

ブラジル経済・ 自動車市場概要

2015年10月19日

日本貿易振興機構(ジェトロ)サンパウロ事務所

ブラジル概要

◆面積: 851万km² (日本の22.5倍)

ロシア、カナダ、米国、中国に次ぐ世界5位

◆人口: 2億301万人(2014年)

◆GDP総額: 2兆3,530億2,500万ドル(2014年)

GDPの半分以上がサンパウロ・リオを中心とした南東部4州に集中

◆1人あたりGDP: 1万1,604ドル(2014年)

サンパウロ州の1人あたりGDPは約2万^{ドル}

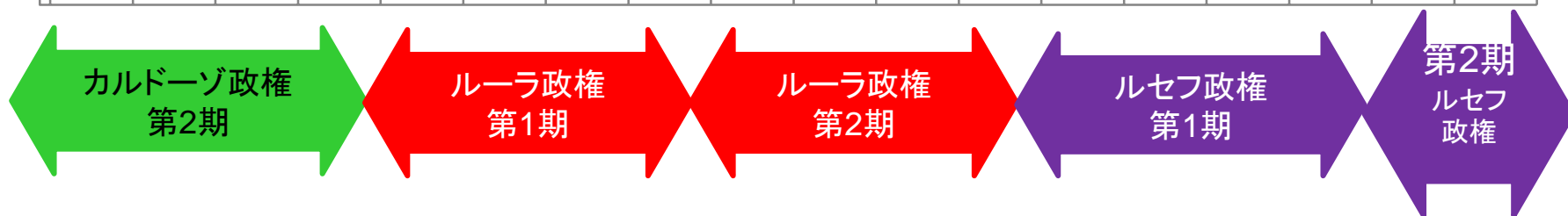
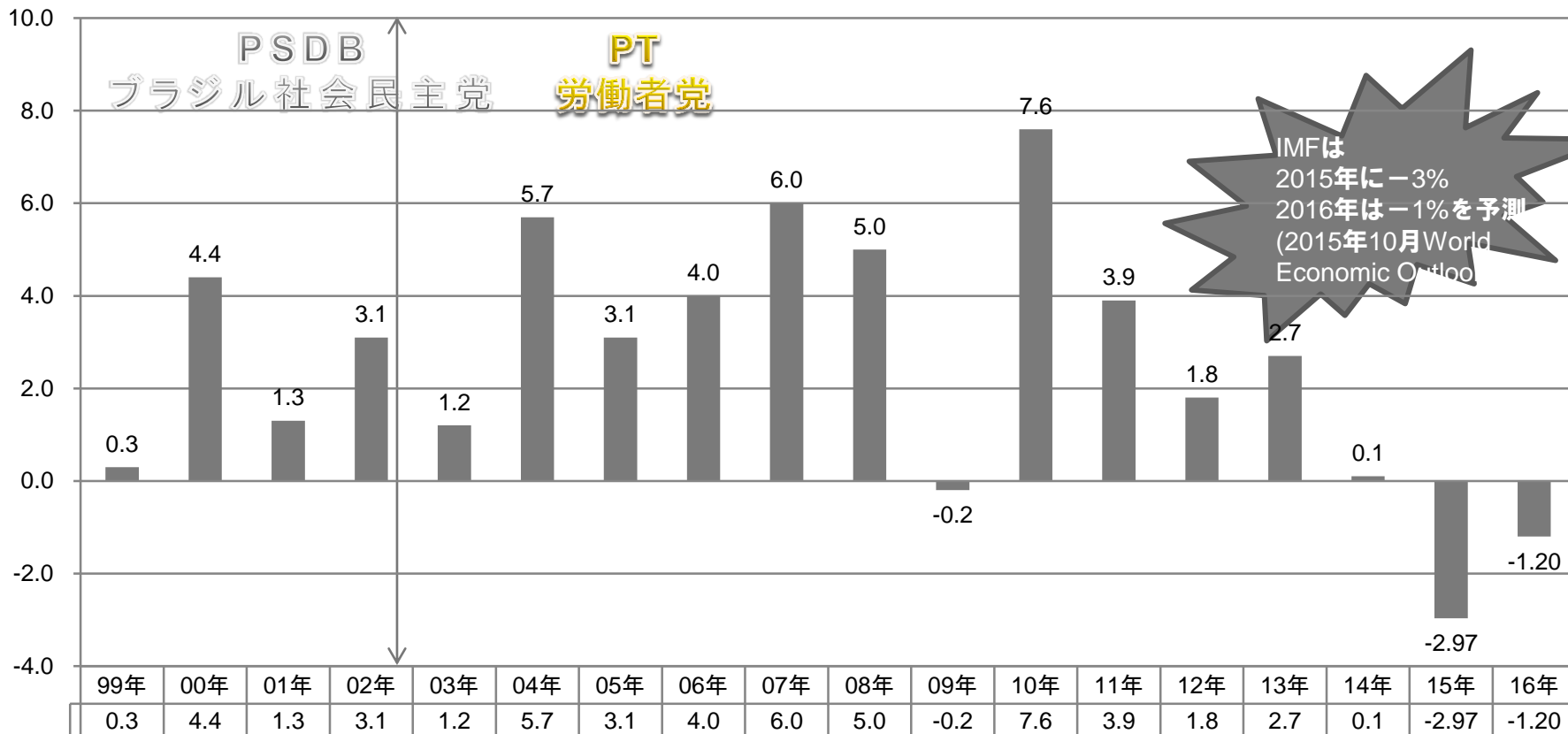
◆言語: ポルトガル語



