

ブラジル日本商工会議所 業種別部会長シンポジウム 「自動車部会」レポート

2018年8月23日

< 2018年上期の回顧と下期の展望 >

大統領選を直前に控えて～変化の時期への準備と戦略は～

➤ 四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. " 下期 展望
3. 長期展望
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

➤ 二輪業界動向

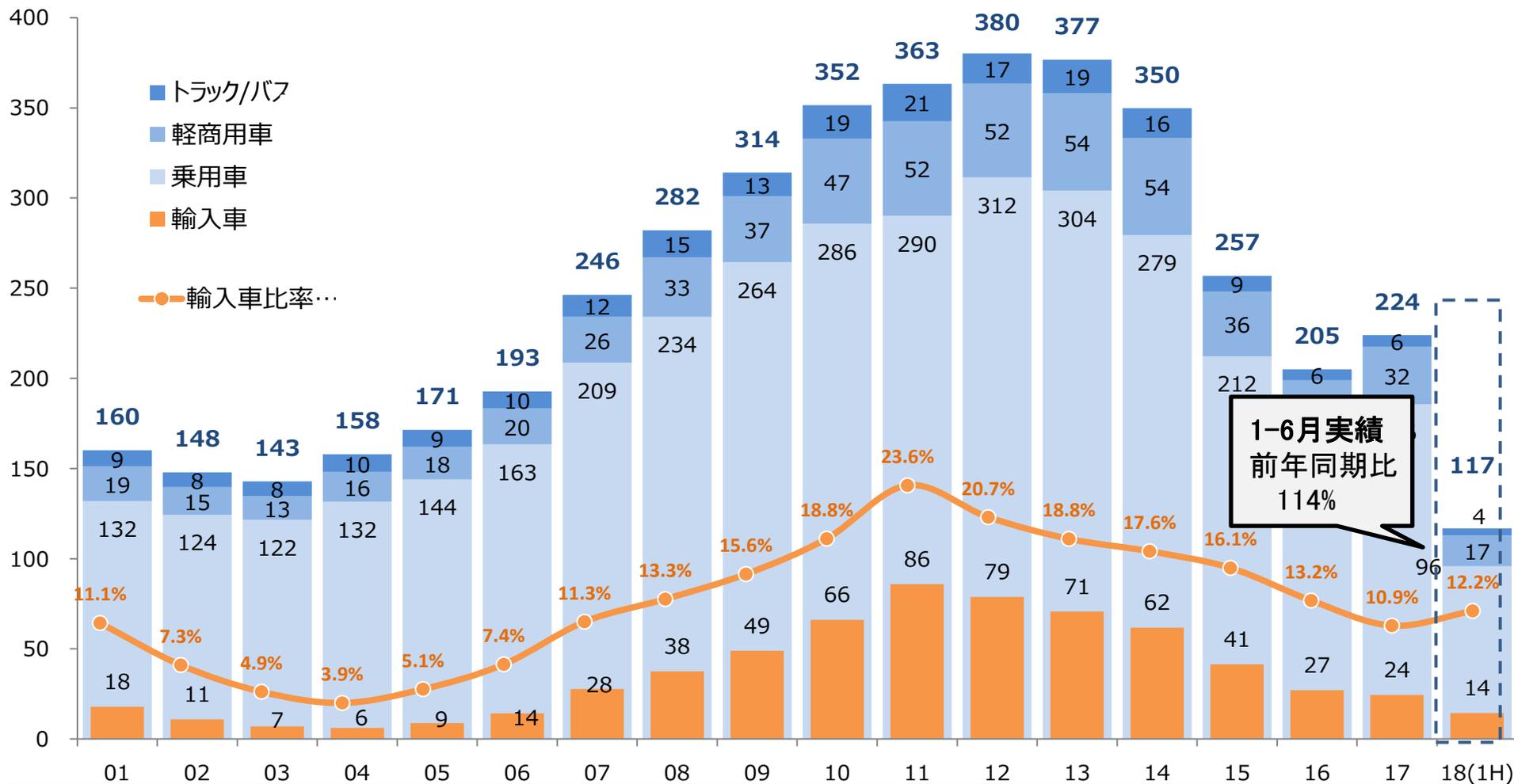
四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. 2018年 下期 展望
3. 長期展望
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

1. 2018年上期 振り返り – 販売台数 推移

(万台)

