KIEP 지역경제 포커스
REGIONAL ECONOMIC FOCUS
2014년 6월 2일 | Vol. 8 No. 28
ISSN 1976-0507

남미공동시장(Mercosur) 자동차 산업의 성장 부진 배경과 전망

박미숙 구미·유라시아실 미주팀 전문연구원 (misookp@kiep.go.kr, Tel: 3460-1105)

대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy
Http://www.kiep.go.kr

차 례

1. 남미공동시장(Mercosur) 자동차 산업 현황
2. 최근 자동차 산업 성장 부진과 배경
3. 평가 및 전망

주요 내용

▶ 남미공동시장(Mercosur)은 세계 3위의 자동차 소비시장이며, 자동차 및 부품은 남미공동시장 회원국간 공산품 교역에서 가장 중요한 상품

– 남미공동시장의 자동차 산업은 브라질과 아르헨티나에서 생산하고 두 국가에서 대부분 소비하는 구조임.

▶ 최근 브라질과 아르헨티나의 자동차 판매, 생산, 수출이 감소하며 남미공동시장 자동차 산업의 성장이 둔화되고 있음.

– 브라질은 2013년부터 판매가 줄어들기 시작하였는데, 2014년 1분기 판매는 전년대비 2.1%, 생산은 8.2%, 수출은 32.6% 감소

– 아르헨티나는 2014년 들어 판매가 줄어들기 시작하였고, 2014년 1분기의 판매는 전년동기대비 25.4%, 생산은 16.2%, 수출은 17.8% 감소

▶ 최근 남미공동시장 자동차 산업의 성장 부진은 ① 브라질의 저성장 ② 아르헨티나의 경기 침체 ③ 아르헨티나의 자동차 부가가치세 인상 등에 따른 수요 감소에 기인

– (브라질 저성장) 중국의 성장 둔화로 최대 수출품인 원자재 수요가 감소하고, 선진국의 경기회복과 미국의 테이퍼링으로 외국자본 유입이 감소하며, 가계부채의 급증으로 소비심리가 악화되면서 성장이 둔화되고 있음.

– (아르헨티나 경기침체) 높은 인플레이션과 외환보유고 감소를 해소할 목적으로 정부가 과도하게 경제활동을 규제하면서 경기가 침체됨.

– (아르헨티나 부가가치세 인상) 자동차 수입을 줄여 무역수지를 개선하려는 목적으로 2014년 1월부터 고급 승용차에 대해 세금을 인상하면서 자동차 판매가 감소

▶ 양국의 경제성장이 둔화될 것으로 보여 자동차 산업이 단기간에 성장세를 회복하기는 어려울 것으로 전망되나, 장기적인 관점에서는 자동차 시장의 성장 여력이 남아 있음.

1. 남미공동시장(Mercosur[1]) 자동차 산업 현황[2]

■ 남미공동시장(Mercosur)은 세계 3위의 자동차 소비시장

- 2012년 신규 자동차 등록 수를 기준으로 측정한 자동차 소비는 중국이 1,900만 대로 가장 높고, 미국이 1,478만 대, 남미공동시장이 세 번째인 480만 대임.
  - ○ 회원국별로는 브라질이 380만 대, 아르헨티나 83만 대, 베네수엘라 12만 대, 우루과이 5만 6천 대, 파라과이 3만 2천 대이며, 경제규모가 가장 큰 브라질은 개별국가 기준으로도 중국, 미국에 이어 세계 3위의 소비시장

■ 자동차 및 부품은 남미공동시장 회원국간 공산품 교역에서 가장 중요한 상품

- 남미공동시장 내에서 판매되는 자동차의 약 70%가 역내에서 생산되는데, 이 중 97.6%가 브라질과 아르헨티나에서 생산됨.
- 아르헨티나와 브라질 간의 자동차 교역은 양국 공산품 교역의 45%를 차지하여 가장 중요하게 교역되는 공산품

■ 남미공동시장의 자동차 산업은 브라질과 아르헨티나가 생산하고 두 국가에서 대부분 소비하는 구조임.