出所: ブラジル地理統計院(IBGE)、開発商工相、ブラジル中央銀行、IMF

GDP成長率

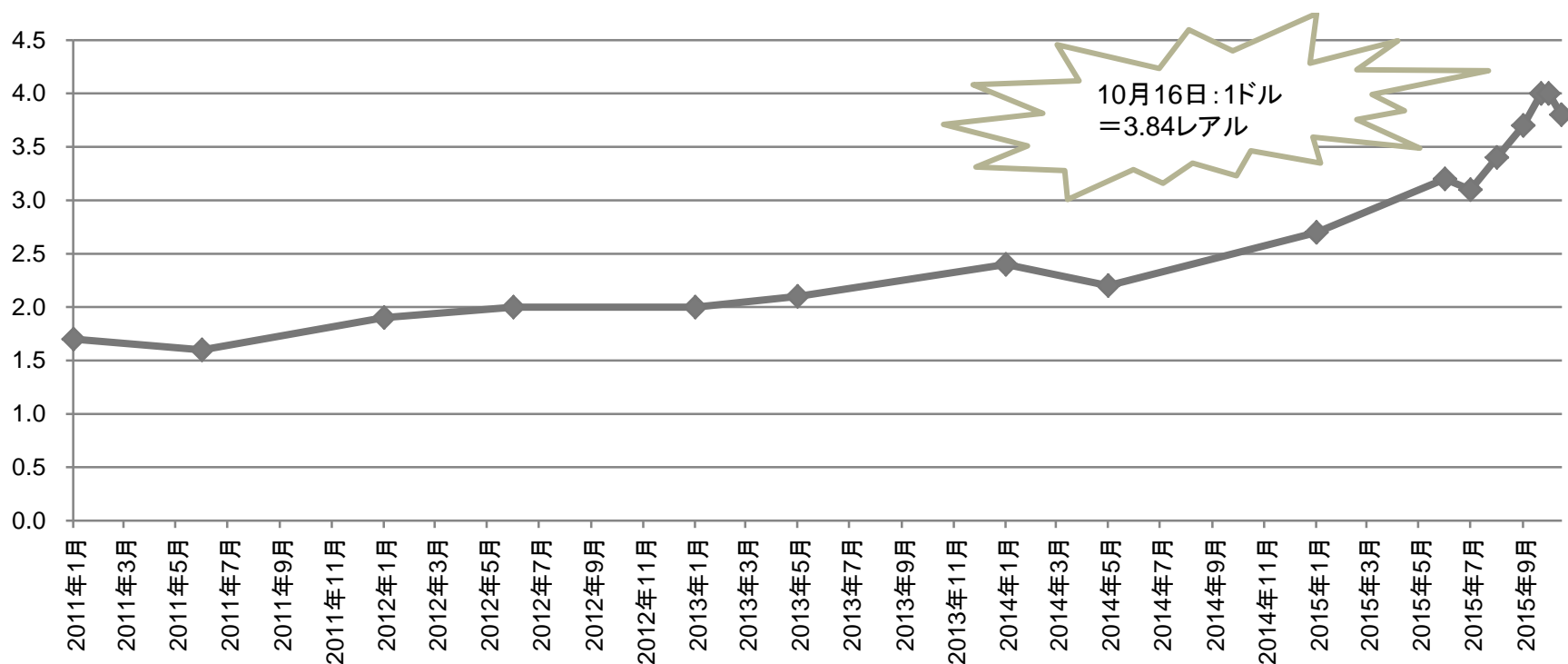
単位：%



出所: IBGE、ブラジル中央銀行週次レポート「FOCUS」(15年10月9日付)