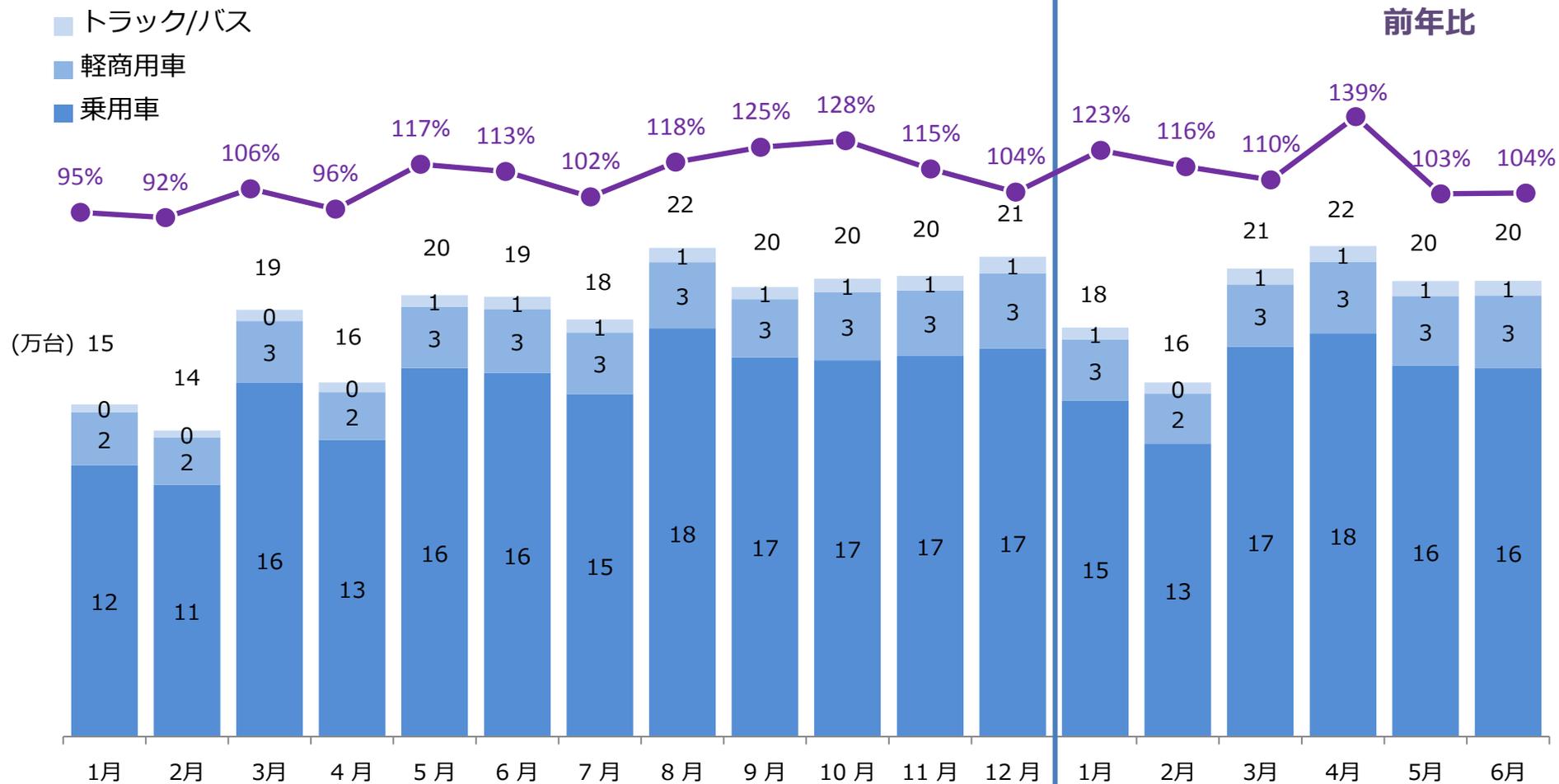
出所：ANFAVEA（ブラジル自動車工業会） 大型バス、トラックを含む四輪合計



- **18年上期の四輪総市場は約117万台（前年同期比約114%）と、2年連続で前年同期越え**
- 輸入車比率は12.3%と市場の伸びと輸入車制限の解除により、7年ぶりに上昇に転じる

