및 민간 리스크파트너십을 통해 이익공유(기술개발 당신 이하고 제품을 채용하고 이익이 생기면 공유)
 - 일본 토요타 시스템 방식(JIT 등) 도입 후 단가 절감
- 2000년 이후 더 큰 사이즈 새로운 기종 개발로 앞서게 되었고. 새로운 기술과 경쟁력 향상
 - 봄바르디의 새로운 C씨리즈 개발 150석 비행기
 - 보잉과 에어버스 비교. Max vs New 이미 개발. 120규모 비행기 개발 검토 중.
 - 엔진개발 공유. 러시아 항공산업과 비교.
 - 새로운 기술개발로 다른 나라에 비해 우위에 있음.
 - 니치마켓 개발.
 - 터보프롭의 소음으로 소비자는 선호하지 않음. 30석 이후로는 생산하지 않음.
 - 바이오연료에 관심.
 - 2014 인공위성 개발 등.
- R&D 협력 방안과 관련해서 자동차산업개발에 영향을 준 것은 별로 없음.
 - 에어버스와 보잉과 중국이 경쟁할 것.
 - 하얼빈 공장. 중국수요확대로. 2006년 공동투자로 50명석. 12명석도 시작
 - 1년에 상업용 3000대 이상, 군용생산 50대 이상, 48개 국가에 판매 계획
 - 2011년 기준 58억달러 순판매에 59백만 순이익
 - 바이오연료 농업용비행기 개발

- 2011년에 217백만달러 R&D 투자와 163백만달러 시설비 투자

- 항공기 산업 관련 기술개발에 대한 투자는 공공연구기관을 비롯해 정부에서 적극적으로 투자하고 있으나, 관련기술이 다른 산업에는 이어지지 않고 있음(상호연계가 약한 것으로 판단).
- 특히 핵심 분야인 엔진이나 터빈은 주로 수입에 의존하는 기술개발 형태

<사진7> 브라질EMBRAER 공장방문 및 전문가 면담



III. 주요 시사점

□ 성장잠재력이 높은 중남미의 투자유망 사업

- 중남미는 남미(Latin America) 12개 국가, 중미(Central America) 8개국, 카리브(The Caribbean) 13개국으로 총 33개의 국가로 성장잠재력이 높은 국가들이 많아 우리나라와 교역확대가 필요한 국가가 많음.
- 2011년 GDP 성장률을 비교해 보면 파나마가 가장 높은 8.5%이고 중남미의 대표적인 국가인 브라질과 멕시코가 4.0%로 높은 성장률
- 대부분의 중남미 국가들은 자원부국으로 2000년대 초 들어 국제 원자재 가격 상승과 함께 시장이 확대
- 자원을 중심으로 한 외국인투자가 확대되었고 수출과 내수 및 경제성장을 견인

