

14
07

중부유럽 4개국의
경제산업구조 변화와
입지 경쟁력 분석

중부유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지 경쟁력 분석

■ 국문요약 ■

비세그라드그룹(Visegradgroup)으로 명명되는 중부유럽 4개국, 즉 폴란드·체코·슬로바키아·헝가리에 대한 관심이 높아지고 있다. 이들 국가가 주목받는 이유는 크게 세 가지이다. 첫째는 경제적인 이유이다. 1989년 체제전환 이후부터 이들 중부유럽 4개국은 여타 중동부 유럽국가보다 높은 경제 성장률을 기록하고 있다. 2004년 EU 가입 이후에는 유럽 단일시장 내 최적의 생산기지로 부각되면서 모범적인 경제발전 모델로 칭송받고 있다. 양호한 경제성장과 투자전망으로 중부유럽 4개국은 BRICs 및 터키와 더불어 잠재력이 가장 높은 지역으로 평가되고 있다. 두 번째 이유는 공고한 정치적 연대를 통해 이들 국가들이 EU 내에서 ‘단체행동’을 지속하고 있다는 점에 있다. 이들의 공동행동노선은 EU 가입 이후에도 지속되어 과학기술, 교육, 국경통제 및 사회발전정책 등으로까지 확대되고 있다. 특히 EU 구조기금(Structural Fund)을 배분받는 과정에서 이들의 공동대응 전략은 더욱 돋보였다. 강한 응집력을 지속하고 있기에 독자적인 정치행위자로서 충분한 자격을 갖추고 있다. 마지막 세 번째 이유는 이들 국가가 지닌 특이성으로 인해 한국과 유럽연합(EU)의 관계에서 비세그라드그룹이 차지하는 의미가 남다르기 때문이다. 하지만 국내에서는 이 지역에 대한 연구 작업이 활발하지 않은 상태이다. 비세그라드그룹에 대한 보다 심도 있는 연구가 필요한 이유가 여기에 있다.

냉전 질서가 종식된 지 25년이 지난 지금 회원국이 28개국으로 늘어난 ‘하나된 유럽’의 정치경제적 영향력은 날로 커지고 있다. 따라서 유럽의 통합 문제를 도외시하고 오늘의 유럽을 이해하려는 작업은 불가능하다. 비세그라드그룹 4개국에 대한 연구 작업 역시 통합 문제를 중심으로 움직이고 있는

전체 유럽과의 맥락에서 접근해야 한다. 이에 본 연구에서는, 서유럽을 중심으로 진행되어 온 유럽 통합 질서가 중부유럽 4개국에 어떠한 영향을 미쳤는지에 주안점을 둔다. 냉전 해체 25년과 유럽연합 가입 10년을 맞은 시점에서 중부유럽 4개국의 경제사회구조 변화와 입지 경쟁력에 주목해서 시종 ‘하나의 유럽’이라는 관점을 견지한다. 그러한 접근을 통해서만이 비세그라드그룹의 정치경제적 위상과 역할에 대한 올바른 설명이 가능하고, 이러한 종합적 이해를 전제해야만 중부유럽 4개국에 대한 연구가 우리에게 주는 시사점을 올바르게 도출해 낼 수 있다고 판단하기 때문이다.

유럽의 통합과정은 상황 변화에 따라 새롭게 조성된 부분들을 담아내면서 증축되어 왔다. 냉전 시기 이데올로기의 대립으로 서유럽과 배타적이었던 중동부 유럽 일부 국가들이 냉전 해체 후 15년이 지난 2004년에 유럽 통합 질서에 본격적으로 진입한 것도 유럽 통합의 단계적 확대 과정에서 새롭게 등장한 요소였다. 유럽통합 질서에 진입한 이후 지난 10년 동안 ‘하나 된 유럽’ 속에서 중동부 유럽의 정치경제적 위상과 역할은 획기적으로 변화했다. 경제동맹(Economic Union) 단계 이상으로 발전한 지역통합체인 유럽연합과 상호 밀접한 관계 속에서 운명을 함께 하고 있는 중동부 유럽 국가들의 정치경제적 위상과 유용성은 이제 유럽 전체와 분리해서는 해석이 불가능하다.

2004년 유럽통합 질서에의 편입 이후 10여 년 동안 중부유럽 4개국은 지속된 거시 경제적 변화를 통해 서유럽이 주도하여 창안해 낸 ‘표준모델’에 수렴하고 있는 중이다. 체제전환 이후 20년간 지속되어 온 경제성장으로 이들 국가는 ‘유럽의 공장’이라는 지위를 확고히 해 나가고 있다. EU-28개국의 평균 경제수준을 100으로 할 때, 폴란드의 경제수준은 1995년 43에서 2013년 68로, 체코는 77에서 80으로, 슬로바키아는 48에서 76으로, 그리고 헝가리는

52에서 67로 각각 상승했다. 1995년의 경우 4개국의 1인당 평균 GDP가 3,305유로에 불과했지만, 2013년에는 11,895유로로 약 3.6배 증가했다. 체제 전환 이후 중부유럽 4개국의 산업구조 또한 농업, 어업 등의 1차 산업 분야를 중심으로 두드러진 변화를 보였다. 중부유럽 4개국의 대외 경제관계의 핵심인 무역구조에서의 변화 역시 뚜렷했다. 체제전환 이전에는 공산권 국가와의 교역이 중심이었지만, 비세그라드그룹의 대외교역은 이제 EU와의 교역이 대부분이다. EU가 없는 중부유럽 4개국의 경제는 이제 생각할 수 없는 상황이다. 아울러 중부유럽 4개국이 전체 유럽에서 차지하는 비중 역시 점점 커지고 있다.

서유럽 중심의 통합 질서에 편입되어 동질적인 영역이 확대되고 있는 것은 사실이지만, 중부유럽 4개국에는 상이성이 온존하고 있다. 이들 국가는 여전히 서유럽에 비해 1인당 GDP로 표현되는 평균 소득 수준이 서유럽에 비해 낮고, 경제구조 또한 선진국형의 모습에 도달하지 못하고 있는 상태이다. 하지만 체제전환 이후 보여 주고 있는 높은 경제성장률은 이들 지역의 활용가치를 높이고 있다. 더욱이 중부유럽 4개국이 통합유럽의 정식 회원국이 됨으로써 그 활용가치는 더욱 높아지고 있다. 단일시장으로 심화된 유럽 통합 질서 속에서 중부유럽 4개국의 시장이 가지는 위상이 이전과는 확연히 달라졌기 때문이다. 이는 중부유럽 4개국의 입지 경쟁력이 강화된 것에서 기인한다.

통합 유럽과의 관련 속에서 중부유럽 4개국의 입지경쟁력이 경제적 요인만으로 결정되는 것은 아니다. 정치적 요인과 지정학적 요인도 중부유럽 4개국의 입지 경쟁력을 결정짓는 주요 요인들에 속한다. 경제적 요인은 서유럽에 비해 상대적으로 낮은 임금수준과 적절한 규모의 내수시장, 그리고 인근의 다른 나라에 비해 높은 경제적 역동성으로 요약된다. 중부유럽 4개국의

시간당 노동비용은 EU 평균의 32-44% 수준에 불과하고, 인구는 EU 내 인구 대국인 프랑스 및 영국과 대등한 규모이다. 또한 EU 회원국으로서 이들 4개 국은 유럽연합으로부터 구조기금이라는 수혜를 통해 상대적으로 높은 경제성장률을 견인해 내고 있다. 경제적 요인 이외에도 중부유럽 4개국은 공고한 정치적 연대를 통해 상호간에 제도적 협력을 도모하고 정치적인 공동행동을 취하고 있고, 서유럽과 러시아를 잇는 지정학적 중심 위치를 점하여 제조업 및 물류산업 발전에 용이하다는 이점을 지니고 있다. 이들 세 요소들이 함께 어우러져 중부유럽 4개국의 입지 경쟁력을 결정짓고 있는 것이다.

중부유럽 4개국의 높은 입지 경쟁력은 FDI 유치 추이로 입증된다. 체제전환을 통해 시장경제체제로 접어든 중부유럽 4개국에의 FDI 유입은 GDP, R&D, 고용률 증가 등에서 긍정적인 영향을 미쳤다. 2009년의 경제위기 시에 잠시 하향곡선을 그리기도 했었지만, 2007년에서 2012년 사이에 유럽연합 전체 회원국의 유치 규모 대비 중부유럽 4국이 유치한 FDI의 비중은 3배 가까이 상승했다. EU 27개국의 전체 FDI 유치 규모에서 차지하는 4개국의 비중은 이제 두 자리 숫자를 넘어서고 있다. 이는 비세그라드그룹 지역이 유럽에서 새롭게 떠오르는 입지 경쟁지라는 것을 설명하는 중요한 근거자료이다. 물론 중부유럽 4개국의 높은 입지 경쟁력을 객관적인 자료 나열만으로 설명할 수는 없다. 이들 국가들의 주체적인 노력을 간과할 수 없기 때문이다. 체제전환과 유럽통합 질서로의 편입과정에서 이들 국가들은 나름대로의 전략을 마련하고 자국에 맞는 정책을 주체적으로 도입하여 적극적으로 추진했다. 중부유럽 4개국은 공통적으로 현금지원, 조세특례 등 다양한 인센티브 제도의 시행을 통해 해외자본의 유치를 위해 적극적으로 노력했다. 결국 중부유럽 4개국은 체제전환과 유럽연합 가입이라는 객관적인 요인과 더불어 각국의 주

체적인 노력에 힘입어 경제산업구조와 입지 경쟁력에서의 변화를 경험하고 있는 것이다.

체제전환 25년과 유럽통합 질서 진입 10년을 경과하는 동안 입지 경쟁력 부분에서 변화한 중부유럽 4개국의 모습은 자동차산업분야에서 뚜렷하게 나타나고 있다. 이 기간 동안 유럽의 자동차 생산에서 중부유럽 4개국이 차지하는 비중은 비약적으로 확대되었다. 자동차 주요생산국이었던 프랑스와 이탈리아에서 급격하게 축소된 자동차 생산은 새롭게 떠오른 신흥시장인 중부유럽 국가들로 이전되어 이루어지고 있다. 중부유럽 4개국에서 서유럽의 다국적기업에 의한 자동차 생산은 대폭 증가하였고, 이를 통해 중부 유럽의 자동차 산업은 자동차 산업 분야의 다국적 기업이 중심이 된 글로벌 가치사슬 (Global Value Chain=GVC)에 자연스럽게 편입되었다.

유럽 전체와 분리될 수 없는 중부 유럽 4개국이기에 우리에게도 이들 지역의 중요성은 유럽연합 전체와의 관계 속에서 이해되어야 한다. 2010년 FTA의 체결로 한국과 유럽연합과의 관계는 공식적으로 한 차원 높은 단계로 격상되었다. 양자 간에 체결된 자유무역협정으로 상호 간의 교역은 경제 성장과 시장 확대로 이어지고, 교역 확대로 시장의 합리성은 더욱 제고되며 불합리성은 점차적으로 제거될 것이란 기대가 지배적이었다. 하지만 예상과 달리, 2011년 7월 한-EU FTA 발효 이후 EU 역내시장에서 한국이 차지하는 시장점유율은 2009년 2.6%에서 2012년 2.1%로 추락했다. 낙관적 기대와는 사뭇 다르게 진행되어, 2013년 한국은 대 EU 무역관계에서 41억 유로의 적자를 보고 말았다.

한국이 대 EU 무역 적자의 구조로부터 탈피하는 전략 마련과 관련하여 비세그라드그룹, 즉 중부유럽 4개국의 중요성이 더욱 부각되고 있다. 통합 질

서의 편입 아래 입지 경쟁력에서 두각을 나타내고 있는 중부유럽 4개국으로의 진출 확대와 우회 접근 전략을 통해 대 EU 관계에서 보이는 문제점을 완화 내지 극복할 수 있는 해결책의 실마리를 찾을 수 있기 때문이다.

한국과 비세그라드그룹 간의 무역관계는 1990년대 초반 이후 전개된 체제 전환과 2004년의 EU가입 이후 급속도로 성장하고 있다. 한국의 비세그라드 그룹 4개국에 대한 수출 총액은 2013년 현재 대 EU 수출총액의 9.1% 수준이다. 이는 프랑스(9.5%)가 차지하는 수준에는 미치지 못하지만, 영국(8.9%) 및 이탈리아(8.5%)보다는 큰 규모이다. 한국의 대 EU 수입 규모에서 중부유럽 4개국이 차지하는 비중 역시 9% 정도이다. 이 또한 독일, 프랑스, 영국 및 네덜란드에 이어 네 번째 규모이다. 체제전환과 EU가입 전의 관계에 비해 확연한 변화임이 분명하다.

비세그라드 그룹과의 교역과정에서 주목할 점은 빠른 증가세를 보이는 무역 규모에서뿐만 아니라 우리에게 유리한 방향으로 진행되고 있는 교역내용에서도 찾을 수 있다. 한국과 EU와의 FTA 발효 이후 누적되고 있는 무역적자 구조와 달리 이들 국가들과의 무역에서는 많은 흑자를 보이고 있다. 2003년 이후 가파르게 성장한 수출과 달리 수입량은 일정 수준에서 지속되어 큰 흑자구조를 형성하고 있는 것이다. 한국은 2013년 기준으로 대 중부 유럽 4개국 무역수지에서 98억 1,800만 달러 이상의 흑자를 보이고 있다.

하지만 이러한 규모와 흐름만으로 서유럽 내의 소수 특정 국가군에 편중되어 있는 전통적인 한국의 대 EU 무역구조를 개선하기에는 미흡하다. 중부유럽 4개국이 EU 총인구의 12.7%를 점하고 있고, EU 28개 회원국 중에서 경제성장률이 가장 높은 지역이라는 점을 고려할 때, 우리의 대응전략에 문제가 있음을 알 수 있다. 2011년 7월에 발효된 한-EU FTA 효과를 극대화하

기 위해서는 서유럽 내의 특정 EU 회원국에 집중된 수출구조를 탈피하여 EU 내 신흥시장으로 부상한 중부유럽 4개국을 적극적으로 활용하는 방식을 통한 교역 확대가 절실하다고 판단한다.

품목별 수출 비중을 볼 때, 한국과 EU와의 무역구조와 한국과 중부유럽 4개국과의 무역구조에서는 유사한 현상이 나타나고 있는 것이 사실이다. 특정 품목에 집중되어 있는 한국의 대 EU 수출구조의 문제점이 중부유럽 4개국과의 관계에서도 재현되고 있기 때문이다. 하지만 중부유럽 4개국과의 무역구조를 좀 더 미시적으로 추적해 보면 생활용품·플라스틱·고무·가죽 제품 등, 이들 국가들의 발전 수준 및 특이성과 관련되어 소비되는 품목의 비중이 꽤 크다는 점을 발견할 수 있다. 이는 한국의 대 EU 무역구조의 문제점으로 지적되는 소수 특정 품목 중심의 수출구조의 맹점을 극복 내지 완화할 수 있는 대안책 마련과 밀접하게 관련된 대목으로 평가될 수 있다.

신흥시장으로 떠오르는 비세그라드 그룹의 중부 유럽 4개국과의 교역 확대와 아울러 지속적인 시장 점유율 유지를 위해서는 적극적인 FDI를 통한 현지생산 확대 역시 필요하다. 2004~2013년 기간 한국은 중동부 유럽 국가에 32억 유로를 투자했다. 이는 전체 EU 투자 288억 유로 대비 11%에 지나지 않는 수치이다. 한국의 대 EU FDI 총액 288억 유로 중 영국, 네덜란드, 독일, 아일랜드 및 벨기에 등 상위 5개국에 대한 투자는 219억 유로로 총 투자대비 76%를 점하고 있는 상황이다. 유럽 전체에서 차지하는 중부유럽 4개국의 위상을 고려하여 이 지역에 대한 보다 적극적인 투자전략이 마련되어야 할 필요성이 분명하다. 아울러 중부유럽 4개국의 변화를 면밀히 추적하여, 그에 상응하는 민첩한 대응전략을 마련하고 신흥시장으로 부상하는 중부 유럽 4개국의 활용도를 더욱 극대화할 수 있는 방안을 적극 모색해야 할 것이다.

차 례

■ 국문요약 3

■ 제1장 서론: 연구배경 및 목적 21

■ 제2장 중부 유럽 4개국의 거시경제 지표와 산업, 무역구조 변화 29

1. 중부 유럽 4개국 개황 30
가. 체제전환과 경제, 사회적 변화 30
나. 유럽연합 가입 이후 경제성장 38
2. 중부 유럽 4개국의 거시경제 변화 44
가. GDP 변화 및 국제수지 변화 44
나. 인플레이션(HICP), 실업률 변동 49
다. 환율, 이자율 변동 53
라. 정부 재정적자와 부채비율 변동 55
3. 중부 유럽 4개국의 산업구조 변동 58
가. 농업과 어업 59
나. 산업, 건설, 제조업 60
다. 도소매-숙박-요식-운송, 금융-부동산, 공공행정-가내활동 62
4. 중부 유럽 4개국의 무역구조 변화 64
가. 중부 유럽 4개국의 수출입 규모와 무역수지 64
나. 수, 출입 품목 변화 69
다. EU-15 및 기타 국가와의 교역 73
5. 소결 79

■ 제3장 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력 요인 분석 85

1. 중부 유럽 4개국의 입지경쟁력 동인 86

2. 중부 유럽 4개국의 대내외적 경쟁력 요인	92
가. 지정학적 이점	92
나. 지리적 인접성에 기인한 국가 간 연대	95
다. 노동비용 대비 우수한 노동인력	98
3. 중부 유럽 4개국의 EU 구조기금 수혜에 따른 경쟁력 제고 요인	105
가. EU 구조기금 배분 시스템	105
나. EU 구조기금과 연계된 경제발전전략	111
다. EU 구조기금을 활용한 산업 인프라 구축 현황	120
4. 소결	129

■ 제4장 중부 유럽 4개국의 입지경쟁력에 따른 외국인직접투자(FDI)

.....	135
1. 중부 유럽 4개국의 FDI 유치 정책	136
가. 폴란드	137
나. 체코	140
다. 슬로바키아	144
라. 헝가리	148
2. 중부 유럽 4개국의 FDI 유입 현황	151
가. 폴란드	151
나. 체코 및 슬로바키아	157
다. 헝가리	166
3. 중부유럽 4개국의 FDI 유입 효과 및 변화 추이	173
가. FDI 유입 효과	173
나. 최근 FDI 유입 변화 추이	178
4. 소결	183

■ 제5장 중부유럽 4개국의 생산기지이전 사례연구: 자동차산업의 사례	189
1. EU산업구조조정에 따른 특정산업의 중부유럽 국가 이전	188
가. 중부유럽에서 자동차 생산증가와 서유럽에서 자동차 생산 감소	190
나. 다국적기업의 기업이전 전략	194
2. EU내 다국적기업 GVC 변화와 중부유럽의 자동차 산업	196
가. 중부유럽국가의 글로벌 가치사슬 (GVC) 편입	197
나. 다국적 자동차기업의 생산기지 다각화와 중부유럽 자동차 생산증가	201
다. 다국적 자동차기업의 중부유럽 공장현황 및 자동차 생산현황	206
3. 주요 자동차 제조사별 생산기지 운영현황과 중부유럽	217
가. 피아트 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	217
나. 르노 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	219
다. 현대-기아차 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	220
라. GM 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	222
마. PSA 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	223
바. 토요타 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	225
사. 폭스바겐 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽	227
4. 소결: 중부유럽 생산기지 이전과 한국기업에 주는 함의	229
■ 제6장 유럽통합과 중부 유럽 4개국 그리고 한국	233
1. ‘하나의 유럽’과 중부 유럽 4개국	234
2. 비세그라드 그룹 4개국과 한국	244
■ 참고문헌	257

표 차례

표 2-1. 2000년대 이후 유럽연합 가입 국가	32
표 2-2. 중부 유럽 4개국 인구변화 (전년도 대비 증가율, 인구 1,000명당)	34
표 2-3. 중부 유럽 국가의 GDP 대비 수출비중 (상품 및 서비스, % of GDP)	37
표 2-4. 중동부 유럽 국가의 GDP 규모 (2013년)	40
표 2-5. 중부 유럽 4개국과 EU-15의 격차 줄이기	43
표 2-6. 4개국의 경상수지	48
표 2-7. 1996~2013년까지 주택 임대료 변동 (2005=100)	49
표 2-8. 1996~2013년까지 가스요금 변동 (2005=100)	50
표 2-9. 코루나, 포린트, 즐로티 환율변동(1993~2013년, 기준: 1유로)	54
표 2-10. 농업과 어업 (% GDP, % 피용자 보수)	59
표 2-11. 산업부문 (% GDP, % 피용자 보수)	60
표 2-12. 제조업 (% GDP, % 피용자 보수)	61
표 2-13. 도소매, 운송 (% GDP, % 피용자 보수)	62
표 2-14. 금융, 부동산 (% GDP, % 피용자 보수)	63
표 2-15. 공공행정, 가내활동 (% GDP, % 피용자 보수)	64
표 2-16. 4개국의 분야별 상품수출액	70
표 2-17. 4개국의 분야별 상품수입액	72
표 2-18. 4개국의 대 EU 주요수출 품목	75
표 2-19. EU-15가 전체 수출입에서 차지하는 비율	76
표 2-20. 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP (1995-2013년)	80
표 2-21. 4개국의 상품, 서비스, 소득, 경상이전 수지 비교 (1995~2013년)	81
표 2-22. 산업구조 변화 (1995-2010년)	82
표 2-23. 중부 유럽 4개국의 수출입규모와 무역수지 비교 (1995-2013년)	83
표 3-1. 기업의 생산기지 위치 결정요인	88

표 3-2. 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력	91
표 3-3. 중부 유럽 4개국의 수도와 유럽 주요 도시와의 거리	93
표 3-4. 중부 유럽 4개국의 대 독일 수출 비중 (2012년)	95
표 3-5. 중부 유럽 EU 회원국의 노동비용 변화추이 (2008~13년)	100
표 3-6. 중부 유럽 국가의 고등교육 현황	103
표 3-7. 중부 유럽 4개국의 구조기금 운용 (2012년)	112
표 3-8. 중부 유럽 4개국의 EU 구조기금 활용 전략	119
표 3-9. 중부 유럽 4개국의 TEN-T 주요 프로젝트	124
표 3-10. 중부 유럽 4개국의 디지털 인프라 (2013년)	125
표 3-11. 중부 유럽 4개국의 가스가격 (1,000 입방 미터 당 평균가격)	129
표 4-1. 폴란드의 고용지원 인센티브	137
표 4-2. 폴란드의 투자지원 인센티브	138
표 4-3. 폴란드의 SEZ(경제특별지역)의 투자 인센티브	139
표 4-4. 체코의 제조업 분야 투자 인센티브 조건	142
표 4-5. 기술 센터 투자인센티브 조건	142
표 4-6. 비즈니스 지원 서비스 센터 투자인센티브 요건	143
표 4-7. 일자리 창출, 교육 및 훈련 인센티브	144
표 4-8. 기술 및 쉐어드-서비스 센터 인센티브조건	145
표 4-9. 제조업 분야에 대한 인센티브조건	145
표 4-10. 지역별 최대 인센티브 비율	146
표 4-11. 지역별 인센티브 상한 비율 (2014-2020년)	149
표 4-12. 2000년, 2009년 업종별 FDI 누계	154
표 4-13. 2000년, 2010년 지역 및 국가별 FDI 누계	155
표 4-14. 2010년 매출액 기준 주요 상위 외국계 기업	156
표 4-15. 업종별 FDI 동향	161
표 4-16. FDI 현황 (2010-2012년)	164
표 4-17. 중부 유럽 4개국 국가신용등급 (2013년 기준)	165

