

한경 BUSINESS



‘제2모비스’ 현대위아 경쟁력
GS그룹 이끌 차세대 리더들
휴대전화 ZTE의 고성장 비결

강남 부자 사로잡은 파생상품 따라잡기

2011년판 상속·증여세 절세 전략 다섯 가지
외국인 투자자 ‘이머징 시장’ 탈출 러시 왜
신세계·이마트 기업 분할 후 후계 구도 향방



손복조 토러스투자증권 사장 인터뷰
“3월까지 자기자본 규모 2배로 늘릴 것”



값 3,500원

한국경제신문



한경비즈니스는 2011년 3월 2일부터 5월 5일까지 매주 1회 월요일 발행 (주)100-791 서울 중구 중림동 441 한국경제신문사 15층 대표전화 02-390-4841 등록번호 서울0006291 (955. 10. 24)

브라질 자동차 시장

세계 자동차 메이커 '각축장' 부상

현대자동차는 2월 25일 브라질 상파울루에 자동차 생산 공장을 착공할 예정이다. 현대모비스 등 대형 자동차 부품 업체 등도 함께 브라질 진출을 준비 중이다. 현대자동차의 브라질 진출은 1990년대 아시아자동차 시절로 거슬러 올라간다. 당시 아시아자동차는 브라질 진출을 모색했다가 중단했다. 아시아자동차는 기아자동차를 거쳐 현대자동차에 인수되었으니 브

라질에서 자동차를 생산하려는 첫 시도에서 본격적인 공장 건설까지 상당한 시일이 걸린 셈이다. 현대자동차는 2000년대 중반 브라질 현지 카오아(CAOA) 그룹과 기술 제공 방식의 상용 자동차

제조에 투자한 바 있다. 한국의 자동차 제조 및 부품 업체의 브라질 진출에 따라 브라질 자동차 산업의 역사나 현황에 대한 관심이 커지고 있다.

브라질 현지에서 생산하면 국산 취급

브라질은 2010년 말 현재 연간 약 360만 대의 자동차 생산능력을 보유하고 있다. 자동차 판매 대수도 세계 6위 정도를 차지하고 있다. 브라질은 국산 자동차 메이커를 보유하고 있지는 않지만 글로벌 메이커들이 직접 진출해 있어 자동차 생산 역사는 오래됐다.

1893년에 프랑스 푸조(Peugeot)사의 자동차가 브라질에 수입된 이후 1차 세계대전 이전인 1918년까지는 외제차를 수입하기만 했다.

브라질에서 자동차 생산이 시작된 것은

1919년 미국 포드(Ford)사가 조립 라인을 브라질에 설치하면서부터다. 1920년대에 미국의 제너럴모터스(GM), 이탈리아의 피아트(Fiat) 등이 공장(조립 라인)을 설립했고, 1950년대에는 독일의 폭스바겐(Volkswagen)과 일본 도요타(Toyota)가 공장을 세웠다.

이어 스웨덴의 볼보(Volvo, 1979년), 일본의 혼다(Honda, 1996년), 미쓰비시



브라질 자동차 시장은 인구가 2억 명에 이르고 구매력이 점점 커지고 있어 도전해 볼만한 매력적인 분야다.

(Mitsubishi, 1998년), 닛산(Nissan, 1998년), 프랑스의 르노(Renault, 1999년), 푸조 시트로엥(Peugeot Citroen) 공장이 설립돼 자동차를 생산하고 있다. 여기에 최근 현대자동차가 가세함으로써 전 세계 메이저 자동차 메이커 대부분이 브라질에 현지 공장을 두고 생산하게 됐다.

브라질 사람들은 브라질에 진출해 생산하고 있는 다국적 메이커들의 자동차를 외산 브랜드로 인식하지 않는다고 한다. 외산 브랜드들의 진출 역사가 워낙 긴데다 브라질만의 고유 자동차 브랜드가 없다는 점이 원인으로 보인다. 다양한 이민자들로 구성된 국가 역사의 특성상 브라질에 설립된 회사는 외국인이 투자했더라도 브라질 내국 회사와 동일하게 보는 수용성이 강하고 동화가 잘되는 브라질 문화의 특징 때문으로 분석된다.

브라질의 자동차 가격은 상당히 비싼 편이다. 브라질의 기본 물가가 비싼 편인데다 수입차는 관세 등 세금 때문에 미국에서 파는 동일 차종을 기준으로 가격이 약 2배에 달한다.

또한 브라질은 산유국임에도 불구하고 휘발유 가격이 우리나라와 거의 비슷한 수준이다. 미국의 휘발유 가격이 우리나라의 3분의 2 정도이고, 우리나라의 3분

의 1 이하인 두바이 휘발유 가격에 비춰 보면 매우 비싼 편임을 알 수 있다. 이 때문에 브라질 현지를 다녀 보면 도로에는 주로 소형차가 눈에 띄고 대형 고급 승용차는 찾아보기 쉽지 않다. 정서적·문화

적으로 유럽에 가까운 영향 때문인지 알 수는 없지만 적어도 자동차 소비 패턴에 관해서는 미국보다 유럽에 가까운 것으로 보인다.