ブラジルの現状 レアル安

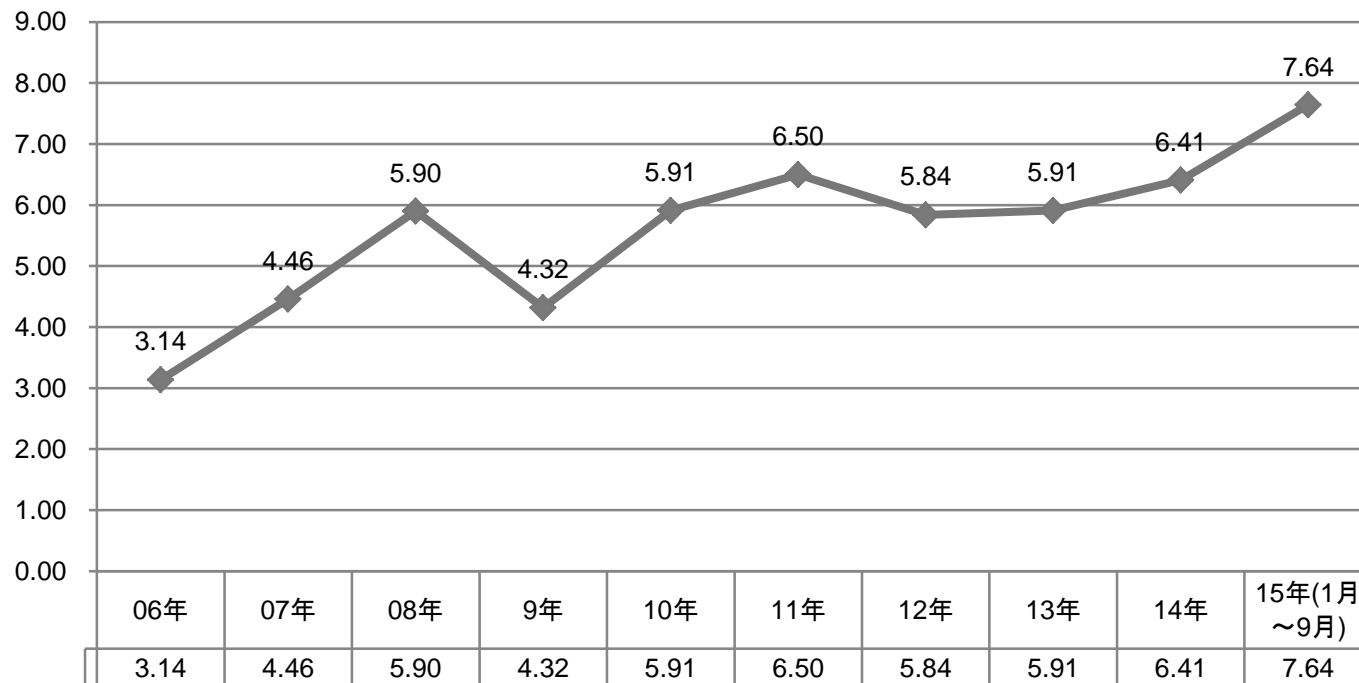
対ドルレート推移



- ◆ 1994年に通貨がレアルに切り替わって以来のレアル安
- ◆ ペトロブラス疑惑、不安定な政治、ムーディーズの国債格付け引き下げ

ブラジルの現状 高インフレ

インフレ率の推移

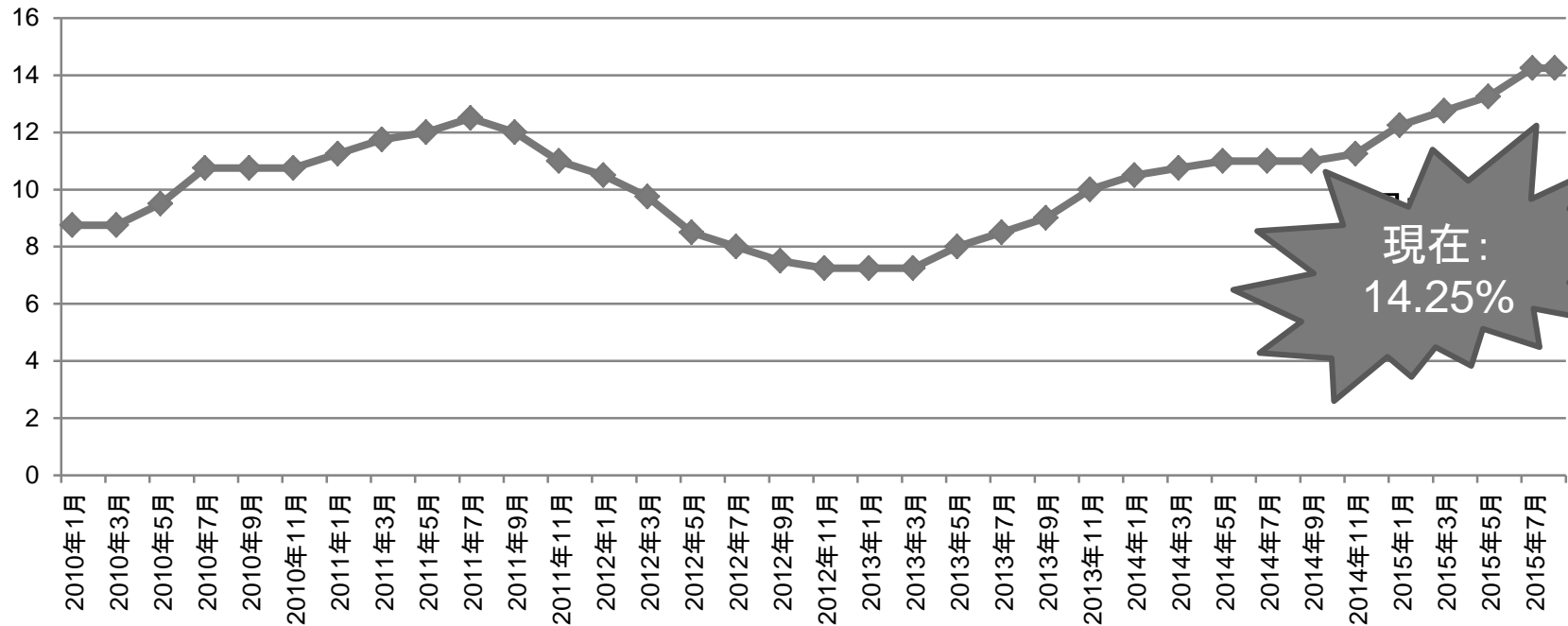


- ◆ 2015年は1月～9月までで既に7.64%（政府目標は±4.5）
- ◆ 公共料金の値上げ、9月末にペトロブラスが燃料卸価格の引き上げ発表
- ◆ さらなるインフレへの懸念