표 4-18. 2000년과 2011년 FDI 유입 누계와 GDP 대비 FDI 비중	166
표 4-19. 2000년, 2009년 업종별 FDI 현황	169
표 4-20. 2000년, 2009년 지역 및 국가별 FDI 현황, 2000-2009	171
표 4-21. 2010년 수출실적별 상위 10대 기업	172
표 4-22. 유입국에 미치는 FDI의 잠재적 효과	174
표 4-23. EU에 유입되는 제조업과 서비스 분야의 FDI 프로젝트 비중 (1999-2013년)	179
표 4-24. 유럽의 FDI 프로젝트와 일자리 창출 분야 상위 15개	180
표 4-25. FDI 일자리 창출 상위 15개 분야	181
표 4-26. 중부 유럽 4개국의 R&D 투자 인센티브	181
표 5-1. PHARE, SAPARD, ISPA의 규모 (2003년)	188
표 5-2. 중부유럽 국가 GDP (2003년)	189
표 5-3. 자동차 기업별 전 세계 자동차 생산대수 (2012년)	193
표 5-4. 기업이전 전략의 유형	195
표 5-5. 자동차기업 및 지역별 전 세계 자동차 생산 (기준: 2010년)	202
표 5-6. 국가별 자동차 생산 변화 (기준: 1995년, 2012년)	204
표 5-7. 중부유럽 4개국에 위치한 자동차기업의 엔진 및 조립 공장	207
표 5-8. 유럽 내 자동차 조립공장 현황	209
표 5-9. 피아트 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	218
표 5-10. 르노 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	219
표 5-11. 현대-기아차 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	221
표 5-12. GM 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	222
표 5-13. PSA(푸조-시트로엥) 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	224
표 5-14. TOYOTA 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)	226
표 5-15. Volkswagen 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2011년)	227
표 6-1. 중부 유럽 4개국의 FDI 유치	236
표 6-2. 한-EU 상품교역 추이 (2004-2013년)	241

표 6-3. 한국의 대 EU 주요 수출 품목 (2010년)	244
표 6-4. 한국의 대 체코 수출 품목 변화	248
표 6-5. 한국의 대 체코 수입 품목 변화	249
표 6-6. 한국의 대 중부 유럽 4개국 진출과 투자 현황	254

그림 차례

그림 2-1. EU28=100일 때, 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP 수준 변화 (1995~2013)	39
그림 2-2. 중부 유럽 4개국의 실질 GDP 증가율 (2003-2013년 전년대비 증가율)	41
그림 2-3. 4개국의 국내총생산(GDP) 변화 (1991~2013년)	44
그림 2-4. 4개국의 1인당 GDP 변화	45
그림 2-5. 4개국의 경상수지 변화	46
그림 2-6. 자본수지 변화	47
그림 2-7. HICP 변동율 (1997~2013년)	51
그림 2-8. 실업률 변화 추이 (1995~2014년)	52
그림 2-9. 4개국의 25세 이하 청년실업 변동 (1993년 12월~2014년 6월)	52
그림 2-10. 이자율 변동 (1995~2014년 7월)	55
그림 2-11. 4개국의 재정적자 (% GDP)	56
그림 2-12. 4개국의 정부부채(% GDP) 변화 (2000~2013)	57
그림 2-13. 4개국의 수출 변화 (1993-2013)	65
그림 2-14. 4개국의 수입 변화 (1993-2013)	66
그림 2-15. 4개국의 무역수지 변화	67
그림 2-16. 전체 수출에서 유럽연합이 차지하는 비율 변화	68
그림 2-17. 전체 수입에서 유럽연합이 차지하는 비율	69
그림 2-18. 4개국의 상품교역수지 (1991-2013년)	73
그림 2-19. 4개국의 서비스교역수지 (1991-2013년)	74
그림 2-20. 유럽연합 이외 국가로의 수출	77
그림 2-21. 유럽연합 이외 국가로부터의 수입	78
그림 3-1. 중부 유럽 4개국의 지정학적 위치	94

그림 3-2. EU 회원국의 시간당 노동비용: 농업, 공공부분 제외 (2013년)	99
그림 3-3. EU 회원국의 최저임금	101
그림 3-4. 중부 유럽 4개국의 중등교육에서 2개 이상 외국어 의무교육 비율	104
그림 3-5. 중부 유럽 4개국의 구조기금 수혜규모 (2014-20년)	106
그림 3-6. EU 회원국 GDP 평균 90% 미만 지역	107
그림 3-7. EU 회원국의 GDP 대비 정부지출 (2013년)	109
그림 3-8. EU 회원국의 구조기금 수혜 규모 (2014-2020년)	110
그림 3-9. EU 회원국의 러시아로부터의 천연가스 수입의존율 (2012년)	127
그림 4-1. 폴란드의 지역별 최대 인센티브 비율	140
그림 4-2. 투자인센티브 지원 지역 구분	147
그림 4-3. 중부 유럽 4개국 FDI 유입 현황 (1993-2011년)	152
그림 4-4. 2000년, 2008-2010년 4개국 FDI 누계	152
그림 4-5. 연도별 체코 직접투자	159
그림 4-6. 1인당 FDI 유입 누계치	159
그림 4-7. 대 체코 직접 투자 국가	163
그림 4-8. 2000-2011년 FDI 유입 규모	167
그림 4-9. 국내총자본형성에서 FDI 유입규모가 차지하는 비중	168
그림 4-10. 중부 유럽 4개국의 국내 실질 총 R&D 지출 수준	177
그림 5-1. 인구 1000명당 자동차 생산 (2012년)	191
그림 5-2. 세계 승용차 생산 (1980년-2012년)	192
그림 5-3. EU 국가별 제조업 중간재 투입에서 수입중간재 비중	198
그림 5-4. 인구 1000명당 자동차 대수 (2011년)	199
그림 5-5. 중부유럽의 자동차 생산기지의 위치현황	210
그림 5-6. 체코 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황	211
그림 5-7. 헝가리 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황	212
그림 5-8. 폴란드 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황	213

그림 5-9. 슬로바키아 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황	214
그림 5-10. 체코의 공과대학교 재학생 및 졸업생	216
그림 6-1. EU 회원국의 FDI 유입 (2012년)	237
그림 6-2. 한국의 대 EU 상품수출 (2013년)	242
그림 6-3. 한국의 대 EU 상품수입 (2013년)	243
그림 6-4. 한국의 대 중부 유럽 4개국 무역수지	246
그림 6-5. 한국의 대 중부 유럽 4개국 직접투자	253

제1장 서론: 연구배경 및 목적



프랑스와 독일이 중심이 되어 서유럽 6개국으로 시작한 유럽 지역통합체가 유럽 정치경제의 흐름과 방향을 주도하고 있다. 냉전 질서가 종식된 지 25주년이 되는 현재 통합질서에 마지막으로 탑승한 크로아티아까지 포함하여 28개국의 거대한 몸집으로 불어난 ‘하나 된 유럽(EU)’의 영향력은 국제사회에서도 날로 커지고 있다. 때문에 통합 문제를 도외시하고 오늘의 유럽을 이해하려는 작업은 불가능하다. 제2차 세계대전 이후 유럽은 변화하는 시대적 상황을 차곡차곡 담아내면서 새로운 실험을 지속적으로 추진해 오고 있다. 17세기 중엽 베스트팔렌조약 이후 표준화되어 온 국민국가의 견고한 주권을 초국가적인 통합체에 점차 이양해 나가는 ‘거대한 변환’을 통해 유럽은 새로운 도약을 위한 디딤돌을 마련하고 있다. 근대정치 전개과정에서 드러난 폭력적인 자행행위에 대한 반성과 ‘유럽의 부활’을 목표로 새로운 유럽을 건설하고자 하는 야심 찬 계획 하에 추진되는 통합 유럽 구축 작업이 바로 그것이다. 통합의 역사가 주도하고 있는 유럽의 현대정치경제에서 개별국가 또는 특정 지역에 대한 체계적 이해 작업이 유럽 전체 차원에서 진행되는 흐름과의 연관 속에서 이루어 져야 하는 것은 당연한 일이다. 냉전 시기 이질적인 궤적을 그렸던 중동부 유럽의 현재에 대한 이해 작업도 예외가 아니다.

통합 질서에 참여하는 회원국이 늘어나고 통합의 정도가 심화되어 갈수록 종국적으로는 ‘유럽합중국(United States of Europe)’과 같은 정치통합체로 완성될 것이라는 낙관론이 지배적인 것은 사실이다. 이러한 상황에서 통합의 확대란 일반적으로 국가 및 지역 간에 존재하는 상이성이 급속히 사라지고, 그 자리에 동질성이 빠르게 대체해 나가는 단선적 과정으로 해석되어 진다. 하지만 이러한 이해 방식은 유럽공간에서 현재 진행형

으로 이루어지고 있는 사실에 부합하지 않는다는 결정적인 한계를 드러낸다. 통합 질서 속의 유럽 공간에는 여전히 개별 국가 및 지역 간에 정치 경제적 차원에서 상이성이 엄존하고, 또한 그것이 상당기간 지속될 것이라 판단되기 때문이다. 통합의 다른 한편에서는 개별 단위 간의 이질적인 모습이 여전하고, 상이한 상황과 여건으로 인해 견실한 경제적 발전을 보이는 특정 국가 및 지역과는 달리 다른 한편에서는 심각한 경제적 위기에 봉착한 국가들이 휘청거리고 있는 것이 현실이다. 정치적 통합의 단계로 진일보했다는 평가를 받는 2009년 리스본 조약(Treaty of Lisbon)의 발효 이후에도 이러한 상황에는 변함이 없다. 때문에 유럽 전체에 대한 종합적 이해를 위해서는 국가별 및 지역별로 보다 세부적인 동향 파악과 심도 있는 접근이 병행되어져야 한다. 동시에 유럽 공간 내의 특정 국가와 지역에 대한 접근 작업은 철저하게 유럽 전체와의 연관 속에서 파악되어져야 한다. 중부 유럽 4개국에 집중하고자 하는 본 연구의 목적 역시 바로 이러한 문제인식과 접근 틀 속에서 출발한다.

유럽의 통합 과정은 상황 변화에 따라 새롭게 조성된 부분들을 담아내면서 증축되어 왔다. 냉전 시기 이데올로기의 대립으로 서유럽과 상호배타적이었던 중동부 유럽국 일부가 냉전 해체 후 15년이 지난 2004년에 유럽 통합 질서에 본격적으로 진입한 것도 유럽 통합의 단계적 확대 과정에서 새롭게 등장한 색다른 요소였다. 냉전의 해체와 함께 진행된 중동부 유럽까지의 유럽통합 확대로 이제 유럽은 명실상부하게 하나가 되었다. 서유럽과 동유럽 사이의 확인했던 구분의 시대는 사라지고, 온전한 통합 유럽체가 본격적으로 작동하기 시작한 것이다.

중동부 유럽 국가들이 유럽 통합 질서에 진입한 이후 지난 10년 동안

‘하나된 유럽’ 속에서 중동부 유럽의 정치경제적 위상과 역할은 획기적으로 변화했다. 경제동맹(Economic Union) 단계 이상으로 발전한 지역통합체 유럽연합과 상호 밀접한 관계 속에서 운명을 함께 하고 있는 중동부 유럽 국가들의 정치경제적 위상과 유용성은 이제 유럽 전체와 분리해서는 판단이 불가능하다. 특히 그 가운데서도 소위 비세그라드(Visegrad) 그룹으로 불리는 중부 유럽 4개국, 즉 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리는 그러한 위상 및 유용성과 관련해 특히 주목을 받고 있다. 그 이유는 크게 두 가지이다.

첫째, 무엇보다 이들 국가의 팔목할 만한 경제적 발전이 그 이유를 차지한다. 1990년대 초 체제전환 이후부터 이들 중부 유럽 4개국은 여타 중동부 유럽국가보다 높은 경제 성장률을 기록하고 있다. 또한 이들 4개국은 2004년 EU 가입 이후에 유럽 단일시장 내 최적의 생산기지로 부각되면서 모범적인 경제발전 모델로 칭송받고 있고, 정치적 안정성과 상대적으로 양호한 산업 인프라로 EU 단일시장 내에서 제조업과 물류 중심지로도 각광받고 있다. 한 마디로 중부 유럽 4개국은 정치, 경제 및 통상 등 여러 측면에서 여타 동유럽 11개국 중 선도국가로 자리매김하고 있는 것이다. 2000년대 들어 이들 중부 유럽 4개국은 양호한 경제성장과 투자전망에 기인하여 일부에서는 BRICs 및 터키와 더불어 발전 가능성과 잠재력이 가장 높은 지역으로 평가되기까지도 한다. 때문에 경제세계화 시대에 이들 국가가 주목을 받는 것은 지극히 자연스런 일이다.

비세그라드 그룹이 주목 받는 또 하나의 이유는 회원국들 간의 공고한 정치적 연대를 통해 EU 내에서 ‘집단행동’을 지속적으로 취하고 있다는 점에 있다. 냉전이 종식된 직후인 1991년 당시 폴란드, 체코슬로바키아,

헝가리 3개국은 동년 2월 15일 헝가리의 비세그라드에서 고위급 장관회 담을 개최하고 중부 유럽선언(Visegrad Declaration)을 채택하여 일종의 지역협력체를 지향하면서 출범하였다. 선언서는 체제전환과 시장경제 도입, EU 및 NATO 가입 그리고 역내 무역자유화 등 다양한 방면에서 제도화된 협력을 추구할 것임을 알리고 있다. 2년 후인 1993년 체코와 슬로바키아가 분리되면서 비세그라드 그룹은 4개국으로 늘어났고, 회원국 간 의장국(presidency) 순환 시스템을 구축하여 선언서에 담긴 내용대로 제도화된 국가 간 협력체로 발전하였다.¹⁾ 비세그라드 그룹 4개국의 공동행동노선은 2004년 EU 가입 이후에도 지속되어 과학기술, 교육, 국경통제 및 사회발전정책 등으로까지 확대되었고, EU 구조기금(Structural Fund)을 배분받는 데에 있어서도 이들의 공동대응 전략은 돋보였다. 통합질서의 편입으로 인해 급성장하는 정치경제적 위상뿐만 아니라, 공동행동 노선을 지속적으로 견지한다는 점에서 비세그라드 그룹은 중동부 유럽뿐만 아니라 유럽 전체에 대한 이해를 위해서 필수적으로 다루어져야 하는 핵심 연구대상이다. 정치와 경제 차원에서 중부 유럽 4개국은 유의미한 독립적인 분석대상으로 인정될 수 있기에 연구의 가치는 충분한 것이다. 하지만 국내에서는 이 지역에 대한 이해가 부족할 뿐만 아니라 연구 작업 또한 활발하지 않은 상태이다. 비세그라드 그룹 및 회원국 지역에 대한 연구의 필요성이 부각될 수밖에 없는 이유가 여기에 있다.

한국은 초국가 조직체 유럽연합과 자유무역 협정을 맺은 아시아 최초의 국가이다. 하지만 기대와 달리, 2011년 7월 한-EU FTA 발효 이후 EU

1) Visegrad Group. 2014. About the Visegrad Group. About the Visegrad Group. <http://www.visegradgroup.eu/about>(accessed June 14, 2014).

역내시장에서 한국이 차지하는 시장점유율은 2009년 2.6%에서 2012년 2.1%로 오히려 하락했다(European Commission, DG Trade Statistical Pocket Guide, 2014). 그 이유가 하나로 모아질 수는 없겠지만, 기존의 한-EU 관계개선을 통해 새로운 탈출구를 모색해야 한다는 점은 분명해 보인다. 한국의 대 EU 수출의 64%는 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아 및 네덜란드 등 서유럽 5개국(2010-12년 합계)에 편중되어 있다(한국무역협회, 무역통계, 2014. <http://stat.kita.net>). 이는 한국의 대유럽 무역관계에서 나타나는 취약점 중의 하나이다. 우리가 비세그라드 그룹에 보다 많이 주목해야 하는 이유가 바로 여기에 있다. 비세그라드 그룹의 현황에 대한 정확한 이해와 그리고 예견되는 향후 전망을 통해 유럽의 핵심지역으로 떠오르고 있는 중부 유럽 4개국이 우리에게 주는 시사점이 무엇인지와 그에 상응하는 전략을 모색해 볼 필요성이 절실한 상태이다. 따라서 거대한 통합의 흐름 속에서 냉전 시기 사회주의 체제를 고수해온 중부 유럽 4개국이 냉전 해체이후 추진된 체제전환과 유럽통합 질서에의 편입이라는 새로운 상황을 맞아 경제사회적인 면에서 어떠한 변화의 모습을 보여 왔고 그 현황은 어떠한지, 유럽 전체 공간에서 차지하는 이들 국가의 입지 경쟁력 결정 요소는 무엇이고 최근 추이는 어떠한지, 이러한 내용이 우리에게 주는 시사점은 무엇인지를 밝혀 보려는 것이 본 연구의 목적이다.

이를 위해 본 연구는 우선 제2장에서 체제전환과 유럽 통합 질서 편입과 관련하여 가속화된 비세그라드 그룹 4개국의 경제산업구조의 변화 추이와 현황을 추적 정리한다. 무엇보다도 여기에서는 냉전의 와해와 유럽 연합에의 가입으로 새롭게 조성된 정치경제 환경에서 변화한 중부 유럽 4개국의 정치경제적 위상을 다양한 지표를 통해 정리하고 그 특징을 밝힌

다. 제3장에서는 지리적 인접성과 문화적 동질성을 배경으로 공고한 정치 경제적 유대를 갖고 있는 비세그라드 그룹이 유럽통합 질서에 진입한 이후 평가받고 있는 입지 경쟁력 요인을 분석한다. EU 내에서의 중부 유럽 4개국의 지정학적 위치, 인구규모와 관련된 내수시장 규모 및 노동의 질과 산업 인프라 구축 등의 현황을 파악하여 생산, 물류 및 판매의 측면에서 이 지역이 지니고 있는 입지로서의 경쟁력을 분석할 것이다. 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력 제고 과정에서 유럽연합 구조기금의 의미와 기여에 대한 문제는 도외시할 수 없는 사항일 것이다.

비세그라드그룹 4개국의 생산입지 경쟁력은 외부 환경의 변화에서만 찾을 수 없다. 중부 유럽 4개국의 산업입지 경쟁력은 객관적 상황의 전개에만 의존하여 주어진 것이 결코 아니기 때문이다. 체제전환과 유럽 통합 질서에 가입하는 것을 계기로 4개국은 나름대로 새로운 환경에 적응하고, 보다 유리한 생산입지를 구축하기 위해 주체적으로 대응전략을 세웠다. 이에 대한 세부사항은 제4장에서 담아낼 주요 내용이다. 폐쇄경제체제에서 개방경제체제로 전환하는 속에서 중부 유럽 4개국이 장기 성장 목표의 실현을 위한 자원으로써 서유럽 자본을 끌어들이기 위해 고안해 낸 유치전략과 그 성과, 그리고 변화 동향을 중점적으로 파헤칠 것이다. 제5장은 중부 유럽 4개국의 변화 과정에서 서유럽의 생산기지가 이전한 과정과 그 의미를 사례 분석을 중심으로 정리한다. 2004년 이후 가입한 중동부 유럽 11개국은 EU 단일시장 내에서 저임금 및 풍부한 숙련 노동인구를 배경으로 다국적기업의 생산기지로 부각되고 있다. 이러한 맥락에서 5장에서는 자동차산업을 중심으로 중부 유럽 4개국에서 나타나는 유치과정과 다국적기업 진출 전후의 변화 내용을 비교하여 분석한다. 아울러 시대적 흐

름에 따라 다국적 기업의 진출 규모와 내용에 변화가 있는지도 주목할 것이다.

중부 유럽 4개국에 대한 현황 파악과 특징 도출 작업의 종착점은 중부 유럽 4개국이 한국에 주는 시사점일 것이다. 제6장에서는 한국과 유럽연합 전체와의 관계를 파악하고 그 특징을 도출하며, 아울러 그 개선방향을 제시할 것이다. 특히 여기에서는 비세그라드 그룹 회원국인 중부 유럽 4개국과의 관계를 강화해야 할 필요성을 강조할 것이고, 이를 통해 얻을 수 있는 이점을 정리할 것이다. 물론 냉전 해체 25년과 EU 가입 10년 기간 동안 변화한 비세그라드 그룹 회원국을 유럽통합의 맥락 속에서 추적하면서 시간적 추이에 따라 변화한 중부 유럽 4개국의 내부적 변화가 우리에게 주는 시사점이 무엇인지를 정리하고, 대응·전략의 윤곽도 제시할 것이다.

제2장 중부 유럽 4개국의 거시경제 지표와 산업, 무역구조 변화

1. 중부 유럽 4개국 개황
2. 중부 유럽 4개국의 거시경제 변화
3. 중부 유럽 4개국의 산업구조 변동
4. 중부 유럽 4개국의 무역구조 변화
5. 소결



1. 중부 유럽 4개국 개황

가. 체제전환과 경제, 사회적 변화

1989년 말 중부 유럽 4개국에서 공산 정권이 무너지고 체제전환이 시작되면서 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리 4개국의 경제, 사회는 공산주의 시기와는 완전히 상이한 모습으로 변화되고 있다. 사회주의 계획경제를 포기하고 시장경제를 받아들인 아래 이들 국가의 경제 성장은 다른 탈공산주의 국가의 성장을 훨씬 뛰어넘고 있고 일부 국가는 서유럽 국가 수준에 근접하고 있다. 특히 2004년 유럽연합 가입을 계기로 산업과 무역구조가 변화되고 높은 수준의 경제성장을 통해 지속적인 GDP 성장, 인플레이션 하락, 국제수지 균형, 이자율과 환율 안정, 정부의 재정적자와 부채 감소 등 전반적인 거시 경제적 안정을 보이고 있다.

그러나 체제전환 직후부터 계속해서 이들 4개국의 경제가 안정적으로 성장한 것은 아니었다. 1989년 체제전환 이후 1998년까지 10년 동안 폴란드를 제외한 거의 모든 탈공산주의 국가의 실질 GDP가 큰 폭으로 하락했었다. 이 기간에 특히 사유화(privatization)를 실시하면서, 국영기업을 민간에 매각하고 일부는 포괄적인 구조조정을 거치면서 실업률, 인플레이션, 국제수지, 이자율, 환율 등 거시경제의 모든 지표가 마이너스로 돌아섰다. 이 기간 중에 2.5% 성장한 폴란드를 제외하면, 체코가 -0.7%, 슬로바키아가 -0.9%, 헝가리가 -1.0%의 성장을 보였다. 그러나 1998년 이후 10년 동안 중부 유럽의 4개국은 다른 탈공산주의 국가의 경제지표를 압도하고 서유럽 수준에 근접하는 성장을 지속하고 있다. 이미 1998년에서 2000년 사이 헝가리, 체코, 슬로바키아 등의 실질 GDP가 성장세로

돌아섰으며, 이후 10년 동안 폴란드가 평균 4.0%, 체코 4.2%, 슬로바키아 5.3%, 헝가리 3.4% 성장을 기록했다.²⁾

1998년부터 시작된 경제성장의 동력은 무엇보다도 체제전환 이후 10년간 진행되었던 소위 ‘구조조정 기간’이 완료된 이후 생산성 향상과 효율성 증가 때문이라고 요약할 수 있다. 이와 함께 이들 4개국의 유럽연합으로의 접근 역시 경제성장의 중요한 동력 중 하나였다. 1994년 3월 헝가리가 유럽연합에 가입신청을 한 것을 시작으로 같은 해 4월 폴란드가 유럽연합에 가입을 신청했으며, 슬로바키아는 1995년 6월에 그리고 체코는 1996년 1월 유럽연합에 가입을 신청했다. 이미 폴란드와 헝가리는 1989년부터 시작된 PHARE(폴란드-헝가리 경제재건을 위한 원조)를 통해 유럽연합 측으로부터 경제재건과 사회간접자본 투자에 대한 지원을 받았고, 체코와 슬로바키아는 1993년 코펜하겐 이사회 이후 유럽연합으로부터 지원을 받았다.