1. 2018年上期 振り返り - 月別販売台数 推移

出典：ANFAVEA 大型バス、トラックを含む四輪合計



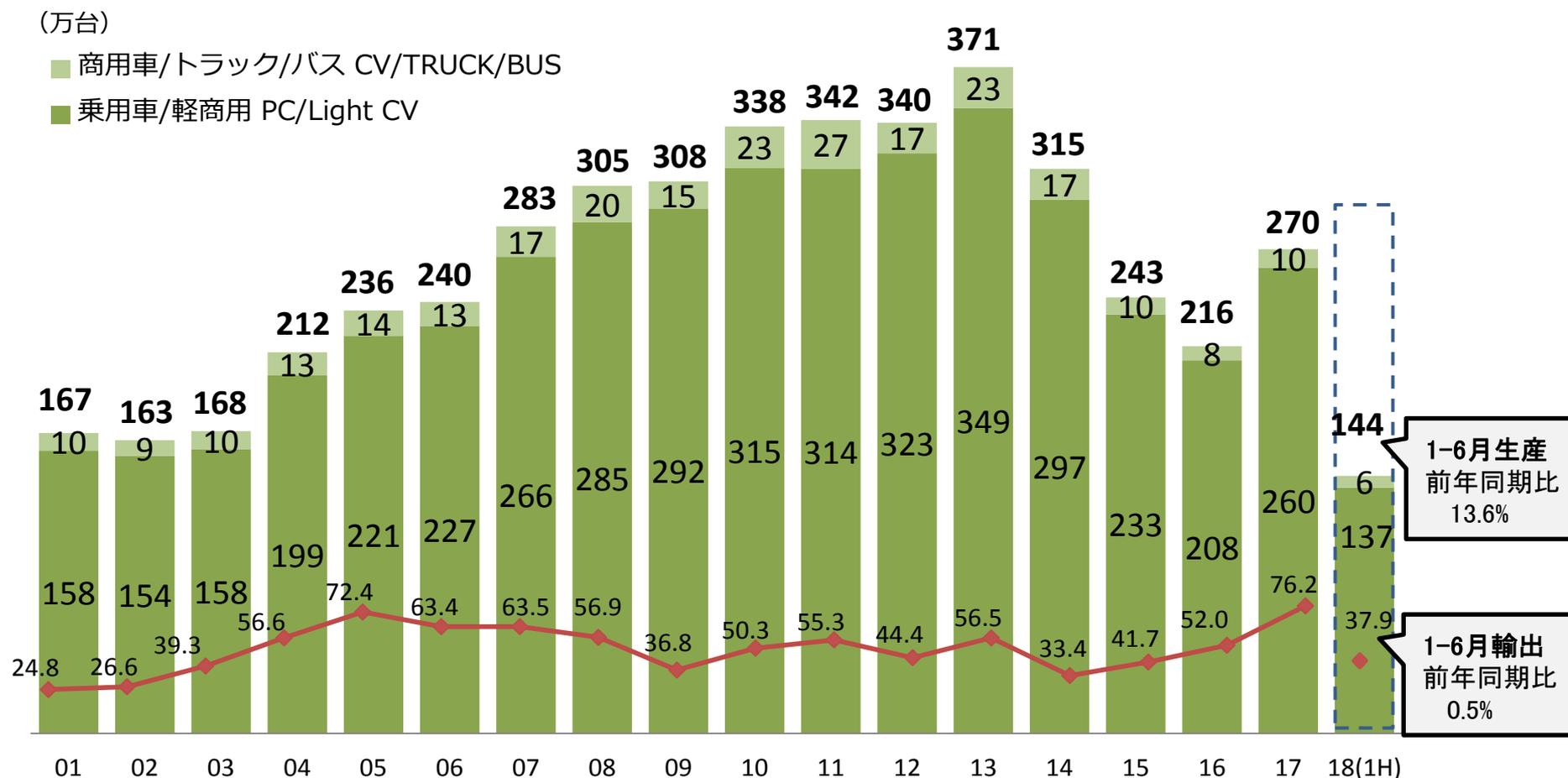
2017年

2018年

- 1-4月は前年同期比121%増
- 5-6月はトラックストの影響から前年同期比約103%増程度(趨勢 -約5万台)