出所：IBGE

ブラジルの現状 高金利

2010年以降の政策金利(Selic)の推移



現在:
14.25%

- ◆ SELIC : 10月19日現在14.25%
- ◆ 2006年8月以来の高水準。

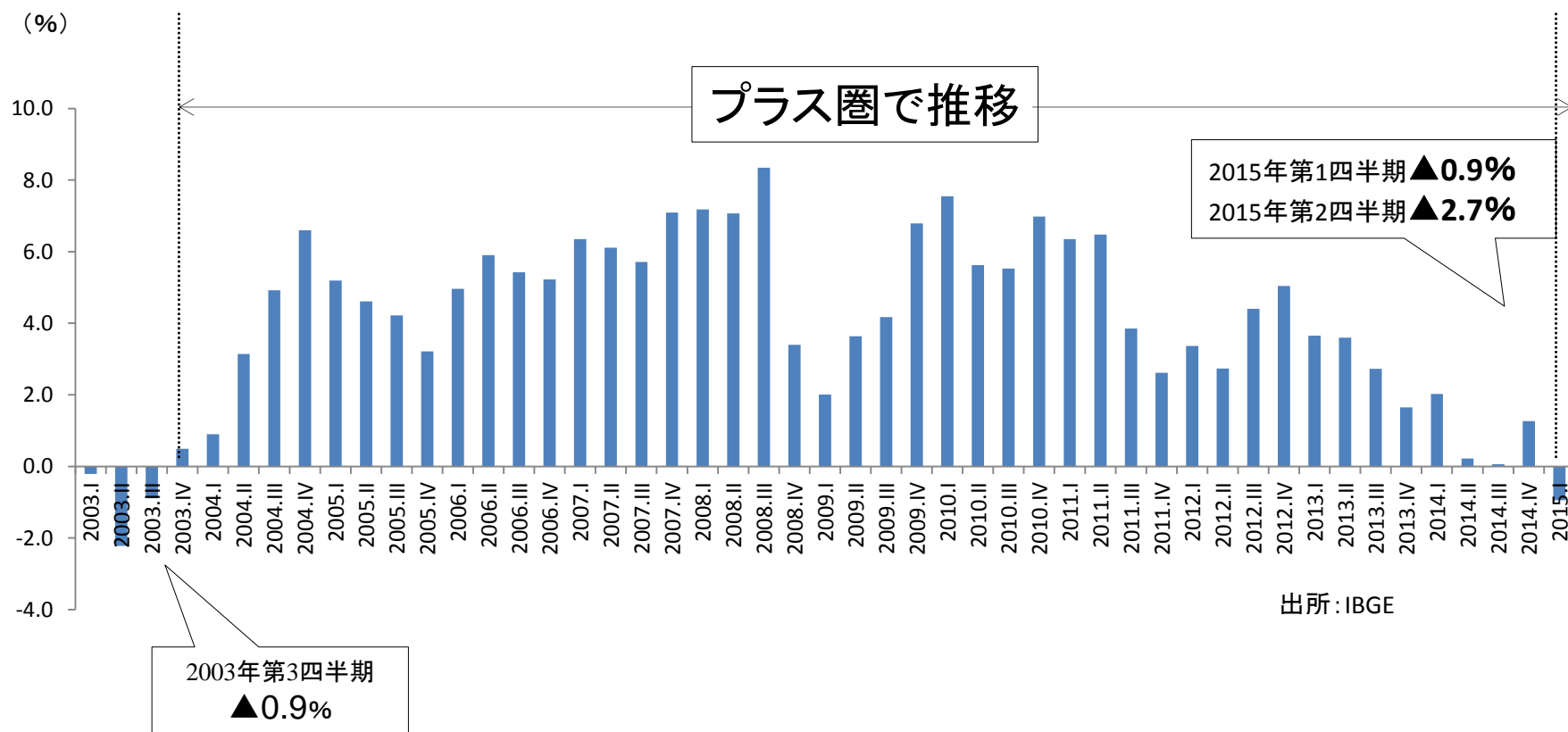
	2015年(見通し)	2016年(見通し)
GDP成長率	▲2.97%	▲1.20%
IPCA(消費者物価上昇率)	9.70%	6.05%
為替レート(対米ドルレート)期末値	4.00	4.15

出所: ブラジル中央銀行

出所: IBGE、ブラジル中央銀行週次レポート「FOCUS」(15年10月9日付)