PHARE가 중동부 유럽 국가의 공공행정과 제도의 효율성 강화, 경제적 이행기간의 축소를 통해 유럽연합과의 수렴과 경제적, 사회적 결속 강화를 목적으로 한 것이었다면, 유럽연합 가입 예비기금이라고 할 수 있는 농업 및 농촌개발(SAPRAD)과 환경과 교통 등의 인프라 프로젝트(ISPA)는 중부 유럽 국가들의 사회간접자본 투자 등을 통해 유럽연합으로 수렴될 수 있는 기반을 마련해 줌으로써 4개 국가의 경제성장과 사회적 안정을 유지할 수 있는 기반이 되었다. 이들 4개국은 2004년 5월 공식적으로 유럽연합 회원국이 되었다.³⁾

2) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 10, 2014).

중부 유럽 4개국은 유럽연합 가입 이후에는 상호 연대를 통해 유럽연합 구조기금(structural fund)을 가장 많이 수혜받는 국가가 되었으며, 적극적인 외국인 직접투자(FDI) 유치정책을 통해 단일시장 내에서 대표적인 제조업 기지로 발전하였다.

2014년 현재 유럽연합은 모두 28개 회원국으로 구성되어 있는데, 2000년대 들어 유럽연합에 가입한 신규회원국 중 몰타와 사이프러스를 제외하면 다른 모든 회원국은 중동부 유럽 국가들이다. 11개 신규 중동부 유럽 회원국 중에서 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리 등 소위 중부 유럽 4개국은 정치적 안정성과 산업 인프라 등에서 여타 중동부 유럽 국가보다 상대적으로 양호하여 유럽연합 단일시장 내에서 제조업과 물류 중심지로 성장하고 있다.

중부 유럽 4개국의 인구는 2014년 1월 기준 6,431만 명으로 유럽연합 28개국 총 인구 50,742만 명 대비 12.7%를 점하며, 독일 (8,078만 명)에는 미치지 못하지만 프랑스(6,586만 명), 영국(6,431만 명) 및 이탈리아 (6,078만 명) 등과 유사한 규모이다. 특히 이 지역 최대의 국가인 폴란드의 인구는 3,850만 명으로 유럽연합 전체 인구의 7.6%를 차지하고 있으

표 2-1. 2000년대 이후 유럽연합 가입 국가

가입년도	가입국	가입국 수	누계
2004년	폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리, 슬로베니아, 리투아니아, 라트비아, 에스토니아, 몰타, 사이프러스	10개국	25개국
2007년	루마니아, 불가리아	2개국	27개국
2013년	크로아티아	1개국	28개국

자료: European Union, 2014. Countries. Member States of the EU.

3) European Commission DG Enlargement(2014), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0178:FIN:EN:PDF>(accessed October 3, 2014).

며, 인구 규모 면에서 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아, 스페인에 뒤이어 6위에 해당한다.

2000년대 들어 중부 유럽 국가의 자연 출산율이 감소하고 유럽연합 가입 이후 서유럽으로의 대규모 인구이동이 나타나 인구가 감소할 것이라는 우려도 있었다. 그러나 불가리아와 루마니아 등 다른 유럽연합 신규 가입국과는 달리 중부 유럽 4개국은 상대적으로 높은 경제성장을 지속하고 있고 다른 중동부 유럽 국가들로부터 노동인구 유입이 많아짐에 따라 애초의 예상과는 달리 노동력 유출이 심각하지 않다. 오히려 그 반대로 중부 유럽 4개국에서는 인구가 증가하는 현상이 나타나고 있다. 중부 유럽 4개국을 제외한 다른 신규 회원국(불가리아, 루마니아, 리투아니아, 라트비아, 에스토니아, 슬로베니아)의 인구가 2004년 4,267만 명에서 2013년 3,975명으로 감소했지만, 중부 유럽 4개국 인구는 2004년 유럽연합 가입 당시 6,383만 명에서 2014년 1월 기준 6,431만 명으로 오히려 증가한 것이다.

2003~2013년 기간 중부 유럽 4개국의 인구 증가율은 폴란드 4.0%, 체코, 2.6%, 슬로바키아 4.2% 그리고 헝가리 1.2%로 같은 기간 유럽연합 평균 인구증가율 1.1%를 크게 웃돈다.⁴⁾ 이처럼 4개국 인구는 여타 유럽연합 신규 회원국과 달리 유럽연합 가입 당시 인구규모를 웃도는 수준에서 유지되고 있다. 이러한 인구변화 추이를 고려할 때 중부 유럽 4개국은 앞으로 영국, 프랑스 및 이탈리아 등과 유사한 규모의 수출시장이 될 것으로 전망된다.

4) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/theme>(accessed July 23, 2014).

표 2-2. 중부 유럽 4개국 인구변화 (전년도 대비 증가율, 인구 1,000명당)

국가 / 년도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2003-13
폴란드	3.9	5.3	3.6	5.2	6.8	5.1	1.6	3.9	4.0	2.5	1.6	4.0
체코	3.8	4.7	6.8	7.0	5.7	3.1	-4.5	2.5	1.8	-1.0	-0.9	2.6
슬로바키아	4.8	5.1	6.7	8.3	10.5	5.8	-4.9	4.4	3.0	1.8	0.9	4.2
헝가리	3.9	4.8	4.0	3.9	0.1	0.9	-6.8	1.1	1.6	-1.7	1.1	1.2
EU 28 증가율	1.5	2.6	2.2	3.4	3.2	0.4	-4.5	2.0	1.6	-0.4	0.1	1.1

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>(accessed July 23, 2014).

한편 중부 유럽 4개국은 2004년 유럽연합 가입 이후 서유럽 회원국보다 높은 경제 성장률을 기록하고 있지만, 여전히 유럽연합 내에서 낙후된 지역으로 남아있다. 4개국의 GDP 총계는 2013년 기준 7,090억 유로로 유럽연합 28개국 GDP 합계 13조 750억 유로 대비 5.4%에 불과하다. 중부 유럽 4개국의 GDP 총액은 네덜란드(6,027억 유로)를 웃돌지만 스페인(1조 230억 유로)에 크게 못 미치는 수준이다. 또한, 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP 역시 유럽연합 평균의 약 73% 수준에 불과하다. 유럽연합에서는 회원국 GDP 평균의 90%에 이르지 못하는 지역을 대상으로 구조기금을 통한 결속정책을 실행하고 있는데, 현재까지 중부 유럽 4개국이 모두 여기에 해당한다.⁵⁾

중부 유럽 4개국 중에서 슬로바키아는 유럽연합 가입을 전후한 2003~2013년 기간 동안 4.2%의 GDP 성장률을 기록해 4개국 중 가장 높은 성장률을 보였고, 뒤를 이어 폴란드가 4.0% 성장을 기록했다. 반면 같은 기간 체코와 헝가리의 GDP 성장률은 2.6%와 1.2%에 머물러 상대

5) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>(accessed July 10, 2014).

적으로 성장 폭이 두드러지지 않았다. 그러나 같은 기간 유럽연합의 평균 GDP 성장률이 1.1%라는 점에서는 분명 이를 웃도는 높은 성장세이다.⁶⁾

중부 유럽 4개국은 2007년 유로존(eurozone) 금융위기 여파로 2009년을 기점으로 폴란드를 제외하고 모두 마이너스 성장으로 돌아선 이래 현재까지 경제회복 속도가 더디게 진행되고 있다. 4개국은 유럽연합 가입 이후 독일을 위시한 역내 무역의존도가 대부분 70~80% 수준에 달하기 때문에 중장기적인 경기회복은 유럽연합 전체의 경기회복 여부에 달려 있다고 할 수 있다.

중부 유럽 4개국 중 슬로바키아만이 2009년에 유로존에 가입했으며, 여타 3개국 역시 최대한 이른 시일 내 유로존 가입을 계획하고 있지만, 유럽연합이 제시하는 유로존 가입을 위한 수렴조건에 미치지 못해 가시적 시일 내 가입은 힘들다는 것이 중론이다. 1999년 11개 국가로 출범한 유로존은 그리스를 제외하면 이후 가입한 슬로베니아(2007년), 사이프러스(2008년), 몰타(2008년), 슬로바키아(2009년), 에스토니아(2011년), 라트비아(2014년) 등이 모두 인구 500만 미만의 소국으로 기존 유로존에 끼치는 경제적 영향이 크지 않았다. 그러나 폴란드, 체코, 헝가리는 인구 면에서나 경제 규모 면에서 기존 유로존 가입 소국을 능가하기 때문에 유로존 가입에 더욱 엄격한 수렴조건 준수를 요구받고 있다.

한편 헝가리를 제외한 중부 유럽 4개국은 유럽연합 가입 이후 높은 경제성장에 힘입어 실업률이 극적으로 감소했다가 2008년 금융위기 이후 유럽연합 평균 수준의 실업률에서 큰 변동을 보이지 않고 있다. 중부 유

6) Ibid., <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(accessed July 20, 2014).

럽 4개국의 실업률은 슬로바키아를 제외하면 유럽연합의 평균 실업률인 10.8%(2013년 기준)와 유사한 수준이나, 슬로바키아는 유로존의 직접적인 금융위기의 여파로 유럽연합 평균보다 높은 14.2%를 기록하고 있다. 슬로바키아는 2003-08년도에 연평균 7%의 GDP 상승에 따른 실업률 감소 추이가 2008년 금융위기 이후 반전되어 실업률이 증가추세에 있다.⁷⁾ 이러한 요인은 자본 집약적 산업으로의 전환이라는 구조적 요인 등 여러 복합적 원인이 작용한 결과로 분석된다.⁸⁾

중부 유럽 4개국은 유럽연합 내에서 현지 생산을 통해 유로존 국가로의 수출이 활발한 국가라는 점에서 유럽연합 내에서 확고한 제조업 기지로 자리 잡았다고 평가된다. 이들은 2004년 유럽연합 가입 이후 역내시장 효과로서 서유럽 유럽연합 회원국의 투자를 상당히 많이 유치했는데, 2012년 기준 전체 유럽연합 회원국 FDI 유입 총액 2,582억 달러의 11.7%에 달하는 302억 달러가 중부 유럽 4개국으로 향했다.⁹⁾ 중부 유럽 4개국은 기존 유럽연합 회원국으로부터 FDI 유치를 통해 유럽연합 내에서 제조업 생산기지로 급성장할 수 있었다. 이 결과 중부 유럽 4개국은 대외무역 의존도가 높은 경제구조로 급격히 재편되었는데 4개국 중 상대적으로 경제규모가 가장 작은 슬로바키아와 헝가리의 경우 GDP 대비 대외무역 비중이 80~90% 이상을 차지하고 있다.¹⁰⁾ 반면 폴란드의 대외교

7) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(accessed September 10, 2014).

8) European Commission(2014), The Slovak labour market in the wake of the crisis: did Okun's law hold?. ECFIN Country Focus, Vol 11, Iss. 4, p. 1.

9) UNCTAD(2013), p. 241.

10) World Bank(2013), <http://data.worldbank.org/>(accessed August 24, 2014).

표 2-3. 중부 유럽 국가의 GDP 대비 수출비중 (상품 및 서비스, % of GDP)

		2010	2011	2012
중부 유럽 4개국 (비세그라드)	폴란드	45	42	46
	체코	67	73	78
	슬로바키아	81	89	-
	헝가리	87	94	-
기타 중동부 유럽 유럽연합 국가	루마니아	35	40	40
	불가리아	57	66	67
	크로아티아	40	42	43
	슬로베니아	65	71	-
	리투아니아	69	78	-
	라트비아	54	59	-
	에스토니아	79	91	91
	한국	52	56	57

자료: World Bank(2013), Exports of Goods and Services(% of GDP), http://data.worldbank.org/indicator/NE_EXP_GNFS_ZS(accessed June 14, 2014).

역 비중은 2012년 기준 46%에 불과한데 상대적으로 높은 농업비중, 인구 3,850만 명의 거대한 내수시장 및 인프라 미비 등으로 여타 3개국에 비해 대외개방도가 낮기 때문이다.¹¹⁾

발칸반도의 국가들은 경제적 낙후로 GDP 대비 수출 비중이 중부 유럽 4개국에 미치지 못한다. 한편 발트 3국 중에서 리투아니아와 에스토니아가 GDP 대비 수출비중이 높지만, 인구 300만 미만의 소규모 국가라는 점을 고려하면 중부 유럽 4개국의 높은 경제 개방도를 인식할 수 있다. 대외 무역비중이 높은 한국은 2012년 기준 GDP 대비 수출 의존도가 57%에 불과한데, 그런 점에서 폴란드를 제외한 중부 유럽 3개국은 한국보다 높은 수준의 개방적인 경제구조라 할 수 있다.

11) Pencheva, Stela(2013), "How Effective is Visegrad's Export Promotion?," V4/REVUE, <http://visegradrevue.eu/?p=1978>(accessed June 26, 2014).

이렇게 중부 유럽 4개국은 유럽연합 가입 이후에는 역내시장에 대한 높은 수출입 의존구조가 형성되어 유로존의 금융위기와 같은 내부충격에 취약한 구조를 가지게 되었다. 슬로바키아의 경우 역내수출 의존도가 82.6%(2013년 기준)로 유럽연합에서 가장 높으며 여타 3개국 역시 체코(80.8%), 헝가리(76.5%), 폴란드(74.6%) 등 높은 역내시장 의존도를 보이고 있다.¹²⁾ 따라서 중부 유럽 4개국은 지속적 경제성장을 위해서 내수 시장 확대는 물론 유럽연합 역외국가와의 교역확대가 필수적이다.

주목할 만한 측면은 중부 유럽 4개국이 정치적 연대를 통해 유럽연합으로부터 막대한 구조기금을 수혜해 경제성장의 발판을 마련했다는 사실이다. 이들 4개국은 2014~2020년 유럽연합 회계연도에 유럽연합 구조기금 총액 4,508억 유로의 39.3%에 달하는 1,265억 유로를 배정받았는데 이러한 금액은 이들 4개국 정부재정의 6~9%에 달하는 규모이다.¹³⁾ 이렇게 막대한 액수의 유럽연합 구조기금을 수혜함으로써 중부 유럽 4개국은 인프라 구축, 고등교육 개혁 및 R&D 투자 등에서 여타 유럽연합 신규 회원국보다 양호한 여건을 갖출 수 있게 되었다.

나. 유럽연합 가입 이후 경제성장

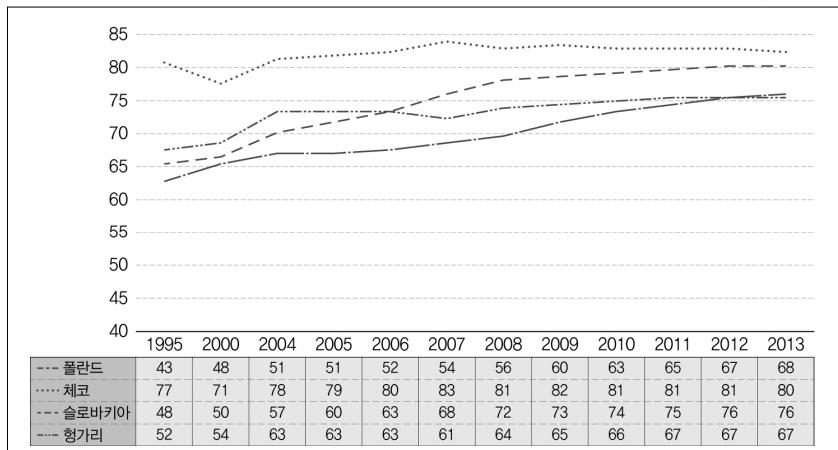
유럽연합 가입 이전과 비교해서 중부 유럽 4개국은 경제적으로나 정치적으로 훨씬 더 강력한 국가로 변모하고 있다. 이 기간에 4개국의 명목 GDP 성장률은 2003년 평균 3.7%에서 2013년 5.4%로 증가했고, 수출 역

12) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(accessed August 24, 2014).

13) European Commission(2014), Multi-annual Financial Framework, Figures and documents.

그림 2-1. EU28=100일 때, 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP 수준 변화 (1995~2013)

(단위: 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>(accessed July 23, 2014).

시 유럽연합 전체에서 차지하는 비율이 5.8%에서 9.1%로 증가했다. 중부 유럽 4개국이 유럽연합에 가입하지 않았을 경우 2003년에서 2013년까지 10년 동안 GDP 성장이 2.5%에 머물 것으로 예상하였지만, 이 기간에 실제 평균 GDP 성장률은 3.4%로 유럽연합 가입으로 인해 약 1.0%의 추가 성장이 있었던 것으로 분석된다.¹⁴⁾

이 기간에 중부 유럽 4개국은 기존 EU-15개 국가 수준으로 접근해 갔다. 2003년 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP(PPP)는 EU-15개 국가의 49%에 불과했으나, 10년 후인 2013년에는 65%로 증가했다. 국가별로는 체코가 67%에서 74%로, 헝가리가 55%에서 62%로, 폴란드가 43%에서 63%로, 그리고 슬로바키아가 49%에서 71%로 성장했다. 2013년을 기준으로

14) Erste Group(2014), “Visegrad Four - 10 years of EU membership” Erste Group Research, 23 April.

표 2-4. 중동부 유럽 국가의 GDP 규모 (2013년)

국가 / 연도	GDP 단위: 10억유로	전년대비 실질GDP 증가율	GDP(PPP) 단위: 유로	GDP(PPP) EU=100
중부 유럽 4개국	폴란드	390	1.6	10,000
	체코	149	-0.9	14,200
	슬로바키아	72	0.9	13,300
	헝가리	98	1.1	9,900
합계 / 평균	709	0.7	11,850	73
기타 중동유럽 EU 국가	루마니아	142	3.5	-
	불가리아	40	0.9	5,500
	크로아티아	43	-0.9	10,200
	슬로베니아	35	-1.1	17,100
	리투아니아	35	3.3	11,700
	라트비아	23	4.1	11,600
	에스토니아	18	0.8	13,800
유로존 18	9,505	-0.4	28,600	108
EU 28	13,075	0.1	25,700	100

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 07. 10).

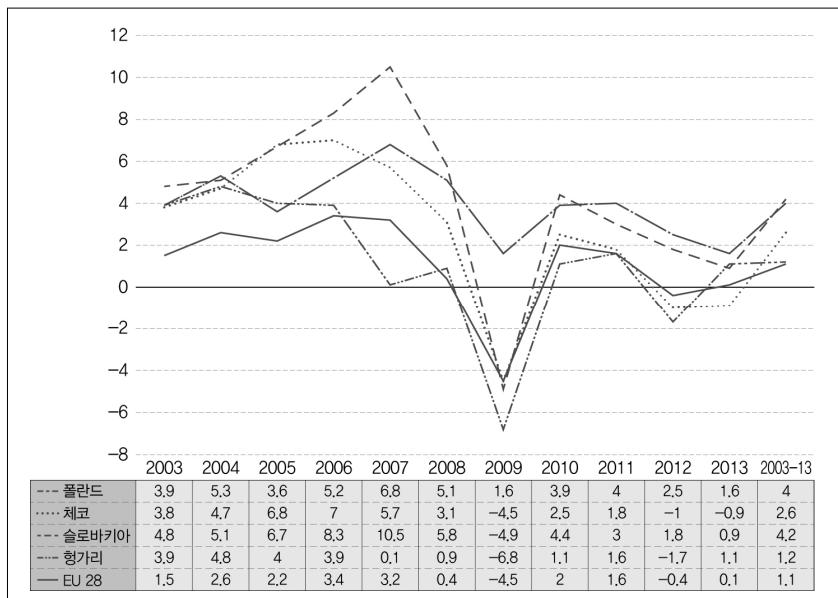
유럽연합 전체를 100으로 상정할 때, 체코의 1인당 GDP 수준은 80, 슬로바키아는 76, 폴란드는 68, 그리고 헝가리는 67로 높아졌다.¹⁵⁾

2009년 경제위기로 내수시장의 규모가 큰 폴란드를 제외한 모든 탈공산주의 국가들이 마이너스 성장으로 돌아섰는데, 2009년 체코의 GDP 성장은 -4.3%, 슬로바키아 -4.7%, 헝가리 -6.7% 등이었고, 우크라이나의 경우는 -14.0%의 성장을 기록했다. 2007년에 유럽연합에 가입한 루마니아와 불가리아 역시 각각 -8.0%, -6.5%를 기록했다.¹⁶⁾

15) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(accessed July 10, 2014).

16) Eurostat(2014), Europe in figures - Eurostat Yearbook. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Europe_in_figures_-_Eurostat_yearbook(accessed June 4, 2014).

그림 2-2. 중부 유럽 4개국의 실질 GDP 증가율 (2003–2013년 전년대비 증가율)



자료: Eurostat(2014), Europe in figures - Eurostat Yearbook, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Europe_in_figures_-_Eurostat_yearbook(accessed June 4, 2014).

2009년 경제위기를 거치면서 중부 유럽 국가들의 발전전략이 서서히 수정되기 시작했다. 2008년 이전까지는 저비용 숙련 노동자, 새로운 잠재 시장, 자원, 비즈니스 리스크를 통한 고수익 기회, 유럽연합 회원국으로서의 안정성 등을 기반으로 한 발전이 주요한 전략이었다면, 2009년 이후에는 낮은 투자비용, 새로운 소비시장, 선택적 접근을 통한 비즈니스 리스크 줄이기 등으로 발전 전략이 바뀌고 있다. 결국, 2009년 위기를 전후해 중부 유럽 4개국은 ‘유럽의 공장’으로서의 이미지에 타격을 받았고, 제조업 분야의 대규모 FDI가 새로이 유입되기보다는 소규모 비즈니스 서비스 분야에 대한 투자가 이어지고 있다.¹⁷⁾ 물론 중부 유럽 4개국은 여전히 다른 탈공산주의 국가보다 정치적, 경제적 안정성이 높고 부패 수준이 낮으며,

높은 수준의 법치가 유지되고 있다는 측면에서 계속해서 투자가 이어질 것으로 전망되지만, 점차 노동비용이 증가하고 있고 다른 유럽연합 신규 회원국들이 강력한 투자 인센티브를 제공하고 있기 때문에 FDI는 이전보다 훨씬 신중하게 결정, 집행될 것으로 보인다.

2009년 경제위기 이후 중부 유럽 국가에 진출한 다국적 기업들의 포트폴리오 조정도 시작되었다. 기존의 투자 대부분이 유지되고는 있지만, 최근에는 시장에서 벗어나려는 시도도 나타나고 있다. 안호이저-부쉬(ABInBev)는 중부 유럽 11개의 양조업체를 CVC Capital Partners에 매각했으며, 유럽 5위의 전력업체인 Vattenfall은 폴란드에서 철수했다. 또한 Allied Irish Banks는 폴란드 자회사였던 Bank Zachodni WBK를 Santander에 매각했다. 반면 러시아나 세르비아 등 다른 중동부 유럽으로 투자의 방향이 바뀌고 있는데, 웨시와 다농이 러시아에 진출했고, 피아트는 세르비아에 자동차 플랜트를 건설하는 등¹⁸⁾ 더 이상 중부 유럽 4개국 만이 FDI의 최종 목적지는 아니라는 사실 또한 나타나고 있다.

2014년 기준 중부 유럽 4개국 자체의 인구가 6,431만 명으로 유럽연합 전체의 12.7%를 차지하고 있어 결코 적지 않은 규모이며, 더군다나 이들 4개국 국민들의 처분가능소득이 매년 큰 폭으로 증가하고 있기 때문에 기업의 입장에서는 중부 유럽 4개국을 새로운 소비시장으로 파악할 수도 있다. 그러나 중부 유럽 4개국은 소비시장이라기보다는 여전히 생산기지로

17) Arnold Schuh(2014), “Central & Eastern Europe after the boom - Time for a strategy review,” JETRO Seminar, Competence Center for Central & Eastern Europe, Vienna, March 7.