1. 2018年上期 振り返り – 生産・輸出台数 推移

出所：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず



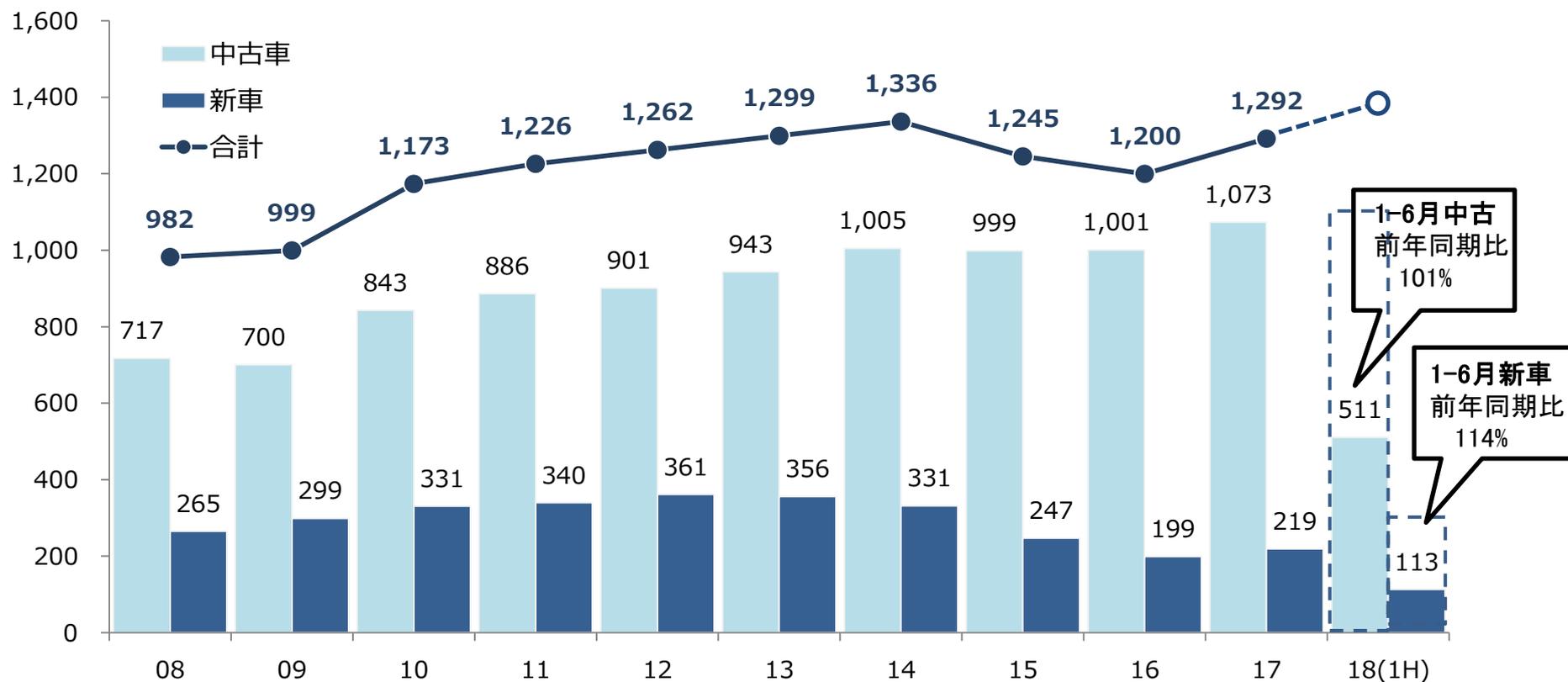
- 18年上期の総生産台数は143.5万台(前年同期比:114%)
- 輸出台数は上半期では過去最高の輸出台数を記録(37.9万台)

1. 2018年上期 振り返り – 自動車業界(中古・新車)

出典：FENABRAVE/ ANFAVEA

※乗用車/軽商用車のみ

(万台)



➤ 中古車市場も新車市場同様前年超え。トータルで1,300万台規模の見込み。

1. 2018年上期 振り返り – ブランド別シェア

'13	台数	シェア
1 	757	21.3%
2 	666	18.7%
3 	650	18.3%
4 	333	9.4%
5 	232	6.5%
6 	213	6.0%
7 	176	4.9%
8 	139	3.9%
9 	78	2.2%
10 Jeep		%



'17	台数	シェア
1 	394	18.0%
2 	291	13.3%
3 	287	13.1%
4 	215	9.8%
5 	201	9.2%
6 	190	8.7%
7 	167	7.6%
8 	131	6.0%
9 Jeep	88	3.9%
10 	79	3.6%



単位：千台、トラック・バス除

'18(1H)	台数	シェア
1 	190	16.3%
2 	178	15.2%
3 	146	12.5%
4 	111	9.5%
5 	97	8.3%
6 	94	8.0%
7 	91	7.8%
8 	65	5.5%
9 Jeep	52	4.4%
10 	47	4.0%

- Fiat, GMがシェアを下げる一方で、VWが2%以上シェア伸長。ルノー, JEEPも前年比プラス。
- 日系ブランドは、トヨタ、ホンダが販売台数横ばいも、シェア減。日産はプラス。

四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. 2018年 下期 展望
3. 長期展望
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

2. 2018年下期展望 – 自動車業界

出典：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず

◆ ブラジル市場・輸出・生産の2018年予測

単位：万台

	2017年 最終結果	2018年 年初予測		2018年 中間修正予測	
		ANFAVEA (1月発表)	自動車部会	ANFAVEA (6月発表)	自動車部会
国内市場	トラック・バス 含む総合計	224 前年比：+9%	250 前年比：+12%	250 前年比：+12%	250 前年比：+12%
	トラック・バス 除く合計	218 前年比：+9%	242 前年比：+11%	242 前年比：+11%	242 前年比：+11%
輸出台数	76 前年比：+47%	80 前年比：+5%	-	77 前年比：+1%	77 前年比：+1%
生産台数	270 前年比：+25%	306 前年比：+13%	306 前年比：+13%	302 前年比：+12%	302 前年比：+12%