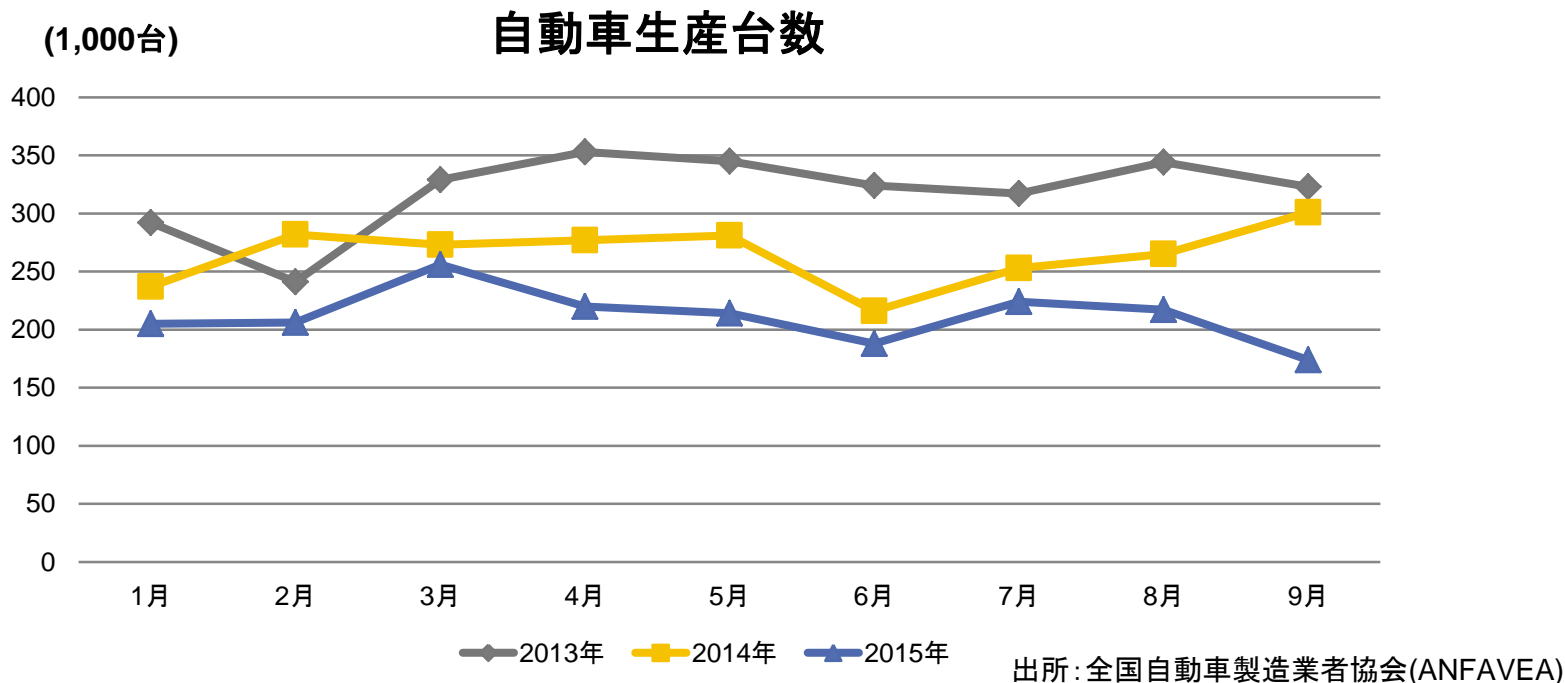
ブラジルの現状 民間消費支出がマイナス圏へ

GDP（個人消費支出の前年同期比）



自動車市場① 2015年は生産販売台数共に大きく減少

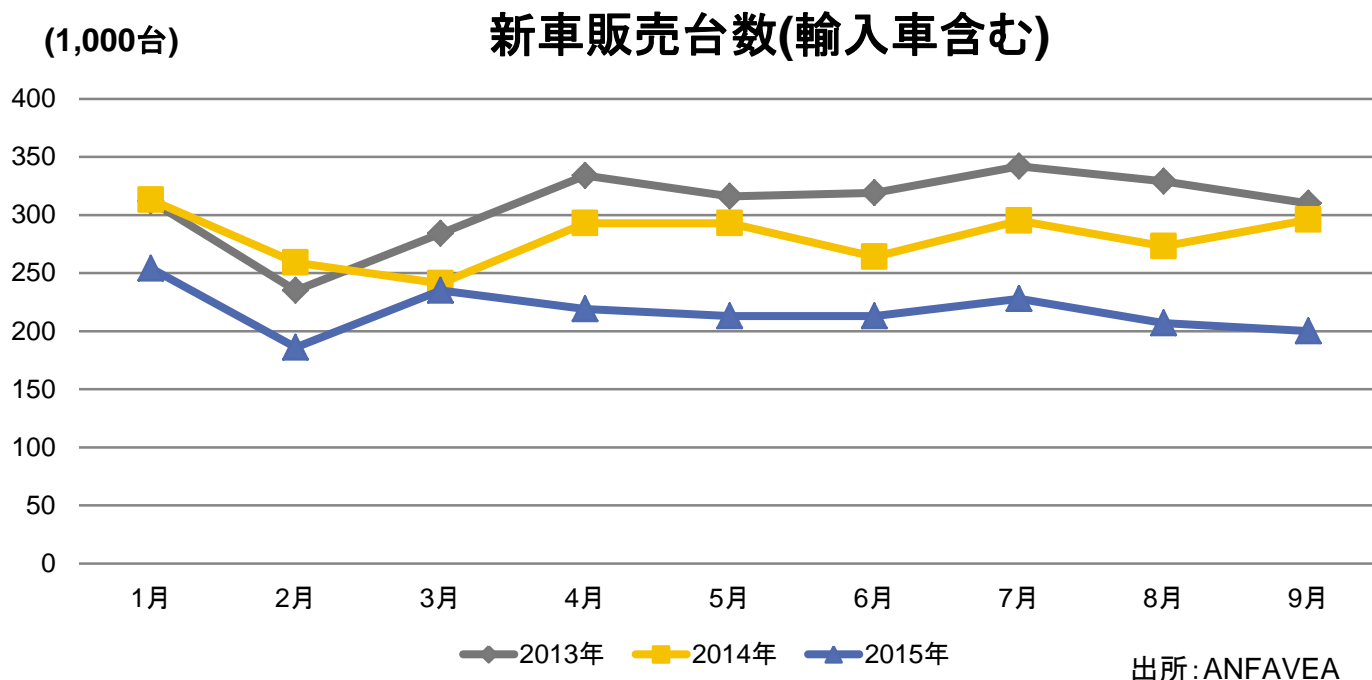
自動車生産台数は大幅減少



- ◆ 2015年1月から9月までの生産台数は約190万台
- ◆ 2015年1月から9月までの生産台数は前年同期比20.1%減少

自動車市場② 2015年は生産販売台数共に大きく減少

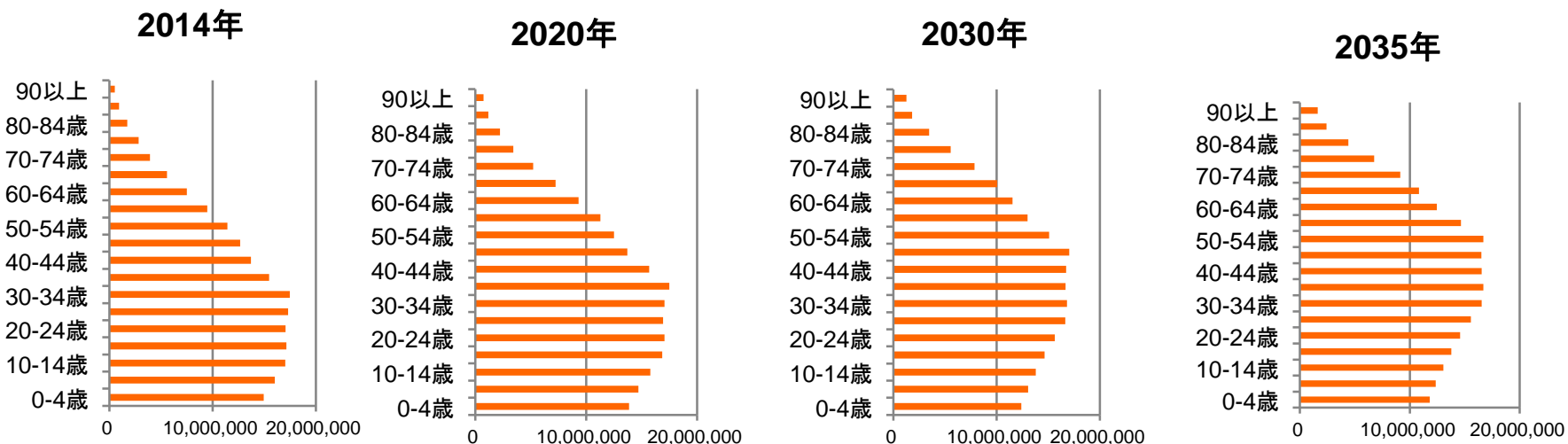
新車販売台数(輸入車含む)も大幅減少



- ◆ 2015年1月から9月までの新車販売台数(輸入車含む)は約195万台
- ◆ 2015年1月から9月までの新車販売台数(輸入車含む)は前年同期比22.7%減少