18) Arnold Schuh(2014), “Central & Eastern Europe after the boom - Time for a strategy review,” Competence Center for Central & Eastern Europe, JETRO Seminar, Vienna March 7, p. 14.

표 2-5. 중부 유럽 4개국과 EU-15의 격차 줄이기

	1996년 1인당 GDP 수준(EU15 =100) -2008)	1인당 GDP 성장률(%)(1997-2008)	2008년 1인당 GDP 수준(EU15 =100)	2008년까지 성장률을 통해 EU-15 따라잡기 예상기간(년)	2008-2010년 연평균 경제성장률(%)	예상 성장률에 따른 EU-15 따라잡기 예상 기간(년)
폴란드	39	4.4	50.1	27.6	4.3	25.5
체코	65	3.1	73.6	23.4	3.2	18.8
슬로바키아	43	5.1	64.0	14.1	5.1	13.0
헝가리	44	4.0	56.4	26.5	3.6	28.1
EU-15	100	1.8	100	-	1.6	-

자료: European Commission(2009), "The EU Enlargement and Economic Growth In the CEE New Member Countries," Economic Papers 367.

주목받고 있으며, 제조업이 GDP에서 차지하는 평균 비율이 30%에 이르고 있다. 더군다나 중부 유럽은 유럽연합 기금을 통해 사회간접자본에 대한 투자를 집중하고 있어 생산과 물류, 소비 등 모든 측면이 현재보다 향상될 전망이다. 최근에는 과도한 제조업 의존도에서 벗어나 정보통신, 비즈니스 프로세스 등의 분야에 대한 적극적인 지원과 투자를 유도하고 있다.

중부 유럽 국가들과 EU-15 국가들이 현재의 경제 성장률을 유지하는 경우 이들 4개국이 EU-15 국가 수준으로 성장하는 데 필요한 기간은 슬로바키아가 13년, 체코가 약 18년, 헝가리가 28년, 폴란드가 26년으로 전망된다.¹⁹⁾ 지난 2009년 최악의 경제성장을 고려할 때, 중부 유럽 국가들이 'EU-15를 따라잡기'는 좀 더 오랜 시간이 걸릴 것으로 보이지만, 여전히 중부 유럽 국가가 FDI를 통한 대규모 생산을 추진하고 있고 유럽연합 구조기금을 통한 사회간접자본에 대한 투자가 유지되고 있어 당초의 예상보다도 EU-15 따라잡기의 기간이 줄어들 수도 있다는 전망도 나오고 있다.

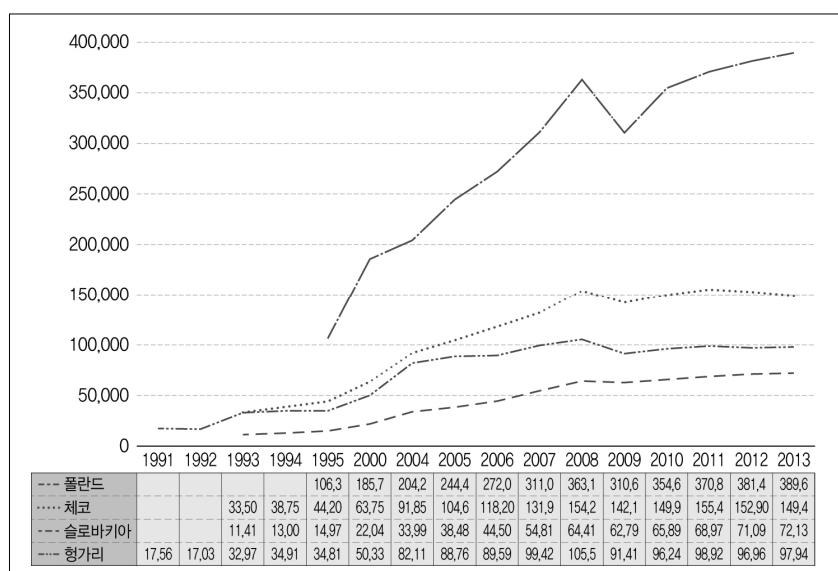
19) Ryszard Rapacki and Mariusz Próchniak, "The EU Enlargement and Economic Growth In the CEE New Member Countries," European Commission Economic Papers 367, 2009.

2. 중부 유럽 4개국의 거시경제 변화

가. GDP 변화 및 국제수지 변화

4개국의 GDP 합계는 2013년 기준 7,092억 유로로 유럽연합 전체 GDP 13조 693억 유로 대비 약 5.4%를 차지하고 있다. 지난 20년간 중부 유럽 4개국의 GDP 증가율은 다른 체제전환 국가를 압도하고 있는데, 체코는 1993년 335억 유로에서 2013년 1,494억 9,100만 유로로 4.46배 증가했고, 헝가리는 1991년 176억 유로에서 2013년 979억 5,000만 유로로 5.57배 증가했다. 폴란드는 1995년 1,063억 6,300만 유로에서 2013년 3,897억 유로로 약 3.7배 증가했다. GDP 증가율이 가장 큰 국가는 슬로바키아

그림 2-3. 4개국의 국내총생산(GDP) 변화 (1991~2013년)



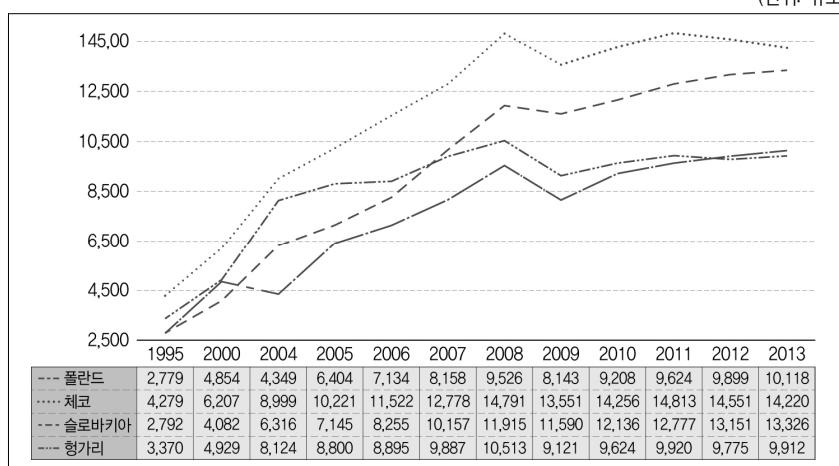
자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 07. 10).

바키아인데, 지난 1993년 114억 1,700만 유로에서 2013년 721억 3,400만 유로로 6.32배 증가했다.

1인당 GDP 규모 역시 지난 1995년에 비해 체코가 3.32배, 헝가리가 2.94배, 폴란드가 3.64배 증가했다. 1인당 GDP 성장률에서도 슬로바키아가 다른 세 국가를 앞서고 있는데, 지난 1995년과 비교해서 1인당 GDP는 4.77배 증가한 13,325유로를 기록하고 있다. 체코가 14,220유로, 폴란드가 10,118유로, 헝가리가 9,912유로로 체코가 슬로바키아에 비해 1인당 GDP가 높지만, 성장 속도는 점차 느려지고 있다. 마찬가지로 다른 국가들의 GDP 성장률이 서서히 완만해지고 있는데 비해 슬로바키아의 GDP 성장률은 여전히 가파른 곡선을 보이고 있다는 측면도 주목할 만한데, 최근까지도 체코가 중부 유럽에서 선두주자였지만 조만간 슬로바키아가 체코를 뛰어넘어 중부 유럽에서 선두 자리를 차지할 수 있을 것이라는

그림 2-4. 4개국의 1인당 GDP 변화

(단위: 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 07. 20).

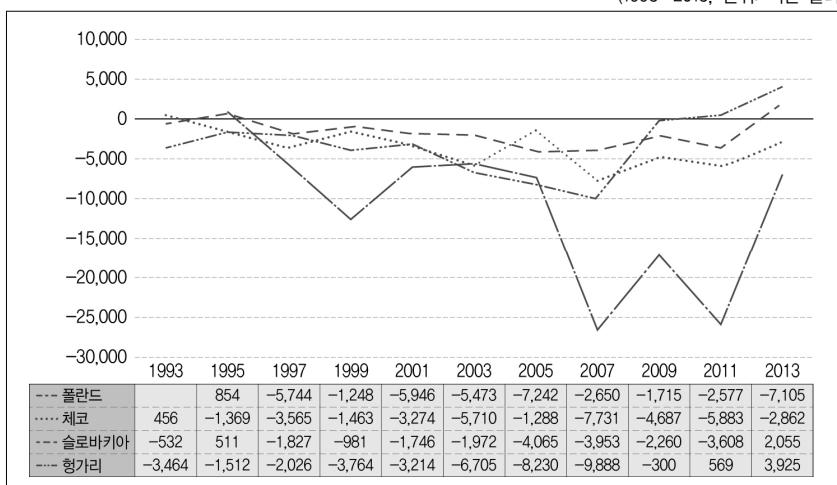
전망이 지배적이다.

유럽연합 28개 국가의 1인당 평균 GDP를 100으로 상정할 때, 2013년 기준으로 체코가 중부 유럽 국가들 중에서 가장 높은 80이며, 슬로바키아가 76, 폴란드가 68, 헝가리가 67로 그 뒤를 따르고 있다. 이는 1995년의 40% 수준에서 큰 폭으로 상승한 것인데, 역시 슬로바키아의 증가폭이 가장 크다.

국제수지의 측면에서 볼 때, 중부 유럽 4개국은 계속해서 경상수지 적자폭을 줄이고 있는 경향을 보이고 있는데, 2013년을 기준으로 헝가리와 슬로바키아가 경상수지 흑자를 체코와 폴란드가 적자를 기록하고 있다. 폴란드의 경상수지 적자규모는 다른 국가들에 비해 상당히 큰 편으로, 2008년 -350억 달러, 2010년 -240억 달러를 최저점으로 서서히 적자폭이

그림 2-5. 4개국의 경상수지 변화

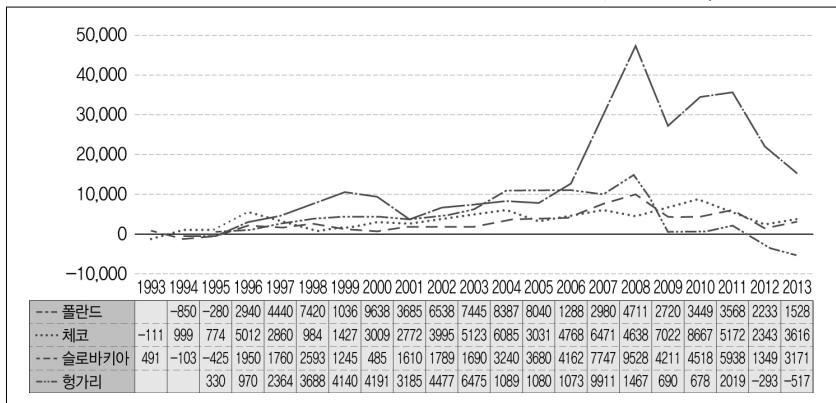
(1993~2013, 단위: 백만 달러)



자료: OECD(2014), <http://www.oecd.org/statistics/>(검색일: 2014. 08. 24)

그림 2-6. 자본수지 변화

(1993~2013년, 단위: 백만 달러)



자료: OECD Statics, DOT DB(accessed July 11, 2014).

줄어 2013년에는 -71억 달러 수준으로 감소했다.²⁰⁾

경상수지를 다시 상품수지와 서비스수지, 자본수지, 경상이전수지로 세분해서 살펴보면, 4개국 모두 상품수지 흑자폭은 매년 증가하고 있다. 2013년 기준으로 체코가 96억 달러 이상을, 헝가리가 57억 달러, 폴란드가 30억 달러, 슬로바키아가 약 57억 달러의 상품수지 흑자를 기록하고 있다. 서비스수지 역시 4개국 모두 흑자를 기록하고 있지만, 문제는 소득수지 적자규모가 크다는 것이다. 통계가 없는 체코를 제외하고 2013년 헝가리, 폴란드, 슬로바키아의 소득수지 적자규모는 헝가리가 약 79억 달러, 폴란드가 222억 달러, 슬로바키아가 24억 달러를 기록하고 있다.²¹⁾

그럼에도 불구하고 네 국가의 국제수지 흑자폭은 계속해서 증가하고 있는데, 이는 무엇보다도 자본수지의 흑자 때문이다. 지난 2004년 유럽연

20) OECD Statics, DOT DB(accessed July 11, 2014).

21) Ibid.

표 2-6. 4개국의 경상수지

(1993~2013년, 단위: 백만 달러)

상품수지	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드	-	-1,646	-9,822	-15,072	-7,661	-5,725	-3,095	-19,066	-7,617	-14,042	3,042
체코	-525	-3,677	-4,895	-1,903	-3,069	-2,481	2,028	2,310	4,584	5,111	9,613
슬로바키아	-933	-228	-2,081	-1,094	-2,125	-637	-2,385	-884	1,314	1,412	5,687
헝가리	-	-2,433	-1,963	1,569	-2,234	-3,367	-3,139	-963	3,341	4,342	5,742
서비스수지	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드	-	3,537	3,172	1,381	785	243	738	4,758	4,795	5,668	6,972
체코	1,011	1,842	1,764	1,200	1,525	471	1,582	2,920	3,881	3,307	2,709
슬로바키아	339	660	201	219	479	236	320	531	-1,426	-515	196
헝가리	-	-	1,675	1,285	1,094	-1,172	1,514	1,838	2,801	4,449	4,636
소득수지	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드	-	-1,995	-1,129	-1,010	-614	-2,461	-6,843	-16,387	-16,551	-23,555	-22,182
체코	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
슬로바키아	-38	-14	-122	-302	-313	-1,816	-2,016	-3,150	-1,209	-4,014	-2,403
헝가리	-1,195	-1,690	-2,699	-2,893	-2,853	-4,158	-6,241	-10,086	-6,842	-8,899	-7,883
경상이전수지	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드		958	2,035	2,214	1,544	2,470	1,958	4,194	2,218	6,159	5,063
체코											
슬로바키아	100	92	175	196	212	245	15	-449	-939	-492	-1,425
헝가리											

자료: OECD(2014), <http://www.oecd.org/statistics/>(검색일: 2014. 08. 24).

합 가입을 전후해 중부 유럽으로 유입된 FDI가 자본수지 흑자에 가장 큰 역할을 했다. 그러나 최근 대규모 FDI가 줄어들고 있고, 부채상환 등으로 자본수지 흑자 규모가 줄어들고 있어 전반적인 국제수지에 부정적인 영향을 끼칠 것으로 보인다. 특히 헝가리의 경우는 FDI가 줄어들고 외채상환 등으로 대규모 자금이 빠져나가고 있어 2010년 이후 자본수지의 적자가 증가하고 있어 계속해서 국제수지가 악화될 것으로 예상된다.

나. 인플레이션(HICP), 실업률 변동

유럽중앙은행이 내놓은 인플레이션과 가격안정 지수인 소비자물가지수(Harmonised Index of Consumer Prices, HICP)에 따르면, 조사된 1997년 중부 유럽 4개국의 평균 HICP는 11.9%였다. 당시 유럽연합 평균이 1.7%인 것과 비교해서, 상당히 높은 수치였다. 1990년대 말까지 헝가리의 HICP가 최대 18.5%에 이를 정도로 상당히 큰 폭으로 증가했다. 이는 유럽연합 가입을 앞두고 특히 주택 임대료와 교육비, 의료비, 교통비가 큰 폭으로 올랐기 때문이었다. 주택 임대료의 경우 2005년을 100으로 했을 때, 체코는 2000년 82.7에서 2013년 168.9로, 헝가리는 2000년 81.25에서 2013년 145.64로, 폴란드는 1996년 32.7에서 2013년 133.5로, 슬로바키아는 같은 기간 30.49에서 118.96으로 상승했다.²²⁾

난방과 취사를 위한 가스 요금의 경우도 큰 폭으로 인상되었는데, 2005년을 100으로 했을 때, 2013년에 체코가 186.35, 헝가리가 220.1, 폴란드 171.5, 슬로바키아 135.9에 이르렀다. 두 번에 걸친 러시아-우크라이

표 2-7. 1996~2013년까지 주택 임대료 변동 (2005=100)

	1996	2000	2002	2004	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드	32.7	76.3	90.4	97.0	100	109.4	121.3	128.3	133.5
체코		82.7	93.9	99.2	100	107.1	142.4	158.7	168.9
슬로바키아	30.49	46.18	58.58	94.62	100	106.47	115.12	117.92	118.96
헝가리			81.25	95.81	100	112.17	130.46	137.47	145.64
EU 평균	82.98	90.46	94.00	97.76	100	104.65	109.35	112.89	116.96

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

22) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

나 가스 분쟁의 여파로 러시아 가스 의존도가 높은 이들 국가에서 난방과 취사를 위한 가스 요금 인상은 소비자물가 상승에 크게 기여한 것으로 분석된다.

중부 유럽 4개국의 평균 HICP는 1998년 10.6%, 2000년 9.1%, 2004년 5.1%, 2010년 2.3% 그리고 2013년에 1.4%로 계속해서 낮아지고 있다. HICP가 유로존 가입을 결정하는 하나의 지표(중기적으로 2%)로 사용되고 있기 때문에, 4개국은 HICP에 상당히 민감하게 반응하고 있는데, 2009년 슬로바키아가 유로존에 가입할 당시 슬로바키아의 HICP는 0.9%에 머물렀었다. 2013년 기준으로 나머지 세 국가의 HICP가 모두 2% 미만에 머물고 있기 때문에 적어도 HICP를 기준으로 할 때는 이들도 유로존 가입의 자격을 갖추고 있는 셈이다.²³⁾

중부 유럽 4개국의 거시경제 지표에서 가장 부정적인 측면은 무엇보다 실업률이다. 1998년 4개국 평균 실업률은 10%, 2000년 12.5%, 2001년 13%, 2003년 13.02% 등으로 최고점을 찍은 이후 2004년 12.62%, 2007년 7.85% 등으로 낮아지고 있다가 다시 2009년 10.4%로 실업률이 상승

표 2-8. 1996~2013년까지 가스요금 변동 (2005=100)

	1996	2000	2002	2004	2005	2007	2009	2011	2013
폴란드	44.4	74.0	85.9	92.8	100	127.7	149.4	165.8	171.5
체코	-	64.4	86.9	88.7	100	113.2	149.1	162.6	183.5
슬로바키아	18.67	35.52	43.41	84.86	100	124.95	126.02	130.12	135.90
헝가리	-	-	79.94	93.31	100	145.49	186.69	227.54	220.10
EU 평균	68.97	76.89	85.73	90.46	100	121.35	138.32	147.25	163.52

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

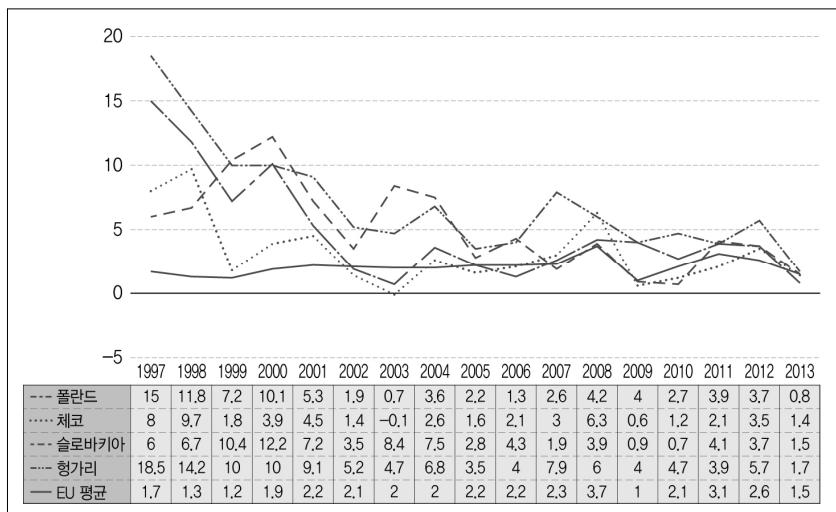
23) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

하기 시작했다. 2013년 4개국의 평균 실업률은 9.85%로 유럽연합 평균 실업률인 10.6%보다는 낮지만, 슬로바키아의 경우는 실업률이 14%로 여전히 유럽연합과 중부 유럽 4개국 평균 실업률을 훨씬 웃돌고 있다.²⁴⁾

심각한 수준의 실업률로 인해 슬로바키아는 고용촉진 정책을 통해 대규모 고용이 가능한 자동차 산업에 대한 투자에 많은 인센티브를 부여하고 있다. 다른 국가들 역시 실업률을 떨어뜨리기 위해서 실업률이 국내 평균 실업률을 웃도는 지역에 대한 투자에 특별 인센티브를 부여하는 등 실업률 낮추기에 몰두하고 있다.

2013년 기준 체코가 6.7%, 헝가리가 8.7%, 폴란드가 10%, 슬로바키아가 14% 등으로 이전에 비해서 확실히 실업률이 낮아지고는 있지만, 4개

그림 2-7. HICP 변동율 (1997~2013년)

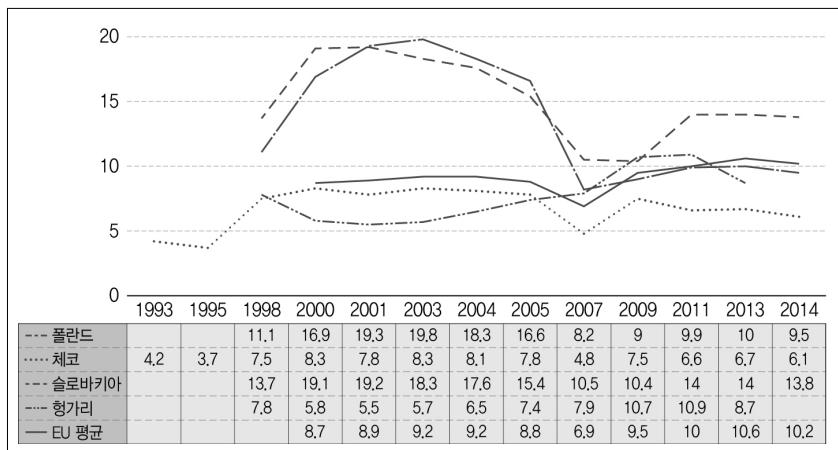


자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

24) Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

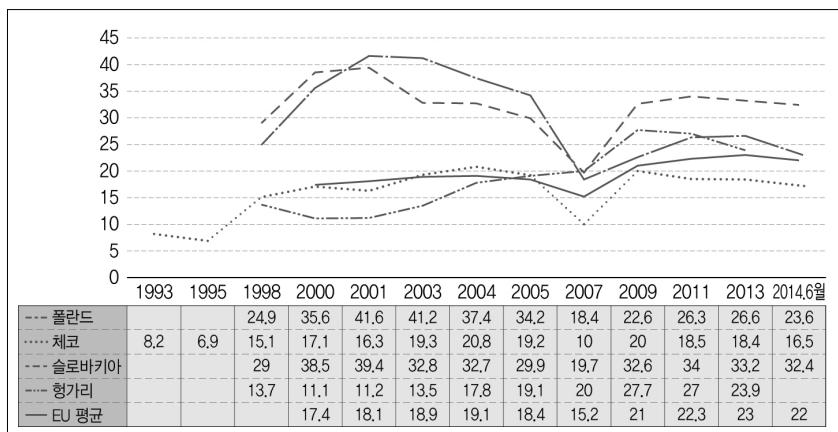
국 공통적으로 비정규직의 고용이 확산되고 시간제 취업이 늘어나면서 실제 실업률은 공식적인 실업률보다 훨씬 더 높을 것으로 예측된다. 더

그림 2-8. 실업률 변화 추이 (1995~2014년)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

그림 2-9. 4개국의 25세 이하 청년실업 변동 (1993년 12월~2014년 6월)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 10, 2014).