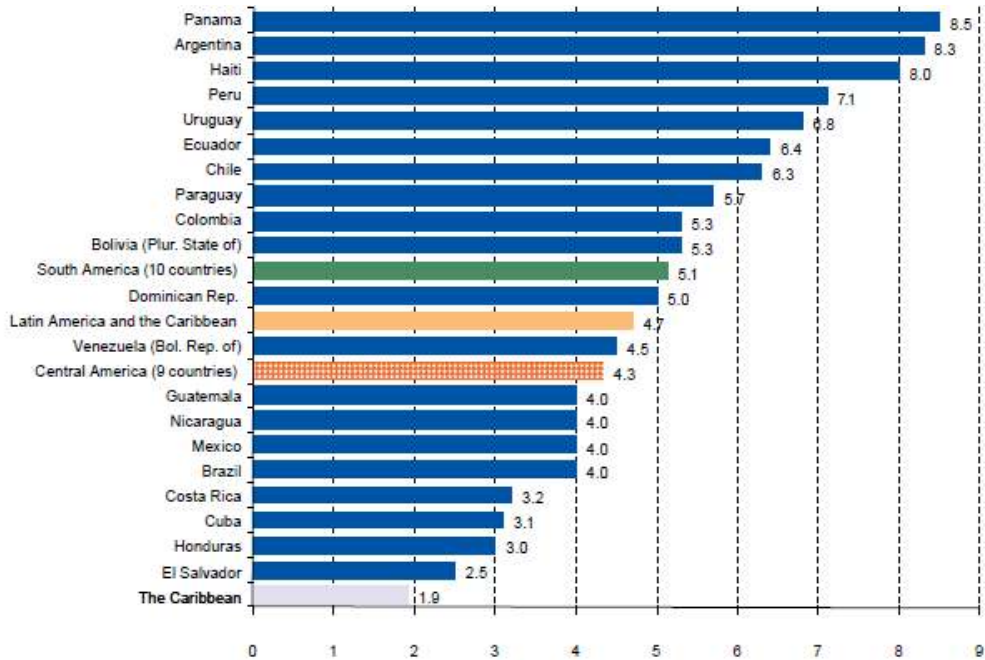
<표1> 중남미의 주요 경제지표와 추세

항목	단위	2005	2006	2007	2008	2009	2010
GDP(명목)	억불	26,938	31,692	37,478	43,644	40,804	48,974
GDP성장률(실질)	%	4.6	5.6	5.6	4	-2	5.9
소비자물가a	%	6.1	5	6.5	8.2	4.7	6.5
교역조건(IMF)	%	4.8	6.6	1.6	3	-7.8	10.5

도시실업률	%	9	8.6	7.9	7.3	8	7.3
-------	---	---	-----	-----	-----	---	-----

<그림8> 중남미 주요 국가별 경제성장률(2011년 기준)

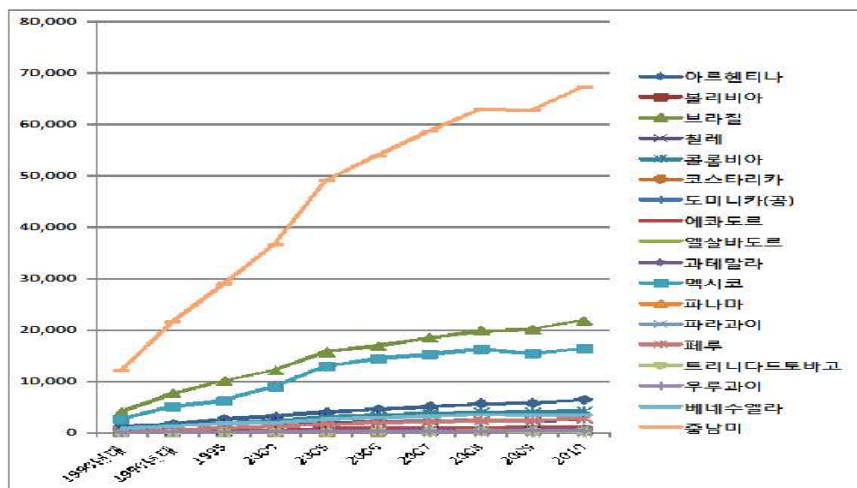
단위: %



자료: UN 중남미경제위원회(ECLAC), 2011

- 특히 중남미 경제는 급속한 성장을 보이고 있는데, 중남미 지역내 GDP 비중이 0.5%이상인 국가를 중심으로 성장추이
 - 2010년 기준으로 보면, 브라질과 멕시코의 비중이 상대적으로 크며, 그 다음이 아르헨티나와 콜롬비아 순

<그림9> 중남미 주요국가 GDP 성장 추이(PPP기준, 억불)



자료: World Bank(World Development Indicators)

- 중남미는 자원이 풍부한 지역이다. 석유의 경우에는 중남미 지역이 전 세계 16.3%의 높은 매장량
- 국가별로 살펴보면, 베네수엘라는 세계 2위, 브라질과 멕시코가 각각 15위와 18위의 매장량
- 천연가스 역시 베네수엘라와 멕시코와 볼리비아에 많은 매장량을 확보하고 있다. 석탄의 경우는 콜롬비아가 많은 매장량
- 중남미는 또한 다양하고 풍부한 광물자원을 가지고 있으며, 특히 구리자원의 경우 칠레와 페루가 세계비중이 상당히 높은 23.8%와 14.3%를 차지
- 철광석의 경우는 주로 브라질과 베네수엘라에 많은 매장량