- 自動車部会としてもANFAVEA同様、国内市場を前回予想の 250万台程度(前年比+12%)
- 輸出奨励措置(Reintegra)縮小を背景に、生産・輸出台数を下方修正
⇒生産台数306→302(前年比+12%)，輸出台数80→77 (前年比+1%)，

四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. 2018年 下期 展望
3. **長期展望**
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

3. 長期展望 – Rota2030(前回見直し)

Inovar Auto
(’13~’17, 5年間)

- ①現地生産
- ②燃費向上(CAFÉ)
- ③燃費ラベル
- ④技術費
- ⑤研究開発投資 等

基準に未達の場合は
IPI+30%等の
罰則あり

2017年過達

<+1%>

HONDA

NISSAN

TOYOTA

AUDI

MB

PEUGEOT

RENAULT

VW

<+2%>

FORD

GM

Rota 2030
(’18~’30, 約15年間)

同左①~④

燃費向上・研究開発投資は
強化される方向



・セーフティ
・コネクティビティ
・サプライチェーン強化 等

基準に未達の場合の罰則は
軽減される方向、
+15%程度（後々ゼロへ）

・IPI罰則等の過剰な
自国保護政策に対し
WTOから改善の
指摘あり

・長期スパン化

・新分野の強化

2/20現在未発行。
2月末~3月
発行見込み

- 環境・安全・コネクティビティ等への投資を促進するトレンド
- WTOの指摘もあり、自国保護の流れは弱まる傾向

3. 長期展望 – Rota 2030(7/6 発表 暫定措置)

	Inovar Auto (2013-2017)	Rota 2030 (2018-2032)
プログラム特典	30% IPI減免	-
生産工程	義務要件	×(撤廃)
R&D投資	義務要件(選択)	義務要件 *R&D費用に基づき、法人税控除
エンジニアリング投資	義務要件(選択)	
燃費ラベリング	義務要件(選択)	義務要件
燃費(CAFÉ)	義務要件 *基準可達によりIPIボーナス△1-2%	
セーフティラベリング	-	義務要件
安全装備	-	基準可達によりIPIボーナス△1%
サプライヤー育成	-	・1次サプライヤー向けR&Dインセンティブ ・Ex-Tariffによるサプライヤー育成

- 義務要件として、セーフティラベリング、CAFÉ基準の強化、R&D投資。
生産工程の現地化は撤廃
- 新技術導入促進のため、R&D投資、安全装備、CAFÉ基準の要件可達
状況に応じインセンティブが付与
- 新たにサプライヤー育成プログラムも追加予定

3. 長期展望 – IPI Decree(7/6 発表)

- ・7/6 に**HEV, EV向けのIPI(工業製品税)法令が発行**。**11月より施行開始**。
- ・従来の排気量による区分から、**燃費及びCurb weightによる分類に変更**
⇒政府の環境車普及に向けた取り組みは歓迎。一方で、普及促進には、
11月の施行に向け**更なる税制優遇を要望**。

<主なモデルのIPI税率の変更>

【HEV/PHV】

	IPI税率	変化分
A社 Model	13%	-
B社 Model	13%	-
C社 Model 1	7%→9%	+2%
C社 Model 2	13%	-
D社 Model 1	13%→12%	-1%
D社 Model 2	13%	-

【EV】

	IPI税率	変化分
C社 Model 3	25%→10%	-15%
E社 Model 1	25%→9%	-16%
E社 Model 2	25%→9%	-16%

四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. 2018年 下期 展望
3. 長期展望
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

4. 変化の時期への日系ブランドの対応

- 次期政権に関わらず、自動車政策や自由貿易政策は自動車産業の長期指針として重要

【Rota 2030】

- ・ 暫定措置が議会で承認され、**11月**までに確実な**法令発行**を要望
- ・ **インセンティブ**や義務要件未達時の**罰則**による**影響評価**が必要

【IPI法令】

- ・ 環境車の普及促進には、11月の施行に向け更なる**税制優遇**を要望。

【日-メルコスールEPA】

- ・ 先行する**EU, 韓国とのEPA**に劣後しないような内容(自由化スケジュール、原産地規則)を要望

⇒日本とのEPA早期交渉を推進しつつ、上記EPA交渉を注視し、**長期事業計画への反映が急務**。**EUとの交渉**は**9月初旬**の政府間会合が**キーマイルストーン**

四輪業界動向

1. 2018年 上期 振り返り
2. 2018年 下期 展望
3. 長期展望
4. 変化の時期への日系ブランドの対応
5. 総括

5. 総括 – 本日のまとめ

2018年上期実績

- トラックドライバーストによる**生産遅れの影響**はあったものの、前期比**114%**と**好調**。
通期でも**前年比10%前後プラス**の見通し。(一方で、**為替**や大統領選挙等の**動向**は要注視)
- HEV, EV**向けの**IPI**法令や次期自動車政策**Rota 2030**の暫定措置が発行
- EUや韓国とのEPA交渉が先行。EUとの交渉は最終局面