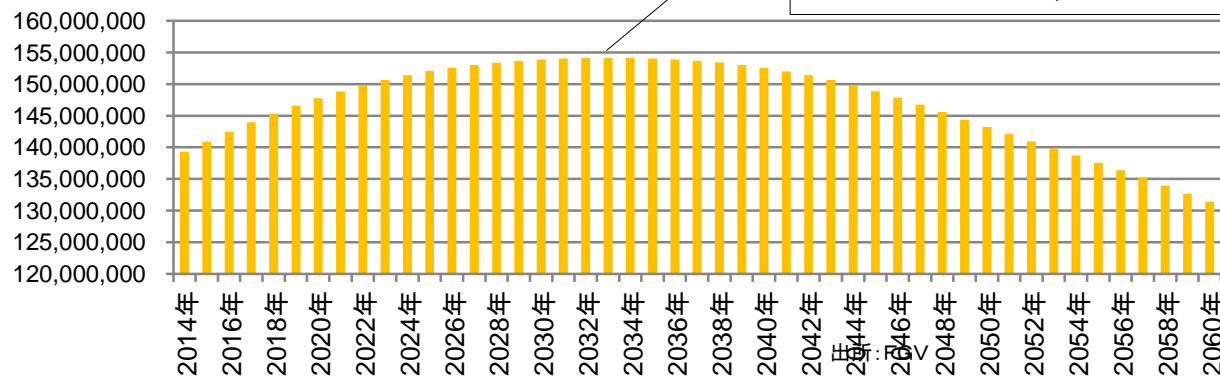
若年層が多い 徐々に高齢化も

生産年齢人口は2033年がピーク



生産年齢人口

2033年: 1億5,416万人



出所: ジェットウリオバルガス財団

ブラジル自動車産業、中長期的展望①

“2034 Uma Visão do Futuro” (ANFAVEA 2014年11月)

ANFAVEAによる2034年の自動車産業見通し

推定項目	シナリオ	単位	2013年	2034年	伸び率(%)
人口	-	100万人	201	226	12.4
GDP	悲観的シナリオ	10億ドル	2,243	3,653	62.9
	基本シナリオ			4,036	79.9
	楽観的シナリオ			4,435	97.7
一人当たりGDP	悲観的シナリオ	1,000ドル	11.2	16.2	44.6
	基本シナリオ			17.9	59.8
	楽観的シナリオ			19.6	75.0
自動車保有率	悲観的シナリオ	人/台	5.1	2.7	△ 47.1
	基本シナリオ			2.4	△ 52.9
	楽観的シナリオ			2.1	△ 58.8
年間新車販売台数	悲観的シナリオ	100万台	3.8	6.3	65.8
	基本シナリオ			7.4	94.7
	楽観的シナリオ			8.3	118.4

(注) 伸び率は2034年の2013年比。

(出所) ANFAVEA, *2034 Uma Visão do Futuro*, November 2014から作成

- ◆ 先進国と比べ低い自動車保有率
- ◆ 中古車市場は堅調 2014年の中古車販売台数は100万台を突破

ブラジル自動車産業、中長期的展望②

1. 中長期的には市場回復・安定成長が見込まれる
2. 解決の方向性
 - 国内需要の活性化
 - 輸出拡大の促進

政府の自動車産業向け政策

「自動車の革新技术と生産チェーンの強化に向けたインセンティブプログラム(Inovar Auto)概要

経緯	プログラム認可要件
<p>●2011年12月14日付法令12546号に基づき、<u>国産車及び輸入車の工業製品税 (IPI) を30%ポイント引き上げ</u>。ただし、国内に製造拠点を有し、メルコスール域内付加価値比率65%を達成した企業の国産車及びメルコスール・メキシコからの輸入車は引き上げの対象外。 <適用期間：2012年></p> <p>●2012年9月17日付法令12715号及び大統領令7,819号/2012年、8,015号/2013年に基づき、右の認可5要件のうち、4要件以上を満たす認可企業に対し、国産車及び輸入車の出荷にかかるIPI税率を減免する（選択要件のうち2項目を順守する必要あり）。域内付加価値率の条件は撤廃されたが、実質的な国内関連義務は継続。 <適用期間：2013～2017年></p> <p>●2014年6月18日付法令12996号に基づき、部品メーカーに国産化比率の報告を義務付け。</p>	<p>「国内での指定生産工程履行」（製造業者は必須要件） ①プレス工程、②溶接工程、③防錆処理と塗装工程、④プラスチック射出成形、⑤エンジン製造、⑥ギアボックスとトランスミッションの製造、⑦ステアリングとサスペンションシステムの組立、⑧電子システムの組立、⑨ブレーキと車軸のシステムの組立、⑩モノコック（ボディ）の生産あるいはシャシーの生産、⑪組立、最終検査と互換性検証、⑫製品開発・テストのための研究所・試験所の自社インフラの整備 上記12工程のうち、定められた工程数（乗用車の場合、2014～2015年は9工程、2016年以降は10工程）以上を国内で実施する。</p>
	<p>「研究開発（R&D）」（選択要件） 販売行為によって生じる税金・社会保障負担金を除いた総売上のうち一定割合の金額を国内でR&Dに投資する。 2014年：0.30%、2015年以降：0.50%</p>
	<p>「生産技術投資」（選択要件） 販売行為によって生じる税金・社会保障負担金を除いた総売上のうち一定割合の金額を国内でエンジニアリング、産業技術基盤、サプライヤーの育成に投資。 2014年：0.75%、2015年以降：1.0%</p>
	<p>「燃費ラベリング」（選択要件） 国家度量衡・規格・工業品質院（INMETRO）による「自動車ラベルプログラム」（PBE Veicular）に従った燃費ラベルの添付率の実現。 2014年：49%、2015年：64%、2016年：81%、2017年：100%</p>
	<p>「燃費改善」（製造業者は必須要件） 2012年比で2017年までに12.08%以上の燃費改善を行う。15.5%以上の燃費改善を実現した場合はIPI追加減税1%、18.8%以上の燃費改善実現でIPI追加減税2%が受けられる。</p>
<p>特典の内容</p>	
<p>●国産部材・工具の関連、R&D等8項目に使用できるIPI税務クレジット（税額控除。上限は30%ポイント）</p>	
<p>●認可企業のメルコスール・メキシコ製輸入車にはIPI30%削減</p>	
<p>●最大4,800台のIPI減税輸入枠の付与（メルコスール・メキシコ以外からの輸入に適用）</p>	