- 2011~12년 평균 남미공동시장 회원국의 자동차 생산은 420만 대이고 판매량은 478만 대임.
- 브라질이 전체 자동차의 79.1%, 아르헨티나가 18.5%를 생산하며, 소비 측면에서는 브라질이 전체의 77.7%를, 아르헨티나가 17.9%를 차지함.
  - ○ 남미공동시장에서 생산되는 자동차는 자체 브랜드가 아닌 대부분 글로벌 다국적기업의 브랜드임.

표 1. 남미공동시장 회원국의 자동차 판매와 생산(2011~12년 평균)

(단위: 대)

	판매		생산	
브라질	3,717,660	(77.7 %)	3,409,488	(79.1 %)
아르헨티나	856,704	(17.9 %)	796,633	(18.5 %)
베네수엘라	120,691	(2.5 %)	103,246	(2.4 %)
우루과이	55,729	(1.2 %)	–	(0.0 %)
파라과이	31,705	(0.7 %)	–	(0.0 %)
전체	4,782,488	(100 %)	4,309,367	(100 %)

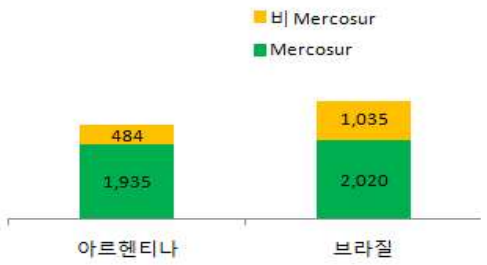
자료: 아르헨티나 자동차생산자협회(ADEFA); 브라질 자동차생산자협회(ANFAVEA); 미주개발은행(IDB).

1) 남미공동시장(Mercosur)은 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이, 베네수엘라를 회원국으로 하는 관세동맹임.
2) 남미공동시장은 5개 국가로 구성되지만 자동차 산업의 생산·판매·교역 등에서 브라질과 아르헨티나가 압도적인 비중을 차지하기 때문에 본고에서는 이 두 국가를 중심으로 분석함.

- 브라질과 아르헨티나에서 생산된 자동차는 자국에서 판매되는 비중이 높은데, 브라질산 자동차의 약 85%, 아르헨티나산 자동차의 약 45%가 국내시장에서 판매됨.
- 파라과이, 우루과이, 베네수엘라는 완성차 소비규모가 작고, 남미공동시장 역외에서 수입하는 비중이 높음.

그림 1. 완성차 수출(2011~12년 평균)

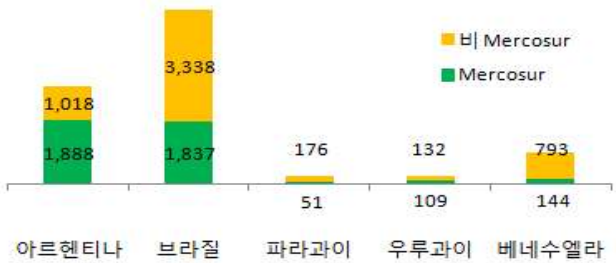
(단위: 백만 달러)



자료: COMTRADE.

그림 2. 완성차 수입(2011~12년 평균)

(단위: 백만 달러)



자료: COMTRADE.

■ 남미공동시장 내에서 완성차는 브라질과 아르헨티나가 모두 수출하고, 부품은 주로 브라질이 수출

- 브라질-아르헨티나 두 국가간 완성차 교역은 역내 완성차 교역의 약 98%를 차지하는데, 각국이 상대 국가에 수출한 금액은 2011~12년 평균 약 18억 달러로 그 규모가 유사함.
- 그러나 부품 교역에서는 브라질이 아르헨티나를 비롯한 남미공동시장 전체 회원국에 약 1억 1,300만 달러를 수출하는 반면, 아르헨티나는 약 3,700만 달러를 수출하여 브라질의 비중이 큼.

