

코트라 주최 투자유치 IR 주제발표 및 자동차 등 주요업종 현지조사

- 조철 연구위원(성장동력산업연구센터)

1. 출장개요

출장 일시

- 2012년 6월 18일 ~ 24일

출장지역 : 브라질 상파울루

방문처

○ 코트라 및 상파울루주 투자청의 투자유치 IR, 브라질자동차공업협회, Embraer(브라질 항공기회사), LG전자 Taubate 공장

2. 투자유치 IR 주제발표 내용 요약

○ 한국 자동차산업의 위상

- 1962년 근대적 자동차생산이 시작된 이후 한국 자동차산업은 빠른 발전을

이룩하여 세계 5위 자동차생산국으로 부상

- 현대기아자동차도 세계 자동차 5위 생산기업으로 성장
- 한국자동차산업은 수출 및 해외생산이 크게 증가하면서 해외의존적 공급구조를 형성
- 양적인 측면뿐만 아니라 품질, 기술수준, 디자인 등 질적인 측면에서도 한국 자동차산업은 빠른 발전을 달성

○ 한국 자동차부품산업의 동향

- 자동차의 성장과 더불어 자동차부품산업도 빠른 성장이 이루어지고 있는데, 2000년대 들어 부품산업의 생산 및 수출이 더 빠르게 증가
- 세계 100대 자동차부품업체에 2010년 4개의 한국 업체가 포함되어 있고, 품질 및 기술 등에서도 선진국 수준에 근접
- 이로 인해 한국 자동차에 대한 평가가 크게 제고되었고, 전기자동차 등 차세대 자동차부품을 공급할 수 있는 능력도 보유

○ 자동차부품산업의 해외협력

- 1차 부품업체의 17%가 외국인 투자기업으로 한국 자동차부품산업의 발전에 해외업체가 중요한 역할 수행
- 국내 자동차업체의 해외생산이 확대되면서 자동차부품업체의 해외투자 또한 큰 폭으로 증가

○ 자동차부품산업에서의 한·브라질 협력방안

- 한국은 브라질에게 일방적으로 자동차 및 부품을 수출하는 관계를 형성

- 최근 현대자동차의 브라질 공장 건설이 추진되면서 브라질에 대한 해외투자가 크게 확대
- 한국 기업의 브라질 투자에는 다양한 어려움이 존재하므로 이를 해결할 수 있는 방안 마련 필요
- 브라질의 지역혁신 기능 구축을 위해 한국 정부차원의 협력이 이루어지는 것이 바람직

□ 브라질 자동차산업의 현황 및 경쟁력

○ ANFAVEA(브라질 자동차공업협회)

- 26개 자동차업체들이 소속되어 있음.

○ 브라질 자동차산업의 위상

- 브라질 제조업에서 자동차산업이 차지하는 비중은 22%에 달하고, GDP에서도 5% 수준
- 500개 부품업체, 4,600개의 딜러, 26개의 완성차업체가 존재
- 33개 도시에 53개 생산기지가 존재

○ 브라질 자동차시장 동향

- 경차비중이 2005년 67%에서 2011년 40% 수준으로 하락하고 있고, 전체적으로 소비성향이 경소형에서 중형으로 이동
- 최근 수입차 비중은 크게 증가하고 있는데, 2005년 5%에서 2011년 21%, 2012년 22% 수준
- 수입차의 비중이 크게 증가함에 따라 수입차에 대해 공업세를 5%에서 35%

로 대폭 인상

- 현재 인구 천명당 자동차보유대수는 160대에 불과하여 향후 성장가능성이 매우 높은 상황
- 중산층 증가에 따라 자동차수요도 큰 폭으로 증가하고 있고, 자원부국이며 인구대국이어서 성장잠재력도 매우 높음.
- 브라질 자동차시장은 2~4% 증가하여 2020년 450만대 수준이 될 것으로 전망
- 브라질 정부의 독자브랜드 육성의지는 크게 높지 않는 상황
- 과거 독자브랜드가 존재했지만 도태했고, 현재 Agrale은 소규모 자동차생산만 하고 있는 실정

○ 브라질의 조세제도

- 35%의 수입관세에 공업세(IPI) 배기량 별 7~25%
- 수입차의 비중이 크게 증가함에 따라 수입차에 대해 공업세를 30%로 추가 인상

○ 브라질에서의 한국차 경쟁력

- 5년 전부터 한국차에 대한 인식 크게 제고, 기술적 측면에서 우수하고 가격 경쟁력도 우수
- 고급차부분에서는 한국차는 다소 열위
- 일본차의 시장점유율이 낮은 이유는 저가차에 대해서는 관심이 높지 않고, 중고급차 위주의 시장전략

- 과거 GM브라질은 연구개발에 있어 오펔과 협력하다 최근 한국GM과 협력 관계 변화

- 브라질 생산 현대차의 초기 국산화는 65~70%가 될 것으로 전망

○ 브라질 자동차산업의 경쟁력

- 2005년까지 브라질의 수출 비중이 30%에 달했지만 현재 15%로 하락, 환율, 경기침체 등 수출환경이 악화

- 자동차산업에 필요한 숙련인력은 여유가 있는 편이었지만 최근 부족한 상황으로 전환

- 3~5년된 숙련인력의 임금은 4천~4.5천레알(잔업임금 제외)에 추가 노동비용 90~130%

- 월 최저임금은 622레알 수준이지만 일반 자동차산업 노동자는 최저 임금의 2~3배 수준

- 지역에 따라 차이가 있지만 4%의 의무 R&D 비율이 존재하고, 대학에서 에너지 및 연비 등에 대한 연구를 실시

- 65%의 현지화 비율이 존재하고, 주요 공정 12개 중 8개를 만족하여야 함.

- 자동차만의 국가연구소는 존재하지 않고, 연방차원의 기금이나 주정부의 종합연구소 등이 존재하며, 표준 및 기술지도 기관은 존재

- 전체적으로 브라질의 생산경쟁력이 매우 낮아 수출 가능성은 낮은 수준

○ 브라질 독자브랜드 항공사의 육성 사례

- 넓은 브라질 국토의 특성상 항공기가 중요한 이동수단으로 발전을 위한 수요기반 존재

- 정부차원에서 항공기산업 육성을 위해 노력, ITA라는 연방정부차원의 항공방면 연구소를 설립
- 독재정권 하에서 수입금지 등 집중적인 육성정책 실시

○ 브라질의 친환경차 정책

- 친환경차정책은 기본적으로 에탄올이나 바이오디젤 차량 중심이고, 내연기관 엔진의 효율을 높이는데 중점을 두고 있음.
- 하이브리드자동차나 전기자동차는 공공부문에 보급이 이루어지고, 시험운행 단계