- 중남미지역의 FDI 유입액은 2009년을 제외하고 지속적으로 증가하는 추세
 - 특히 2011년 유럽발 금융위기로 인한 불확실성 증가에도 불구하고 대중남미 FDI는 큰 폭으로 증가¹⁾
 - 그 결과, 전 세계 FDI에서 중남미지역이 차지하는 비중이 2007년 5.9%에서 2011년에는 10.2%로 크게 증가
 - 지역별로도 대중남미는 가장 높은 증가세를 기록하였다(ECLAC, 2012). 따라서 경제성장 잠재력과 풍부한 식량 및 에너지 자원을 고려할 때 우리나라와의 산업협력과 교역확대가 중요한 지역으로 부각

<표2> 2007~2011년 지역별 FDI 유입액 및 변화율

지역	유입액 (십억 달러)					변화율(%)			
	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2008년	2009년	2010년	2011년
세계	1,971	1,744	1,185	1,290	1,509	-11.5	-32.1	8.8	17.0
선진국	1,307	965	603	636	753	-26.1	-37.5	5.4	18.5
개도국	573	658	511	584	664	14.8	-22.4	14.4	13.7
중남미	117	137	82	121	153	17.2	-40.4	48.2	31.1
아프리카	63	73	60	55	54	16.3	-18.0	-9.1	-0.5
중동	78	92	66	58	50	17.1	-27.9	-11.8	-13.4
아시아	262	286	243	310	343	9.2	-15.0	27.4	10.4

자료: ECLAC, 2012

1) 최근 UN 중남미경제위원회(UN ECLAC)는 2011년 중남미 지역 FDI 유입액이 전년대비 31% 증가한 1,534억 달러를 기록했다고 발표하였다.

- 이러한 풍부함 경제성장 잠재력을 통해 해외 투자의 증대는 각종 인프라 및 플랜트 및 시스템 사업(특히 전력사업)이 확대되고 있음.
 - 니카라과의 운하건설 또는 중미국가의 수력발전사업 등은 향후 우리나라 기업의 투자유망 사업으로 판단.
 - 브라질을 비롯한 남미국가의 경우 교통 및 통신과 전력사업이 유망할 것으로 판단
 - 브라질에서 시작할 철도사업의 경우 향후 중남미 전체 노선을 고려할 경우 상당히 유망한 사업이 될 것으로 판단
 - 전력사업도 전력망 구축과 관련된 사업 및 신재생에너지 보급 등도 유망한 사업

□ 성장잠재력이 높은 중남미 국가별 스마트교역 필요

- 세계5위의 시장 및 생산 잠재력이 브라질의 경우, 일방적인 수출 및 흑자의 경상수 지로는 교역확대에는 한계
 - 통신 및 전자제품과 자동차를 중심으로 중남미시장에서 점유율이 높고 지속적인 흑자 무역을 시현하고 있는 중남미에서 무역확대를 위한 산업협력 전략이 필요
 - 브라질 정부는 지속가능한 성장을 위해 해외투자 및 혁신과 관련된 산업협력을 강력히 요구하고 있음.
- 따라서 향후 브라질 시장 뿐만 아니라 중남미 시장을 겨냥한 현지 투자 및 생산을 위해 기술개발(R&D)센터와 기업의 사회적 책임(CSR)이 필요
 - 중남미시장의 특성상 한 나라의 성공은 이웃나라로 연계해서 파급되는 효과가 크기 때문에 거점국가의 지정과 성공모델 또는 전략이 필요
 - 따라서 중남미에서 가장 큰 시장을 형성하고 파급효과가 큰 브라질을 중심으로 중남미 소비자에게 적합한 제품과 디자인 개발연구센터의 필요성 대두
 - 현대자동차와 같이 현지투자를 통해 산업협력 여건 마련하고 생산과 함께 기술개발 협력 프로그램도 마련
 - 자동차산업은 생산과 함께 현지 소비자의 매력을 확보할 협력방안도 필요하므로 기업의 사회적 책임(CSR)과 관련된 사회참여도 고려해야 함.
 - 고속전철이나 철도사업, 전력사업, 자원수송관련 사업 등 시스템사업은 중남미 전체에 파급효과를 미칠 사업으로 사전에 철저한 준비와 협력관계 형성이 필요할 것으로 판단