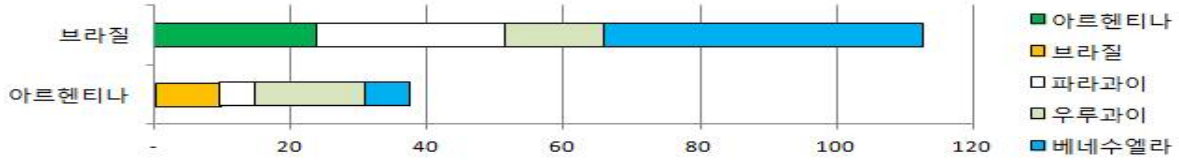
그림 3. 완성차 수출(2011~12년 평균)

(단위: 백만 달러)

자료: COMTRADE.

그림 4. 부품 수출(2011~12년 평균)

(단위: 백만 달러)



주: 그래프의 좌측에 있는 국가는 수출국이며, 오른쪽에 표시된 국가는 수입국.
자료: COMTRADE.

■ 남미공동시장은 역내 자동차 산업의 육성을 위해 수입 자동차 및 부품에 고율의 대외공동관세를 부과

- 남미공동시장의 평균관세가 11%인 데 반해 자동차의 대외공동관세는 완성차가 35%, 자동차 부품이 14~18%, 농업용 차량이 14%로 높은 수준

■ 공동시장임에도 불구하고 회원국간에도 자동차 시장을 제한적으로 개방하여 폐쇄성이 높음.

- 남미공동시장은 1991년 출범 당시부터 각 회원국의 자동차 산업을 보호하기 위해 자동차를 관세철폐대상에서 제외하는 대신 회원국간에 '플렉스(Flex)'라는 쿼터제를 도입함.
  - ○ 플렉스 제도에 따르면 한 국가가 역내 다른 회원국에 무관세로 수출할 수 있는 금액은 상대국에서 수입한 금액에 비례해서 결정됨.
  - ○ 아르헨티나에서 자동차를 수입한 국가는 수입액의 1.95배에 해당하는 금액까지 무관세로 아르헨티나에 수출할 수 있고, 브라질에서 수입한 국가는 해당 금액의 2.5배까지 무관세로 브라질에 수출할 수 있는데, 각각의 비중을 초과하는 수출에 대해서는 역외 공동관세의 75%가 부과됨.
  - ○ 브라질 시장보다 아르헨티나 시장으로의 무관세 수출 비중이 낮은 것은 현재 아르헨티나-브라질 간의 교역에서 아르헨티나가 무역적자를 겪고 있어 아르헨티나 시장을 보호하기 위함임.
  - ○ 현재의 협정은 2014년 6월까지 유효하고 그 이후로는 회원국간 자동차 시장을 자유화하기로 되어 있으나, 과거 수차례 협정이 연장되어 적용된 점과 아르헨티나가 부품 교역에서 브라질에 무역적자를 기록하는 점에 비추어볼 때 자동차 교역의 완전자유화 가능성은 낮음.
- 남미공동시장에 생산투자를 하는 기업에 대해서도 투자장벽이 높은데, 브라질은 자동차 생산 시 부품의 65%를 국산으로 사용하도록 요구하고 있고, 2017년까지 이 비중을 70%까지 높일 계획이어서 투자 기업에 부담으로 작용함.

2. 최근 자동차 산업 성장 부진과 배경

■ 최근 브라질과 아르헨티나의 자동차 판매, 생산, 수출이 감소하며 남미공동시장 자동차 산업의 성장이 둔화되고 있음.

