

## 남미공동시장(MERCOSUR)에서 아르헨티나-브라질 간 자동차협정이 자동차 산업의 비대칭성에 미친 영향 분석\*

권기수\*\*

단독/한국외국어대학교

**Kisu, Kwon (2019), "The Effect of MERCOSUR's Automotive Agreement on Asymmetric Improvement of Automotive Industry"**

### ABSTRACT

This paper analyzes how the automotive agreement between Argentina and Brazil contributed to the improvement of the asymmetries of the automotive industry between the two countries during the 30th anniversary of the MERCOSUR's automotive agreement. As a result of the analysis, it can be concluded that the automobile agreement has a certain positive effect on the elimination of the asymmetries of the automobile industry between the two countries. Despite initial concerns about the launch of MERCOSUR, about 30 years later, the asymmetries of the automobile industry between the two countries have not deteriorated but rather improved. However, the convergence width was not large. In particular, since Brazil's trade surplus with Argentina has been expanding since 2015, it is highly likely to develop into a possibility for future trade disputes. As a result, the concern about asymmetries might yet become a stumbling block to the full liberalization of automotive trade. It is very difficult to solve the asymmetries in the automobile industry between the two countries only through the automotive agreement. In order to improve this, complementary policy measures such as production integration policies should be concurrently carried out.

**Key Words:** MERCOSUR, asymmetries, automotive agreement, automotive industry, automotive trade

---

\* 이 논문은 2018학년도 한국외국어대학교 교내학술연구비 지원에 의하여 이루어진 것임.

\*\* Kisu Kwon is assistant professor of Department of Portuguese at Hankuk University of Foreign Studies, Korea (kskwon@hufs.ac.kr).

## 서론

아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이 4개국이 결성해 1991년 출범한 남미 공동시장(MERCOSUR, 이하 남미공동시장)은 개도국 간의 대표적인 경제통합체로 커다란 주목을 받아왔다. 그러나 출범 27년이 지난 현재 남미공동시장은 제도적인 발전이나 외연적 확장에서 한계를 보이며 기로에 서 있다는 평가를 받고 있다.

이렇듯 남미공동시장이 발전에 한계를 보이는 이유는 회원국 간의 경제 격차에 따른 비대칭성이 중요한 원인 중의 하나로 지적된다.<sup>1</sup> 남미공동시장은 전 세계 경제통합체 중에서도 비대칭성이 큰 것으로 평가되며, 회원국 간의 비대칭성은 다양한 측면에서 목격된다. 먼저 경제규모나 생산부문의 크기, 인구규모, 부존자원, 경제발전 정도 등 구조적인 측면에서 그 모습을 찾을 수 있다. 또한 환율제도 등의 거시경제정책, 각종 투자 인센티브제도 등 정책적 측면에서도 그 차이가 발견된다.

회원국 간의 비대칭성 중에서도 격차가 가장 큰 것은 제조업 부문이다. 그리고 제조업 부문 중에서도 특히 남미공동시장 4개국 중 대표적인 자동차 생산국인 아르헨티나와 브라질의 자동차 산업에서 그 차이가 두드러진다는 지적이다. 남미공동시장이 1991년 자유무역지대로 출범해 1995년 관세동맹 단계로 발전하는 과정에서 자동차 부문은 완전 자유무역 대상에서뿐만 아니라 대외공동관세 적용 대상에서도 예외를 인정받는 등 특별한 대우를 받았다. 자동차 산업이 남미공동시장 통합 과정에서 특별한 지위를 갖게 된 것은 양국 간 자동차 산업의 격차만큼이나 각국 경제에서 차지하는 위상이 크기 때문이다.

브라질에서 자동차 산업은 제조업 GDP의 22%, 전체 GDP의 4%(2015년)를 차지하는 핵심 산업이다. 아르헨티나에서도 자동차 산업은 광공업 GDP의 8.5%, 전체 GDP의 2.5%(2017년)를 담당하고 있는 대표 산업이다. 자동차 산업은 양국 경제에서 뿐만 아니라 양자 간 무역에서도 큰 비중(평균 30%)을 차지한다. 이와 같이 자동차 산업이 양국 경제 및 양국 무역에서 차지하는 높은 위상으로 인해 자동차 무역이 남미공동시장 통합의 발전에 중요한 영향을 미치는 바로미터로 작용해왔다 해도 과언이 아니다.

1 이에 대한 보다 다양한 논의는 Giordano, Mesquita and Quevedo(2004), Giordano, Lanzafame and Meyer-Stame(2005), Bouzas(2005), Terra(2009)를 참조.

이러한 자동차 산업의 중요성과 비대칭성을 고려하여 아르헨티나와 브라질은 남미공동시장 출범 준비시기인 1988년부터 자동차협정이라는 예외적인 제도를 도입해 운영해왔다. 자동차협정의 주요 목표는 자동차 무역의 불균형 해소, 자동차 무역의 확대 및 다각화, 고부가가치 및 첨단기술 자동차부품 생산 확대 등이었다. 당초 한시적으로 도입해 운영하기로 했던 양국 간 자동차협정은 남미공동시장 출범 이후 거시경제정책의 불일치, 생산성 격차 등에 따른 무역수지 불균형이 지속되면서 30년째 시행되어 오고 있다.

이러한 배경 하에 본 논문에서는 남미공동시장의 자동차협정 시행 30주년을 맞아 아르헨티나와 브라질 간의 자동차협정이 양국 간 자동차 산업의 비대칭성 개선에 기여했는지의 여부를 규명해보고자 한다. 특히 자동차협정의 영향 분석을 위해 양국 간 자동차 산업의 비대칭성중에서도 가장 중요한 부분을 차지하고 있는 무역수지(trade balance)에 미친 영향을 중심으로 실증분석을 시도한다. 이를 위해 본 논문에서는 남미공동시장 4개국 중 아르헨티나와 브라질만을 주요 연구대상으로 한정한다. 그 이유는 아르헨티나와 브라질이 남미공동시장 내 대표적인 자동차 생산국이며 남미공동시장 출범 직전부터 비대칭성 해소를 위해 자동차협정을 시행해 왔기 때문이다.

그간 남미공동시장의 자동차 무역과 자동차협정에 관련된 다양한 연구가 수행되어왔다. 먼저 O'Keefe and Haar(2001)는 남미공동시장에서 회원국 간 자동차 무역이 무역전환효과에 힘입어 증가했다는 Yeats(1997)의 논쟁적인 주장을 반박했다. 그들의 연구결과에 따르면 남미공동시장에서 자동차 무역의 확대는 비관세 장벽으로 인한 무역전환효과보다는 무역창출효과에 힘입은 바가 컸다. Mera(2002)는 브라질에서 남미공동시장 자동차협정 체결 시 자동차공업협회(ANFAVEA) 등 자동차업체의 로비가 크게 작용했음을 밝혔다. Brambilla(2005)는 자동차협정을 쿼터제에 기초한 비관세장벽의 관점에서 다국적기업의 교역에 미친 영향을 분석하였다. Arza(2011)는 남미공동시장의 자동차협정이 자동차산업의 수출 플랫폼으로서 성과를 거두었는지의 여부를 실증적으로 분석하였다. 그 결과에 따르면 자동차협정이 무역창출에 기여는 했지만 남미공동시장을 수출 플랫폼으로 변모시키는 데는 실패했다. Garriz et al.(2014)은 1993-2012년 사이에 아르헨티나와 브라질의 공동자동차정책(CAP)이 역내 자동차 무역과 수출 다각화에 기여했는지 여부를 정량적으로 고찰하였다. 특히 그들은 자동차부품에 초점을 맞추어 연구를 수행하였다. Castaño and Piñero(2016)도 남미공동시

장 자동차협정이 아르헨티나-브라질 간 자동차 무역에 미친 영향을 다각도로 규명하였다.

본 연구는 비대칭성의 개념을 차용하여 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업의 격차를 비교 분석하였다는 점에서 기존 연구와 차별성을 갖는다. 특히 양국 간 자동차 산업의 비대칭성 해소를 위한 도구로 활용한 자동차협정 시행 이후 양국 자동차 산업 및 양국 간 자동차 무역에서 비대칭성이 어떻게 변화했는지를 실증적이며 종합적으로 분석하였다는 점에서 의미를 갖는다.

이상의 연구 목적을 달성하기 위해 본 논문은 다음과 같이 구성된다. 서론에 이은 두 번째 장에서는 비대칭성의 정의 그리고 지역경제통합과 비대칭성의 관계에 관한 기존의 논의를 검토한다. 특히 여기서는 남미공동시장의 비대칭성과 이를 극복하기 위한 대응책을 살펴본다. 이어지는 세 번째 장에서는 아르헨티나와 브라질 간의 자동차 산업에서 비대칭성을 해소하기 위해 도입한 자동차협정에 대해 심층적으로 고찰한다. 특히 이 장에서는 아르헨티나와 브라질이 경제통합 과정에서 자동차 무역을 중시해온 근거를 확보하기 위해 각국에서 차지하는 자동차 산업의 중요성과 위상을 분석한다. 네 번째 장에서는 자동차협정이 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업의 비대칭성 개선에 어떠한 영향을 미쳤는지를 실증적으로 분석하며, 마지막 장에서는 이상의 연구결과를 종합해 결론을 도출하고 향후 남미공동시장의 발전을 위한 과제를 제시한다.

## 비대칭성과 지역경제통합에 대한 논의

일반적으로 비대칭성(asymmetries)이란 국가 간 능력의 불균등한 분배로 정의한다(Ventura-Dias 2003, 2). 여기서 국가 간의 능력은 경제규모, 1인당 GDP, 산업 발전, 빈곤 수준 등 다양한 측면을 포함한다. 이러한 국가 간의 비대칭성이 경제통합의 발전을 저해한다는 게 대체적인 의견이다. 모든 지역이나 국가가 시장통합 확대를 통해 이득을 보는 것은 불가능하다. 경제통합이 회원국의 총 후생을 증대시킨다 해도 비용과 이익의 배분이 모든 국가나 지역에 균등하게 분배되지 않기 때문이다. 이에 따라 비대칭성을 해소하기 위한 재분배 정책이 작동하지 않으면 경제통합은 자발적으로 지속가능하지 않다는 주장이다(Bouzaz 2005, 85).

또한 경제통합 과정에서 비대칭성으로 인해 나타나는 심각한 문제 중의 하나는 통합의 효과가 경제규모가 큰 국가에 집중된다는 것이다. 이에 따라 경제통합의 성공적인 작동을 위해서는 경제규모가 큰 회원국의 역할이 중요한데, 자유무역과 경제통합에 대한 기존의 선행연구에 따르면 무역자유화와 경제통합이 성공하기 위해서는 회원국들에게 집단재(collective goods)를 제공할 능력을 갖고 있는 역내 주도국(regional preponderant power)의 역할이 필요하다. 특히 비대칭적인 경제상황에서 경제나 무역규모가 큰 회원국의 일방적인 조치(unilateral actions)는 다른 회원국에게 커다란 비용을 초래한다. 여기서 일방적인 조치란 다자무역체제에서 상대국과의 협의나 조정 없이 어느 한 국가가 취하는 일련의 정책을 지칭한다. 역내 리더(leader) 국가가 국내 문제를 해결해야하는 압력에 처할 때 정치인들은 정치적 생존을 극대화하기 위해 일방적인 정책을 선택하는 경향이 있다. 이러한 상황에서 정치인들의 주요 관심사는 일방적인 정책이 역내 회원국에 미치는 영향이 아니라 국내 유권자에 끼치는 효과다. 경제나 무역 규모가 크기 때문에 이들의 일방적인 정책이 역내 회원국들에게 부정적인 영향을 미칠 수 있으며, 이는 결과적으로 통합의 발전을 가로막는다(Genna 2005, 337-338).