큰 문제는 25세 이하의 청년실업 문제인데, 슬로바키아의 경우 2013년 25세 이하의 청년 실업률이 30%를 넘었으며, 폴란드는 유럽연합 가입 직전 최대 41.6%까지 치솟았던 청년 실업률이 2014년 6월 23.6%로 떨어지기는 했지만, 평균 실업률에 비해서 상당히 높은 수준을 유지하고 있다. 2014년 6월 기준 체코의 청년 실업률은 16.5%로 계속해서 낮아지고 있는 추세이며, 헝가리의 경우는 2013년 12월 23.9%에 이른다.

다. 환율, 이자율 변동

지난 1993년부터 2013년까지 각국의 환율은 지속적으로 낮아지고 있다. 체코의 경우 코루나(koruna)가 평가절상되면서 대외무역에 의존하는 체코의 경우 수입비용이 줄어들고 원자재 가격이 낮아지면서 소비자물가가 낮아져 국민들의 소비가 증가하고 있다. 반면 수출기업에게는 불리한 환경이 조성되면서 유럽연합 이외로의 수출이 줄어들고 유럽연합 역내교역이 증가하는 원인으로 작용하고 있다. 경제가 원활하게 작동하면서 크라운화의 가치가 계속해서 상승하고 있기는 하지만, 수입 원자재 가격과 수출주도 경제의 특성상 평가절상의 속도 조절의 필요성이 계속해서 대두되고 있다.

반면 헝가리 포린트화(folint)나 폴란드의 즐로티화(zloty)는 평가절하가 진행되면서 수출기업에게는 유리하게 작동하고 있지만, 원자재 가격의 상승 등으로 국내물가가 불안정해지는 원인으로 작용하고 있다. 코루나와 마찬가지로 포린트화, 즐로티화 역시 급격한 환율변동을 막기 위한 적절한 환율정책의 필요성이 대두되고 있다.

각국이 모두 유로존 가입을 염두에 두고 있지만, 체코의 경우는 2009

표 2-9. 코루나, 포린트, 즐로티 환율변동(1993~2013년, 기준: 1유로)

	1993	1995	1997	1999	2003	2004	2007	2009	2011	2013
폴란드 즐로티	2.1	3.2	3.7	4.2	4.4	4.5	3.8	4.3	4.1	4.2
체코 코루나	34.17	34.7	35.9	36.9	31.8	31.9	27.8	26.4	24.6	26.0
헝가리 포린트	107.6	164.5	211.7	252.7	253.6	251.7	251.4	280.3	279.4	296.9

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(accessed September 10, 2014).

년 이후 오히려 유로존의 밖에 머무는 것이 자국의 경제성장에 더 유리할 것이라는 평가를 하고 있고 헝가리와 폴란드는 유로존 가입 조건을 충족 하지 못하고 있다. 폴란드를 제외하고 체코와 헝가리의 대외의존도가 높고 수출과 수입이 GDP에서 차지하는 비중이 높기 때문에 급격한 환율변동에 상당히 민감할 수밖에 없다.

이자율 변동은 통화량, 인플레이션, 투자 등에 큰 영향을 끼치기 때문에, 각국의 재정, 통화정책에서 가장 중요한 부분의 하나이다. 동시에 이자율은 유로존 가입을 위한 중요한 요건인 금리 수렴조건으로 그 변화율에 주목할 필요가 있다.

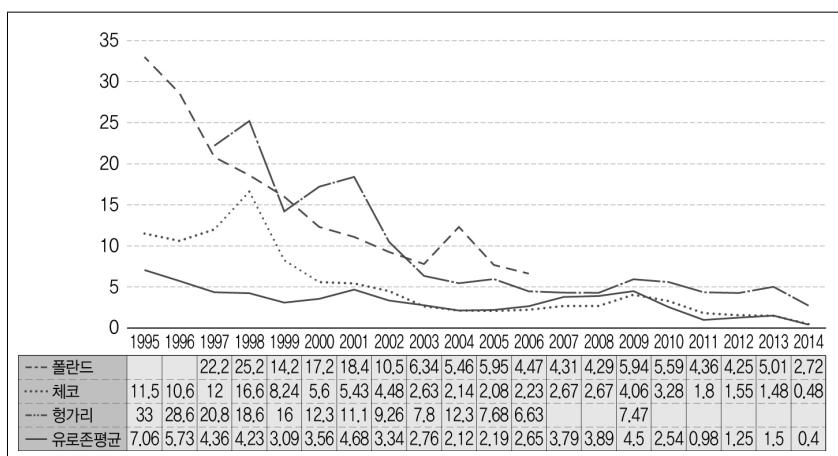
지난 1995년 헝가리의 이자율이 35.7%로 최고점을 찍은 이후 서서히 하락하고 있다. 2014년 7월 기준 유로존의 이자율이 0.3%대에 머물고 있는 반면 헝가리의 경우는 3.37%(2013년 11월), 폴란드는 2.69%, 체코는 0.42% 수준이다. 이자율이 낮아지면 예상수익의 현재가치가 상승하기 때문에 투자가 더 활발히 진행된다는 장점이 있지만, 반대로 인플레이션 우려가 있기 때문에 각국은 보다 신중한 통화정책을 선택하고 있다. 이 때문에 중부 유럽 각국은 유럽연합 가입 이후 투자확대를 위해 주기적으로

금리를 낮추는 통화정책을 시행하고 있지만, 인플레이션 상승을 우려해 급격한 변화를 주지는 못하고 있다.

라. 정부 재정적자와 부채비율 변동

이미 유로존 국가인 슬로바키아를 제외하고 폴란드, 체코, 헝가리가 유로존에 가입하기 위해서는 몇 가지 조건이 있는데, 사실상 정부의 재정적 자와 부채가 가장 해결하기 어려운 문제로 평가되고 있다. 마스트리트 조약에 따라 유로존 가입을 위해서는 첫째, 환율 수렴조건으로 유럽통화제도의 환율조정장치를 따라야 하며 가입 이전 2년 간 평가절하를 겪은 적이 없어야 한다. 둘째, 인플레이션 수렴조건으로 물가상승률이 가장 낮은 세 회원국 평균보다 1.5% 이상 높으면 안 된다. 셋째, 금리 수렴조건으로 물가상승률이 가장 낮은 세 회원국 평균보다 장기금리가 2% 이상 높으면

그림 2-10. 이자율 변동 (1995~2014년 7월)



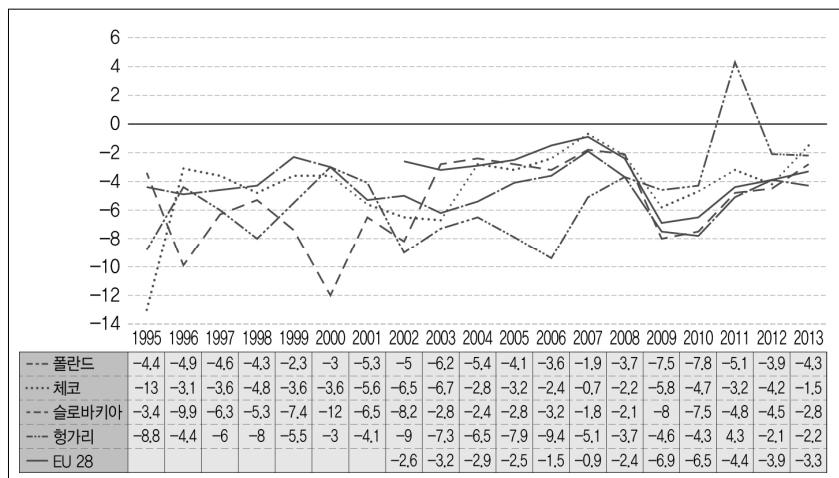
자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 13, 2014).

안 된다. 넷째, 재정 수렴조건으로 연간 재정적자가 국내총생산(GDP)의 3% 이하로, 정부부채는 GDP의 60% 이하로 유지되거나 혹은 적어도 이 기준에 근접해야 한다.

이미 중부 유럽 4개국 중 슬로바키아가 이 기준을 충족 혹은 적어도 근접함으로써 2009년 유로존에 가입했다. 그러나 나머지 세 국가는 여전히 유로존에 가입하지 못하고 있거나 혹은 가입을 유보하고 있는 상황이다.

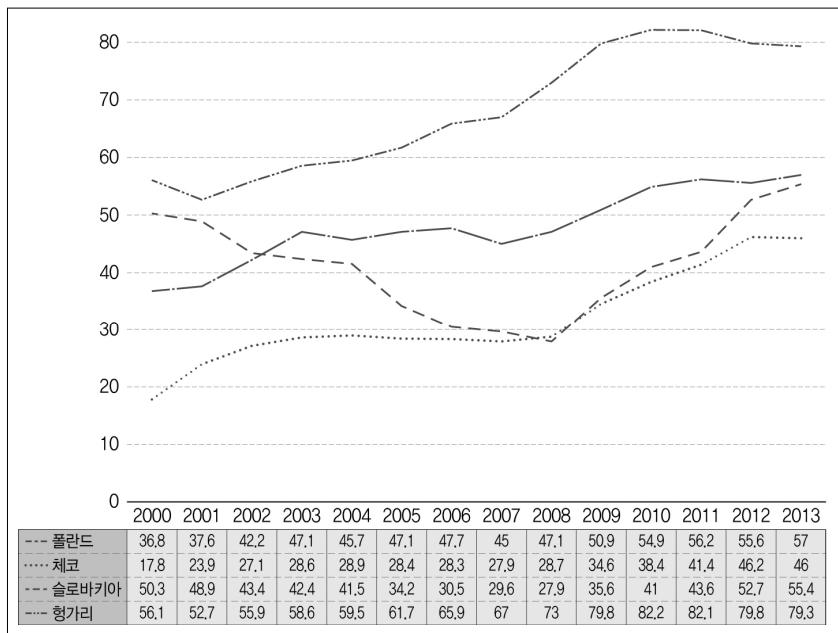
적어도 재정 수렴조건에서는 체코를 제외한 헝가리와 폴란드가 이 기준을 충족시키지 못하고 있다. 2013년 기준 헝가리의 재정적자는 -2.2%로 비교적 온건한 수준이지만, 정부부채는 79.3%로 높은 수준이다. 폴란드의 경우는 정부부채가 57%로 온건한 수준이지만, 재정적자는 -4.3%로 기준을 충족시키지 못하고 있다. 장기적으로 볼 때도 지난 2008년 이후 정부부채와 재정적자 폭이 증가하고 있어 유로존 가입에 부정적으로 작

그림 2-11. 4개국의 재정적자 (% GDP)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 13, 2014).

그림 2-12. 4개국의 정부부채(% GDP) 변화 (2000~2013)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 18, 2014).

용하고 있다. 각국별로 긴축정책을 통해 재정적자와 부채비율을 줄여나가는 일련의 정책 패키지를 내놓고 있지만, 좌파정부가 들어서는 경우 오히려 반대의 정책을 시행하는 경우가 많아 정책 지속력이 비교적 약한 편이다. 따라서 각국은 정부지출을 줄이고 세수증대를 추진하고 있지만, 정치적인 반대와 여론의 압박으로 주기적으로 사회적 혼란이 반복되고 있는 실정이다.

3. 중부 유럽 4개국의 산업구조 변동

체제전환 이후 25년이 지난 현 시점에서 중부 유럽 4개국의 산업구조 변화를 한마디로 정리하면 7개 산업분야가 GDP에서 차지하는 비율이나, 피용자 보수 비율에서 극적인 변동은 없었지만, 각 산업분야의 경쟁력과 효율성은 극적으로 변화되었다고 요약할 수 있다. 이 글에서는 7개 산업분야가²⁵⁾ GDP에서 차지하는 비율과 피용자 보수 비율 변화에 초점을 맞추어 국가별 산업구조의 변동 폭을 살펴본다.

결론적으로 말하면, 사실상 이 기간 중에 농업과 어업을 제외하면 다른 산업분야가 GDP에서 차지하는 비율에는 큰 변화가 없었다고 할 수 있다. 체제전환 이전 이들 중부 유럽 4개국이 모두 제조업 분야에 집중하고 있었기 때문인데, 1991년 헝가리의 제조업 비율이 21.5%였는데, 2010년에 와서는 23.4%로 약간 증가하는데 그쳤고, 슬로바키아는 1993년에 19.7%에서 20.7%로 거의 증가하지 않았다. 반면 슬로바키아의 경우에는 건설분야가 차지하는 비중이 상당히 늘어났는데, 1993년 4.9%에 불과했지만, 2010년에 와서는 9%로 약 두 배 증가했다. 다른 국가들의 경우는 거의 변동이 없었고, 헝가리는 오히려 건설 분야가 차지하는 비율이 줄어들었다. 금융과 부동산 부문에서는 헝가리의 변화가 특히 두드러진데, 1991년

25) 유럽연합에서 사용하는 경제활동 통계분류에 따른 NACE(Statistical Classification of Economic Activities in the European Community)에 따라 Eurostat에서 제시한 7개의 경제활동 영역, 즉 ① 농업-어업, ② (건설을 제외한) 산업(industry), ③ 건설업, ④ 제조업(manufacturing), ⑤ 도소매-숙박-요식-운송, ⑥ 금융-부동산, ⑦ 공공행정-가내활동을 산업구조 변동의 대상으로 한다.

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-RA-07-015/EN/KS-RA-07-015-EN.PDF(accessed July 20, 2014).

14.6%에서 2010년 23.7%로 증가했다. 7개 각 분야가 GDP에서 차지하는 비율 변화와 피용자 보수 비율 변화를 구체적으로 살펴보면 아래와 같다.

가. 농업과 어업

중부 유럽 국가들은 1989년 체제전환 이후 계속해서 산업구조가 변화되고 있는데, 이 중에서 변화의 폭이 가장 두드러진 분야는 농업, 어업분야이다. 폴란드의 경우 1995년 농업과 어업이 GDP에서 차지하는 비율이 8%에서 2010년에 와서는 3.5%로 줄어들었다. 체코의 경우에는 1995년 4.8%에서 2010년 2.4%까지 줄었고, 헝가리 역시 1995년 8%에서 2010년 3.5%로 줄었으며, 슬로바키아의 경우에도 5.9%에서 3.9%로 줄었다.

피용자 보수 비율의 변화 역시 큰데, 지난 1995년 슬로바키아에서 농업과 어업이 차지하는 피용자 보수 비율은 7.4%에 달했으나, 2010년에 와서는 2.2%로 줄어들었다. 체코도 같은 기간 4.9%에서 2.5%로 헝가리도 4.7%에서 2.2%로 그리고 폴란드는 1995년 3.6%에서 2004년 2.3%로 줄어들었다. 농촌과 농업분야에 대한 국가와 유럽연합의 보조가 상당히 증가하고는 있지만, 농촌인구의 지속적인 감소와 농업과 어업이 GDP에

표 2-10. 농업과 어업 (% GDP, % 피용자 보수)

농업, 어업	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	8.0	5.1	3.5	3.6	2.3	-
체코	4.8	3.2	2.3	4.9	2.9	2.5
슬로바키아	5.9	4.1	3.9	7.4	3.4	2.2
헝가리	8.0	4.9	3.5	4.7	2.4	2.2

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 26, 2014).

서 차지하는 비중 하락을 막을 수는 없었다.

나. 산업, 건설, 제조업

건설을 제외한 산업분야의 변동은 두드러지지 않았다. 1995년 기준 체코가 30.2%에서 2010년 29.4%로 오히려 감소했고, 슬로바키아 역시 같은 기간 32.7%에서 25.9%로 줄어들었으며 폴란드는 28.4%에서 24.5%로 감소했다. 반면 헝가리의 경우는 나머지 세 국가와는 달리 같은 기간 25%에서 27.2%로 상승했다. 피용자 보수 비율에서의 변화는 이보다 두드러졌는데, 체코가 1995년 32.8%에서 2010년 29.5%로, 헝가리는 같은 기간 29.4%에서 22%로 슬로바키아는 31.4%에서 25.7%로, 폴란드는 35.9%에서 28.8%(2004년)로 감소했다. 산업분야에 대한 임금감소가 피용자 보수 비율 변화의 주요한 원인으로 파악할 수 있는데, 이 기간 중에 건설과 제조업을 포함한 산업 전 부문에서의 명목임금 상승폭이 상당히 줄어들었기 때문이다.

한편 건설업이 GDP에서 차지하는 비중은 슬로바키아가 9%로 가장 높으며, 헝가리가 4%로 가장 낮다. 다른 세 국가와는 달리 헝가리는 건설업

표 2-11. 산업부문 (% GDP, % 피용자 보수)

산업	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	28.4	25.2	24.5	35.9	28.8	-
체코	30.2	30.7	29.4	32.8	31.3	29.5
슬로바키아	32.7	30.3	25.9	31.4	29.5	25.7
헝가리	25.0	25.7	27.2	29.4	23.9	22.0

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 26, 2014).

의 비중이 줄어들었는데, 1995년 4.5%에서 2010년 4%로 감소했다. GDP에서 차지하는 건설업 피용자 보수 비율은 네 국가 모두에서 감소했다. 체코는 1995년 9.9%에서 2010년 6.4%로, 헝가리는 같은 기간 4.8%에서 4.2%로, 폴란드는 6.4%에서 5.3%(2004년)로, 슬로바키아는 6.9%에서 5.1%로 감소했다. 건설 분야 노동자의 임금하락이 피용자 보수 비율의 감소에 주원인이라고 할 수 있는데, 중동부 유럽의 다른 유럽연합 회원국이나 우크라이나 등지에서 많은 건설 노동자들이 중부 유럽 4개국으로 이주해 점차 노동임금을 낮추고 있기 때문이다.

중부 유럽 4개국 공통적으로 1995년과 2010년 동안 제조업이 GDP에서 차지하는 비중은 큰 폭으로 변화되지 않고 오히려 폴란드와 슬로바키아의 경우는 감소했다. 체코는 이 기간 동안 23.1%에서 23.6%로 약간 증가했고 헝가리 역시 같은 기간 21.3%에서 23.4%로 증가했다. 반면 폴란드는 같은 기간 21.1%에서 18.5%로, 슬로바키아는 26.8%에서 20.7%로 감소했다. 공산정권 시기 제조업 분야의 과도한 집중 현상을 고려할 때, 제조업 분야의 비율 감소 혹은 유지는 국영기업의 사유화가 진행되면서 어느 정도 예상된 부분이었다. GDP에서 차지하는 제조업 피용자 보수 비

표 2-12. 제조업 (% GDP, % 피용자 보수)

제조업	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	21.1	19.1	18.5	26.2	22.0	-
체코	23.1	25.6	23.6	27.9	27.8	26.3
슬로바키아	26.8	24.0	20.7	27.4	25.7	22.6
헝가리	21.3	22.5	23.4	24.5	21.3	19.6

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

율은 모든 국가에서 감소되었다. 체제전환 이후 임금체계가 재편되면서 단순 노동직에 대한 임금이 상대적으로 하락했다는 측면에서 볼 때, 제조업 분야의 피용자 보수 비율이 GDP에서 차지하는 비율은 계속해서 줄어들 전망이다.

다. 도소매-숙박-요식-운송, 금융-부동산, 공공행정-가내활동

도소매, 숙박, 요식, 운송업이 GDP에서 차지하는 비율도 크게 변하지 않았다. 1995년에서 2010년까지 체코의 경우는 23.2%에서 23.1%로 거의 변동이 없었고, 폴란드는 같은 기간 25.7%에서 27.4%로, 헝가리는 19.9%에서 20.8%로 소폭 증가했지만, 슬로바키아는 같은 기간 24.6%에서 24.4%로 오히려 소폭 하락했다. 피용자 보수 비율은 4개국 공통적으로 약간 증가했다. 체코는 이 기간 동안 20.7%에서 23%로, 헝가리는 21.1%에서 23.5%로 슬로바키아는 18.6%에서 23.6%로 각각 증가했다.

금융, 부동산 부문이 GDP에서 차지하는 비율은 네 국가 모두에서 증가했는데, 이 중에서 헝가리와 폴란드에서의 증가가 가장 두드러졌다. 헝가리에서는 1995년에서 2010년까지 18.7%에서 23.7%로 증가했고, 폴란

표 2-13. 도소매, 운송 (% GDP, % 피용자 보수)

도소매, 운송 등	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	25.7	27.4	27.4	17.0	20.7	-
체코	23.2	23.4	23.1	20.7	21.8	23.0
슬로바키아	24.6	25.7	24.4	18.6	23.8	23.6
헝가리	19.9	20.5	20.8	21.8	23.1	23.5

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 12, 2014).

표 2-14. 금융, 부동산 (% GDP, % 피용자 보수)

금융, 부동산	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	12.6	17.6	18.1	7.8	11.9	-
체코	16.0	15.8	17.7	10.4	12.4	15.5
슬로바키아	17.4	17.9	19.2	9.0	11.9	15.5
헝가리	18.7	21.5	23.7	9.8	14.4	18.5

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 26, 2014).

드는 12.6%에서 18.1%로 증가했으며, 같은 기간 체코와 슬로바키아 역시 각각 16%에서 17.7%로, 17.4%에서 19.2%로 증가했다.

피용자 보수 비중은 변화의 폭이 더욱 큰데, 체코는 이 기간 중에 10.4%에서 15.5%로, 헝가리는 9.8%에서 18.5%로, 폴란드는 7.8%에서 11.9%(2004년)로, 슬로바키아는 9%에서 15.5%로 큰 폭의 상승률을 보였다. GDP에서 차지하는 금융, 부동산의 비중에는 큰 변화가 없었지만, 이 기간 중에 금융, 부동산 업종의 임금이 급격히 상승함에 따라 피용자 보수 비율은 크게 증가한 것이다.

마지막으로 GDP에서 차지하는 공공행정, 가내활동의 비중은 큰 폭의 변화가 없었다. 체코의 경우는 14.7%에서 16.9%로, 헝가리는 24.2%에서 22.4%로, 폴란드는 18.6%에서 19.1%로, 슬로바키아는 14.3%에서 18.1%로 증가해 변화의 폭이 다른 분야에 비해서 상대적으로 적었다. 피용자 보수 비중 역시 변화가 두드러지지 않는데, 체코가 22.9%에서 26.3% 증가해 다른 국가들에 비해 상대적으로 변화의 폭이 컼고, 폴란드가 29.4%에서 2004년 31%로, 슬로바키아가 26.7%에서 2010년 27.6%로 약간 증가했다. 반면 헝가리는 같은 기간 29.6%에서 28.8%로 오히려

표 2-15. 공공행정, 가내활동 (% GDP, % 피용자 보수)

공공행정, 가내활동	% GDP			피용자 보수 비율		
	1995	2004	2010	1995	2004	2010
폴란드	18.6	19.1	19.1	29.4	31.0	
체코	14.7	16.4	16.9	22.9	24.6	26.3
슬로바키아	14.3	15.8	18.1	26.7	25.8	27.6
헝가리	24.2	23.4	22.4	29.6	31.7	28.8

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 17, 2014).

감소했다.

공공행정의 경우 4개국이 공통적으로 작은 정부를 지향함에 따라 임금 상승의 폭이 크지 않았으며, 정부 규모가 축소되는 추세임을 감안할 때, 이 분야에 대한 피용자 보수 비율은 장기적으로도 계속해서 줄어들 전망이다. 다만 가내활동의 경우 피고용 청년 실업자들의 활동이 큰 폭으로 증가하고 있음에도 불구하고 공식적인 GDP에 잡히지 않기 때문에 상대적으로 평가절하되고 있는 측면도 염두에 두어야 한다.