브라질의 인구 대비 자동차 보유 대수는 아직까지 다른 지역에 비해 매우 적은 편이다. 미국이 인구 1.2명당 1대의 자동차를 보유하고 있고, 멕시코도 4명당 1대 정도인데 비해 브라질은 인구 6.9명당 1대의 차량을 가지고 있다. 브라질의 소득 격차가 아직까지 상당히 상위 소득 계층 위주로 차량을 보유하고 있다는 점을 고려하면 중상위 소득 계층의 차량 구매 여력이 많다고 볼 수 있다.

중산층이 롤라 정부 기간 동안 유지된 브라질의 성장 기초 덕분에 꾸준히 증가하고 있어 브라질 내수 자동차 시장은 확장 일로에 있다고 볼 수 있다. 2010년 기



브라질은 세계 6위의 자동차 판매국이지만 인구 대비 자동차 보유 대수가 적어 자동차 시장 전망이 밝다.

준 세계 6위의 자동차 보유국인 브라질이 2011년에 4위권 내로 진입할 것이 예상되는 것도 이러한 경제지표를 반영한 결과로 보인다.

브라질 내 자동차 산업은 남부와 남동부 지역에 집중돼 있다. 더욱이 경제 중심지인 상파울루가 전체 생산량의 45% (2010년 기준)를 차지하고 있다. 현재 현대자동차 및 중국의 체리 자동차 공장, 일본의 도요타 제2공장이 건설 중이다. 이들 공장이 완공되면 상파울루는 브라질 전체 자동차 생산량의 50% 이상을 차지하게 될 것으로 예상된다.

복잡한 조세 체계 및 노동법 등 검토 필수

브라질 연방세법은 저개발 지역인 북부, 북동부 또는 중서부 지역에 공장을 설립하면 조세에 혜택을 준다. 그럼에도 불구하고 브라질의 넓은 국토에 비해 철도 등 내륙 물류 인프라가 부족한 북부와 북동부를 피해 소비 활동을 포함한 경제의 중심지인 남부와 남동부 지역에 집중되고

있다. 아울러 남부와 남동부 지역의 주정부들이 연방세금 이외의 별도 협의에 따른 인센티브를 기업에 제공하는 것도 이런 집중 현상의 원인이 되고 있다.

겉으로 보기에 브라질의 자동차 시장이 커지고 있지만 내용적인 측면에서 브라질 자동차 산업이 외형에 걸맞게 발전해 왔다고 할 수 없다. 브라질에 진출한 다국적 자동차 메이커들의 주된 전략은 유럽이나 미주에서 오래전 출시돼 장기간 성공을 거둔 모델을 들여와 제조 및 판매하는 것이었다. 브라질 시장에 초점을 맞춘 브라질만을 위한 고유 모델을 만드는 모험을 하지 않았다. 그러다 보니 부품 조달 구조도 단순화돼 브라질 현지에서 생산 가능한 범위에서 생산이 이뤄지는 게 대부분이었다.

그러나 최근 브라질 경제의 성장과 시장 확대에 대한 기대감으로 자동차 생산 전략에 변화의 조짐이 보이고 있다. 브라질 현지 공장에서 자체 모델을 생산하는 움직임이 나타나고 있는 것이다. 이에 따

라 부품 공급처를 다변화하기 위한 시도가 이뤄지고 있다. GM은 한국 자동차 부품 업체와도 공급 관계를 형성하고 있다. 최근에 브라질에 현지 법인을 설립하고 공장 건설을 추진 중인 만도 역시 GM에 부품을 공급하는 것이 브라질 진출의 주요 원인이라고 한다. 만도는 공장 입지를 정할 때 현대자동차 공장과의 거리(30km)뿐만 아니라 GM 공장과의 거리(20km)도 함께 고려했다.

브라질 자동차 시장은 도전해 볼만한 매력에 있다. 인구가 2억 명에 이르고 향후 브라질 자동차 시장이 확대 일로에 있기 때문이다. 브라질 국민은 문화적 특성상 외국 투자자가

직접 현지에 법인을 설립하고 현지에서 공장을 건설해 제품을 생산하는 것을 선호한다. 일단 브라질 현지에서 생산된 제품은 브랜드를 떠나 '국산'으로 취급받기 때문이다. 따라서 브라질 현지 생산은 소비자의 제품에 대한 인식에 긍정적 영향을 미칠 뿐만 아니라 브라질 내에서 비즈니스도 원활해지는 효과가 있다.

그렇다고 무작정 브라질 시장에 도전하는 것은 무모한 일이다. 높은 물가, 복잡한 조세 체계 및 노동법 등 넘어야 할 산이 많다. 브라질 법제도에 대한 사전 연구와 완제품의 판로 또는 부품의 공급처, 부품의 종류에 따른 원거리 수송 가능 여부, 공장 등이 들어설 지역의 세금 감면 등 인센티브 내용 등을 종합적으로 고려해 진출 여부를 판단해야 한다.□

정철 법무법인 지평지평 변호사



서울대 법대 졸업, 사법연수원 제3기 수료, 미국 서던캘리포니아대 법학대학원 법학석사, 법무법인 지평지평 변호사(현).