비대칭성은 구조적 비대칭성과 정책적 비대칭성으로 구분해 볼 수 있다. 구조적 비대칭성은 시장통합 확대를 통해 이득을 얻을 수 있는 경제적 능력을 구성하는 요소에 의해 결정된다. 즉 경제규모, 부존자원, 1인당 소득, 재화와 요소시장의 유연성, 경제발전 수준 등이다. 이러한 요소들은 시간이 지나면서 천천히 바뀐다. 이들 요소가 시장통합 확대를 통한 회원국들의 이익을 제한한다면 회원국 간 구조적 차이를 인정하고 이를 개선하기 위한 정책 도입이 필요하다. 반면 정책적 비대칭성은 각국의 선호도, 선택, 그리고 제도적 특성에 그 뿌리를 두고 있다. 정책적 비대칭성은 회원국 간 자원의 배분은 물론 거시경제 지표에 영향을 미치는데, 이러한 정책적 불균형으로 인해 시장의 효율성이 하락하고 경제통합의 발전이 지체된다. 일반적으로 정책적 비대칭성이 구조적 비대칭성보다 해결하기 쉽다고 주장한다. 그러나 남미공동시장과 다른 지역경제통합체의 경험에 비추어 볼 때 이러한 주장은 설득력이 높지 않다. 정책적 비대칭성의 조화를 이루기 위해서는 법적·제도적 측면에서 국가 간 선호도를 조정하고 공정한 게임의 필요성에 대한 회원국 간의 합의가 필요하다. 또한 정책적 조화는 한 국가의 정책 주권의 포기를 의미하기 때문에 정책적 불균형을 해소하는 것은 쉽지 않다(Bouzas 2005, 85-86).

남미공동시장에서도 출범 초기부터 논란이 되었던 쟁점중의 하나는 회원국 간 경제의 비대칭성에 따른 문제였다. 일각에서는 이러한 회원국 간의 경제적 비대칭성을 남미공동시장의 발전이 지체되고 있는 가장 큰 요인 중의 하나로 지목한다(Terra 2009, 18). 그러나 남미공동시장에서는 이러한 회원국 간 비대칭성을 해결하기 위해 미봉책으로 일관해 왔다. 결과적으로 이러한 근시안적인 정책이 심층적인 경제통합체로의 발전을 가로막았다는 지적이다(Hijazi 2012, 63).

이상에서 논의한 광의의 비대칭성 개념을 본 연구의 주제인 자동차 산업에 적용해 분석하는 데는 한계가 있다. 따라서 본 연구에서는 비대칭성 개념을 자동차 산업의 분석에 초점을 맞추어 “아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업의 생산, 판매, 수출, 수입, 그리고 무역수지 측면에서의 구조적 격차”로 축소 정의한다. 특히 아르헨티나와 브라질 자동차 산업에서의 무역수지 적자에 따른 무역 불균형을 비대칭성의 핵심 요소로 정의한다.

## 남미공동시장 내 자동차 산업의 비대칭성과 자동차협정

자동차 산업은 아르헨티나와 브라질의 대표적인 주력 산업이자 전·후방 파급 효과가 큰 산업이다. 자동차 산업은 소재·부품부터 서비스까지 전·후방 연계가 광범위해 생산, 고용, 수출 등을 통해 경제 전체에 미치는 파급효과가 매우 큰 산업으로 평가된다. 이러한 산업 규모 및 전·후방 파급효과를 고려하면 자동차 생산시설이 철수하는 경우 막대한 경제적 손실로 이어질 것을 쉽게 짐작할 수 있다.

이러한 중요성 때문에 자동차 산업은 남미공동시장 출범 초기부터 무역 자유화나 대외공동관세 수립 과정에서 예외를 인정받는 등 특별한 대우를 받았다. 특히 아르헨티나와 브라질은 경제통합 출범 논의 시기부터 양국 간 자동차 산업의 비대칭성을 인정하고 이를 개선하기 위한 자동차협정을 체결해 운영해오고 있다. 1988년 처음으로 체결된 자동차협정은 지난 30년간 지속적으로 갱신되어왔다.

본 장에서는 먼저 아르헨티나와 브라질에서 자동차 산업이 차지하는 위상과 중요성을 살펴보기로 한다. 이를 통해 양국이 지난 30년간 경제통합 과정에서 왜 그토록 자동차 무역을 중시해 왔으며 수많은 비판에도 불구하고 자동차협정을

유지·고수해왔는지 그 이유를 확인할 수 있다. 다음으로 남미공동시장 출범 초기 아르헨티나와 브라질에서 자동차 산업의 비대칭성을 비교해 보고, 마지막으로 아르헨티나와 브라질 양국이 자동차 산업의 비대칭성 해소를 위해 30년간 운영해오고 있는 자동차협정의 주요 내용과 특징을 분석한다.

## 아르헨티나와 브라질의 자동차 산업의 위상과 특징

### 아르헨티나 자동차 산업의 위상과 특징

아르헨티나에서 자동차 산업의 경제적 위상은 크다. 자동차 산업은 광공업 GDP의 8.5%를 차지하고 전체 GDP의 2.5%를 담당하는 대표적인 산업이다. 2017년 현재 아르헨티나에서는 11개의 완성차 업체와 약 400개의 자동차부품 업체가 활동하고 있다. 자동차 산업에서의 직접 고용은 약 7만 명에 달한다. 2017년 자동차 생산량은 45만 8,053대로 전 세계 24위(0.5% 비중)이다.

자동차 분야는 완성차와 교환 부품의 판매 및 애프터서비스 제공의 네트워크를 형성하는 자동차 판매 대리점을 포함한다. 2017년 현재 자동차 판매 대리점은 897개에 달하는데, 이곳의 직접 고용 인력만 해도 4만 5,000여 명에 달한다.

표 1. 아르헨티나 자동차 산업의 현황(2017년 기준)

항목	주요 내용
자동차 생산 업체 수	11개
자동차부품 업체 수	약 400개
자동차 수출 대수	20만 9,587대
자동차 수입 대수	65만 4,526대
자동차 생산 대수	47만 2,158대
직접 고용	7만 394명

출처: ADEFA, ACARA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

아르헨티나에서 자동차 산업은 20세기 초반부터 시작되었다. 1913년 포드 자동차가 부에노스아이레스에 남미 최초이자 미국 밖에서는 두 번째 자회사를 설립하면서 자동차 산업의 역사에 막이 올랐고, 이후 피아트, 제너럴 모터스, 크라이슬러, 메르세데스 벤츠, 시트로앵, 푸조 등이 속속 공장을 설립하면서

아르헨티나는 전 세계 자동차업체들의 주요 각축장으로 부상했다.

1990년대 이후 아르헨티나 자동차 산업의 역사는 네 시기로 구분해 살펴볼 수 있다. 먼저 1994년부터 1998년까지로 남미공동시장이 창설되면서 브라질의 자동차 공급기지로 부상하던 시기다. 이 시기 이후 대 브라질 자동차 수출이 급증하면서 브라질 시장 의존도가 크게 높아졌다. 두 번째 시기는 2000년부터 2002년까지로 이 기간에 아르헨티나는 GDP가 15% 이상 하락하는 등 전대미문의 경제 위기에 빠졌고 그에 따라 자동차 생산도 큰 폭으로 하락했다. 세 번째 시기는 2003년부터 2011년까지로 국내의 수요에 힘입어 자동차 산업이 연평균 약 20%의 높은 성장을 지속했으며, 자동차 생산도 2011년 82만 8,771대로 사상 최고치를 기록했다. 마지막 네 번째는 2012년부터 2016년까지로 브라질의 경기침체로 수출이 급감하며 자동차 산업이 부진을 보이던 시기다. 특히 2016년에는 수출이 2011년의 절반 가까이 떨어지고 생산 대비 수출 비중이 61%에서 40%로 감소했다.

최근 아르헨티나 자동차 산업에서 나타나는 두드러진 특징 중의 하나는 경사용차(픽업트럭이나 유틸리티 차량) 생산의 증가다. 2017년 총 자동차 생산 중 승용차의 점유율은 43%에 불과하며 전년 대비 15.6% 감소한 수치이다. 이에 반해 경사용차 생산은 전년 대비 16% 증가했다. 이는 2013년 이후 나타난 현상으로 아르헨티나 자동차 업계가 점점 픽업트럭이나 유틸리티 차량에 특화되어 가고 있음을 의미한다. 이러한 변화는 브라질의 승용차 수요 감소에 따른 수출 하락, 국내 농업 생산과 연동해 픽업트럭 수요 증가에 따른 경쟁력 향상 등에 기인한다.

아르헨티나의 자동차 수출은 2011년에 최고 기록(50만 6,715대)을 경신한 이후 지속적인 하락세다. 2011년 실적은 브라질을 비롯한 다른 주변 중남미 지역 국가들과 유럽에서의 큰 폭의 자동차 수요 증가에 힘입은바 컸다. 그러나 이후 아르헨티나의 국제 경쟁력(실질 환율 기준)이 2015년 말까지 지속적으로 약화된 데다가 해외에서 아르헨티나 자동차에 대한 수요가 감소하면서 자동차 수출이 큰 폭으로 하락했다. 특히 자동차 수출 감소는 주력 시장인 브라질의 심각한 경기침체에 기인한 측면이 강하다. 2017년 대 브라질 자동차 수출은 2011년의 33% 수준인 13만 5,900대에 그쳤다. 아르헨티나 자동차 수출에서 브라질이 차지하던 비중도 한때 80%에서 2017년에는 65%까지 떨어졌다.

아르헨티나의 자동차 수출은 일부 시장에 대한 편중성이 크다. 2017년 기준으

로 남미공동시장 회원국<sup>2</sup>에 대한 수출이 총 수출의 68%를 차지한다. 그 중에서도 브라질 단일 국가에 대한 수출이 65%에 달한다. 여기에는 멕시코, 칠레, 콜롬비아, 그 외의 중남미 국가들을 추가하면 그 비중은 91%에 이른다. 이처럼 시장의 변동성이 큰 중남미 국가에 대한 높은 수출의존도가 아르헨티나 자동차 산업의 취약한 한 단면으로 지적된다.

아르헨티나는 브라질과 달리 전체 자동차 판매에서 수입차의 비중이 높은 시장이다. 수입차 비중은 2016년 정부가 수입 규제를 폐지하고 중고급차에 대한 내국세를 낮추면서 급증했다. 그 결과, 2017년 전체 자동차 판매에서 수입차가 차지하는 비중은 70.6%에 달했다.

아르헨티나 자동차 시장의 또 다른 중요한 특징은 자동차부품의 무역적자가 심화되고 있다는 점이다. 2002년 이후 자동차 생산의 증가로 아르헨티나 자동차 부품의 무역수지는 적자를 기록하고 있다. 2002년부터 2016년까지 자동차부품 수입은 연평균 13.7% 증가해 그 규모는 6배 증가했다. 그에 반해 수출은 연평균 2% 상승에 그쳤다. 그에 따라 수입과 수출의 비율은 2002년에는 거의 1:1이었던 것이 2016년에는 4.9:1로 확대되었다. 아르헨티나에서 자동차부품의 무역적자가 악화되고 있는 구조적 요인은 다음의 세 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 1990년대 자동차부품의 무관세 수입 제도가 도입된데 이어 폐소화의 실질적인 강제로 수입이 크게 증가하면서 국내 자동차부품 산업의 기반이 와해되었기 때문이다. 둘째, 남미공동시장이 출범하면서 아르헨티나의 국산화율이 줄어 수입품 비중이 늘어났기 때문이다. 셋째, 자동차 메이커들의 전략적 결정에 기인한다. 완성차 업체들이 글로벌 공급 모델을 도입하면서 아르헨티나 자동차 부품업체에 대한 의존도가 크게 줄었다. 자동차부품의 국산화율이 낮기 때문에 자동차 생산 증가는 곧 자동차부품의 수입 증가를 의미한다. 2014년에서 2016년까지 자동차 부품 수출은 브라질 자동차 산업이 축소되면서 크게 감소했다. 브라질은 아르헨티나 자동차부품 수출의 약 60%를 차지하고 있어 브라질의 자동차 생산과 아르헨티나의 자동차부품 수출은 밀접한 상관관계에 있다. 2013년부터 2016년 사이에 브라질의 자동차 생산은 40% 가까이 줄었으며 아르헨티나의 자동차 부품 수출도 43%나 감소했다.

2 여기서 회원국은 브라질, 우루과이, 파라과이, 베네수엘라(현재 자격 정지 중) 및 볼리비아(가입 추진 중)를 포함한다.

## 브라질 자동차 산업의 위상과 특징

브라질에서도 자동차 산업이 차지하는 경제적 위상은 매우 크다. 자동차 산업은 제조업 GDP의 22%에 달하며 전체 GDP의 4%(2015년 기준)를 차지하는 브라질의 대표적인 산업이다. 고용 규모는 직간접 고용을 포함해 130만 명에 달한다.