4. 중부 유럽 4개국의 무역구조 변화

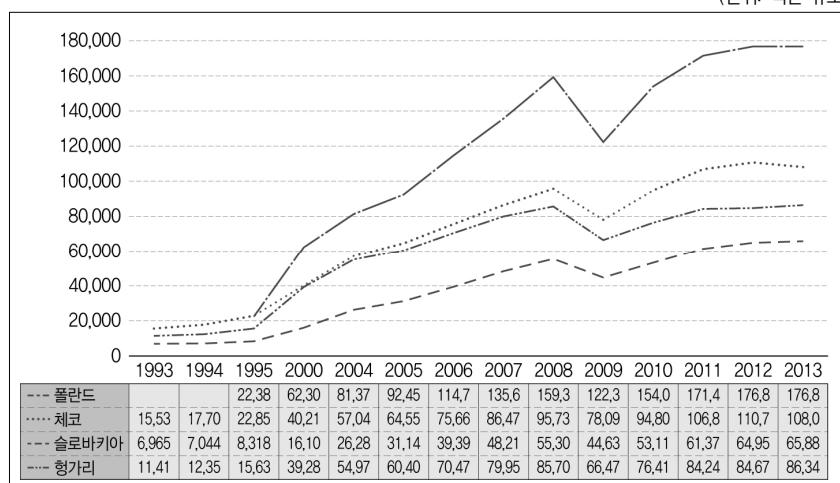
가. 중부 유럽 4개국의 수출입 규모와 무역수지

중부 유럽 국가들은 체제전환과 유럽연합 가입을 거치면서 대외교역이 큰 폭으로 증가했고 이 중에서도 대 유럽연합 수출입이 크게 증가했다. 체제전환 이전 중부 유럽 4개국의 교역은 옛 공산권 국가와의 교역이 상

당부분을 차지하고 있었다. 1985년 체코슬로바키아(당시까지 체코와 슬로바키아가 분리되기 이전으로 1993년 두 국가가 분리되었다)의 대 경제 원조상호회의(CMEA) 국가로의 수출은 전체 수출의 54.7%를 차지하고 있었고, 다른 공산권 국가를 모두 포함할 경우 공산권으로의 수출이 전체 수출의 62.3%를 차지할 정도로 공산권 국가로의 수출 의존도가 높았다. 그러나 1991년에 이 비율은 각각 32.5%와 40.1%로 줄어들었다. 마찬가지로 평가리의 경우도 1986년 대 CMEA로의 수출이 전체 수출의 57%를 차지하고 있었지만 1990년에 가면 32.5%로 줄어들었다. 수입 역시 1986년 51.6%에서 1990년 34%로 줄어들었다. 폴란드 역시 1989년 대 CMEA 수출이 전체 수출의 34.8%를 차지하고 있었지만, 1991년에 가면 16.8%로 급격히 줄어들었고 수입 역시 같은 기간 31.3%에서 19.1%로

그림 2-13. 4개국의 수출 변화 (1993-2013)

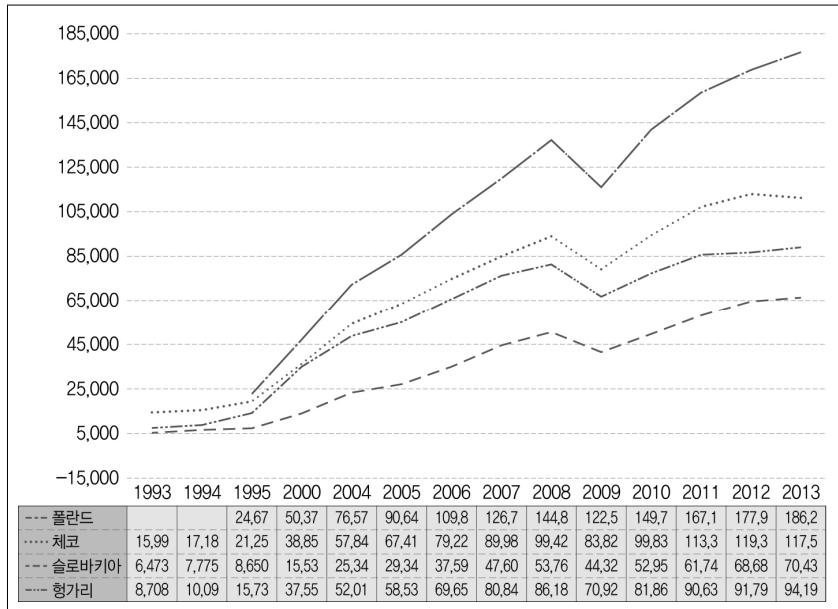
(단위: 백만 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 3, 2014).

그림 2-14. 4개국의 수입 변화 (1993-2013)

(단위: 백만 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 17, 2014).

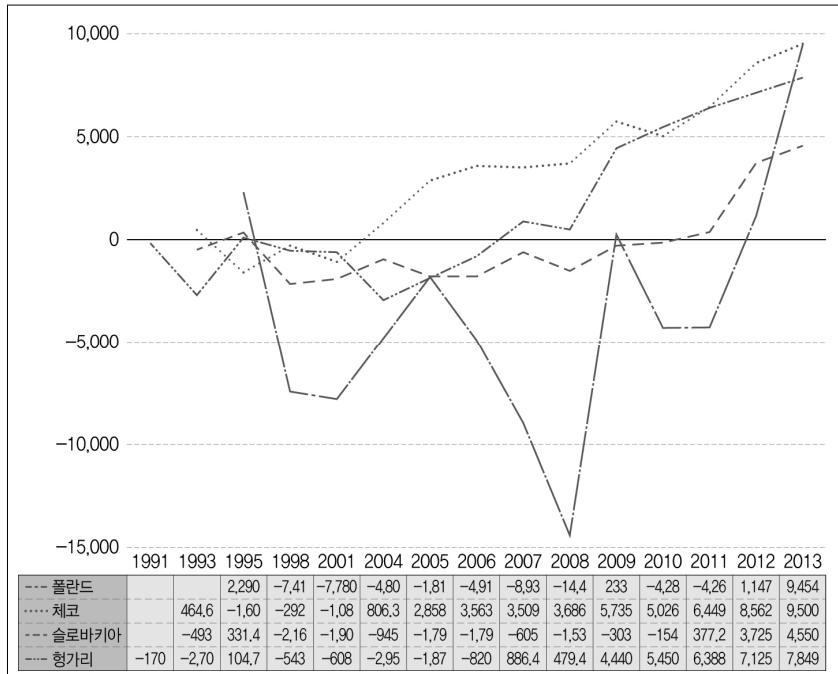
줄어들었다.²⁶⁾

더군다나 2004년 유럽연합에 가입하면서 중부 유럽 국가들의 대 유럽 연합 교역이 크게 증가했는데, 사실 4개국의 무역구조에서 가장 큰 특징은 독일을 위시한 서유럽 국가를 포함하여 역내교역 의존도가 높다는 점이다. 각국의 전체 수출에서 차지하는 역내 수출의 비율은 가파르게 상승했는데, 체코의 경우 전체 수출에서 유럽연합이 차지하는 비율은 2000년

26) Paolo Guerrieri(1998), “Trade Patterns, FDI, and Industrial Restructuring of Central and Eastern Europe,” Working Paper 124, Berkeley Roundtable on the International Economy.

그림 2-15. 4개국의 무역수지 변화

(단위: 백만 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 23, 2014).

66%에서 2013년 80%로 높아졌으며, 헝가리는 같은 기간 63%에서 76.5%로, 슬로바키아는 35%에서 83%로 높아졌다. 반면 폴란드의 경우는 1995년 77%에서 2013년 74.4%로 약간 줄어들었다.

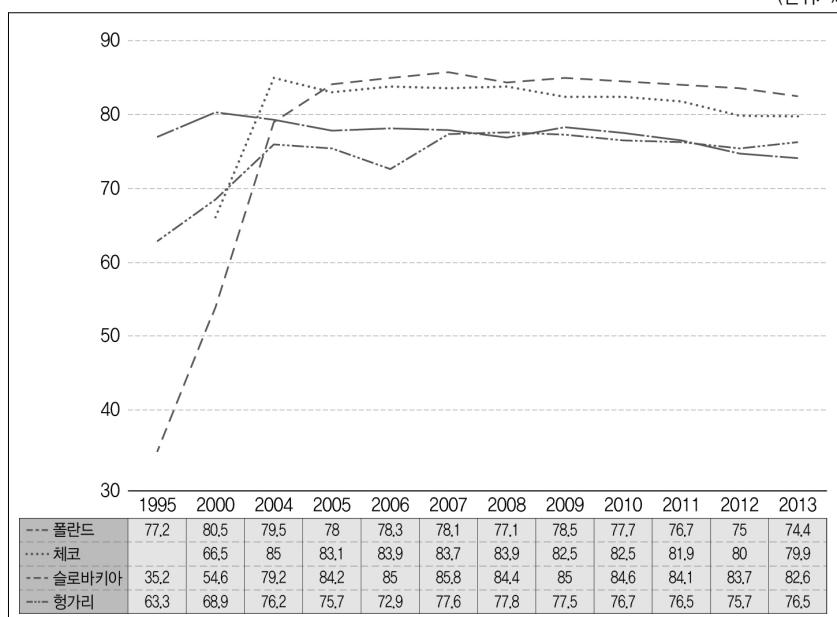
수입에 있어서도 역시 역내교역 비율이 높아졌는데, 체코는 2000년 60.7%에서 2013년 67.7%로, 헝가리는 1995년 59.2%에서 2013년 72.3%로 높아졌으며, 슬로바키아는 같은 기간 34.8%에서 2013년 64.5%로 급증했다. 이와는 반대로 폴란드는 전체 수출에서 차지하는 역내교역의 비중과 마찬가지로 같은 기간 70.9%에서 69.9%로 약간 줄어들었다.

중부 유럽 4개국의 역외상품교역은 2013년 기준 905억 유로 규모로 유럽연합 28개국 역외상품교역 규모 1조 7,329억 유로 대비 5.2%에 불과하다. 더욱이 4개국은 제조업 위주의 산업구조로 상대적으로 서비스교역은 취약한 편이다. 2012년 기준 4개국의 서비스교역 규모는 194억 유로에 불과해 유럽연합 28개국 6,546억 유로 대비 3%에 불과하다.²⁷⁾

중부 유럽 4개국의 역내교역 비중이 높은 것은 이들 국가가 유럽연합 내에서 제조업 생산기지로 교역의 70~80% 이상을 역내에서 소화하고 있

그림 2-16. 전체 수출에서 유럽연합이 차지하는 비율 변화

(단위: %)

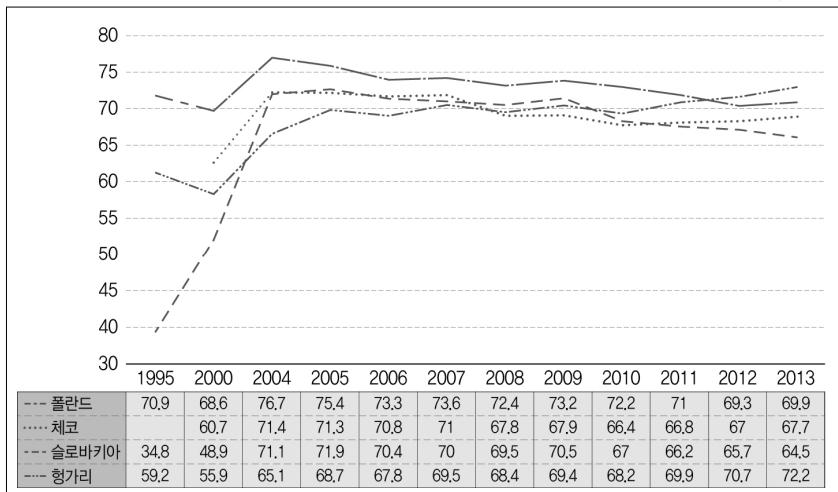


자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 24, 2014).

27) European Commission(2014), DG Trade Statistical Pocket Guide May 2014, p. 74, 76.

그림 2-17. 전체 수입에서 유럽연합이 차지하는 비율

(단위: %)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

기 때문이다. 최근 유럽연합 통상정책 변화에 따라 이들의 역내교역 비중이 점차 감소하고는 있지만 4개국의 대외경쟁력 제약 및 역내수출을 의도한 서유럽 기업의 생산기지 이전 등의 이유로 여전히 유럽연합의 다른 서유럽 회원국보다 역내교역이 높은 수준이다. 중부 유럽 국가 중에서 유럽연합 역내교역 비중이 가장 국가는 슬로바키아이며, 체코, 헝가리, 폴란드 역시 역내교역 비중이 높아 유럽연합 내에서 가장 개방적인 경제구조를 갖고 있는 룩셈부르크, 네덜란드와 비슷한 수준이다.

나. 수, 출입 품목 변화

지난 1993년부터 중부 유럽 4개국의 수출은 꾸준히 증가하고 있는데, 특히 1998년을 시점으로 수출 곡선이 급격히 상승하면서 2008년까지 10

표 2-16. 4개국의 분야별 상품수출액

(단위: 백만 유로)

폴란드	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	2,276	4,960	10,899	10,788	18,565
2. 천연자원	829	1,600	2,825	2,051	4,197
3. 광물연료, 윤활제 등	1,289	3,304	4,933	3,013	7,297
4. 화학제품	1,589	3,888	9,105	7,671	14,081
5. 기타 공산품	11,915	23,179	40,093	32,021	50,679
6. 기계, 운송장비	7,767	23,388	47,986	42,275	57,036
7. 잡제품	6	13	55	47	278
전체	25,670	60,332	115,895	97,865	152,133
체코	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	924	1,782	3,785	3,408	5,270
2. 천연자원	955	1,474	2,743	2,288	3,555
3. 광물연료, 윤활제 등	719	1,578	3,390	2,937	3,873
4. 화학제품	1,810	3,097	5,978	5,049	7,428
5. 기타 공산품	9,692	18,517	30,117	23,593	35,038
6. 기계, 운송장비	10,766	28,607	53,683	43,296	65,453
7. 잡제품	52	404	112	413	973
전체	24,917	55,460	99,809	80,983	121,588
슬로바키아	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	338	715	1,625	1,583	2,501
2. 천연자원	369	671	1,299	1,012	1,804
3. 광물연료, 윤활제 등	449	1,444	2,435	1,826	3,687
4. 화학제품	729	1,182	2,281	1,774	2,936
5. 기타 공산품	3,807	7,976	14,235	11,597	16,851
6. 기계, 운송장비	3,746	10,212	26,073	22,026	36,815
7. 잡제품	142	104	421	390	162
전체	9,581	22,305	48,370	40,208	64,754
헝가리	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	1,873	2,675	4,763	4,164	6,642
2. 천연자원	577	971	1,642	1,176	2,566
3. 광물연료, 윤활제 등	369	839	2,687	1,466	2,947
4. 화학제품	1,420	3,340	6,122	5,377	9,086
5. 기타 공산품	5,710	8,809	12,754	10,527	16,888
6. 기계, 운송장비	13,430	27,908	44,407	35,608	42,929
7. 잡제품	108	130	1,397	1,195	308
전체	23,487	44,671	73,772	59,513	81,365

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

년 동안 고도성장을 이어갔다. 2009년 금융위기로 수출이 급감했지만 이 후에 다시 완만한 상승세를 이어가고 있다.

국가별 상품 수출 품목은 체코, 슬로바키아, 헝가리가 거의 유사한 패턴을 보이고 있다. 체코는 전체 상품 수출에서 기계, 운송장비가 차지하는 비율이 54%에 이르며, 헝가리 역시 기계, 운송장비의 수출 비율이 53%에 이른다. 슬로바키아의 경우에는 이 비율이 57%를 넘어서고 있다. 반면 폴란드의 경우는 기계, 운송장비 수출 비율이 다른 세 국가에 비해서 낮은 37%에 머물러 있다.

지난 1999년과 비교해 볼 때 체코와 헝가리의 수출품목 변화는 두드러지지 않다. 폴란드의 경우는 지난 1999년 47%에 달하던 기타 공산품 수출이 줄어들고 기계, 운송장비의 수출이 증가했다. 한편 식음료와 담배 수출 역시 지난 1999년에 8.9%에서 12%대로 증가했다. 슬로바키아에서도 기타 공산품 수출이 지난 1999년 40%에서 2013년 26%로 줄어들었지만, 기계, 운송장비의 수출은 39%에서 57%로 급증하면서 수출 품목 변동이 생겼고 다른 상품의 경우는 거의 변화가 없었다.

상품 수입의 경우에도 지난 1999년과 비교할 때 이렇다 할 큰 변화는 없었다. 체코의 경우는 광물연료, 유훈제 등의 수입이 1999년 6.63%에서 2013년 10.69%로 증가했으며, 기타 공산품의 수입은 약간 줄어들었다. 헝가리의 경우는 기타 공산품과 기계, 운송장비의 수입이 약간씩 줄어든 반면, 광물연료, 유훈제 기타 상품의 수입이 증가했다. 폴란드 역시 수입 상품에 거의 변화가 없으나, 기계, 운송장비의 수입이 약간 줄어들어 1999년 38.2%에서 2013년 33.4%로 줄어들었다. 슬로바키아는 폴란드와는 반대 현상이 나타났는데, 기계, 운송장비의 수입이 지난 1999년 37%

표 2-17. 4개국의 분야별 상품수입액

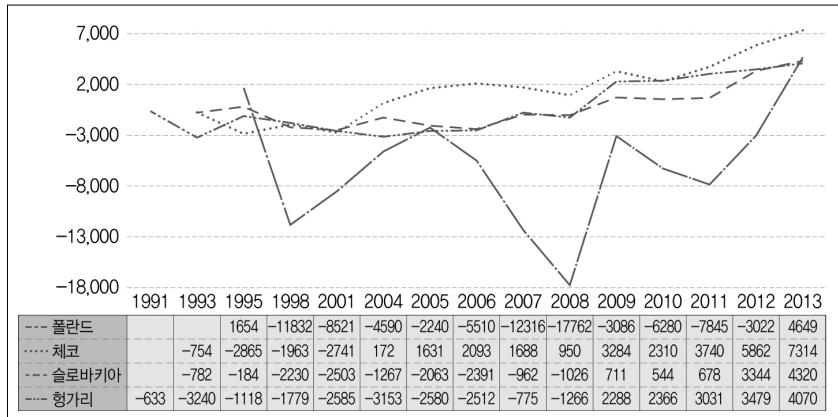
(단위: 백만 유로)

폴란드	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	2,719	3,766	8,776	8,066	12,407
2. 천연자원	1,507	2,716	4,880	3,281	5,775
3. 광물연료, 윤활제 등	3,088	6,639	16,023	10,065	17,997
4. 화학제품	6,170	10,199	18,512	15,034	22,136
5. 기타 공산품	13,035	20,910	39,581	30,097	40,642
6. 기계, 운송장비	16,456	27,862	50,327	38,081	51,662
7. 잡제품	77	16	3,867	2,532	3,818
전체	43,051	72,109	141,966	107,155	154,436
체코	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	1,451	2,635	4,728	4,555	6,296
2. 천연자원	906	1,797	2,764	1,898	3,221
3. 광물연료, 윤활제 등	1,770	3,221	10,039	6,957	11,545
4. 화학제품	3,233	6,057	9,922	8,387	12,239
5. 기타 공산품	8,654	17,323	29,103	22,112	30,089
6. 기계, 운송장비	10,679	24,384	39,892	31,082	44,048
7. 잡제품	13	830	124	323	583
전체	26,706	56,248	96,572	75,314	108,021
슬로바키아	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	653	1,133	2,533	2,554	3,466
2. 천연자원	417	922	1,619	1,146	2,220
3. 광물연료, 윤활제 등	1,379	2,830	6,301	4,618	8,016
4. 화학제품	1,196	2,333	4,280	3,753	5,208
5. 기타 공산품	2,937	7,074	13,595	10,603	16,566
6. 기계, 운송장비	3,927	9,546	21,761	17,013	26,086
7. 잡제품	110	167	163	211	114
전체	10,620	24,006	50,253	39,898	61,676
헝가리	1999	2004	2008	2009	2013
1. 식음료, 담배	790	1,796	3,360	2,972	3,871
2. 천연자원	563	910	1,443	950	1,894
3. 광물연료, 윤활제 등	1,420	2,561	9,389	6,055	9,368
4. 화학제품	2,506	4,628	7,293	6,079	8,921
5. 기타 공산품	7,593	11,832	15,433	11,513	16,461
6. 기계, 운송장비	13,183	25,809	36,191	27,382	34,581
7. 잡제품	230	1,133	960	801	254
전체	26,286	48,668	74,069	55,750	75,350

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 13, 2014).

그림 2-18. 4개국의 상품교역수지 (1991-2013년)

(단위: 백만 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed September 13, 2014).

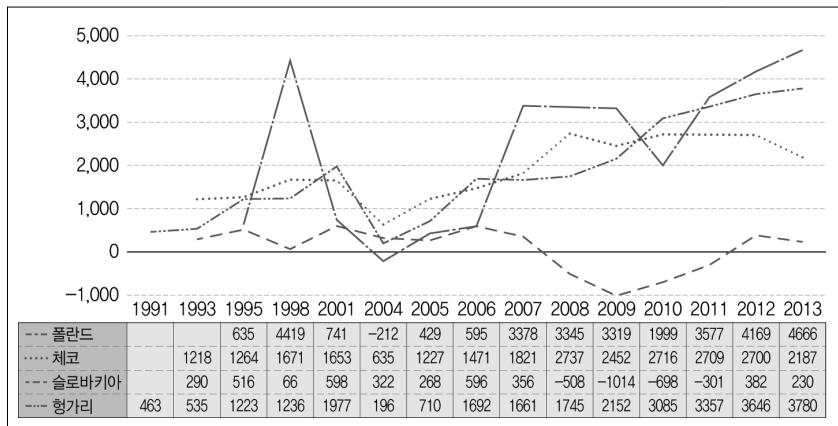
에서 2013년에 42.3%로 증가했다. 이렇게 일부 국가에서는 기계, 운송장비의 수입이 줄어들었지만, 다른 국가에서는 수입이 증가한 것은 해당 국가의 주력 산업이 무엇이냐에 따라 나타난 결과인데, 기계 및 운송장비의 수입이 증가한 국가인 체코와 슬로바키아의 경우 자동차 산업이 국가의 주력 산업으로 부상했다는 측면에서 이를 해석할 수 있다.

다. EU-15 및 기타 국가와의 교역

한편 중부 유럽 4개국과 EU-15 국가와의 교역 수준과 품목 변화를 파악한다면 이들 4개국의 수출입 증가를 확인하는데 그치는 것이 아니라, 경제, 산업 발전을 좀 더 명확히 진단할 수 있다. EU-15 국가가 대체로 선진국이기 때문에 중부 유럽 4개국의 전체 수출입에서 이들 국가와의 수출입 비중과 품목의 변화를 파악함으로써, 4개국의 산업구조와 현대화 그

그림 2-19. 4개국의 서비스교역수지 (1991-2013년)

(단위: 백만 유로)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 16, 2014).

리고 국제 경쟁력 향상을 파악할 수 있기 때문이다.

지난 1999년부터 2012년까지의 통계를 볼 때, 중부 유럽 4개국의 EU-15 수출비중과 수입비중은 서서히 줄어들고 있다. 체코의 경우 1999년 대 EU-15 수출비중이 전체 수출의 64.2%를 차지했으나, 2012년에 와서는 55.8%로 줄어들었다. 수입 역시 같은 기간 69.4%에서 60.7%로 감소했다. 다른 국가들 역시 마찬가지인데, 헝가리가 가장 급격한 변화를 보이고 있다. 헝가리는 같은 기간 대 EU-15 수출이 66.4%에서 52.2%로 줄었고 수입 역시 76.2%에서 53.4%로 줄어들었다. 이러한 추세는 전체 수출입양이 늘어나고 유럽연합이 28개 국가로 확대되면서 EU-15를 제외한 다른 유럽연합 국가로의 수출입이 증가했기 때문으로 파악할 수 있다. 다른 한편 중부 유럽 4개국의 대 유럽연합 수출입이 많게는 80%에 이르는 상황에서 수출입의 다각화가 진행되고 있는 것으로도 평가할 수 있다.