- 브라질은 2013년부터, 아르헨티나는 2014년 들어 판매가 감소하기 시작

표 2. 아르헨티나와 브라질의 자동차 판매 추이

(단위: 대)

	2011	2012	2013	2013 1/4분기	2014 1/4분기	증감률
아르헨티나	883,350	830,058	963,917	202,951	151,306	-25.4%
브라질	3,633,248	3,802,071	3,767,370	830,474	812,754	-2.1%

자료: 아르헨티나 자동차생산자협회(ADEFA), 브라질 자동차생산자협회(ANFAVEA)

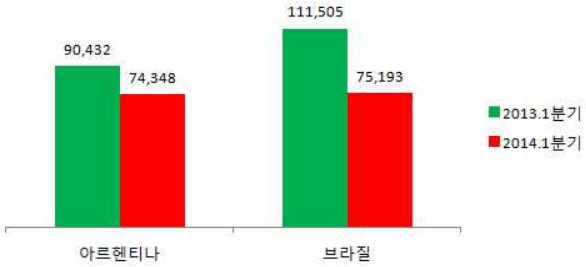
- 양국 시장에서 판매 감소는 생산과 수출의 감소로 이어졌는데, 2014년 1/4분기 브라질의 자동차 생산은 전년동기대비 8.2%, 수출은 약 32.6% 줄었으며, 같은 기간 아르헨티나의 생산은 약 16.2%, 수출은 17.8% 감소함.

그림 5. 2014년 1/4분기 자동차 생산

(단위: 대)

그림 6. 2014년 1/4분기 자동차 수출

(단위: 대)



자료: 아르헨티나 자동차생산자협회(ADEFA); 브라질 자동차생산자협회(ANFAVEA).

■ 브라질에서는 최근 내수판매 감소와 수출 부진으로 인해 다수의 노동자를 해고 또는 휴직 처리함.

- 수도인 브라질리아와 상파울루 지역에 소재한 자동차 관련 부품 생산 공장에서 2014년 들어 2,000명 이상을 해고

○ 준지아이(Jundiai) 지역에 소재한 플라스틱 제조업체에서 2014년 약 1,500명을 해고했는데, 이들 중 절반가량이 자동차 부품 생산업체임.

- 전국철강노조(ABC)에 의하면 자동차 생산에 관련된 철강 산업 종사자 중 1,012명이 1/4분기 동안 해고됨.

- 폭스바겐은 2014년 4월 말 1,300여 명에 달하는 노동자를 휴직 처리할 것이라고 발표함.

○ 휴직 대상자는 상 베르나르두 두 캄푸(Sao Bernardo do Campo)에 있는 생산 공장 노동자 900명, 피냐이스(Pinhais, PR) 지역 생산 공장 근로자 400명임.

○ 브라질 자동차 산업 종사자는 약 13만 명으로 추산

■ 아르헨티나에서는 재고량 축적과 국내외 수요 감소로 주요 자동차 생산업체가 2014년 들어서만 약 2,100명의 노동자를 휴직 처리함.

- 사업체별로는 푸조가 1,000명, 피아트가 600명, 르노가 500명을 휴직 처리했으며, GM은 6월 말까지 일주일에 하루 조업을 중단하기로 결정

○ 아르헨티나의 자동차 업계 종사자는 약 3만 명

■ 위와 같은 최근 남미공동시장 자동차 산업의 성장 부진은 ① 브라질의 저성장 ② 아르헨티나의 경기 침체 ③ 아르헨티나의 자동차 부가가치세 인상 등에 따른 수요 감소에 기인

가. 브라질의 저성장으로 인한 수요 감소

■ 경제성장 둔화로 소비자의 구매력이 감소하며 자동차 소비 수요가 감소

- 중국의 성장 둔화로 브라질의 최대 수출품인 원자재에 대한 수요가 감소하고, 선진국의 경기회복과 미국의 테이퍼링으로 외국자본이 유출되며, 가계부채 급증으로 소비심리가 악화되면서 경제성장이 둔화

그림 7. 연도별 브라질 경제성장률

(단위: %)

주: 2014년도 성장률은 IMF 전망치.
자료: 브라질 중앙은행; IMF.