대외적으로도 브라질 자동차 산업의 위상은 높다. 2016년 기준으로 브라질은 세계 10대 자동차 생산 강국이자 8대 소비시장이며, 브라질 내에는 27개의 자동차 메이커가 65개의 생산 공장에서 연간 505만 대의 생산능력을 구축하고 있다. 브라질자동차공업협회(ANFAVEA)의 표현을 굳이 빌리지 않더라도 브라질은 전 세계 자동차 업계의 진검 승부의 장이라 할 만하다.

표 2. 브라질 자동차 산업의 현황

항목	주요 내용
자동차 생산업체 수	27개
자동차부품 생산업체 수	446개
연간 자동차 생산능력	505만 대
자동차 생산 대수(2017)	269만 대
자동차 수입 대수(2017)	24만 대
자동차 수출 대수(2017)	76만 대
자동차 판매 대수(2017)	223만 대
고용 인력(직간접)	130만 명
GDP 비중(2015)	제조업 GDP 22%, 전체 GDP 4.0%
전 세계 순위(2016)	생산 10위, 내수 판매 8위

출처: ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

브라질에서 자동차 생산의 역사는 1920년으로 거슬러 올라간다. 당시 포드 자동차가 처음으로 브라질에서 자동차 조립 생산을 개시한 이후 브라질에서 자동차 생산은 1980년대 외채위기 이전까지 비약적인 발전을 거듭했다. 1980년대 외채위기 여파로 한동안 침체를 보였던 자동차 산업은 1990년대 들어 시장 개방과 경제 안정화, 남미공동시장 출범 효과에 힘입어 새로운 발전의 전기를 맞이했다. 1980년대 연평균 5억 달러에 불과했던 자동차부문에 대한 투자는 1990년대 16억 달러로 급증했고, 1980년대 70만 대까지 떨어졌던 자동차 생산도

1990년대는 최고 190만 대까지 증가했다.

2000년대 초까지 경기 침체로 주춤했던 브라질 자동차 시장은 2004년부터 시작된 안정적 경제성장세에 힘입어 전례 없는 호황을 누렸다. 2003년 151만 대에 불과했던 자동차 생산은 2011년에는 사상 최고치인 342만 대에 달했다. 그러나 이후 브라질의 경기 침체로 자동차 생산은 지속적으로 하락해 2017년에는 269만 대에 머물고 있다.

2000년대 브라질의 자동차 생산 붐은 안정적 경제성장 이외에도 이중연료(flex fuel) 자동차에 대한 국내의 뜨거운 수요에 힘입은 바 컸다. 바이오에탄올과 가솔린을 적절한 비율로 혼합해서 사용하는 이중연료 자동차 생산은 2003년 브라질에서 첫 선을 보인 이후 폭발적인 증가세를 보였다. 그 생산은 2006년에 125만 대를 기록해 처음으로 가솔린 자동차 생산 대수를 앞질렀다. 2017년 현재 브라질 국내에서 판매되고 있는 신차의 88.6%가 이중연료 차량이다.

자동차 내수 판매도 2004년부터 가파른 증가세를 보였다. 안정적 경제성장세에 따른 소득 증대, 물가 안정에 힘입은 점진적 금리 인하, 자동차 업체들의 할부 판매 확대 등이 자동차 판매를 견인했고, 그 결과 2004년 158만 대였던 자동차 판매는 2012년 380만 대로 사상 최고치를 기록했다. 그러나 그 이후에는 생산과 마찬가지로 지속적인 경기 침체 속에서 하락세를 보여 2017년 현재 224만 대에 그치고 있다.

전반적으로 소득 수준이 낮은 브라질 국민들의 경제적 특성을 반영해 전통적으로 브라질에 진출한 자동차업체들은 주로 1,000cc-2,000cc 사이의 소형차, 특히 1,000cc 미만의 국민차 생산에 주력했다. 그러나 2002년 이후 중·대형차 생산 장려를 위한 세계 혜택과 중산층의 부상에 힘입어 시장구조가 빠르게 바뀌고 있다. 2006년에는 1,000cc 미만의 국민차 비중이 56%에 달했으나 2017년에는 그 비중이 34.5%로 크게 감소했으며, 그에 반해 같은 기간 1,000cc-2,000cc 사이의 차량 판매 비중은 42.6%에서 63.7%로 크게 증가했다. 한편 2,000cc 이상의 대형차 판매 비중은 1.4%에서 1.8%로 소폭 증가에 그쳤다.

## 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업의 비대칭성 비교

본 장에서는 남미공동시장 출범 초기의 생산, 판매, 수출, 수입, 무역수지 측면에서 브라질과 아르헨티나 간 자동차 산업의 비대칭성을 비교·분석한다. 이를 위해 본 연구에서는 비대칭성 지수를 산출하였다. 여기서 비대칭성 지수는 다음과 같은 간단한 수식으로 추출한다. 예를 들어 브라질과 아르헨티나의 자동차 생산에서 비대칭성 지수는 아르헨티나 자동차 생산 대비 브라질 자동차 생산의 비율로 구한다. 본 연구에서는 단일년도의 수치 비교에서 나타나는 편의성의 한계를 보완하기 위해 3개년의 수치(1990-1992)를 합산해 이를 비교하였다.

$$\text{자동차 생산 비대칭성 지수} = \frac{\text{브라질 자동차 생산(1990-1992년)}}{\text{아르헨티나 자동차 생산(1990-1992년)}}$$

먼저 자동차 생산 측면에서 브라질과 아르헨티나의 비대칭성을 비교해 보았다. 1990-1992년 사이 브라질은 총 260만 대의 자동차를 생산한 반면 아르헨티나는 총 50만 대의 자동차를 제조했다. 그에 따른 양국 간 자동차 생산의 비대칭성 지수는 5.2에 달했다.

표 3. 브라질과 아르헨티나의 자동차 생산 비교

(단위: 대)

연도	브라질(A)	아르헨티나(B)
1990	843,429	99,639
1991	861,169	138,958
1992	905,038	262,022
3년 합계	2,609,636	500,619
비대칭성(A/B)	5.2	

출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

두 번째로 자동차 판매 측면에서 양국 간의 비대칭성을 비교하였다. 1990-1992년 사이 브라질의 총 자동차 판매는 227만 대에 달한데 반해 아르헨티나의 판매는 61만 대에 머물렀다. 이에 따른 양국 간 자동차 판매의 격차는 3.7로 조사되었다. 자동차 생산과 비교해 양국 간의 격차는 다소 낮은 것으로 평가된다.

표 4. 브라질과 아르헨티나의 자동차 판매 비교

(단위: 대)

연도	브라질(A)	아르헨티나(B)
1990	712,741	95,960
1991	790,773	165,806
1992	764,016	349,245
3년 합계	2,267,530	611,011
비대칭성(A/B)	3.7	

출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

세 번째로 수출 측면에서 양국 간의 격차를 살펴보았다. 분석 기간(1990-1992년) 사이에 브라질에서 수출한 자동차는 38만 대에 달한 반면 아르헨티나의 수출은 브라질의 약 1/17에 불과한 2만 대에 머물렀다. 이는 비교 대상 변수 중 비대칭성이 가장 크게 나타난 것이다.

표 5. 브라질과 아르헨티나의 자동차 수출 비교

(단위: 대)

연도	브라질(A)	아르헨티나(B)
1990	117,040	1,126
1991	93,397	5,205
1992	173,410	16,353
3년 합계	383,847	22,684
비대칭성(A/B)	16.9	

출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

네 번째로 수입 측면에서 양국 간의 격차를 분석했다. 비교 분석 기간(1990-1992년) 사이에 브라질이 수입한 자동차는 총 4만 대에 그친 반면 아르헨티나는 총 13만 대에 달하는 물량을 수입했다. 그 결과, 다른 비교 대상 변수와는 달리 수입 측면에서는 아르헨티나가 브라질보다 약 3배 이상 그 규모가 큰 것으로 조사되었다.

표 6. 브라질과 아르헨티나의 자동차 수입 비교

(단위: 대)

연도	브라질(A)	아르헨티나(B)
1990	115	1,173
1991	19,837	28,631
1992	23,691	105,882
3년 합계	43,643	135,686
비대칭성(A/B)	0.3	

출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

다섯 번째로 고용 측면에서 양자 간의 비대칭성을 살펴보았다. 통합 초기 3년간(1990-1992년) 브라질의 자동차 산업에서 총 고용은 38만 명에 달한 반면 아르헨티나의 총 고용은 약 6만 명에 그쳤다. 그에 따른 고용 부문에서의 비대칭성은 6.6을 기록했다.

표 7. 브라질과 아르헨티나의 자동차 고용 비교

(단위: 명)

연도	브라질(A)	아르헨티나(B)
1990	138,374	17,430
1991	124,859	18,317
1992	119,292	22,161
3년 합계	382,525	57,908
비대칭성(A/B)	6.6	

출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.10]

마지막으로 무역수지 측면에서 아르헨티나와 브라질의 비대칭성을 살펴보았다. 여기서는 아르헨티나의 대 브라질 자동차 수출입에 기초해 무역수지를 도출하였다. 무역수지는 전체 자동차 무역과 자동차부품 무역으로 구분해 분석했다. 그 결과, 분석 기간 내내 아르헨티나가 브라질과의 무역에서 지속적인 적자를 기록했다. 특히 자동차 전체 무역적자 중 자동차부품의 적자가 절반을 차지했다.

표 8. 아르헨티나-브라질 간 자동차 및 자동차 부품의 무역수지  
(단위: 천 달러)

연도	자동차			자동차 부품		
	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지
1991	106,485	235,230	-128,745	69,858	116,683	-46,825
1992	194,285	834,863	-640,578	108,009	377,720	-269,710
1993	487,819	764,347	-276,527	262,578	478,842	-216,264
3년 합계	788,590	1,834,440	-1,045,850	440,446	973,244	-532,799

출처: UN Comtrade 자료를 활용해 필자 작성[검색일: 2018.07.12]

지금까지 남미공동시장 출범 초기에 브라질과 아르헨티나 간 자동차 산업에서의 비대칭성을 생산, 판매, 수출입, 고용, 무역수지 측면에서 살펴보았다. 그 결과, 브라질과 아르헨티나 간 경제 규모의 비대칭성만큼이나 격차가 큰 것으로 분석되었다. 특히 무역수지 측면에서의 비대칭성이 매우 높게 나타났다. 무역적자 규모는 비교대상 기간 아르헨티나 총 무역액의 약 40%에 달했다. 결과적으로 이러한 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업에서의 격차, 특히 통합 출범 초기 아르헨티나의 막대한 무역역조 개선을 위한 의도가 자동차협정 체결로 표출되었다고 볼 수 있다.

## 아르헨티나-브라질 간 자동차협정의 도입과 운영

본 장에서는 아르헨티나와 브라질이 양국 간 자동차 산업의 비대칭을 완화하고 개선할 목적으로 시행해오고 있는 자동차협정(Acordo sobre Automotiva Commum entre a Argentina e o Brasil, 이하 자동차협정)에 대해 심층적으로 살펴보하고자 한다. 양국 간의 자동차협정은 1988년 체결되어 햇수로 30년에 이르고 있다. 그간 양국은 41개의 추가의정서를 통해 자동차협정을 지속적으로 갱신해오고 있다. 여기서는 지난 30년간 운영되어 온 자동차협정을 크게 네 시기로 나누어 살펴본다. 이러한 시기 구분은 Arza(2011, 134-135)의 연구 결과를 차용한 것이다. Arza의 분석 기준을 일부 준용해 본 연구에서는 아르헨티나와 브라질 간 자동차 무역의 자유화 범위에 따라 크게 통합이전단계(1988-1994년), 통합발전단계(1995-1999년), 통합심화단계(2000-2005년), 통합후퇴단계(2006-현재)로 구분하였다.

## 통합이전단계의 자동차협정(1988-1994년)

역사적으로 아르헨티나와 브라질에서 자동차 산업은 보호무역이 매우 심한 산업 중의 하나였다. 이에 따라 양국에서 1980년대까지 자동차 수입은 매우 엄격히 통제되었다. 그러나 이러한 경향은 1980년대 후반부터 아르헨티나와 브라질을 중심으로 경제통합 논의가 활성화되면서 조금씩 바뀌기 시작했다.