대 EU-15 수출 상품의 품목도 서서히 변화되고 있는데, 1995년에는 연료부터 의류, 장신구, 철강 등 원료나 원자재 혹은 단순 가공품의 수출이 상당한 비중을 차지하고 있었으나, 2012년에 와서는 대부분 자동차나 운송장비 등의 수출이 EU-15로의 수출에서 가장 많은 비중을 차지하고 있다.

체코의 경우는 지난 1995년부터 2012년까지 대 EU-15 수출품에 큰 변화가 없었다. 기계설비가 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 뒤로 전기제품과 자동차, 운송장비가 뒤따르고 있다. 헝가리의 경우도 기계설비와 전기제품이 대 EU-15 수출 주력 상품이며, 지난 1995년 약 6.8%를 차지했던 의류, 장신구의 수출은 서서히 줄어들고 있다. 폴란드는 지난 1995년 대 EU-15 주력 수출품이 의류, 장신구와 연료였는데, 2012년에는

표 2-18. 4개국의 대 EU 주요수출 품목

대 EU-15 주요 수출 품목	1995		2004		2008		2012	
	코드	비율	코드	비율	코드	비율	코드	비율
폴란드	62	11.10	87	15.00	85	15.17	84	14.22
	27	8.18	84	13.65	87	14.83	87	12.40
	94	7.73	85	12.89	84	14.00	85	11.17
체코	84	10.06	84	18.32	84	23.06	84	21.18
	85	9.97	85	17.53	85	19.40	85	19.45
	87	7.36	87	17.46	87	17.52	87	18.98
슬로바키아	72	12.45	87	35.30	85	27.16	87	30.52
	87	10.40	85	27.00	87	22.12	85	22.09
	62	7.20	84	10.30	84	12.19	84	11.67
헝가리	84	16.28	85	32.12	85	27.03	85	24.02
	85	14.45	84	26.28	84	23.37	84	21.46
	62	6.75	87	8.11	87	13.44	87	13.06

주: Code HS2: 27 연료 / 62 의류, 장신구 / 72 철강 / 84 원자로, 보일러, 기계설비 / 85 전기제품 / 87 자동차, 운송장비.

자료: Toporowski(2013), p. 8.

기계설비, 자동차, 운송장비, 전기제품 등으로 바뀌었다. 슬로바키아의 경우 가장 극적인 변화를 보였는데, 지난 1995년 대 EU-15 수출에서 가장 많은 비중을 차지했던 철강, 의류, 장신구의 수출이 2012년에 와서는 대폭 줄어들었고, 그 대신 자동차의 수출이 전체 대 EU-15 수출에서 30.5%를 차지하고 있다. 그 뒤를 이어 전기제품이 22.1%, 기계설비가 11.7%를 차지하고 있다.

한편 중부 유럽 4개국의 유럽연합 역내교역의 비율이 계속 높아지면서, 유럽이외의 국가들과의 교역수준은 계속해서 줄어들고 있다. 2013년 기준 유럽연합을 제외한 다른 국가와의 수출입 비율이 가장 높은 국가는 폴란드로 전체 수출의 25.4%가 유럽연합 이외의 국가로 향했다. 수입의 경우에는 수출과는 달리 역내교역의 비율이 절대적이지 않은데, 2013년 기준 체코는 전체 수입의 32.3%, 헝가리는 27.8%, 폴란드는 30%, 슬로바키아는 35.5%를 유럽연합 이외의 국가로부터 수입하고 있다.

중부 유럽 4개국 대외교역 특징 중에서 유럽연합이 차지하는 비율이 상당히 높다는 점 이외에도, 최근 아시아 국가, 그중에서도 동아시아 국가와의 교역이 점점 더 증가하고 있다는 특징도 있다. 가장 두드러진 변화는 체코와 슬로바키아의 경우인데, 체코는 지난 2000년 아시아 국가로의

표 2-19. EU-15가 전체 수출입에서 차지하는 비율

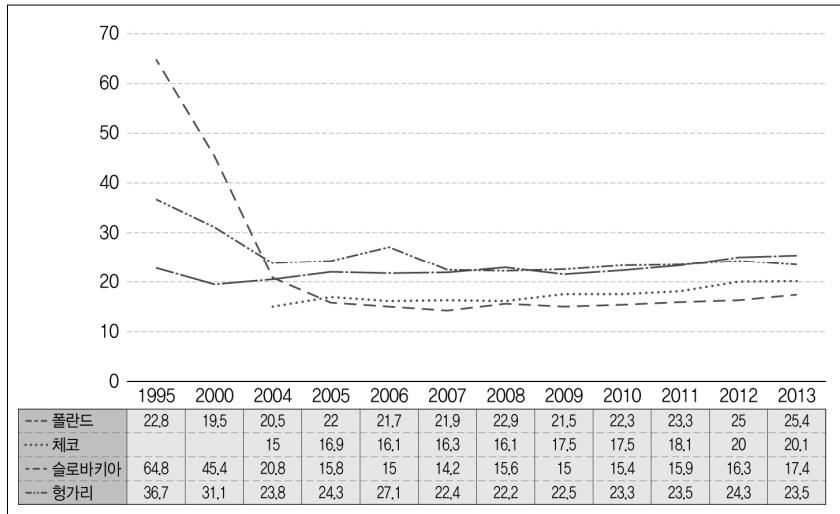
(단위: %)

대 EU-15 수출입	폴란드		체코		슬로바키아		헝가리	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
1999	64.9	70.5	64.2	69.4	51.7	59.5	64.4	76.2
2004	65.6	67.3	66.7	68.7	50.9	59.7	57.8	70.7
2008	62.2	61.6	59.8	63.4	40.9	54.2	53.6	57.4
2012	56.3	59.2	55.8	60.7	41.0	50.4	52.2	53.4

자료: Toporowski(2013), p. 8.

그림 2-20. 유럽연합 이외 국가로의 수출

(단위: %)



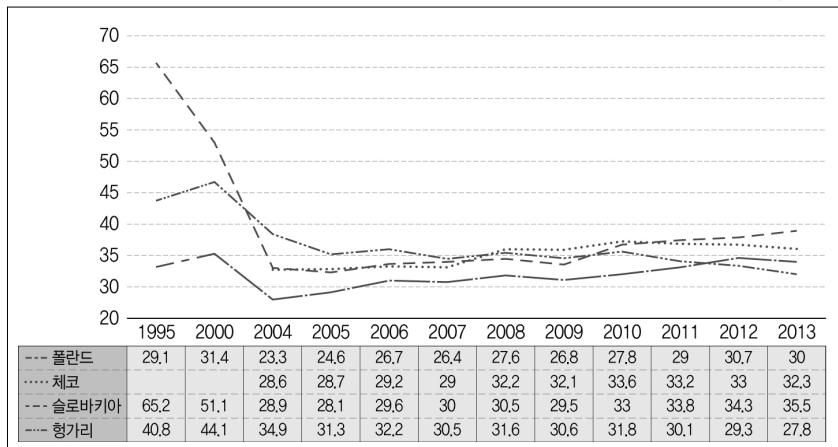
자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

수출이 4.0%에서 2012년 5.2%로 증가했고, 수입은 8.2%에서 14.7%로 급증했다. 슬로바키아 역시 아시아 국가로부터의 수입이 지난 2000년 5.7%에서 2012년 12.7%로 급증했다. 같은 기간 헝가리와 폴란드의 대아시아 국가로의 수출은 각각 3.4%에서 6.4%로 그리고 3.4%에서 4.6%로 증가한 반면, 수입은 헝가리의 경우 전체 수입에서 차지하는 비율이 16.8%에서 10.3%로 줄어들었고, 폴란드는 10.5%에서 10.3%로 약간 줄었다.

중부 유럽 4개국의 대 아시아 수출입에서 가장 두드러진 특징은 첨단 산업 제품의 교역이 꾸준히 증가하고 있다는 점이며, 특히 중국, 일본 그리고 한국으로부터의 수입이 크게 증가하고 있다는 사실이다. 2012년 기준 체코의 대 아시아 수출 품목 중에서 첨단산업 제품이 차지하는 비율이

그림 2-21. 유럽연합 이외 국가로부터의 수입

(단위: %)



자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

22.8%이지만, 전체 수입에서는 34.1%를 차지했으며, 헝가리는 수출의 39.2%, 수입의 43.8%, 폴란드는 수출의 10.5%, 수입의 20% 그리고 슬로바키아는 수출의 5.3%, 수입의 41.6%가 첨단산업 제품이다.

헝가리의 대표적인 대 아시아 교역 상품은 주로 휴대전화와 통신장비, 내연기관, 자동 데이터 처리장비 등이며, 체코의 대표적인 수입품은 자동 데이터 처리장비와 휴대전화, 통신장비 그리고 자동차와 운송설비, 자동차부품 등이다. 슬로바키아의 경우도 대표적인 수출입 품목은 자동차와 운송장비, 통신장비, 자동차 부품이다. 그러나 폴란드는 다른 세 국가와는 달리 아시아로 향하는 주요 수출품이 구리와 구리선이다. 폴란드가 아시아 국가로부터 수입하는 주요 품목은 통신장비와 자동 데이터 처리장비 등이다.²⁸⁾

5. 소결

중부 유럽 4개국은 지난 1989년 체제전환을 시작한 이래 2004년을 기점으로 정치, 경제, 사회 전 분야에 걸쳐 다른 탈공산주의 국가에 비해 확실한 변화의 모습을 보이고 있다. 체제전환 이후 20년 간 지속되어온 경제성장이 지난 2009년을 기점으로 일시적으로 중단되기도 했지만, 최근 다시 ‘유럽의 공장’이라는 위상을 되찾아가고 있는 추세이다.

다른 탈공산주의 국가들과 비교할 때, 중부 유럽 4개국은 체제전환 과정에서 거시경제의 안정화가 두드러졌다. 1인당 GDP의 측면에서 볼 때, 1995년 기준으로 4개국의 1인당 평균 GDP는 3,305유로에 불과했지만, 2013년에는 이것이 11,895유로로 약 3.6배 증가했다. 국가별로는 체코의 1인당 GDP가 2013년 기준 14,220유로로 가장 높으며, 헝가리의 1인당 GDP는 9,912유로에 머물러 있다. EU-28을 100으로 놓고 볼 때도, 중부 유럽 국가의 성장이 두드러진데, 1995년 폴란드가 43에서 2013년 68로, 체코는 77에서 80으로, 슬로바키아는 48에서 76으로 그리고 헝가리는 52에서 67로 높아졌다.

중부 유럽 국가의 GDP 성장률 역시 EU-28의 성장률을 앞서고 있는데, 지난 2003년에서 2008년까지 중부 유럽 4개국의 평균 GDP 성장률은 약 5%로 EU-28의 평균 성장률 2.22%를 두 배 이상의 격차로 앞섰으며, 글로벌 금융위기가 시작된 2009년부터 2013년까지의 평균 GDP 성장률

28) Andrea Éltető and Patryk Toporowski, “Effects of the international crisis - development of four Central European countries’ trade with Asia,” prepared for 15th ETSG Conference, At Birmingham, UK, <http://www.etsg.org/ETSG2013/Papers/297.pdf>.

표 2-20. 중부 유럽 4개국의 1인당 GDP (1995-2013년)

	내용	1995		2013
폴란드	EU-28=100	43	→	68
	1인당 GDP(유로)	2,779	→	10,118
체코	EU-28=100	77	→	80
	1인당 GDP(유로)	4,279	→	14,220
슬로바키아	EU-28=100	48	→	76
	1인당 GDP(유로)	2,792	→	13,326
헝가리	EU-28=100	52	→	67
	1인당 GDP(유로)	3,370	→	9,912

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 13, 2014).

역시 중부 유럽 4개국이 0.6%였는데, EU-28의 평균 성장률은 -0.24%였다. 이중에서 특히 슬로바키아의 GDP 성장률은 다른 중부 유럽 국가의 성장률보다도 훨씬 높은데, 2003년부터 2008년까지 평균 6.9%, 2009년부터 2013년까지 평균 1.04% 성장률을 보였다.

이 기간 중에 중부 유럽 4개국의 경상수지, 서비스수지, 소득수지, 경상이전수지의 변화도 두드러졌다. 1995년과 2013년을 비교한 내용은 [표 2-22]와 같다. 4개국은 모두 경상수지 흑자를 보이고 있는데, 이중에서 상품수지 흑자폭이 매년 큰 폭으로 증가하고 있다. 그러나 국제수지에서 소득수지 적자규모가 상당히 크다는 문제가 있다. 폴란드의 소득수지 적자규모가 가장 크지만, 실제로는 헝가리의 소득수지 적자가 계속해서 누적되고 있다는 점을 주목할 필요가 있다. 국내의 소비시장이 비교적 큰 폴란드를 제외하고, 대외무역 의존도가 높은 체코, 슬로바키아, 헝가리 중에서 헝가리의 소득수지 적자폭이 계속해서 증가하고 있다는 점은 그동안 FDI에 의존해왔던 헝가리의 경제성장의 틀에 심각한 균열이 생기고 있다 는 사실을 의미하기 때문이다.

표 2-21. 4개국의 상품, 서비스, 소득, 경상이전 수지 비교 (1995~2013년)

(단위: 백만 달러)

		1995	2013	
폴란드	상품수지	-1,646	→	3,042
	서비스수지	3,537	→	6,972
	소득수지	-1,995	→	-22,182
	경상이전수지	958	→	5,063
체코	상품수지	-3,677	→	9,613
	서비스수지	1,842	→	2,709
	소득수지	-		-
	경상이전수지	-		-
슬로바키아	상품수지	-228	→	5,687
	서비스수지	660	→	196
	소득수지	-14	→	-2,403
	경상이전수지	92	→	-1,425
헝가리	상품수지	-2,433	→	5,742
	서비스수지	-		4,636
	소득수지	-1,690	→	-7,883
	경상이전수지	-		-

자료: OECD(2014), <http://www.oecd.org/statistics/>(accessed September 17, 2014).

체제전환 이후 중부 유럽 4개국의 산업구조는 농업, 어업 등의 1차 산업 분야에서의 두드러진 변화를 제외하면 큰 변화가 나타나지 않았다. 이미 사회주의 체제에서도 산업, 제조업 등 2차 산업을 집중 육성하고 건설에 많은 투자를 해왔기 때문에 체제전환 이후에도 이러한 분야가 GDP에서 차지하는 비중에 큰 변화가 나타나지 않았던 것이다. 다만 금융 등의 서비스 분야에서 피용자 보수 비율이 상당히 증가한 점은 주목할 필요가 있다. 건설이나 제조업 분야 등 다른 모든 분야에서의 피용자 보수 비율이 줄어든 반면 금융 서비스 분야에서의 임금이 큰 폭으로 상승함에 따라 피용자 보수 비율이 뚜렷한 증가세를 보였다. 이러한 변화는 1995년과

2010년 각 산업부문이 GDP에서 차지하는 비율 비교를 통해 확인할 수 있다.

무역구조에서의 변화는 보다 뚜렷하다. 체제전환 이전에는 공산권 국가와의 교역이 대외교역의 대부분을 차지하고 있었으나, 현재는 유럽연합과의 교역이 대외교역에서 가장 중요한 부분을 차지하고 있다. 폴란드가 나머지 세 국가와는 약간 다른 교역패턴을 보이고 있지만, 그럼에도 불구하고 4개국의 유럽연합 의존도는 더욱 높아질 전망이다.

지난 20년간의 거시경제 변화와 안정화를 통해 볼 때, 중부 유럽 4개국은 더 이상 이행기 국가가 아니라 정상적인 시장경제를 기반으로 하는 국가로의 전환을 완료했다고 평가할 수 있다. 이미 2009년 슬로바키아는 유로존에 가입함으로써, 환율, 금리, 인플레이션 등이 유럽연합 수준으로 수렴되었음을 입증했으며, 체코, 헝가리, 폴란드 역시 거시경제지표 상으로는 이와 유사하게 발전되어 가고 있어 향후 유로존 가입에 대해서도 긍정적인 평가가 많다. 그러나 한편에서는 높은 실업률 문제와 높은 대외의존

표 2-22. 산업구조 변화 (1995-2010년)

기준(% in GDP)	폴란드		체코		슬로바키아		헝가리	
	1995	2010	1995	2010	1995	2010	1995	2010
농, 어업	8	3.5	4.8	2.3	5.9	3.9	8	3.5
산업(건설제외)	28.4	24.5	20.2	29.4	32.7	25.9	25	27.2
건설	6.7	7.1	6.3	4	5.1	9	4.5	4
제조업	21.1	18.5	23.1	23.6	26.8	20.7	21.3	23.4
도소매, 운송	25.7	27.4	23.2	23.1	24.6	24.4	19.9	20.8
금융, 부동산	12.6	18.1	16	17.7	17.4	19.2	18.7	23.7
공공행정, 가내활동	18.6	19.1	14.7	16.9	14.3	18.1	24.2	22.4

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed July 10, 2014).

표 2-23. 중부 유럽 4개국의 수출입규모와 무역수지 비교 (1995-2013년)

(단위: 백만 유로)

		1995	2013	
폴란드	수출규모	22,386.2	→	176,803.1
	수입규모	24,675.7	→	186,257.5
	무역수지	2,289.6	→	9,454.4
체코	수출규모	22,855.3	→	108,003.8
	수입규모	21,253.8	→	117,504.7
	무역수지	-1,601.5	→	9,500.8
슬로바키아	수출규모	8,318.4	→	65,880.0
	수입규모	8,649.8	→	70,430.2
	무역수지	331.4	→	4,550.2
헝가리	수출규모	15,634.0	→	86,349.4
	수입규모	15,738.6	→	94,199.0
	무역수지	104.7	→	7,849.7

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (accessed August 17, 2014).

도로 환율에 대한 항시적인 감시 그리고 금리에 대한 신중한 정책 등이 나머지 세 국가가 해결해야 할 숙제로 남아있다.

체제전환 이후 현재까지 중부 유럽 4개국은 제조업 중심의 교역과 투자를 통해 성장해왔다. 그러나 이들이 향후 지속적인 경제성장과 유럽연합 수준으로 완전 수렴되기 위해서는 새로운 성장 동력을 찾아야 하는 과제를 안고 있다. 특히 중부 유럽 4개국은 지난 20여 년간 자동차 관련 산업을 집중 육성함으로써 ‘유럽의 공장’이라는 위상을 얻었다. 그러나 최근 각국은 과도한 제조업 중심의 발전전략을 수정할 움직임을 보이기 시작하고 있으며, 비즈니스 서비스 분야로의 이행을 진행할 계획을 세우고 있다. 최근 중부 유럽 4개국의 지속적인 인건비 상승과 투자조건 악화 등으로 제조업 분야의 탈 중부 유럽 움직임이 나타나면서 중부 유럽 4개국 스스로가 교역과 투자 다각화를 추진할 시점에 이르렀다고 볼 수 있다.

이하의 장에서 살펴보게 될 중부 유럽의 입지 경쟁력 요인과 FDI 유입 그리고 구체적인 사례인 자동차산업을 통해서 중부 유럽 국가들이 왜 새로운 발전전략을 추구하려는지를 확인해 볼 것이다.

제3장 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력 요인 분석

1. 중부 유럽 4개국의 입지경쟁력 동인
2. 중부 유럽 4개국의 대내외적 경쟁력 요인
3. 중부 유럽 4개국의 EU 구조기금 수혜에 따른 경쟁력 제고 요인
4. 소결



1. 중부 유럽 4개국의 입지경쟁력 동인

기업이 본국을 떠나 외국에서 투자 활동을 하는 요인은 다양하다. 외국에서 기업 활동을 하기 위해서는 낮선 시장조건에 적응해야 하며, 본국보다 높은 거래비용 등을 고려해야 한다. FDI 유입 원인을 설명하기 위해 널리 원용되는 OLI 패러다임에 따르면 기업 우위요인(Ownership-specific advantages), 내부화 우위요인(Internalization advantages), 입지 우위요인(Location advantages)이 기업의 생산기지 입지를 결정하는데, 해외 생산기지 이전 및 FDI는 세 가지 우위요인 모두 혹은 일부분이 충족되어야 한다.²⁹⁾

기업 우위요인은 기업이 장기간의 투자를 통해 축적한 고유의 기술이나 경영 노하우로써 일정기간 그 기업만이 배타적으로 활용할 수 있는 경쟁요인이다. 여기에는 상표권, 생산조직, R&D 능력, 국제경영경험, 정보수집능력, 시장접근능력 등이 포함된다. 이런 우위요소로 인해 기업은 비용을 절감하고 높은 수익을 기록하여 외국에서 사업에 필요한 비용을 상쇄할 수 있다. 한편 내부화 우위요인은 기업 특유의 우위요인으로 직접 자사가 외국에서 이를 이용해 생산에 참여하게 만드는 요인을 말한다. 시장거래비용 및 협상비용 절감, 재산권보호 비용 절감, 구매자의 불확실성 제거, 제품판매 후 품질관리의 필요성 등이 여기에 해당한다. 주목할 점은 EU 역내시장에서는 EU 집행위원회가 경쟁, 통상(투자 포함) 및 표준화 정책 등을 통해 단일시장을 일괄적으로 규제한다는 점에서 기업 우위 및

29) Asta Žilinskė(2010), “Negative and Positive Effects of Foreign Direct Investment.” *Economic and Management*, pp. 333-335.

내부화 우위 요인은 모든 EU 회원국에서 공통적으로 적용된다고 할 수 있다.

반면 입지 우위요인은 국내 생산보다 현지 생산을 더 유리하게 만드는 요인을 뜻하는데, 이를 다음의 4가지 범주로 세분화 할 수 있다.³⁰⁾

- 투입요소: 노동력 · 원재료 · 반제품의 가격 및 생산성 · 운송비 · 통신비 · 인프라 · 시장규모 등과 같은 경제적 우위요소 등
- 정치적 우위요소: FDI 유입에 영향을 미치는 정부의 산업정책 및 인센티브 등
- 사회적 우위요소: 본국과 투자 대상국 간의 정서적 거리 · 언어 · 문화적 차이 · 외국인 및 자유 시장에 대한 일반의 태도와 같은 사회적 우위요소 등
- 특정 시장의 확보: 투자국 이외에 인근의 잠재적 시장 유무 등

통합된 EU 시장에서 중부 유럽 4개국은 입지우위 요인에 기인하여 여타 서유럽 EU 회원국에 비해 생산 및 물류기지라는 입지적 장점을 갖는 투자지역으로 평가받고 있다. 즉 중부 유럽 4개국은 상대적으로 저렴한 인건비, EU 회원국으로서 정치적 안정성과 정부의 적극적인 투자유인정책 그리고 독일과 인접한 잠재적 시장 확보 등의 입지 우위요인을 갖는다.

물론 이러한 투자요인들은 시기 및 경제동향에 따라 가변적으로 적용된다. 또한 OLI 패러다임의 한계처럼 처음의 투자결정 요인과 후속된 투자결정의 요인이 상이할 수 있다. 결정적으로 중동유럽 4개국 간에도 투

30) Bc. Michael Hamžík(2013), “Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries.” Diploma thesis, Mendel University in Brno, pp. 17-19.

표 3-1. 기업의 생산기지 위치 결정요인

결정 요인 / 연도	2012년 순위	2013년 순위	2014년 순위
정치적·법적·규제 환경의 안정성 및 투명성	3	2	1
해당 국가 혹은 지역의 국내시장	8	1	2
생산성 향상의 잠재력	4	5	3
노동비용	7	3	4
교통과 물류 인프라	1	4	5
노동 숙련도	6	6	6
사회적 환경의 안정성	5	7	7
법인세	9	8	8
통신 인프라	2	10	9
노동 관련 법률의 유연성	10	9	10

자료: Ernst & Young(2014), EY's attractiveness survey, Europe 2014: Back in the game, p. 13.