- 브라질은 그동안 소비 및 투자 확대와 중국의 고성장에 따른 원자재가격 상승에 힘입어 2000~2008년 평균 3.7%로 성장했으나, 2010년 이후로는 성장세가 2%대로 낮아졌고, IMF는 2014년 성장률을 1.8%로 전망
- 성장 둔화에 따른 소비자의 구매력 감소와 함께 헤알화의 약세로 수입차 가격이 증가하면서 소비자의 자동차 구매 여력이 추가로 낮아짐.

■ 또한 브라질 정부가 자동차 구매를 촉진하기 위해 한시적으로 시행했던 정책이 종료되면서 일시적인 판매 증가효과도 사라짐.

- 브라질 정부는 유럽 재정위기의 여파로 침체된 경기를 부양하기 위해 2012년 5월부터 2013년 12월까지 한시적으로 부가가치세의 일종인 공업세(IPI)를 감면하는 정책을 시행하였으나, 2014년 1월부터 공업세를 점진적으로 감면하면서 이전 수준으로 상향조정하고 있음.

○ 2012년 공업세 감면 현황: 1,000cc 이하(7% → 0%), 1,000cc~2,000cc 플렉스 차량(11% → 5.5%), 1,000cc~2,000cc 가솔린 차량(13% → 6.5%), SUV(8% → 1%), 트럭(5% → 0%)

- 공업세 감면효과는 2012년에 가장 크게 나타나 전년과 비교하여 자동차 판매가 4.7% 증가하였으나, 2014년부터는 세율이 정상수준으로 회복되기 시작하면서 자동차 구매도 감소하는 추세
- 또한 2003년 룰라 정부 집권 이후 자동차 구매를 위한 가계대출을 확대하여 자동차 판매가 증가하였으나 가계부채 증가와 부실이 확산되면서 최근 들어 은행이 가계 대출을 축소하기 시작

■ 브라질의 저성장은 브라질 내수시장뿐 아니라 아르헨티나의 수출에도 부정적인 영향을 미침.

- 아르헨티나가 생산한 자동차의 약 47%, 수출하는 자동차의 약 86%가 브라질로 수출되나, 브라질의 수요 감소로 아르헨티나의 수출이 큰 타격을 입어 2014년 1/4분기 수출은 전년동기대비 17.8% 감소
- 최근 아르헨티나 자동차 생산업체들이 약 2,100명의 노동자를 휴직 처리한 것은 브라질로의 수출 감소가 주요한 원인이었음.