아르헨티나와 브라질 간의 통합 노력은 민주화 이후 각기 독자적인 무역자유화를 추진하던 양국 정부가 중남미통합연합(Latin American Integration Association: LAIA)의 규범 하에서 1985년 양자 간의 경제협력관계 증진을 촉구하는 '과수 선언'을 발표하면서 구체화되기 시작하였다. 1986년에는 양국 간 경제통합 및 협력프로그램(Programa de Integración y Cooperación Económica Argentina-Brasil, PICEAB)이 수립되었으며, 이에 근거해 경제통합 및 협력사업에 관한 구체적인 내용을 담은 12개의 의정서가 채택되었다. 1988년 11월에는 통합협력발전조약(Treaty for Integration, Cooperation and Development)이 체결되었다. 이 조약에 따라 양국은 점진적인 관세 및 비관세 장벽의 철폐와 거시경제정책의 조율을 통해 향후 10년 내에 공동시장을 창설하기로 합의하였다. PICEAB에 근거하여 아르헨티나와 브라질은 1987년 286개 자본재 품목의 관세 및 비관세 장벽을 제거했으며, 이후 수차례의 협상을 거쳐 무관세 거래 품목 수를 600개로 확대했다.

1988년 4월 7일에는 PICEAB에 기초해 양국 간 자동차 분야에서 협력을 명시한 의정서가 채택되었다. 이 의정서는 양자 간 자동차 분야 통합의 법적, 제도적 근거가 되는 최초의 협정이라는 점에서 의미가 컸다. 이는 당시 아르헨티나와 브라질 자동차 업계의 주장을 반영한 것이었다. 양국의 자동차 업계는 자동차 무역 및 생산 분야에서 상호보완성 달성을 목표로 자동차 시장의 통합을 주장했다. 이 의정서에 근거해 양국 자동차 무역의 쿼터를 제한하는 업무를 맡은 정부 간 실무그룹이 설립되었다. 실무그룹의 제안에 따라 양국 간 최초의 무관세 대상 자동차 무역 쿼터(1989년 5,000대, 1990년 1만 대)가 정해졌다.<sup>3</sup> 당시 양국 간 자동차 무역에서 무관세 혜택을 받기 위해서는 자동차 부품의 국산화율이 85%에 달해야 했다.

1990년 7월 아르헨티나와 브라질 대통령은 통합일정 가속화를 주요 내용으로 하는 부에노스아이레스 협정을 체결했다. 이 협정에 근거해 양국은 자동차 무역의 균형 및 대칭을 달성하기 위해 쿼터를 새롭게 설정했다. 1991년 무관세 무역 규모는

3 무관세 무역액은 금액 기준으로 1억 5,000만 달러로 한정했다.

1만 대(금액 기준 한도 3억 달러)로 확정했다. 1992년에 무역 규모는 1만 대로 전년도와 같지만 무역 상한액은 5억 달러로 확대했다.

1990년 12월 아르헨티나와 브라질 정부는 부에노스아이레스 협정을 토대로 1994년 남미공동시장 출범을 목표로 한 경제보완협정 제14호(Acordo de Complementacao Economica N° 14: ACE-14)를 체결했다. 이후 자동차 산업도 경제보완협정의 규정에 포함되었다. 1991년에는 경제보완협정 부칙 7호에 따라 각국의 자동차 수출 대수가 1만 대로 재설정되었다. 무역 상한액은 당초 5억 달러에서 6억 달러로 확대되었다. 매년 자동차 수출 대수도 1992년 1만 8,000대, 1993년 2만 6,000대, 1994년 3만 8,000대로 증대되었다.

또한 부칙 8호에서는 아르헨티나와 브라질 간 자동차협정의 목표가 제시되었다. 자동차협정은 일차적으로 양국 간 자동차 산업과 무역의 비대칭성 개선을 주요 목표로 하고 있다. 또한 양국은 자동차협정을 통해 비대칭성 해소뿐만 아니라 경쟁력을 갖춘 고부가가치 자동차 생산 및 수출 플랫폼으로의 발전을 목표로 제시하였다.

표 9. 아르헨티나-브라질 간 자동차협정의 주요 목표

a) 역동적이며 균형적으로 양국 간 자동차 교역의 확대 및 다각화
b) 아르헨티나와 브라질에서의 총 자동차 생산 확대
c) 수직적 자동차통합 확대 회피
d) 자동차 생산 비용 축소
e) 고부가가치 및 첨단기술 자동차부품 생산 확대
f) R&D 투자 장려
g) 무역수지 개선

출처: [sice.oas.org](http://sice.oas.org/www.sice.oas.org)[검색일: 2018.07.20]

### 통합발전단계의 자동차협정(1995-1999년)

두 번째는 통합의 발전(towards integration) 단계로 1995년에서 1999년까지이다. 1994년 말 남미공동시장 회원국들은 관세동맹을 목표로 한 오우루프레투(Ouro Preto)협정을 체결했다. 관세동맹 단계에서는 회원국 간 역내 자유무역은 물론 역외에 대해 공동의 관세를 부과하게 된다. 그러나 자유무역협정 단계에서와 마찬가지로 관세동맹 단계에서도 자동차 산업은 예외를 인정받았다. 대신에 1996-1999년 기간 동안 점진적인 관세 및 비관세 장벽 철폐시기를 거쳐 2000년까지 완전 자유무역을 실현하고 관세동맹 단계로 나아가기로 합의했다.

이 시기 아르헨티나와 브라질 간의 중요한 합의 사항은 1999년까지 자동차

부문에서 대외공동관세를 35%로 수렴하기로 한 것이었다. 1995년 초 제3국으로부터 아르헨티나의 자동차 수입 관세가 2%였던 점을 감안하면 아르헨티나 입장에서는 대폭적인 관세 인상을 의미했다. 그에 반해 브라질의 수입 관세는 32%였기 때문에 관세 인상 폭은 크지 않았다. 하지만 이러한 양국 간의 합의는 이 기간에 달성되지 않았다.

표 10. 아르헨티나와 브라질의 자동차 대외공동관세 수렴 일정

연도	아르헨티나(%)	브라질(%)
1995	2	32
1996	7	35
1997	10	32
1998	14	28
1999	35	35

출처: Brambilla(2005, 7)

이 시기의 양국 간 자동차 무역의 규정은 1996년 10월 19일 체결한 제28호 추가의정서에 근거한다. 이 의정서의 제정으로 무관세를 통한 양국 간 자동차 무역의 규정이 새롭게 확립되면서 이전 시기보다 무관세를 통한 자동차 무역의 규모가 확대되었다. 그 근거는 의정서 제2조에서 발견된다. 양국은 각국의 법률에 의거해 수입이 상대방에 대한 수출로 보상(상쇄)될 경우 자동차는 물론 자동차부품도 무관세 무역이 가능하다고 명시했다. 이전 시기와 달리 자동차에 대해서뿐만 아니라 자동차부품에 대해서도 자유화 규정을 도입했다. 또한 제8조에 따르면 수출을 통한 보상 조건 없이도 일정 쿼터 내에서 무관세 무역이 가능하도록 허용했다. 일례로 아르헨티나에서 브라질로 수출할 경우 각 자동차 업체가 무관세로 수출할 수 있는 최대한도(자동차 대수 및 금액 기준)를 1997-1999년 사이 8만 5,000대로 설정했다. 브라질의 경우도 보상 조건 없이 아르헨티나에서 브라질로 수출되는 연간 자동차의 50%까지 추가적으로 무관세로 수출할 수 있는 혜택을 부여받았다.

표 11. 아르헨티나의 대 브라질 자동차 무관세 무역 쿼터 규모 추이

기업	1997	1998	1999	총 대수
Ford	4,906	4,906	4,095	14,717
Volkswagen	5,106	5,105	5,106	15,317
Iveco	519	519	519	1,557
Mercedes Benz	1,783	1,784	1,784	5,351
Ciadea	3,445	3,445	3,444	10,334
Sevel(Peugeot)	3,746	2,459	12,575	18,780
Sevel(Fiat)	8,829	10,115		18,944
총계	28,334	28,333	28,333	85,000

출처: Espindola(2015, 33)

### 통합심화단계의 자동차협정(2000-2005년)

세 번째는 통합의 심화(deepening integration) 단계로 2000년에서 2005년까지이다. 현재 남미공동시장이 채택하고 있는 자동차협정은 2000년 아르헨티나와 브라질 간에 체결한 자동차협정을 골간으로 한다.

남미공동시장 회원국들은 1999년 브라질의 경제위기 및 급격한 해알화 평가절하의 여파로 자동차 무역을 비롯한 회원국 경제가 극심한 혼란에 빠지자 이를 쇄신하기 위한 일환으로 2000년 8월 그간 자동차협정 내용을 전면 개편(제30호 추가의정서)하였다.

신(新)자동차협정의 주요 내용은 다음과 같다. 먼저 양국은 제3국으로부터의 자동차 수입에 관해 자동차에 대해서는 35%, 트랙터 등에 대해서는 14%의

표 12. 자동차 및 자동차부품의 대외공동관세

품목	관세
- 승용차 및 경상용차 - 버스 - 트럭 - 도로용 트랙터 - 모터달린 샤프 - 견인차 - 자동차 차체 및 캐빈	35%
- 농업용 트랙터, 수확기, 농업용 기계, 도로용 기계	14%
- 자동차 부품	대외공동관세 유지

출처: sice.oas.org(www.sice.oas.org)|검색일: 2018.07.20|

공동관세를 도입하기로 합의했으며, 자동차부품에 대해서는 기존의 관세를 유지하기로 하였다. 특히 아르헨티나는 2000년 25%였던 자동차 수입관세를 점차로 인상시켜 2006년까지 35%로 수렴하기로 합의했다.

둘째, 남미공동시장 역내에서 생산되지 않고 역내 생산을 목적으로 수입될 경우 2%의 관세가 적용된다. 그러나 이 품목이 역내에서 생산되어 정상적으로 공급되고 있다고 판단될 경우 특혜품목에서 제외된다. 이러한 결정은 남미공동시장 자동차위원회(Comite Automotivo)가 말아서 한다. 또한 트랙터, 수확기, 농업기계 및 도로용 기계 생산을 위한 부품의 수입 시에도 특혜관세가 적용된다. 남미공동시장 역내에서 생산되지 않고 이들 제품의 생산을 위해 수입될 경우 8%의 대외공동관세가 부과된다.

셋째, 플렉스(Flex) 제도의 도입이다. 종전에 적용했던 양국 간 1:1 자동차 무역 원칙(쿼터)에서 벗어나 매년 일정 정도의 수출입 균형 이탈을 용인하는 보다 유연한 형태의 자동차 무역 제도가 도입되었다. 여기서 플렉스란 수출이탈계수를 의미한다. 즉 매년 아르헨티나와 브라질이 정한 범위 내에서 수출을 초과할 경우 이 금액에 대해서도 무관세 혜택을 받게 된다.

표 13. 아르헨티나와 브라질 자동차 무역의 플렉스 계수

연도	최대 수출	최저 수입	플렉스 계수
2001	105.0	95.0	1.105
2002	107.5	92.5	1.162
2003	110.0	90.0	1.222

출처: [sice.oas.org](http://sice.oas.org)([www.sice.oas.org](http://www.sice.oas.org))[검색일: 2018.07.20]

일례로 2003년 플렉스 계수가 1.2일 경우, 한 국가가 100달러 금액의 자동차 수입 시 120달러의 자동차를 수출할 수 있다. 즉 2003년에 아르헨티나가 브라질로부터 10억 달러의 자동차를 수입할 경우 아르헨티나는 브라질에 대해 무관세로 12억 달러의 자동차를 수출할 수 있다. 그러나 수출입 균형 비율의 허용 범위를 벗어나는 자동차의 수출에 대해서는 역외산 제품에 대해 부과하는 수입관세의 70%를 적용한다. 즉 양국의 역외 자동차 수입관세가 35%일 경우 수입 초과분에 대해서는 실제로 24.5%(역외관세 35%의 70%)의 관세가 적용된다. 자동차 부품의 경우는 수입 초과분에 대해 75%의 관세가 부과된다. 자동차 부품의 역외 수입관세가 16%일 경우 수입 초과분에 대한 실제 부과관세는 12%다.

넷째, 역외국의 자동차부품 수입에 관세를 도입하기로 합의했다. 자동차 부품의 관세는 14%, 16%, 18% 등 3개의 유형으로 확정했다. 브라질은 유형별로 2000년 10.2%, 11.4%, 12.6%인 관세를 2006년까지 14%, 16%, 18%로 수렴하기로 합의했다. 아르헨티나도 2000년 7%, 8%, 9%인 관세를 점차 브라질과 같은 수준으로 통일시키기로 합의했다. 이렇듯 양국이 관세를 인상한 이유는 국내 자동차부품 시장 보호와 자동차부품 산업의 활성화를 위해서다.