状況を踏まえた対応

- 引き続き長期的視点に立ち、環境変化に負けない事業体質強化を推進
→**為替対応**を踏まえた**部品現調化**や**生産性向上**などにより、コスト低減、及び輸出促進を図る
- Rota 2030は、暫定措置が議会に承認され、**11月**までに**確実な法令発行**を要望
- 環境車の普及促進には、11月のIPI法令施行に向け更なる**税制優遇**を要望
- EU, 韓国とのEPA**に**劣後しないような内容**(自由化スケジュール、原産地規則)を要望

5. 総括（政府への提言）

政府及び自動車業界の取り組みと課題

- 1) コスト削減に繋がる抜本的な取り組み
 - 道路・港湾等のインフラ整備による物流の効率化や、**ICMS(州税)**等、**複雑な税制の簡素化**等によるコスト競争力向上

- 2) 自由貿易政策／輸出促進政策
 - ブラジル製車両の輸出拡大に向け、短期の経済情勢や貿易収支動向に影響を受けない一貫した政策の継続。
 - **Reintegra(輸出奨励措置)**等、**輸出を促進するメカニズムの継続**

⇒コスト競争力をつけるためにも、**自由貿易を推進しつつ、競争力強化への改革推進(ブラジルコストの低減)**を要望。

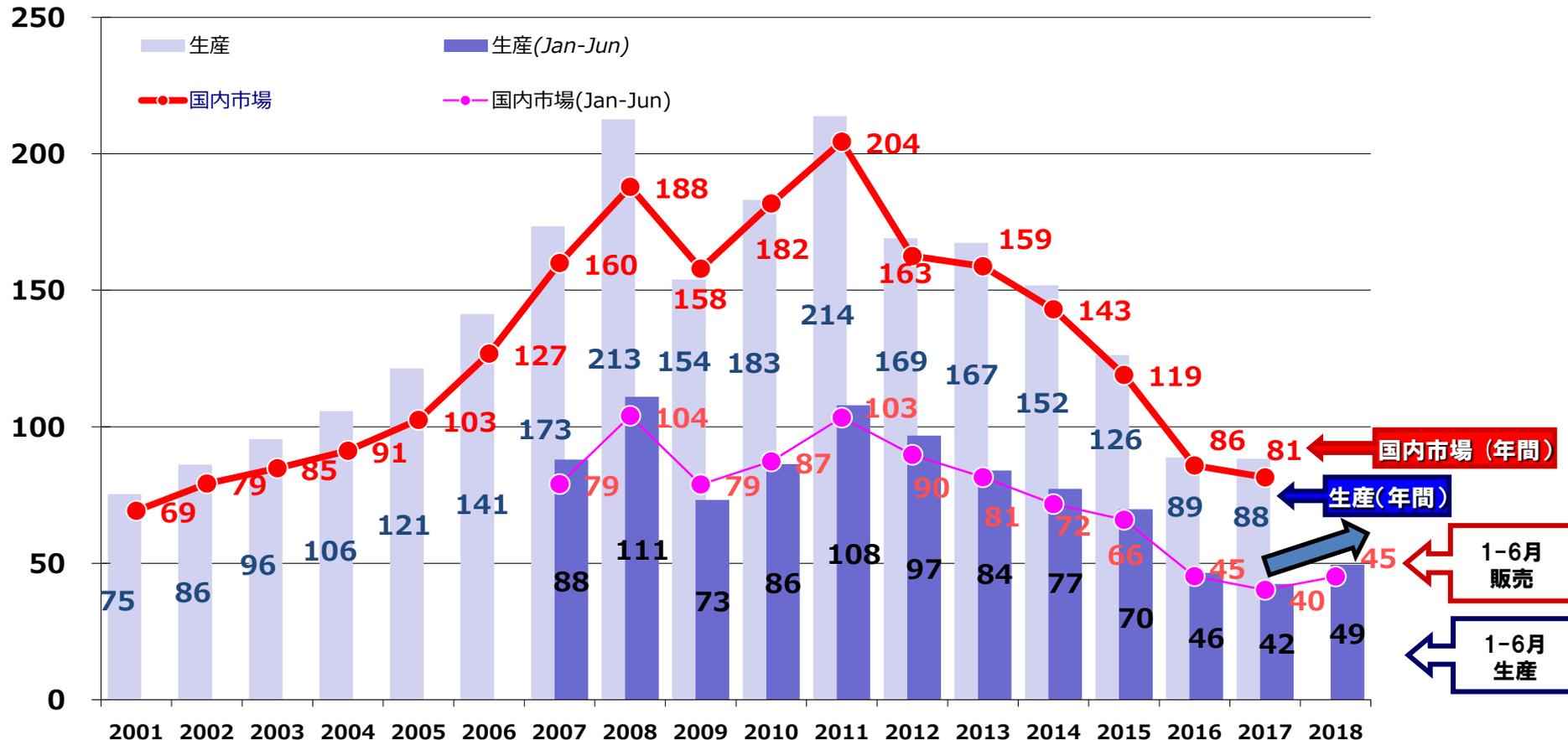
- 3) 自動車政策Rota 2030
 - 中長期事業計画を策定する上で、**自動車政策は長期の指針**を示すものとして**重要**
 - **競争力向上**につながる**細則**が必要