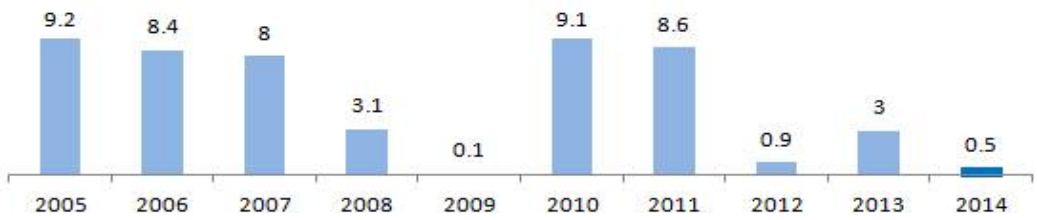
나. 아르헨티나의 경기침체로 인한 수요 감소

■ 높은 인플레이션과 외환보유고 감소를 해소할 목적으로 정부가 과도하게 경제활동을 규제하면서 경기가 침체

- 주요 무역 상대국인 중국경제의 고성장으로 2000년대 아르헨티나 경제가 호황을 누리는 가운데 정부는 복지정책과 보조금 지급 등을 위해 재정지출을 늘림.
- 중국경제의 성장세가 둔화되면서 재정수입이 감소함에도 정부는 화폐발행을 통해 경기를 부양하면서 현재 30%에 육박하는 인플레이션을 유발함.
  - ○ 그러나 임금인상률이 인플레이션율을 따라가지 못하면서 실질임금이 감소하고 소비자의 구매력은 하락
- 국제 곡물가격 하락으로 가장 중요한 외화 가득원인 무역수지 흑자가 감소하는 데 반해, 외채 상환을 위해 외환보유고를 과도하게 사용하면서 외환보유고가 우려할 만한 수준으로 감소
- 아르헨티나 정부는 인플레이션을 통제하기 위해 생필품 가격을 고정하고, 외환유출을 막기 위해 외환거래와 수입을 통제하는 등 경제활동에 대한 규제를 강화하였고, 이로 인해 사업환경이 악화되면서 기업의 생산과 투자도 감소
  - ○ 2014년 1/4분기 제조업 생산은 전년대비 3.1% 감소하였으며, 같은 기간 소비자 신뢰지수는 약 19.9% 감소
- 2005~11년 경제성장률은 평균 6.6%를 기록했으나 2013년 성장률은 3.0%로 낮아졌고, 2014년도 성장률은 0.5%로 더욱 하향될 것으로 전망됨.

그림 8. 연도별 아르헨티나 경제성장률

(단위: %)



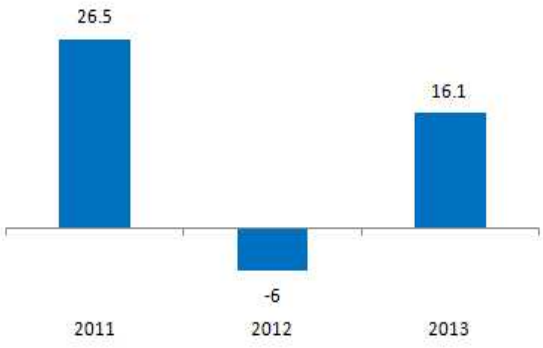
주: 2014년도 성장률은 IMF의 전망치.
자료: 아르헨티나 통계청(INDEC); IMF.

■ 정부의 환율 통제로 공식 환율과 비공식 환율 간의 격차가 커지면서 한때 자동차 구매로 환차익을 얻으려는 수요가 높았으나, 최근 환율 격차가 줄어들면서 환차익을 노린 자동차 구매는 감소

- 아르헨티나 정부가 외환유출을 막기 위해 외환거래와 외환 공급을 통제하면서 정부가 고시하는 공식 환율과 암시장에서 거래되는 비공식 환율이 2011년부터 벌어지기 시작하였는데, 2013년에 그 격차가 최고로 증가하였다가 2014년 들어 점차 감소하고 있는 추세임.
- 아르헨티나에서 판매되는 차량에서 수입차가 차지하는 비중은 2013년 기준으로 약 63%인데, 수입차 가격은 달러로 표시되지만 구매 시 현지화폐인 페소화로 지급이 가능하며, 이때 공식환율로 환산한 가격을 적용받음.
- 따라서 구매자가 암달러시장에서 교환한 페소화로 자동차를 구매한다면 공식환율과 비공식환율 차이만큼 환차익을 얻을 수 있음.
  - ○ 2012년에 -6%였던 자동차 판매 증가율이 2013년에는 16.1%로 급증하였는데, 이는 환차익을 노린 고급 수입차 구매가 증가하였기 때문임.
  - ○ 이로 인해 경기가 침체되었던 2013년에 자동차 판매, 특히 수입차 판매는 사상 최대치를 기록함.
- 그러나 2014년 들어 정부가 환율시장 개입을 줄이고 페소화의 평가절하를 유도하여 공식 환율과 비공식환율의 격차가 줄어듦에 따라 환차익을 겨냥한 자동차 구매 수요가 감소하고 있음.
  - ○ 2014년 1월 한달 동안 페소화는 17.7% 평가절하되었는데, 향후에도 점진적으로 평가절하가 진행될 것으로 예상됨.

그림 9. 연도별 자동차 판매 증가율

(단위: %)



주: 판매 증가율은 전년대비 증가율.
자료: BMI, 아르헨티나 자동차생산자 협회(ADEFA).