표 14. 아르헨티나와 브라질의 자동차부품 수입관세 수렴 일정

(단위: %)

연도	아르헨티나			브라질		
	유형1	유형2	유형3	유형1	유형2	유형3
2000	7.0	8.0	9.0	10.2	11.4	12.6
2001	8.2	9.3	10.5	9.9	11.3	12.7
2002	9.3	10.7	12.0	10.7	12.2	13.8
2003	10.5	12.0	13.5	11.5	13.2	14.8
2004	11.7	13.3	15.0	12.3	14.1	15.9
2005	12.8	14.7	16.5	13.2	15.0	16.9
2006	14.0	16.0	18.0	14.0	16.0	18.0

출처: sice.oas.org(www.sice.oas.org)[검색일: 2018.07.20]

다섯째, 남미공동시장 회원국들은 역내 산업 보호를 위해 원산지규정을 설정했다. 승용차, 트럭, 트레일러, 버스의 경우 역내 조달 비율<sup>4</sup>은 60% 이상을 적용한다. 그러나 신차의 경우 첫째 역내 조달 비율은 40%, 2년째 50%, 3년째 60%가 차등 적용된다.

여섯째, 2001년 1월 1일 이후 자동차업체가 연방정부, 주정부, 시정부 등으로부터 투자 인센티브를 받았을 경우 이 업체가 생산하는 자동차는 역외산 제품으로 간주되어 대외공동관세의 적용을 받게 된다. 역외산 자동차 수입에 대한 대외공동관세의 경우 승용차, 소형 상용차, 버스, 트럭, 트레일러에 대해서는 35%, 트랙터, 기타 농업장비, 일부 고속도로 건설기계에 대해서는 14%를 적용한다. 5톤 미만의 버스와 비승용차의 경우 아르헨티나는 2001년 26.7%인 관세를 2006년까지

4 역내 조달 비율 산정: (자동차의 과세 전 공장 출하가격 - 수입부품 CIF 가격 합계)/(자동차의 과세 전 공장 출하가격) \*100(%)

35%로, 5톤 이상의 같은 제품에 대해서는 20.8%에서 35%로 관세를 수렴하기로 결정했다. 우루과이는 2006년 말까지 승용차에 대한 수입관세를 23%로 유지키로 했다.

2002년 11월 11일 아르헨티나와 브라질은 새로운 자동차협정(제31호 추가의 정서)을 체결했다. 이렇듯 양국이 자동차협정을 추가로 체결한 이유는 아르헨티나가 폐소화 평가절하 등의 여파로 최악의 경제위기를 맞아 양국 간 자동차 무역이 심대한 영향을 받고 있기 때문이었다. 가장 중요한 변화는 플렉스 계수의 변경이었다. 2001년부터 2005년까지 플렉스 계수를 새롭게 확정했다. 플렉스 계수는 2001년 1.6, 2002년 2.0, 2003년 2.2, 2004년 2.4, 2005년 2.6으로 점차 확대해 나가기로 했다.

또한 아르헨티나 경제의 극심한 위기로 어려움을 겪고 있는 자동차부품 산업의 구제를 위해 최저국산품사용규정과 최대수입품사용규정을 도입했다. 일례로 2002년 아르헨티나에서 생산된 자동차가 브라질로 수출될 경우 무관세 혜택을 받기 위해서는 국내산 부품을 최소 20%는 사용해야 한다. 그에 반해 수입산 부품의 최대 사용 한도는 50%로 제한했다. 그러나 이러한 규정은 2005년까지 점차로 완화하기로 합의했다.

표 15. 아르헨티나의 최저국산품사용규정(MLC) 및 최대수입품사용규정(MIC)

연도	MLC(%)	MIC(%)
2002	20	50
2003	20	50
2004	10	60
2005	5	65

출처: [sice.oas.org](http://sice.oas.org/www.sice.oas.org)[검색일: 2018.07.20]

### 통합후퇴단계의 자동차협정(2005년-현재)

네 번째는 통합의 후퇴(reversing integration) 단계로 2005년 이후부터 현재까지이다. 이 시기의 특징은 양국 간 자동차 무역 불균형의 심화로 자유무역 시한이 지속적으로 연기된 데다가 플렉스 계수의 폭도 더욱 좁아진 시기였다.

2005년 들어 아르헨티나는 브라질과의 자동차 무역에서 불균형이 심화되자 당초 2006년부터 실시하기로 했던 자동차 무역의 완전 자유화에 대한 연기를

강력히 주장했다. 브라질과의 자동차 무역에서 적자규모는 2003년 2.8억 달러에서 2005년에는 10.6억 달러로 4배 가까이 뛰었다. 아르헨티나의 주장을 수용해 브라질은 2006년 6월 28일 양국 간 자동차 무역의 자유화를 전격 연기하기로 합의(제35호 추가의정서)했다. 무역 자유화 유예 기간은 2006년 7월 1일부터 2008년 6월 30일까지 2년간이었다. 이 기간에 양국 간 자동차 무역의 균형비율, 즉 플렉스 계수는 종전 2.6에서 1.95로 크게 축소되었다.

브라질과 아르헨티나 정부는 당초 2008년 7월 1일부터 시행하기로 했던 자동차 부문의 자유무역을 2014년 6월말까지 재차 연장하기로 합의(제38호 추가의정서)했다. 또한 플렉스 계수도 새롭게 합의했다. 기존과 달리 아르헨티나에 대한 플렉스 계수는 1.95, 브라질에 대한 계수는 2.5로 결정했다. 이 같은 비대칭적 플렉스 계수의 설정은 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업에서 무역역조를 해소하기 위한 적극적인 의도로 풀이된다.

아르헨티나와 브라질 양국은 2016년 7월 1일 제42호 추가의정서를 통해 새롭게 자동차협정을 체결했다. 이 협정에 의거해 자동차협정의 적용 기간을 2015년 7월 1일부터 2020년 6월 30일까지로 재연장하였다. 플렉스 계수는 1.5로 축소했다. 2019년 7월 1일부터 생산 통합이 달성되고 자동차 무역의 균형이 달성될 경우 플렉스 계수를 1.7로 확대한다는 단서 조항을 추가하였다. 양국 간 자동차 무역의 완전 자유화는 다시 2020년 7월 1일로 유예되었다. 이 밖에도 양국은 디지털 원산지규정 증명서 도입, 자동차부품의 역내 생산 통합 강화, 국가별 자동차 지원 정책에 대한 정보 교환 등의 분야에서 협력을 확대해 나가기로 합의했다.

표 16. 아르헨티나-브라질 자동차 무역의 플렉스 계수 변화 추이

연도	아르헨티나	브라질
2001	1.6	1.6
2002	2.0	2.0
2003	2.2	2.2
2004	2.4	2.4
2005	2.6	2.6
2006-2008	1.95	1.95
2009-2015	1.95	2.5
2015-2019	1.5	1.5
2019-2020	1.7	1.7

출처: [sice.oas.org](http://sice.oas.org)([www.sice.oas.org](http://www.sice.oas.org))[검색일: 2018.07.20]

## 자동차협정 운영에 대한 평가

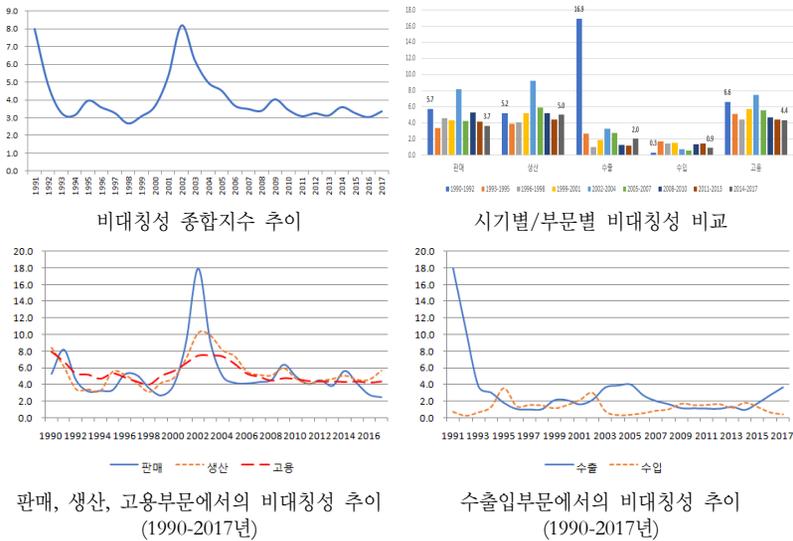
이상으로 아르헨티나와 브라질 양국이 자동차 산업에서의 비대칭성 해소를 위해 1988년부터 시행해오고 있는 자동차협정의 주요 특징을 살펴보았다. 그 결과 첫째, 자동차협정은 자동차 무역의 자유화 정도에 따라 크게 통합이전단계(1988-1994년), 통합발전단계(1995-1999년), 통합심화단계(2000-2005년), 통합후퇴단계(2006-현재)로 구분할 수 있다. 통합이전단계와 통합발전단계에서 자동차 무역의 불균형을 개선하는 중요한 수단은 아르헨티나와 브라질 간 1:1 수준의 자동차 수출 쿼터였고, 통합심화단계부터는 플렉스 계수로 대체되었다. 둘째, 2000년대 들어 시행된 플렉스 계수는 양국 간 무역 불균형의 정도에 따라 계수 값이 조정되는 특징을 보였다. 무역 불균형의 폭이 클 경우 플렉스 계수 값은 작아지고(즉 1에 가까워지고) 무역 불균형이 축소될 경우 플렉스 값은 커지는 경향을 보인다. 이에 따라 플렉스 비율이 양국 간의 자동차 부문에서 무역 불균형을 개선하는 수단으로 중요성을 인정받았다고 할 수 있다. 셋째, 플렉스 계수의 이탈 범위로 본 아르헨티나와 브라질 간 자동차 부문에서의 무역 자유화는 2005년 이후 정체되고 있다. 2000년 플렉스 계수 도입 이후 계수 값은 점차적으로 확대되어 2005년에는 2.6으로 정점에 달했다. 그러나 이후 계수 값은 점차로 줄어 무역 불균형이 심화되고 있는 2015년부터는 1.5로 가장 낮은 수준에 머물고 있다. 마지막으로, 자동차 산업의 비대칭성 해소를 위한 자동차협정의 주요 수단으로 플렉스 계수 이외에 자동차 및 자동차부품 산업의 생산 통합 정책이 논의되고 있지만 아직까지 중요한 정책 수단으로 자리 잡고 있지 못한 상황이다.

## 자동차협정이 아르헨티나-브라질 간 자동차 산업의 비대칭성에 미친 영향

본 장에서는 남미공동시장 통합 과정에서 아르헨티나와 브라질 정부가 자동차 산업의 비대칭성을 완화하고 개선하기 위해 실시한 자동차협정의 성과에 대해 살펴보기로 한다. 이를 위해 본 연구에서는 비대칭성 개선의 성과를 크게 두 가지 차원에서 측정하고자 한다. 먼저, 1990-2017년 사이 생산, 판매, 고용, 수출입 부문에서 양국 자동차 산업의 격차 변화를 분석한다. 둘째, 무역수지 변동에 기초해 양국 간 자동차 무역의 불균형을 추적한다.

## 자동차 산업의 비대칭성 변화

먼저 본 연구에서는 자동차 산업의 비대칭성 추이를 종합적으로 파악하기 위해 비대칭성 종합지수를 추출하였다. 이 지수는 생산, 판매, 수출, 수입, 고용 등 5개 부문의 비대칭성을 산출하고 연도별 값을 합산해 평균한 것이다. 그 결과(그림 1)에 따르면 아르헨티나-브라질 간 자동차 산업의 비대칭성은 남미공동시장 출범 이후 수렴 추세를 보이다 2002년 아르헨티나 경제위기 여파로 크게 확산되었다. 이후 양국 간의 비대칭성은 다시 하락세로 돌아섰다. 전체적으로 볼 때 양국 간 자동차 산업에서 비대칭성은 2000년대 초반 경제위기라는 예외적인 변수의 영향으로 일시적으로 악화되기는 했지만 추세적으로 수렴되는 경향을 보인 것으로 평가된다.