二輪業界動向

二輪車 生産・販売 推移

出典：Abraciclo

(万台)



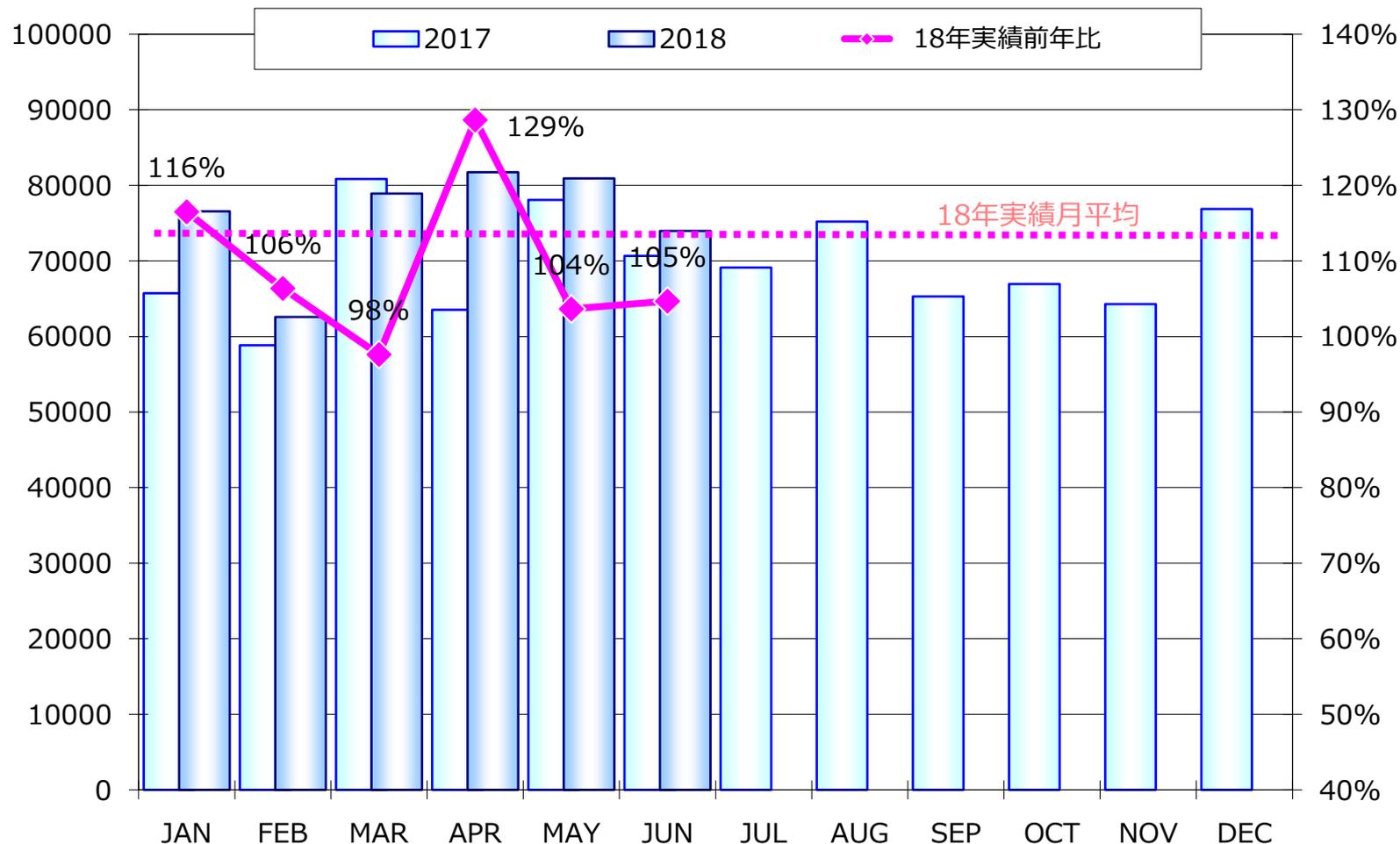
2018年上期実績

卸 45万台 (前年比112%)
 生産 49万台 (前年比117%)
 輸出 4万台 (前年比127%)