그림 10. 환율 변화 추이

(단위: 페소/달러)

자료: La nación.

다. 아르헨티나의 자동차 부가가치세 인상으로 인한 판매가격 상승

■ 아르헨티나 정부는 자동차 수입을 줄여 무역수지를 개선하려는 목적으로 2014년 1월부터 고급승용차에 대해 부가가치세를 인상함.

- 무역수지 흑자는 아르헨티나의 중요한 외환유입 창구였으나 최근 몇 년 동안 에너지 수입 증가, 곡물가격 하락 등으로 무역수지 흑자 폭이 줄어 외환보유고가 급감함.
- 사치품의 수입을 줄여 외환유출을 막기 위해 정부는 고급승용차에 대해 고율의 세금을 부과하기로 결정
- 기존에는 출고가격이 15만 페소(약 2만 1,000달러) 이상인 자동차에 한해 10%의 세금을 부과하였으나, 1월부터는 세전 출고가격이 17만 페소(약 2만 3,800달러) 이상~21만 페소(약 2만 9,400달러) 이하의 자동차에는 30%의 세금이, 21만 페소(약 2만 9,300 달러) 초과하는 자동차에는 50%의 세금이 적용됨.[3)]

■ 자동차에 대한 세금 인상으로 판매가격이 높아져 고급 자동차의 구매가 감소함.

- 아르헨티나 자동차산업협회(Acara)는 현재 아르헨티나에서 판매되는 자동차의 약 70%가 인상된 자동차세를 적용받는다고 추정함.

3. 평가 및 전망

■ 남미공동시장은 회원국간에 자동차 시장을 제한적으로 개방하여 불완전한 공동시장을 형성하고 있는데, 자동차 산업의 성장 둔화는 보호주의 성향을 지속시키는 동력으로 작용

- 현재 자동차 협정에 따르면 2014년 6월 이후 시장을 자유화하기로 되어 있으나, 브라질과 아르헨티나는 자동차 시장을 보호하는 기존의 협정을 연장하는 선에서 협정을 개정하고자 협상을 진행 중임.

○ 아르헨티나가 브라질과의 자동차 부품 교역에서 무역적자를 기록하고 있기 때문에 아르헨티나는 무관세 수입 기준을 현재보다 낮춰 자국시장을 더욱 보호하는 방향으로 협정을 개정하기를 희망함.
○ 이에 양국은 자동차 산업을 활성화하면서 양국간 자동차 교역이 균형수지를 유지하도록, 즉 아르헨티나에 유리한 방향으로 협정을 개정하기로 2014년 4월 말 합의함.
○ 특히 브라질은행(Banco de Brasil)은 약 20억 달러 규모의 크레딧라인을 설치하여 양국 자동차 교역을 지원하기로 합의함.

■ 회원국 국내적으로 외국산 차량의 수입을 억제하고 국내 생산을 장려하는 정책을 추진할 것으로 전망됨.

- 국내 생산이 감소하는 현 상황에 대처하기 위해서 외국산 차량 수입을 국내 생산으로 대체하는 정책을 추진할 것으로 예상됨.
- 브라질과 아르헨티나는 기존에도 자국시장을 보호하는 정책을 추진하여 외국기업의 국내 생산을 유도하였는데, 이러

3) 출고가격의 달러화 가격은 2014년 1월의 평균 공식 환율인 달러당 7.14페소를 적용하여 환산한 것임.

한 정책기조가 유지 또는 강화될 것으로 예상됨.

○ 브라질은 2012년 10월 'Inovar-Auto'라는 기술혁신과 부품생산 현지화에 대한 프로그램을 발표하여 2017년까지 실행하고 있는데, 이 계획에 따라 자국산 부품 사용비중을 늘리는 업체와 기술혁신에 투자하는 업체에 감세혜택을 부여함.