출처: ADEFA, ANFAVEA 자료를 토대로 필자 작성(검색일: 2018.08.10)

그림 1. 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업의 비대칭성 비교

보다 구체적으로 본 연구에서는 남미공동시장 출범 초기부터 3년 단위로 비대칭성의 변화를 분석하였다. 여기서는 출범 초기(1990-1992)와 최근 시기(2014-2017)를 비교해 비대칭성의 변화를 분석하였다. 그 결과, 모든 부문에서 비대칭성이 개선된 것으로 밝혀졌다. 생산부문에서 비대칭성은 5.2에서 5.0으로

0.2포인트 개선되었다. 자동차 판매 분야에서도 비대칭성은 5.7에서 3.7로 2.0포인트가 향상되었다. 고용 부문에서도 개선효과가 컸는데, 그 값은 6.6에서 4.4로 2.2포인트나 개선되었다. 특히 수출부문에서의 비대칭성이 16.9에서 2.0으로 크게 줄었다. 이는 브라질이 수출기지보다는 내수시장으로서의 중요성이 커졌기 때문이다.

다음으로 1990년과 2017년 두 시기 양국에서 활동하고 있는 자동차 업체 현황을 비교해보았다. 분석 기간 동안 아르헨티나에서 자동차 생산업체 수는 8개에서 11개로 증가했다. 브라질에서도 같은 기간 10개에서 23개로 자동차 생산업체 수가 두 배 이상 늘어났다. 이상의 비교를 통해 볼 때 남미공동시장

표 17. 아르헨티나와 브라질의 자동차 업체 현황 비교

아르헨티나		브라질	
1990년	2017년	1990년	2017년
- Autolatina(Ford-VW)	- FCA	- Agrale	- Agrale
- Iveco	- Ford	- Volvo	- Audi
- Mercedes-Benz	- GM	- Fiat	- BMW
- Renault	- Honda	- Ford	- CAO A
- Scania	- Mercedes-Benz	- GM	- CNH(Iveco)
- SEVEL(Fiat-Peugeot)	- Iveco	- Gurgel	- DAF
- A.y L.Decaroli S.A.	- PSA	- Mercedes-Benz	- FCA(Fiat, Jeep)
- El Detalle S.A.	- Renault-Nissan	- Scania	- Ford
	- Scania	- Toyota	- GM
	- Toyota	- Volkswagen	- Honda
	- Volkswagen		- HPE(Mitsubishi, Suzuki)
			- Hyundai
			- Internacional
			- Jaguar & Land Rover
			- MAN
			- Mercedes-Benz
			- Nissan
			- PSA
			- Renault
			- Scania
			- Toyota
			- Volkswagen
			- Volvo
8	11	10	23

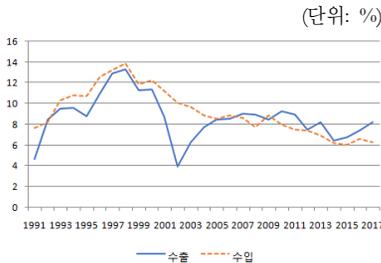
출처: ADEFA, ANFAVEA 홈페이지 자료[검색일: 2018.08.15]

출범 이후 양국에서 모두 자동차 생산업체가 증가해 win-win 효과를 거둔 것으로 평가할 수 있다. 그러나 활동하고 있는 자동차 업체 수에 기초한 비대칭성은 1990년 1.2에서 2017년 2.15로 커졌음을 알 수 있다.

### 자동차 무역의 비대칭성 변화

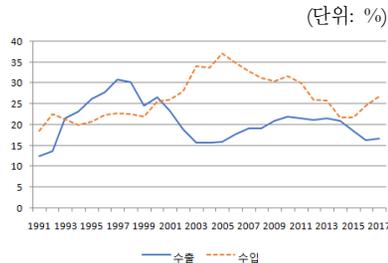
본 절에서는 자동차 무역에 초점을 맞추어 자동차협정 시행 이후 비대칭성이 얼마나 개선되었는지의 여부를 집중적으로 고찰해보고자 한다. 본격적으로 자동차부문에서 무역수지의 변화를 살펴보기에 앞서 남미공동시장 출범 이후 아르헨티나와 브라질의 역내 수출입 비중의 추이를 분석해 보았다. 그 결과 확인된 두드러진 특징을 정리하면, 먼저 남미공동시장 출범 이후 양국 간 무역이 1990년대 후반까지 크게 증가하다가 1990년대 말을 기점으로 하락세를 보이고 있다는 점이다. 즉 1990년대 말 브라질의 외환위기에 따른 헤알화의 급격한 평가절하와 2000년대 초반 아르헨티나의 총체적인 경제위기가 남미공동시장의 역내 무역에 커다란 영향을 미쳤음을 확인할 수 있다.

둘째, 아르헨티나와 브라질의 상대국에 대한 수출 의존도가 비대칭적이라는 점이다. 브라질의 총수출에서 아르헨티나가 차지하는 비중은 1998년 13%를 정점으로 지속적으로 하락해 2017년에는 8% 선에 그치고 있다. 아르헨티나의 브라질에 대한 수출의존도도 1998년 31%를 정점으로 점차 하락해 2017년에는 17%까지 떨어졌다. 그럼에도 불구하고 브라질은 여전히 아르헨티나의 최대 수출대상국으로 그 비중도 아르헨티나의 2배에 이른다.



출처: UN Comtrade[검색일: 2018.06.20]

그림 2. 브라질의 총 수출입에서 아르헨티나의 비중 추이

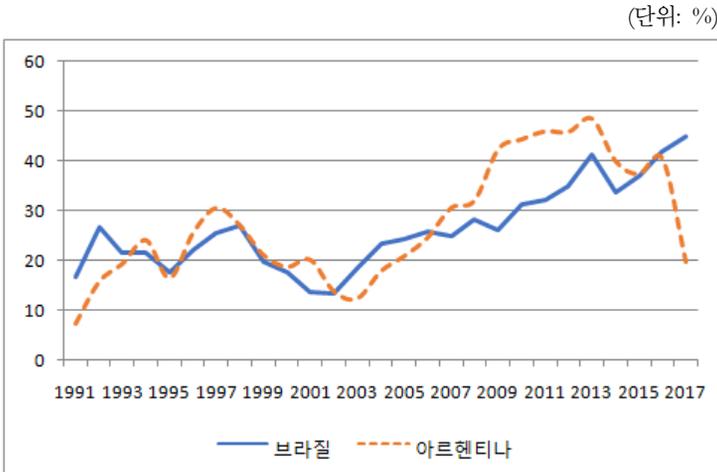


출처: UN Comtrade[검색일: 2018.06.20]

그림 3. 아르헨티나의 총 수출입에서 브라질의 비중 추이

이상의 결과를 통해 확인할 수 있는 점은 아르헨티나와 브라질에서 거시경제 변수, 즉 환율제도의 변화가 역내 무역에 커다란 영향을 미치고 있다는 것이다. 특히 양국 간 비대칭적 무역구조로 인해 거시경제변수의 변화가 양국에 차별적인 영향을 끼치고 있다. 즉 브라질의 거시경제지표, 특히 환율의 변화가 아르헨티나 수출에 더 직접적인 악영향을 미치고 있음을 확인할 수 있다.

다음으로 아르헨티나와 브라질의 양국 간 총 수출에서 자동차 품목이 차지하는 비중을 살펴보았다. 그 결과, 남미공동시장 출범 이후 자동차 수출의 비중이 크게 증가했음을 알 수 있다. 먼저 아르헨티나의 대 브라질 총 수출에서 차지하는 자동차의 비중은 1991년 7.4%에서 2013년에는 48%까지 증가했다. 그러나 2015년 이후 브라질 실물경제 침체의 장기화로 자동차 수입 수요가 크게 하락하면서 그 비중은 2017년에 19.8%까지 떨어졌다. 브라질의 총 수출에서 자동차가 차지하는 비중은 1991년 16.9%에서 지속적으로 증가해 2017년에는 44.9%에 달했다.



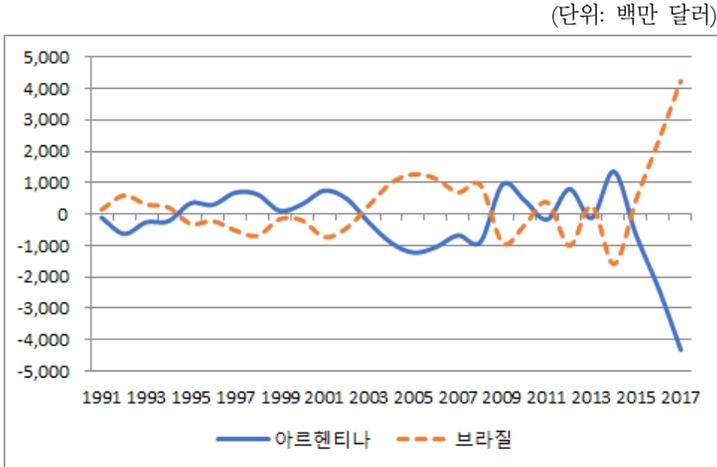
출처: UN Comtrade 데이터를 활용해 필자 작성[검색일: 2018.06.20]

그림 4. 아르헨티나와 브라질의 양자 간 총 수출에서 자동차 수출의 비중 추이

다음으로 아르헨티나와 브라질 간 자동차 무역수지의 변화를 살펴보았다. 1991-2017년 기간 동안 시계열 추이로 양국 간 자동차 무역수지를 분석해보면 크게 다섯 번의 커다란 변화가 발생했음을 확인할 수 있다. 첫 번째는 1991년부터

1994년까지로 남미공동시장 출범 초기인 이 시기에는 아르헨티나가 태환제를 도입하면서 폐소화가 크게 고평가되었다. 이러한 환율 변화에 힘입어 브라질산 자동차의 수출이 급증하면서 아르헨티나가 무역역조를 기록하던 기간이다. 이 시기 아르헨티나의 연평균 무역적자 규모는 3.2억 달러에 달했다.

두 번째는 1995년부터 2002년까지로 아르헨티나가 무역흑자를 기록하던 시기이다. 이 기간에는 브라질이 물가 안정에 힘입어 지속적인 경제성장을 기록했다. 이에 힘입어 아르헨티나산 자동차의 대 브라질 수출이 급증하면서 무역흑자 규모는 연평균 4.3억 달러에 달했다. 그러나 1999년 브라질이 고정환율제를 폐지하고 헤알화가 큰 폭으로 평가 절하되면서 양국 간의 통상 분쟁이 격화되었다. 특히 브라질 지방정부의 적극적인 인센티브 정책에 힘입어 아르헨티나에서 활동하고 있던 자동차 업체들이 속속 브라질로 생산기지를 이전하면서 아르헨티나의 불만이 고조되었다. 이러한 통상적인 대립 와중에도 양국은 2000년 자동차 무역의 자유화 실현을 위해 자동차 대외공동관세 및 플렉스 계수 등을 도입했다.



출처: UN Comtrade 데이터를 활용해 필자 작성[검색일: 2018.06.20]

그림 5. 아르헨티나와 브라질 양국 간 자동차 무역수지 추이

세 번째는 2003년부터 2008년까지로 브라질이 무역흑자를 누리던 기간이다. 이 시기에는 2000년에 도입된 플렉스 제도가 본격적으로 실시되었다. 특히

이 기간에는 아르헨티나 경제의 안정적 성장에 힘입은 완성차 및 자동차부품의 수요 증가로 브라질의 자동차 수출이 급증하였다. 그 결과, 무역수지는 다시 브라질의 흑자로 전환되었다.

네 번째는 2009년에서 2014년까지로 아르헨티나와 브라질이 번갈아 무역흑자를 기록하던 시기다. 이 기간(6년)에 아르헨티나는 4년간 흑자를 기록했으며 브라질은 2년간 흑자를 기록했다. 결과적으로는 이 시기에 아르헨티나가 31억 달러의 흑자를 누렸다.

마지막으로는 2015년부터 2017년까지로 브라질이 3년 연속 무역흑자를 기록하던 시기다. 이 기간에는 대통령 탄핵 등의 여파로 브라질에서 극심한 정치경제 혼란이 지속되었고, 실물경제도 2015-2016년 기간 전례 없던 불황을 보였다. 장기간에 걸친 브라질 경제의 침체로 아르헨티나의 대 브라질 자동차 수출이 급락하면서 브라질이 막대한 무역흑자를 누렸다. 이러한 무역 불균형의 심화로 플렉스 계수는 1.5로 대폭 축소되었다.