国内需要活性化の課題

出所：開発商工省、各種報道をもとに作成

- ◆高い車両価格(複雑で高い税金、高い公共料金、高い労務費)
- ◆高額な車両保険、通行料、燃料費、維持費
- ◆国内インフラの未整備

出所：ブラジル日本商工会議所(カマラ)自動車部会資料をもとに作成

輸出促進策の発表

国家輸出計画(Plano Nacional de Exportações)の策定
(2015年6月24日発表)

- 通商協定を通じた市場アクセスの確保
- 輸出振興
- 貿易円滑化
- 輸出ファイナンス、輸出保険
- 輸出支援のためのメカニズム・税制の改善

実施：2015年～2018年

32の国を重点国とする。

指標として：輸出額、量、輸出業者の増加（地方の輸出業者増加も重視）、輸出におけるブラジル国内で付加された価値 出所：開発商工省、各種報道をもとに作成

輸出拡大の為の課題：低い国際競争力！

- ◆ 高いコスト(労務コスト、公共料金)公共料金
- ◆ インフラ未整備(港湾、鉄道、道路)道路
- ◆ 人材育成(質の高い人材、エンジニア不足)

出所：カマラ自動車部会資料をもとに作成

積極的な外交展開で経済補完協定を拡充

1. ルセフ大統領のメキシコ訪問（2015年5月）

- 2003年5月に発効済みのブラジルーメキシコ経済補完協定（ACE53）における800もの優遇関税品目（うち358品目はゼロ関税）を6000品目に拡充するための協議開始で合意。
- 投資協力・円滑化協定(ACFI)

2. ルセフ大統領の米国訪問（2015年6月）

- 中国経済減速による一次産品輸出不振を受け、工業製品の輸出拡大を目指す。

3. ルセフ大統領のコロンビア訪問(2015年10月)

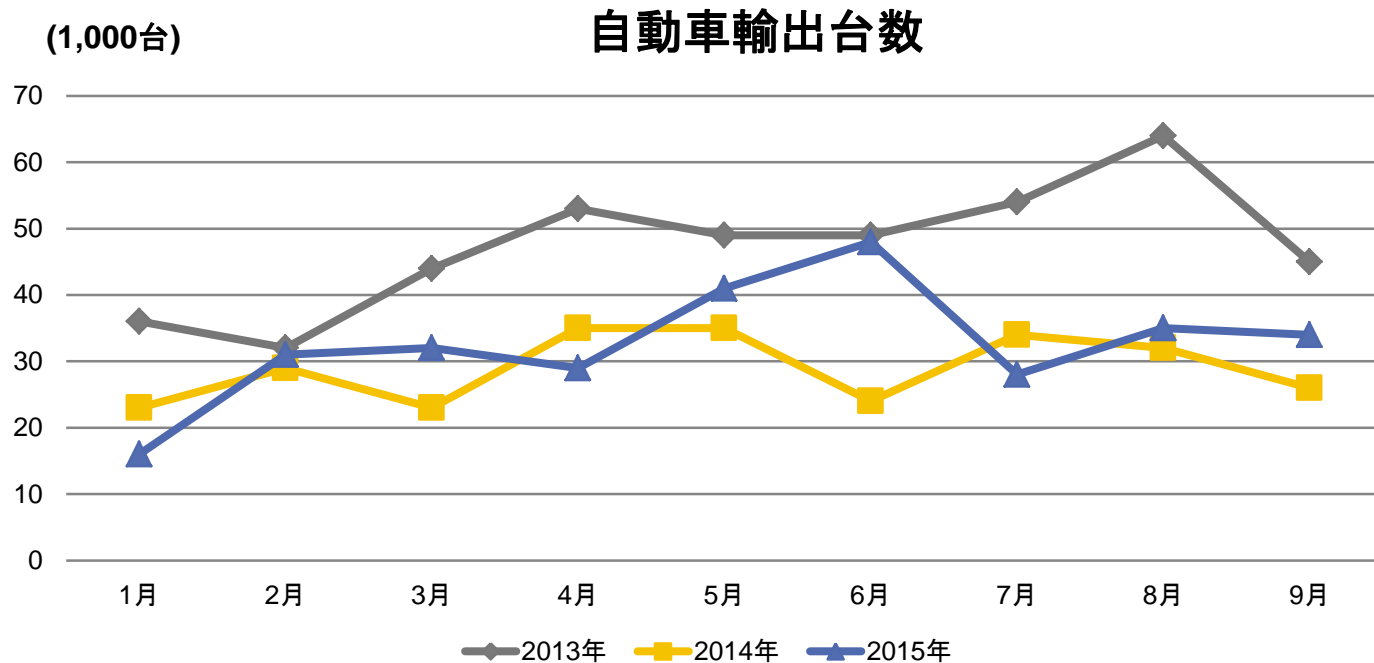
- 自動車協定を締結一年間最大5万台まで関税0%で輸出入が可能
- 投資協力・円滑化協定(ACFI)

最近の自動車協定改定

1. 経済補完協定(ACE)14号 (通称：ブラジル・アルゼンチン自動車協定)
(2015年7月1日～2016年6月30日)
 - 自動車及び自動車部品の輸出入額について関税無税で取り引きできる上限を維持
(1.5対1を維持：ブラジルからアルゼンチンへの輸出額150万ドルに対し、ブラジルのアルゼンチンからの輸入額100万ドルまで輸入税無税)
2. 経済補完協定(ACE)55号 (通称：メルコスール・メキシコ自動車協定)
(2015年3月～2019年3月)
 - 完成車の無関税輸出上限枠を4年間延長
 - 完成車の原産地規則における付加価値比率を35%から40%に引き上げる時期を2019年3月19日に延長 等
3. 経済補完協定(ACE)59号(通称：メルコスール・アンデス共同体)
(2015年10月)
 - 自動車協定を締結一年間最大5万台まで関税0%で輸出入が可能
(1年目1万2000台、2年目2万5,000台、3年目～8年目5万台)