■ 아르헨티나와 브라질 정부의 자동차 산업 활성화정책에도 불구하고 양국의 경제성장이 둔화될 것으로 예상되어 자동차 산업이 단기간에 성장세를 회복하기는 어려울 것으로 전망됨.

- (브라질) 중국의 성장 둔화와 신흥국에서 선진국으로의 투자 전환이 지속될 것으로 예상되고, 브라질의 가계 대출을 통한 소비 주도형 성장 모델이 한계에 부딪히면서 브라질 경제가 새로운 성장동력을 마련하기까지 는 성장 둔화가 지속될 것으로 예상됨.

○ IMF는 브라질의 성장률을 2014년 1.82%, 2015년 2.65%로 전망함.

- (아르헨티나) 아르헨티나의 경기가 회복되기 위해서는 중요한 외화 수입원인 무역수지의 개선이 필요하나 전 세계 1차 산품 수요가 감소하는 추세여서 대외여건이 단기간에 개선되기는 어려울 것으로 예상됨.

○ 또한 국내기업과 외국기업의 투자를 장려하기 위해서는 외환 통제, 수출입 통제 등 정부의 과도한 규제가 완화되어야 하고, 인플레이션을 낮추기 위해서는 정부재정 지출의 건전화가 필요하나, 이러한 구조적인 변화는 단기간 내에 기대하기 힘듦.

○ IMF의 아르헨티나 성장률 전망은 2014년 0.5%와 2015년 1.0%

- BMI는 2014년 자동차 판매 증가율이 전년과 비교하여 아르헨티나는 5.6%, 브라질은 0.1% 감소할 것으로 전망

표 3. 아르헨티나와 브라질의 자동차 판매 전망

(단위: %)

	2013	2014 전망	2015 전망
아르헨티나	16.13	-5.6	3.8
브라질	-0.91	-0.1	3.3

주: 2014년, 2015년 판매 증가율은 BMI 전망치.
자료: BMI, 아르헨티나 자동차생산자협회(ADEFA), 브라질 자동차생산자협회(ANFAVEA).

■ 그러나 2014년 현재 경기변동의 영향으로 자동차 산업의 성장이 둔화되고 있지만, 장기적인 관점에서는 자동차 시장의 성장 여력이 남아 있음.

- 소득 대비 인구 1,000명당 자동차 보유 수를 통해 현재 소득 상태에서 자동차 시장의 성장 가능성을 판단했을 때, 파라과이와 아르헨티나의 자동차 보유 수는 세계 평균을 상회하여 시장이 포화상태인 것으로 판단할 수 있지만, 브라질, 우루과이, 베네수엘라는 세계 평균을 하회하여 성장 가능성이 있음.

표 4. 인구 1,000명당 자동차 보유 수(2012년 기준)

국가	일인당 GDP(달러)	인구 1,000명당 자동차(대)
일인당 GDP 10,000~15,000달러 국가 평균		264
아르헨티나	11,573	315
브라질	11,340	210
우루과이	14,703	217
베네수엘라	12,729	147
일인당 GDP 5,000$ 이하 국가 평균		12.2
파라과이	3,813	54

자료: World Bank.

- 특히 남미공동시장 중 최대 시장인 브라질은 성장 여력이 있기 때문에 아르헨티나 역시 브라질에 공급하는 자동차 생산에서 성장동력을 찾을 수 있을 것임.

○ 전 세계 국가 중 2012년 기준으로 일인당 소득이 1만~1만 5,000달러인 경우 인구 1,000명당 자동차 보유수는 평균 264대인데, 이 소득 범위에 속하는 브라질(210대), 우루과이(217대), 베네수엘라(147대)의 자동차 보유수는 세계평균보다 낮고, 아르헨티나는 315대로 세계평균을 상회함.

○ 일인당 GDP가 약 5,000달러 이하인 파라과이는 인구 1,000명당 자동차가 54대로 같은 소득 군에 속하는 국가의 평균인 12.2대보다 높음. KIEP