이상의 분석을 종합해 볼 때 흥미로운 사실은 브라질과 아르헨티나가 번갈아 주기적으로 무역흑자를 기록해 왔다는 점이다. 새로운 주기가 시작되고 있는 2015년 이후를 제외할 경우 양국 간의 자동차부문에서의 누계 무역수지는 거의 균형을 이루고 있다. 그러나 2015-2017년을 추가할 경우 양국 간 무역수지는 브라질이 71억 달러의 흑자를 기록해 불균형적인 것으로 평가된다.

표 18. 시기별 아르헨티나-브라질 간 자동차 무역수지의 특징

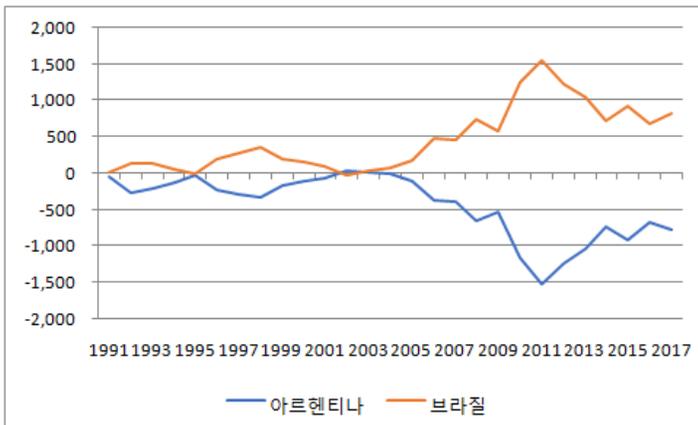
시기	무역수지 특징	자동차협정의 변화	주요 거시경제 변화
1991-1994	- 브라질 무역흑자 • 연평균 3.2억 달러	- 무관세 자동차 무역 쿼터제 도입 • 자동차 수출 대수: 1991년 1만대에서 1994년 3만 8천대로 증가	- 아르헨티나, 태환제 실시
1995-2002	- 아르헨티나 무역흑자 • 연평균 4.3억 달러	- 무관세 자동차 무역 규모 확대 • 수출 조건으로 수입 규모 결정 • 수출 조건 없는 무관세 수입 추가 제공	- 브라질, 고정환율제 도입(1995), 인플레이션 안정에 힘입어 안정적 성장세 진입 - 1999년 브라질 헤알화 평가절하 - 2001년 아르헨티나 경제위기
2003-2008	- 브라질 무역흑자 • 연평균 8.9억 달러	- 자동차 대외공동관세 도입 - 플렉스 계수 도입 본격 시행	- 아르헨티나와 브라질에서 중도과파 정부 등장 - 일차산품 붐에 힘입어 안정적 경제성장

시기	무역수지 특징	자동차협정의 변화	주요 거시경제 변화
2009-2014	- 흑자 및 적자 번갈아 기록 • 브라질 무역적자 32억 달러 • 아르헨티나 무역 흑자 31억 달러	- 자동차 무역 무세화 연기 - 플렉스 계수 조정	- 글로벌 금융위기 여파로 금융외환 시장 불안
2015-2017	- 브라질 무역흑자 • 연평균 23.6억 달러	- 자동차 무역 무세화 연기 - 플렉스 계수 1.5로 하향 조정	- 브라질, 대통령 탄핵 및 실물경기 침체 - 아르헨티나, 시장친화적 마크리 정부 등장

출처: 필자 작성

마지막으로 자동차 무역을 보다 세분화해 자동차부품의 무역 추이를 살펴 보았다. 그 결과, 2003년 이후 양국 간 자동차부품 무역에서 불균형이 심화되고 있음을 확인할 수 있다. 2002년 초반까지는 번갈아 무역흑자를 보여 왔으나 2003년 이후부터는 브라질의 무역흑자 기조가 확고하게 굳어지는 추세다. 이에 따라 1991-2017년 기간 동안 아르헨티나가 자동차부품 무역에서 기록한 누적 적자는 125억 달러에 달했다. 이는 아르헨티나가 브라질과의 자동차 무역에서 적자를 보는 중요한 이유이기도 하다.

(단위: 백만 달러)



출처: UN Comtrade 데이터를 활용해 필자 작성[검색일: 2018.06.20]

그림 6. 아르헨티나와 브라질 양국 간 자동차부품 무역수지 추이

## 자동차협정이 자동차 무역 불균형에 미친 영향 실증 분석

본 절에서는 자동차협정이 아르헨티나-브라질 간 자동차 산업의 비대칭성에 미친 영향을 보다 실증적으로 분석해보기로 한다. 이를 위해 양국 간 자동차 산업의 비대칭성에서도 가장 중요한 부문을 차지하고 있는 무역수지(trade balance), 즉 무역 불균형에 미친 영향을 중심으로 살펴본다. 즉 플렉스 계수로 대표되는 자동차협정이 아르헨티나-브라질 간 자동차 무역 불균형에 어떠한 영향을 미쳤는지를 고찰해보기로 한다.

이번 연구를 위해 무역수지 결정요인을 분석한 선행연구에서 방법을 차용했다. 무역수지 결정요인에 관한 최근의 선행연구<sup>5</sup>에서는 양자 간 무역에서 국가의 소득과 인구 등 절대적인 규모가 중요한 것이 아니라 무역 상대국의 상대적인 규모가 수출입을 결정한다고 한다. Khan and Hossain(2010)의 확장 모델에 따르면  $i$ 국과  $j$ 국 간 무역수지는 수입 대비 수출의 비율( $X_{ij}/M_{ij}$ )로 표시된다. 모형 1)은 이에 근거한 기본적인 모형이다.

$$1) TB_{ij} = \left[ \frac{Y_i}{Y_j}, \frac{y_i}{y_j}, RER_{ij} \right]$$

모델 1)에서 종속변수인  $TB_{ij}$ 는  $i$ 국과  $j$ 국 간 절대적인 무역수지가 아니라 상대적인 수출입 비율을 의미한다. 여기서  $i$ 는 아르헨티나와 브라질 간 자동차 품목의 수출입 비율을 의미한다. 다음으로  $\frac{Y_i}{Y_j}$ 는  $i$ 국과  $j$ 국 GDP의 상대적 비율( $GDP_i/GDP_j$ ,  $RGDP_{ij}$ )을 나타내며,  $\frac{y_i}{y_j}$ 는  $i$ 국과  $j$ 국 1인당 GDP의 상대적 비율( $RPGDP_{ij}$ )을 나타낸다. 마지막으로  $RER_{ij}$ 은  $i$ 국과  $j$ 국 간 실질환율을 나타낸다. 여기서  $i$ 는 브라질을,  $j$ 는 아르헨티나를 의미한다.

1)의 기본적인 모형에 자동차협정, 특히 플렉스 계수가 자동차 무역수지에 미친 영향을 살펴보기 위해 더미 변수로 플렉스 계수를 포함한다. 플렉스 계수를 더미변수로 포함한 식은 2)와 같다.

5 최근의 대표적인 선행연구로는 Kim(2009), Khan and Hossain(2010), Kundu(2015), Sharif and Ali(2016), Dahriyah(2017), Suphian(2017) 등을 들 수 있다. 이들 연구에서는 무역수지 결정요인 분석 시 양국 간 절대적인 무역수지 규모를 대상으로 한 기존의 연구와 달리 양국 간 수출입 비율을 사용하였다.

$$2) TB_{ij} = \left[ \frac{Y_i}{Y_j}, \frac{y_i}{y_j}, RER_{ij}, Dummy(Flex) \right]$$

본 연구에서는 2)의 모형에 근거해 보다 구체적으로 3)과 같은 세부 분석 모형을 설정하였다. 먼저 본 연구에서 사용되는 데이터의 시계열 성격을 고려해 시차 연산자(lag operator)를 이용해 모형의 안정성을 도모하였다. 다음으로 더미 변수를 제외한 모든 변수에는 자연 로그 값을 취하였다. 분석 기간은 남미공동시장 자동차협정의 도입 전후로 그 효과를 충분히 검증할만한 기간인 1980년에서 2017년까지로 설정하였다. 마지막으로 이번 연구에서는 플렉스 계수를 더미 변수로 사용하였는데, 플렉스 계수를 도입한 2000년부터 2017년까지는 1을, 플렉스 계수 사용 이전인 1980년부터 1999년까지는 0으로 설정하였다.

$$3) \ln(TB)_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln(TB)_{ijt-1} + \beta_2 \ln(RGDP)_{ijt} + \beta_3 \ln(RGDP)_{ijt-1} + \beta_4 \ln(RPGDP)_{ijt} \\ + \beta_5 \ln(RPGDP)_{ijt-1} + \beta_6 \ln RER_{ijt} + \beta_7 \ln RER_{ijt-1} + \beta_8 \ln RER_{ijt-2} \\ + \beta_9 Dummy(Flex)_t + \varepsilon_t$$

본 연구에서는 이상의 모형을 검증하기 위해 OLS와 GLS 분석을 시도하였다. 먼저 이번 연구에서는 시계열 데이터의 안정성 확보를 위해 차분 대신 로그변환을 시도했다. 그 이유는 차분에 따라 발생하는 자유도 감소가 분석결과에 더 큰 영향을 미친다고 판단했기 때문이다. 다음으로 시계열 데이터의 안정성을 확인하기 위해 ADF(Augmented Dickey-Fuller test)를 이용한 단위근 검정을 실시했다.<sup>6</sup> 그 결과 모든 변수에서 단위근이 존재한다는 귀무가설이 기각되어 단위근 문제가 없는 것으로 밝혀졌다. 다음으로 오차항에 대해서는 백색잡음(white noise) 검정을 수행했다. 또한 본 연구에서는 자유도를 최대한 확보하기 위해 무역수지에 결정적인 영향을 미치는 대표적인 독립변수만을 모형에 포함시켰다. 마지막으로 본 회귀모형에서는 GDP와 1인당 GDP의 다중공선성이 높아 1인당 GDP만을 최종 설명변수로 채택해 분석하였다. 실제 양 변수를 번갈아 넣고 분석한 결과, 결과 값은 큰 차이가 없었다.

본 연구에서는 이상의 분석 모형에 근거하여 다음과 같은 가설을 설정해보았다.

6 본 연구에서는 시차 연산자(lag operator)를 사용해 단위근 문제를 교정할 수 있어 특별히 공적분 검정은 시도하지 않았다.

첫째, 플렉스 계수의 도입이 무역수지 개선, 즉 무역 불균형 개선에 긍정적인 영향을 미친다. 이에 따라 더미변수의 기대부호는 플러스가 예상된다. 둘째, 수출 상대국(foreign income)의 소득(GDP, 1인당 GDP)이 높을수록 무역수지에 긍정적인 영향을 미친다. 반면에 수출국(domestic income)의 소득이 높을수록 무역수지에 부정적인 영향을 미친다. 마지막으로, 실질환율이 상승할수록 무역수지에 부정적인 영향을 미친다. 즉 수출상대국 대비 수출국의 통화 가치가 올라갈수록 수출 감소 효과가 나타나 무역수지가 악화된다.

본 연구에서 사용된 변수들에 대한 기초 통계는 표 19와 같다.

표 19. 변수에 대한 기초 통계 요약

	관측 개수	평균	표준편차	최소	최대	자료 출처
플렉스 계수 (flex)	38	0.473684	0.506009	0	1	MERCOSUR 자동차협정문
무역수지 (Intb)	38	0.237531	0.527267	-0.74357	1.463406	UN Comtrade
1인당GDP (lnrpgdp)	38	-0.23023	0.076344	-0.35202	-0.02978	IMF
실질환율 (lnrcr)	38	-3.28075	4.044323	-10.4492	0.854758	IMF, World Bank, 아르헨티나 중앙은행

이상의 실증분석 결과, 환율을 제외한 모든 변수가 유의미한 값을 보였다. 그러나 플렉스 계수를 제외하고는 당초 기대했던 가설과 부호가 일치하지 않았다. 먼저 이번 분석에서 가장 중점을 두고 살펴본 플렉스 계수의 값과 무역수지의 관계에서는 정(+)의 효과가 나타났다. 즉 플렉스 계수로 대표되는 자동차협정이 아르헨티나와 브라질 간 자동차 무역수지 불균형 개선에 긍정적인 영향을 미친 것으로 확인할 수 있다.