景気、購買意欲の回復により、上期販売は7年ぶりに前年比増
 生産台数は前年を2割弱上回るレベルまで回復

二輪車 月別販売推移 (2017年vs2018年)

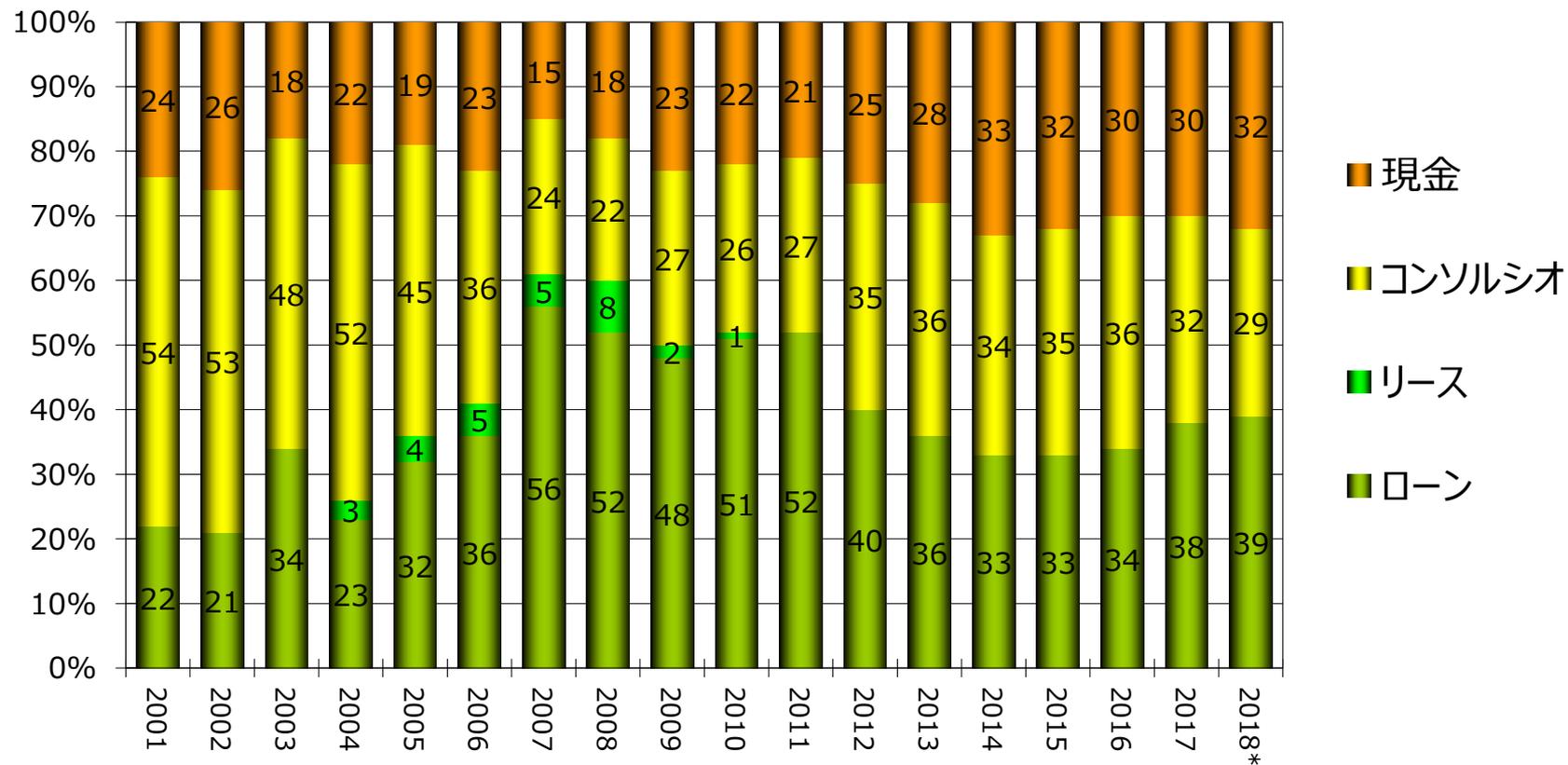
登録データ(DETRAN)



金利の改善によりクレジット販売が緩やかに回復し、2018年上期累計は前年比110%。
下期は政治動向が不透明なため、引き続き注視する必要がある。

二輪車 支払形態別 販売比率

※出典: ANEF(自動車メーカー系金融会社協会)



*2018年は3月までの実績

厳しい環境が続いていたクレジットが緩やかに回復しているが、
コンソルシオは引き続き厳しい状況が続くと予測。