自動車輸出増加へ

2015年1月~9月の完成車輸出は前年同期比12.3%増



- ◆最大の輸出相手国アルゼンチン経済の低迷により対アルゼンチン輸出が低迷
- ◆輸出相手国第2位メキシコへの輸出が増加
- ◆レアル安の恩恵を受けさらなる輸出拡大を狙う

出所: ANFAVEA

ブラジルのビジネス環境【総論】

労務・税務問題への対応

- 人件費の高騰と年間200万件以上の労働裁判。
- 複雑で重い税負担と煩雑な手続き。

インフラの未整備

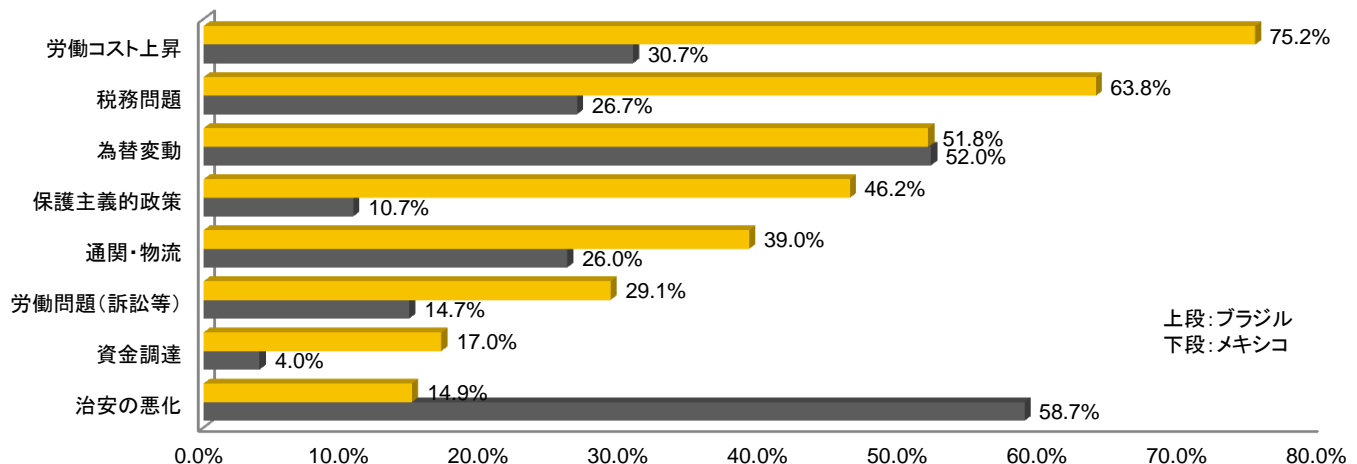
- 港湾・鉄道・道路などのインフラの不備や煩雑な手続きなどによる通関・物流の停滞とコスト増。
- 政府の関与度合いが高く、また民間資金を前提したインフラ整備計画は、全体に遅れ気味。

保護主義的な動きへの懸念

- 国内製造業の優遇施策(税の減免など)、関税引き上げ、複雑かつ煩雑な輸入制度など。
- 保護主義的な動きで、輸入ビジネスに悪影響。現地生産化への切り替えに動く企業も。

ブラジルの
ビジネス環境
世界189か国中120位
(世銀「Doing Business 2015」)

高コストで閉鎖的な市場。自由で効率的なビジネスを阻害。



上段:ブラジル
下段:メキシコ

【出所】ジェトロ

ブラジルのビジネス環境 【労務】

人件費の高騰

- 毎年「インフレ率+ α 」の人件費の上昇(ここ近年は6-8%程度)
- 雇用義務(役員を除く賃金労働者の 3分の2以上。賃金及び人数ベース)
- 無期限雇用が原則。

強い労働者の権利

- 重い雇用主負担(社会保険ほか(約30%)、退職積立基金(8%)、13カ月給与(1ヵ月分)、有給休暇(30日)など。このほか、通勤手当、食事手当、医療保険/健康診断などのコストが加算)。
- 一度付与した待遇の引き下げ不可

労働訴訟のリスク

- 年間200万件を超える労働訴訟。
(※労働者の権利を100%保証することが不可。サービス残業、各種手当の見直し等は不可)
- 労働者に有利の訴訟(「労働者保護の原則」「権利非譲歩の原則」「現実重視の原則」など)

ブラジルのビジネス環境 【税務】

煩雑な事務手続き

- 複雑な税金体系(連邦税/州税/市税/負担金など)
- 煩雑な税務処理。大きなコスト要因に。
→税金支払いに要する時間は2,600時間。(中国398時間、印258時間、露320時間、墨404時間)

重い税負担等

所得税や関税に加え、「工業製品税」(主に0-20%)、「商品流通サービス税」(サンパウロ州: 18%)、「サービス税」(サンパウロ市: 2-5%)といった付加価値税などがある。また、国民の健康や年金、弱者救済を目的とした負担金も加わり、企業活動に大きな負担となっている。

【参考①】輸入コスト試算(CIF; 10,000ドルを前提)

項目	概算金額
輸入税(15%)	1,500ドル
工業製品税(7%)	805ドル
商品流通サービス税(18%)	2,989ドル
社会負担金(PIS・COFINS)(9.25%)	1,294ドル
その他(※)	536ドル
合計	7,125ドル

※商船隊更新税(海上運賃の25%)、港湾関連費用(CIF4%)、貿易統合システム使用料、など含む。

【参考②】自動車取得時に係る税金

税の種類	ブラジル製 小型乗用車	輸入完成車 中型乗用車
関税	0%	35%
工業製品税	11%	55%
商品流通サービス税	12%	12%
社会負担金	11.6%	11.6%
合計税率	38.6%	117.6%

※日本のケース:消費税(8%)、取得税(3%)、重量税(約2%)の合計約13%。