둘째, 무역수지와 1인당 GDP(혹은 GDP)간에는 높은 부(-)의 효과가 나타났다. 당초 가설의 기대대로라면 양 변수간의 관계에서는 정의 효과가 발생해야 했다. 그러나 본 연구에서는 그 반대의 결과가 도출되었다. 이는 아르헨티나의 소득 대비 브라질의 소득 증가가 아르헨티나의 무역수지를 악화시켰다는 것을 의미한다. 부의 효과가 발생했다는 것은 브라질이 아르헨티나보다 더 많은 자동차를 생산하고 자체 수요를 충족하기 위한 생산시설을 구축할 뿐만 아니라 보다 큰 수출능력

을 갖추고 있다는 것을 뜻한다. 즉 브라질이 더 많은 자동차를 수출하고 아르헨티나로부터는 더 적게 자동차를 수입한다는 의미다. 특히 1인당 GDP가 마이너스 효과를 보였다는 점은 브라질 소비자의 소득 증대가 아르헨티나산 자동차의 수입으로 이어지지 않았다는 것을 의미한다.

마지막으로, 실질환율과 무역수지 간의 관계에서는 당초 예상과는 달리 부(-)의 효과가 발생했으나 통계적으로 유의하지 않은 결과가 나타났다.

표 20. 방정식 추정 결과

	OLS	GLS
1인당 GDP (lnrpgdp)	-5.324*** (1.320)	-5.324*** (1.032)
실질환율 (lnrer)	-0.117 (0.093)	-0.117 (0.088)
플렉스 계수 (flex)	0.314* (0.178)	0.314* (0.176)
관측 개수	38	38
$R^2$	0.7322	0.7322

주: 1) ( )는 표준오차이며, \*, \*\*, \*\*\*는 각각 10%, 5%, 1% 유의수준임.  
2) 분석에 상수항을 포함시켰으나 별도로 표시하지 않았음.

## 요약 및 결론

본 연구에서는 남미공동시장 자동차협정 시행 30주년을 맞아 아르헨티나와 브라질 간에 체결한 자동차협정이 양국 간 자동차산업의 비대칭성 개선에 얼마나 기여했는지를 분석해 보았다. 남미공동시장의 양대 핵심국인 아르헨티나와 브라질은 양국 경제에서뿐만 아니라 무역에서 차지하는 높은 위상을 고려하여 자동차 산업의 비대칭성을 완화하고 개선할 목적으로 1988년부터 자동차협정이 라는 예외적인 제도를 도입해 운영해왔다. 자동차협정의 목표는 자동차 무역의 불균형 해소, 자동차 무역의 확대 및 다각화, 고부가가치 및 첨단기술 자동차부품 생산이었다. 특히 아르헨티나와 브라질은 2000년부터 자동차 무역의 불균형 해소를 목적으로 플렉스 계수를 도입했다. 플렉스 계수는 양국 간 무역 불균형의 정도에 따라 계수 값이 조정되는 특징을 갖고 있다.

이상의 분석 결과를 종합적으로 정리해보면 먼저 자동차협정이 양국 간 자동차 산업의 비대칭성 해소에 일정 정도 긍정적인 영향을 미친 것으로 평가할 수 있다. 남미공동시장 출범 초기 우려에도 불구하고 약 30년이 지난 현재 양국 간 자동차 산업의 비대칭성은 악화되지 않고 오히려 개선되었다. 그러나 그 수렴 폭은 크지 않다. 특히 2015년부터 브라질의 대 아르헨티나 무역흑자가 확대되고 있어 향후 통상 분쟁의 소지로 발전할 가능성이 크다. 이에 여전히 비대칭성에 따른 우려가 존재하며, 이러한 우려가 자동차 무역의 완전 자유화를 가로막는 걸림돌로 작용하고 있다. 둘째, 양국 간 자동차 무역에서의 불균형은 상당부분 자동차부품에서 발생하는 것으로 밝혀졌다. 특히 2003년 이후 자동차부품에서 브라질의 대 아르헨티나 무역흑자 기조가 확고하게 굳어지는 추세다. 아르헨티나 자동차부품의 산업 기반이 취약해 앞으로 이 부문에서 무역 불균형은 지속될 것으로 전망된다. 셋째, 브라질과 달리 아르헨티나의 경우 자동차의 수출 의존도가 매우 높다는 점이다. 특히 브라질 시장에 대한 수출 의존도가 70%에 달한다. 이는 브라질 실물경제의 부침이 아르헨티나 자동차 산업에 미치는 악영향이 매우 클 수밖에 없는 구조다. 넷째, 회귀모형을 통한 실증분석 결과, 플렉스 계수로 대표되는 자동차협정이 아르헨티나-브라질 간 자동차 무역의 불균형 해소에 일정 정도 기여한 것으로 확인할 수 있었다. 그러나 당초 기대와는 달리 소득증대나 환율이 양자 간 무역수지에 미치는 영향은 반대의 결과가 도출되거나 통계적으로 유의하지 않은 것으로 확인되었다. 일반적인 기대와 달리 브라질의 소득수준 향상이 아르헨티나산 자동차의 수입으로 이어지지 않고 있으며 아르헨티나 폐소화의 평가절하가 대 브라질 자동차 수출을 견인하지 못하고 있는 것으로 밝혀졌다.

이상의 분석을 토대로 할 때, 자동차협정이 아르헨티나와 브라질의 자동차 산업의 비대칭성, 특히 무역수지 개선에 기여하고 있다고 평가할 수 있다. 그러나 앞서 살펴보았듯이 아르헨티나와 브라질의 자동차 산업에서 비대칭성은 크게 개선되지 않고 있으며 2015년 이후로는 오히려 무역 불균형이 심화되고 있는 모양새다. 이러한 상황에서 플렉스 계수를 주요 수단으로 한 소극적인 자동차협정 만으로는 양국 간 자동차 산업의 비대칭성을 해소하기에는 한계가 있다. 따라서 기존의 자동차협정을 보완한 보다 적극적인 정책의 추진이 필요하다.

이를 위한 대안으로 아르헨티나와 브라질 간 자동차 산업에서의 생산통합 정책을 들 수 있다. 남미공동시장의 자동차 생산 구조는 통합 출범 초기 상호보완

적인 성격에서 오히려 경쟁적인 성격으로 변모해가고 있다. 경제통합의 이점을 충분히 살리기 위해서는 브라질과 아르헨티나가 자동차 생산 부문에서 갖고 있는 비교우위를 결합한 생산통합시스템 구축이 필요하다. 이러한 생산통합을 바탕으로 남미공동시장을 자동차협정의 중요한 목표 중의 하나인 수출 플랫폼으로 전환시켜야 한다. 특히 아르헨티나의 경우 이러한 전략을 통해 브라질에 대한 지나친 수출 의존도를 낮추어 나갈 필요가 있다.

이상에서 살펴본 대로 본 연구는 비대칭성 개념을 차용하여 아르헨티나와 브라질 간 자동차산업의 격차를 비교·분석하였다는 점에서 의의를 갖는다. 특히 본 논문에서는 양국 간 자동차 산업의 비대칭성 해소, 특히 자동차 무역의 불균형 해결을 위해 도입한 자동차협정이 그간 어떠한 영향을 미쳤는지를 실증적으로 규명했다는 점에서 기존 연구와 차별성을 갖는다. 그러나 이러한 연구의 의의에도 불구하고 본 연구는 아르헨티나와 브라질의 자동차 산업 데이터 및 분기별 자동차 무역 자료 확보의 어려움으로 자동차 산업부문에서의 비대칭성은 물론 자동차협정이 무역수지에 미치는 영향을 제한적인 수준에서 밖에 분석하지 못했다는 한계를 갖고 있다.

## 참고문헌

- Arza, Valeria(2011), “MERCOSUR as an Export Platform for the Automotive Industry,” CEPAL Review 103, April, CEPAL, pp. 129-152.
- Bouzas, R.(2005), “Compensating Asymmetries in Regional Integration Agreements: Lessons from Mercosur,” in P. Giordano, F. Lanzafame and J. Meyer-Stamer(eds.), *Asymmetries in Regional Integration and Local Development*, Inter-American Development Bank, pp. 85-112.
- Brambilla, Irene(2005), “A Customs Union with Multinational Firms: The Automobile Market in Argentina and Brazil,” NBER Working Paper, No. 11745, pp. 1-35.
- Castaño, Francisco and Fernando J. Piñero(2016), “La política automotriz del MERCOSUR (PAM): evolución y actualidad. El eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el bloque subregional,” VIII Congreso de Relaciones Internacionales, pp. 1-20.
- Dahrijah, Nadia Afita and H. Ain(2017), “Determinants of Bilateral Trade between Malaysia and the United States of America: an ARDL Analysis,” *Oil Palm Industry Economic Journal*, Vol. 17, No. 2, September, pp. 54-59.
- Espindola, Luiz Gustavo Manarin(2015), “Os regimes automotivos no MERCOSUL: embates e resolucoes entre Brasil e Argentina,” Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais), Universidade Federal de Santa Catarina.
- Garriz, A., Demian Panigo and Pablo Gallo(2014), “Common Automotive Policy of Argentina and Brazil: its Impact on Local and Regional Auto Part Industries,” Conference Paper: 22nd International Colloquium of GERPISA / Old and New Spaces of the Automotive Industry: towards a New Balance?, Vol. 22, Kyoto, Japan, pp. 1-46.
- Genna, Gaspare M. and Taeko Hiroi(2005), “The Effects of Unequal Size: Costs and Benefits of Unilateral Action in the Development of MERCOSUR,” *Journal of Developing Societies*, Vol. 21, No. 3-4, pp. 337-355.
- Giordano, P., M. Mesquita Moreira and F. Quevedo(2004), “El tratamiento de las asimetrías en los acuerdos de integración regional,” Documento de Divulgación 26, INTAL-ITD, BID, pp. 1-21.
- Giordano, P., F. Lanzafame and J. Meyer-Stamer(eds.)(2005), *Asymmetries in Regional Integration and Local Development*, Inter-American Development Bank.
- Hijazi, Hadi(2012), “Asymmetries among the Members of Mercosur,” Open Access Theses 327, pp. 1-73.
- Khan, M.Z.S. and M.I. Hossain(2010), “A Model of Bilateral Trade Balance: Extensions and Empirical Tests,” *Economic Analysis and Policy*, Vol. 40, No. 3, pp. 377-391.
- Kim, A.(2009), “An Empirical Analysis of Korea’s Trade Imbalances with the

- US and Japan,” *Journal of the Asia Pacific Economy*, Vol. 14, No. 3, August, pp. 201-226.
- Kundu, Nobinkhor(2015), “Bilateral Trade Balance of Bangladesh with BRICS Countries: a Static Panel Data Analysis,” *Journal of Economic and Development*, Vol. 17, No. 2, August, pp. 53-68.
- Mera, Laura Gomez(2002), “The Brazilian Automobile Regime: Explaining Brazil’s Defection from MERCOSUR Treaties 1995,” Paper presented at the European Consortium for Political Research, Joint Sessions (Workshop: The Political Economy of Foreign Economic Liberalization), Turin, pp. 1-24.
- O’Keefe, Thomas A. and Jerry Haar(2001), “The Impact of MERCOSUR on the Automobile Industry,” *North-South Agenda Papers*, No. 50, pp. 1-31.
- Sharif, Mohamed Nur and Ali Yassin Sheikh Ali(2016), “Determinants of Trade Balance in Somalia: Regression Analysis using Time Series Data,” *Journal of Economics and Sustainable Development*, Vol. 7, No. 12, pp. 62-71.
- Suphian, Robert(2017), “Trade Balance Determinants in East African Countries,” *Business Management Review*, pp. 78-88.
- Terra, Maria Ines(2009), “MERCOSUR: Treatment of Asymmetries and Economic Growth,” 2009 Conference Paper, Presented at the 12th Annual Conference on Global Economic Analysis, Santiago, Chile, pp. 1-21.
- Ventura-Dias, Vivianne(2003), “Asymmetries in Economic Integration: Major Issues and Policy Options for the Free Trade Area of the Americas (FTAA),” *Colloque Construire les Amériques*, pp. 1-18.
- Yeats, Alexander J.(1997), “Does Mercosur’s Trade Performance Raise Concerns about the Effects of Regional Trade Arrangements?,” Policy Research Working Paper 1729, pp. 1-33.

ACARA, [www.acara.org.ar](http://www.acara.org.ar)

ADEFEA, [www.adeffa.org.ar/en/index](http://www.adeffa.org.ar/en/index)

ANFAVEA, [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br)

sice.oas.org, [www.sice.oas.org](http://www.sice.oas.org)

UN Comtrade, <https://comtrade.un.org>

Article Received: 2019. 01. 15.

Revised: 2019. 02. 15.

Accepted: 2019. 02. 18.