자유입요인이 상이할 수 있어 이를 4개국의 공통적인 투자결정의 동태적 패턴을 찾기는 쉽지 않다. 이러한 가변적 요인들은 최근 3년 FDI 결정에 관한 한 EY의 설문조사에도 확인 할 수 있다. 2007년 이후 유로존의 경제위기의 여파로 리스크 회피성향이 강화되면서 2014년의 경우 기업은 투자의 안전을 담보할 정치적·법적·규제환경의 안정성 및 투명성(응답자의 43%)에 우선순위를 두고 있다. 이어서 해당 시장의 크기(37%)가, 그리고 생산성 향상의 잠재력(26%) 역시 기업의 투자 시 고려사항이다.³¹⁾

이러한 투자입지 결정유인을 통해 2014년 기준 투자 대상지의 우선순위는 서유럽(45%)이 중국(44%)을 근소하게 추월해 가장 유망한 투자매력지로 재등극한 가운데 중부 유럽(29%) 역시 북미(31%) 다음 순위의 매

31) Ernst & Young(2014), EY's attractiveness survey, Europe 2014: Back in the game. p. 13.

력적인 투자처로 뒤를 이었다. 중유럽에서는 폴란드(31%)와 체코(11%)가 가장 유망한 투자 대상국으로 지목받았다.³²⁾

이와 같이 중부 유럽 4개국이 여타 체제전환국들에 비해 유망한 투자 대상국으로 지목되는 이유는 입지 우위요인에 기인한다. 지리적 이점과 숙련노동자의 고용가능성 및 노동비용이라는 구조적인 장점을 보유하고 있다. 여기에 서유럽 기업들의 경우 본국과의 언어·문화 및 정서적으로 유사한 중부 유럽 4개국이 매력적인 투자지역이다. 한편 중부 유럽 4개국은 EU 회원국으로서 구조기금 수혜를 통해 구축된 정치, 경제 및 사회적 발전요인이 또 다른 입지우위 요인으로 작용하고 있다. 이 결과 중동유럽 4개국은 입지 우위에 있어 노동력, 운송, 통신 인프라 및 시장규모 등의 투입요소에서 여타 중부 유럽 EU 회원국에 비해 상대적으로 경쟁력을 갖는다.

또한 중부 유럽 4개국은 투자유입 및 생산기지 이전에 영향을 미치는 정부의 정치적·법적·규제환경의 안정성 및 투명성 그리고 정부의 산업 정책 및 인센티브 등의 정치적 우위요소에서도 장점을 갖는다. 특히 중부 유럽 4개국은 체제전환의 속도가 가장 빠른 국가들이며 민주화와 경제개혁수준이 다른 체제전환 국가들을 압도하고 있다. 이외에도 중부 유럽 4개국은 EU 내 최대시장인 독일과 인접하며, EU와 러시아 간 교차지점이라는 점에서 해당 투자국 이외에 인접 시장 확보 측면에서 결정적 장점을 갖는다.

중부 유럽 4개국이 생산 및 물류기지로서 EU 내에서 갖는 입지경쟁력을 확보하게 된 결정적 계기는 입지 우위요인을 극대화 할 수 있는 제도

32) *Ibid.*, pp. 11-12.

적 요인 즉 EU로부터 막대한 구조기금(structural fund)의 수혜에서 찾을 수 있다. 중부 유럽 4개국의 입지우위는 지정학 환경과 낮은 노동비용이라는 구조적 조건 이외에 EU 구조기금 수혜라는 정치, 제도적 요인에 기인한다. 중부 유럽 4개국은 2004년 EU 가입 이후 매년 정부지출의 약 10% 가까운 막대한 구조기금 수혜를 통해 산업 인프라 구축과 숙련노동자 양성과 같은 경제적 요인은 물론이고 고등교육 환경개선과 정치적 안정성, 법적 투명성과 규제완화 등 제도개혁을 적극적으로 취하였다. 이와 같이 중부 유럽 4개국은 EU 구조기금을 통한 비즈니스 환경개선을 통해 EU 내에서 서유럽은 물론이고 타 중부 유럽보다 유리한 생산 및 물류기지로서 입지를 갖추게 되었다.

이와 같이 통합된 EU 시장에서 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력은 크게 2가지로 요약 할 수 있다.

첫째, 구조적 요인으로 중부 유럽 4개국은 지정학적으로 EU 내 중심지역으로 EU 최대 시장인 독일과 인접하고 러시아와 우크라이나 등 동유럽과 EU를 잇는 전략적 위치를 점한다. 또한 중부 유럽 4개국은 EU 내에서도 상위권에 위치한 고등교육 진학률과 독일어를 위시한 주요 EU 언어교육이 활발하다. 이러한 교육환경으로 중부 유럽 4개국의 노동력은 서유럽 보다 상대적으로 저렴한 인건비 수준에 여타 중부 유럽 EU 국가에 비해 높은 노동숙련도를 갖는다. 또한 중부 유럽 4개국은 지리적 인접성에 기인한 정치, 경제 및 문화적 동질성을 배경으로 1991년 체제전환 이후 비세그라드 그룹(Visegrad Group)을 결성하여 EU 구조기금 수혜 및 경제 발전 전략을 공유하므로 비교적 동질적인 시장 특징을 갖고 있다.

둘째, 또한 중부 유럽 4개국은 EU의 구조기금 수혜 확대를 위한 적극

표 3-2. 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력

구분	장점
대내외적 요인	지정학 <ul style="list-style-type: none"> EU 내 중심부에 위치한 지리적 이점으로 독일과 동유럽 시장 진출을 위한 교두보
	국간 정치·경제적 연대 <ul style="list-style-type: none"> 비세그라드 그룹(Visegrad Group)을 통한 정치적 연대로 EU 구조기금 배분에서 여타 중부 유럽국가보다 유리한 입지 구축 국제비세그라드기금(IFV)을 통한 경제정책 조정 및 공동의 인프라 구축
	노동비용 <ul style="list-style-type: none"> 서유럽 EU 회원국 대비 70% 수준에 불과한 노동비용 높은 고등교육 진학률과 외국어 수준 <ul style="list-style-type: none"> - EU 내 상위권 수준의 영어 및 독일어 구사능력 서유럽 EU 회원국으로의 노동이동 감소 추이에 따른 안정적인 노동력 확보 유의점 <ul style="list-style-type: none"> - 최근 6년간 EU 평균 10.2%를 상회하는 노동비용 증가율 - 향후 경제성장에 따른 노동비용이 기파르게 상승될 전망
	구조기금 수혜 <ul style="list-style-type: none"> 2014-20년 기간 중동유럽 4개국은 EU 구조기금 총액 대비 39.3% 수혜 2014-20년 기간 중동유럽 4개국은 정부지출 대비 6.6-9.6%에 달하는 구조기금을 수혜받아 경제성장 기반 구축
제도적 요인	인프라 구축 <ul style="list-style-type: none"> 범유럽네트워크(TEN)를 통한 운송, 통신 및 에너지 인프라 지속적으로 개선 EU에서 상위권에 위치하는 디지털 인프라 폴란드는 세일가스 개발 시 에너지 자급률 상승 전망 유의점: 러시아에 대한 높은 천연가스 의존을 및 고비용 가격 구조

자료: European Commission(2013), Cohesion policy 2014–2020, Financial allocations 2014–2020; Eurostat (2014), Labour costs in the EU28 Hourly labour costs ranged from €3.7 to €40.1 across the EU28 Member States in 2013, Eurostat Newsrelease, Stat 14.39, pp. 1–3; Visegrad Group, 2014, About the Visegrad Group; Visegrad.Info(2010), Transport infrastructure – TEN-T projects 종합.

적인 시장개혁과 탈규제 조치로 여타 중동부 유럽 국가에 비해 산업 인프라가 양호한 수준이다. 중부 유럽 4개국은 EU의 구조기금을 활용하여 각국마다 고유한 경제발전전략 및 투자유치정책을 취하고 있어 현지투자에 매우 우호적인 여건을 갖는다. 또한 이들 4개국은 EU의 범유럽네트워크(TEN)를 통한 운송, 통신 및 에너지 인프라가 지속적으로 구축되고 있다. 이외에도 중부 유럽 4개국은 이동통신을 위시한 디지털 인프라는 EU 내에서 상위권에 위치한다. 반면에 중부 유럽 4개국은 러시아에 대한 높은 천연가스 의존에 따른 고비용 가격구조를 갖는다. 그러나 최근 폴란드는

적극적으로 세일가스 개발을 추진하고, EU가 계획하는 카스피해로부터의 천연가스 파이프라인 건설이 성사될 경우 에너지 문제는 상당부분 해결될 전망이다.

2. 중부 유럽 4개국의 대내외적 경쟁력 요인

가. 지정학적 이점

EU 내에서 중부 유럽 4개국의 지정학적 위치는 두 가지의 함의를 담는다. 첫째, 이들 4개국은 EU 내에서 중앙부에 위치하며 서유럽과 동유럽의 교차점이라는 지리적 이점을 갖는다. 둘째, 중부 유럽 4개국은 지정학적으로 인접하여 역사적으로 정치, 경제, 언어 및 문화적 동질성이 매우 높은 국가들이다. 이에 따라 중부 유럽 4개국은 여타 EU 내 중부 유럽과 달리 1990년대 체제전환 이후부터 동질성을 배경으로 한 강력한 정치적 연대를 형성하여 EU 내에서 정치, 경제적 입지를 확고히 하였다. 이러한 두 가지의 지정학적 요인과 결과에 따라 중부 유럽 4개국은 경제성장에 순기능을 가져왔다.

유럽 4개국은 EU 내 중심국가인 독일과 프랑스와 지리적으로 인접하여 물류 및 생산기지로서 큰 이점을 갖고 있다. 4개국은 밀라노, 런던 및 프랑크푸르트(혹은 뒤셀도르프)를 잇는 핵심적인 산업지역 및 파리 및 브뤼셀 등 EU 내에서 가장 소득수준이 높은 지역과 인접하고 있다. 이러한 지정학적 중요성으로 중부 유럽 4개국은 유럽 내 핵심적인 생산 및 물류 기지로 위치하고 있다. 더불어 이들의 수도는 EU 내 핵심 산업지대와 모

표 3-3. 중부 유럽 4개국의 수도와 유럽 주요 도시와의 거리

수도	런던	밀라노	프랑크푸르트	모스크바	(단위: km)
폴란드 바르샤바	1450.14	1145.31	891.11	1151.99	
체코 프라하	1035.51	646.00	410.96	1669.52	
슬로바키아 브라티슬라바	1633.28	672.84	651.09	1633.28	
헝가리 부다페스트	1450.86	787.89	812.39	1570.90	

자료: 구글 지도를 기반으로 작성, <http://www.distancefromto.net/>(검색일: 2014. 06. 15).

스크바와 중간에 위치하여 동유럽 시장진출에도 유리한 지리적 위치에 있다.

중부 유럽 4개국은 2004년과 2007년 EU의 5차 회원국 확대 이후부터는 EU와 러시아, 동유럽 및 코카서스 국가와의 연결지점이라는 또 다른 지정학적 중요성이 부각되고 있다. 2009년 EU는 회원국 가입이 배제된 우크라이나, 벨라루스, 몰도바와 코카서스 지역의 조지아, 아르메니아, 아제르바이잔 등 6개국을 대상으로 한 동유럽 동반자정책(EPP: Eastern Partnership Policy)을 출범하여 이들 지역과 정치적 협력을 물론이고 통상확대와 에너지안보 차원의 협력을 본격화하였다. EU 차원에서 실행하는 동유럽 동반자정책은 러시아를 제외한 동유럽 국가와 EU와 정치, 경제적 협력방안으로 본 지역에서 러시아의 영향력을 제어한다는 목적으로 내포한다.³³⁾

EU는 동유럽 동반자정책 대상 국가들에 대해 단일시장과 연계된 심화된 경제협력을 의도하고 있는데, 중부 유럽 4개국은 기존에 서유럽과의

33) EEAS(2009), The European Partnership The European Union and Eastern Europe. pp. 5-7 참조. http://eeas.europa.eu/eastern/docs/eap_vilnius_ppt_201113_en.pdf(검색일 2014년 7월 15일).

그림 3-1. 중부 유럽 4개국의 지정학적 위치



자료: 구글 지도를 기반으로 작성, <http://www.distancefromto.net/>(검색일: 2014. 06. 15).

근접성 이외에 EU와 러시아를 포함한 유럽 동부와의 경제 및 에너지 네트워크 구축 등에 있어 핵심적인 지정학적 위치를 점하므로 향후 EU와 러시아 및 동유럽의 경제교류에서 중요한 위치를 점할 전망이다. 이에 따라 중부 유럽 4개국은 EU의 동유럽 동반자정책을 가장 적극적으로 지지하는 회원국들이며, 2012년에는 국제비세그라드기금(IVF)을 재원으로 동유럽 국가와의 협력강화를 위한 동유럽 파트너십(Visegrád 4 Eastern Partnership)을 설립하였다.

중부 유럽 4개국은 역사적 맥락과 지정학적 요인에 기인하여 1990년대 사회주의 붕괴이후 이른바 마르크 경제권으로 급속하게 편입되었다. 이에 따라 중부 유럽 4개국의 독일과 밀접한 경제적 관계는 또 다른 장점

표 3-4. 중부 유럽 4개국의 대 독일 수출 비중 (2012년)

	대 독일 수출비중	주요 수출품목
폴란드	25%	자동차(5%), 자동차 부품 및 액세서리(5%), 모니터, TV, 프로젝터(4%),
체코	31%	자동차(10%), 자동차 부품 및 액세서리(7%), 자동화 기계류(6%)
슬로바키아	20%	자동차(15%), 모니터, TV, 프로젝터(12%), 자동차 부품 및 액세서리(4%), 석유, 정제(4%)
헝가리	24%	가전부품(11%), 모니터, TV, 프로젝터(7%), 자동차(4%), 자동차 부품 및 액세서리(4%)

자료: Pencheva, Stela(2013), V4, REVUE, How Effective is Visegrad's Export Promotion? <http://visegradrevue.eu/?p=1978>(검색일: 2014. 06. 26).

요인이다. 중부 유럽 4개국은 역내시장에서도 독일에 대한 수출의존도가 가장 높은 국가로 모두 역내교역 대비 대 독일수출 규모가 20-30% 수준에 이른다. 한국 역시 대 EU 수출의 23.9%(2013년 기준)를 독일이 점한다.

나. 지리적 인접성에 기인한 국가 간 연대

중동유럽 4개국의 경제발전의 가장 큰 동인은 EU의 구조기금 수혜에 따른 정치, 경제적 개혁이다. 이러한 막대한 구조기금 수혜는 이들 4개국 간 지정학적 인접성을 배경으로 한 정치, 경제 및 문화적 동질성에서 야기된 정치경제적 연합체인 비세그라드 그룹의 영향력에서 기인한다. EU 내에서는 지리적 인접과 경제 혹은 문화적 유대를 배경으로 한 지역협력 체가 꾸준히 형성되었다. 1992년에 발족한 발트국가회의(Council of Baltic Sea State), 1992년 5월의 북유럽-발트협력(Nordic-Baltic cooperation), 1991년 2월의 비세그라드 그룹, 1989년 11월의 중부 유럽이니셔티브(Central European Initiative) 그리고 1994년 7월에 형성된 발트협력 (Baltic Cooperation) 등이 대표적 예이다.

그러나 EU 내에서 제도화된 협력을 배경으로 공고한 정치경제적 유대

를 갖고 협력을 이어가고 있는 지역협력체는 비세그라드 그룹이 유일하다. 비세그라드 4개국 간의 협력 원인은 지리적인 인접성과 문화적 유사성은 물론이고 무엇보다도 EU 내에서 독일, 프랑스, 영국 등 지배적 영향력을 행사하는 주요 회원국에 대응한 소국연합이라는 실용주의적 목적에서 비롯된 것이다. 냉전이 종식된 직후인 1991년 당시 폴란드, 체코슬로바키아, 헝가리 3개국은 동년 2월 15일 헝가리의 비세그라드에서 고위급 장관회담을 개최하여 중부 유럽선언(Visegrad Declaration)을 채택하여 일종의 지역 협력체를 출범시켰다.

본 선언서는 이들 3개국 간 체제전환과 시장경제 도입, EU 및 NATO 가입 그리고 역내 무역자유화 등 다양한 방면에서 제도화된 협력을 담았다. 이후 1993년 체코와 슬로바키아가 분리되면서 비세그라드 그룹은 4개국으로 증가하였다. 비세그라드 그룹은 회원국 간 의장국(presidency) 로테이션 시스템과 연례적인 정상 및 외무장관 회담을 통해 비세그라드 협동 전투부대 창설 논의까지 진행될 정도로 EU 내에서는 보기 드문 국가 간 제도화된 지역협력체로 발전하였다.

이와 같이 중부 유럽 4개국은 1990년대 초부터 비세그라드 그룹을 통한 전략적 협력을 통해 1999년 NATO(슬로바키아는 2004년 가입) 그리고 2004년 EU에 동시에 가입하였다. 또한 이들 4개국은 EU 내에서 정치적 영향력과 경제규모를 배경으로 중부 유럽을 대표하는 국가로 전략적 연대를 통해 EU의 구조기금 배분, 산업, 경쟁 및 통상정책 등에서 큰 영향력을 행사하고 있다. 또한 이들 4개국은 2000년 국제비세그라드기금 (IVF: International Visegrad Fund)을 출범시켜 2012년 기준 700만유로의 출자금을 통해 연구개발, 교육, 문화 · 관광협력 등 여러 사회경제 부분

에서 다양한 프로그램을 진행하고 있다. 국제비세그라드기금은 자체의 사무국과 재원조달을 통해 상설기구화 되어 이들 4개국 간 정부 및 민간차원의 협력을 추진하는 핵심적인 기능을 수행하고 있다.³⁴⁾

최근 들어 비세그라드 그룹이 각별한 중요성을 갖게 된 것은 이들 국가들이 러시아에 대한 천연가스 의존을 완화하기 위한 연대에서 찾을 수 있다. 2013년 중부 유럽 4개국에서 기대를 모았던 천연가스 파이프라인 건설사업인 나부코(Nabucco) 프로젝트가 난황에 봉착하면서 비세그라드 4개국은 러시아 천연가스사인 가즈프롬(Gazprom)에 대한 집단적 협상을 위한 연대를 모색하고 있다. 이러한 연대는 러시아에 과도한 천연가스 의존은 향후 정치적 불안정은 물론이고 향후 경제발전을 위한 에너지 수급에도 커다란 차질을 초래할 수 있다는 불안감에서 비롯된 것이다.

한편 중부 유럽 4개국이 비세그라드 그룹을 통해 EU 내 집행위원회 (European Commission) 및 각료이사회(Council of the EU)에서 공조를 취하는 것은 이들 국가의 경제사회 발전에 있어 중요한 의미를 갖는다. 여타 지역통합체와 달리 EU는 국가주권을 제약하고, 단일의 시장규제와 정책이 회원국에게 직접 부과되기 때문이다. 따라서 이들 4개국은 EU 내에서 협상력 제고를 위해 특별히 경제, 환경, 및 에너지정책에서 통합된 노선을 취하고 있다. 이 결과 이들 중부 유럽 4개국은 EU 가입 이후 전략적 연합을 통해 구조기금 배분에서 여타 중부 유럽국가보다 유리한 위치를 점하고 있다. 이 결과 중부 유럽 4개국은 지리적 이점, 양질의 노동력과 더불어 EU의 구조기금 수혜를 통한 대대적인 인프라 구축과 교육시스-

34) Visegrad Group(2014), About the Visegrad Group. <http://www.visegradgroup.eu/about> (검색일: 2014. 07. 15).

템 개선으로 생산기지 유치 효과를 가장 많이 누린 중부 유럽 국가가 되었다.

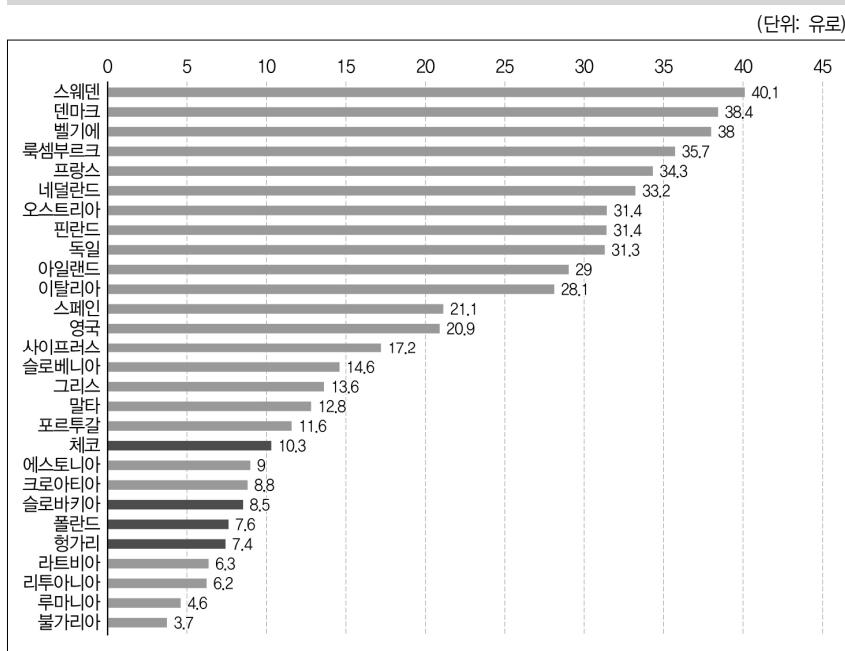
다. 노동비용 대비 우수한 노동인력

생산입지로서 중부 유럽 4개국의 장점은 EU 내에서 저렴한 노동비용, 여타 중부 유럽 EU 회원국에 비해 상대적으로 높은 교육수준의 노동인구로 대표된다. 반면 EU 평균을 상회하는 노동비용 증가율은 생산 및 투자 기지로서 신중한 고려가 요구된다.

폴란드, 체코, 슬로바키아 및 헝가리는 서유럽 EU 회원국에 비해 상대적으로 노동비용이 저렴하다. 2013년 기준 EU 28개국의 시간당 평균 노동비용은 23.7유로이며, 유로존 17개국의 경우 28.4유로이다. 2013년 기준 시간당 노동비용은 일반경제부분 23.8유로, 산업부분 24.6유로, 서비스 23.9유로 그리고 건설부분 21.0유로 등으로 EU 노동시장은 산업별 임금격차가 크지 않다는 특징을 갖는다.

중부 유럽 4개국 중 가장 노동비용이 높은 체코는 시간당 10.3유로로 EU 평균의 43.5%에 불과하다. 이외에 슬로바키아의 시간당 노동비용은 8.5유로(EU 평균 대비 36%), 폴란드 7.6유로(EU 평균 대비 32.3%) 및 헝가리 7.4유로(EU 평균 대비 31.2%) 등으로 체코를 제외하면 중부 유럽 4개국의 시간당 노동비용은 EU 평균의 약 1/3에 불과하다. 중부 유럽 4개국 역시 일반경제, 산업, 건설 및 서비스 부분에 걸쳐 체코(9.5~10.9유로), 슬로바키아(8.3~9.2유로), 폴란드(6.4~7.6유로) 그리고 헝가리(6.2~7.9유로) 등으로 산업별 임금격차가 현격한 차이를 갖지는 않는다.³⁵⁾

그림 3-2. EU 회원국의 시간당 노동비용: 농업, 공공부분 제외 (2013년)



주: 1) USD PPP, 2012년 불변가격.

2) 비급여부분 포함.

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (검색일: 2014. 09. 10).

주목할 점은 노동비용의 변화추이이다. 중부 유럽 4개국 중 슬로바키아는 2008-13년 기간 임금상승률이 17.0% 그리고 체코는 12.4%에 달했다. 이러한 수치는 동 기간 EU 평균 10.2%를 넘는다. 같은 기간 폴란드의 노동비용은 0.1%로 미비한 규모에 그치고 헝가리는 -5.2%로 하락했다. 그러나 슬로바키아를 제외한 3개국은 비유로존 국가로서 Euro 대비 환율효과를 제거하고 자국화폐로 환산하면 체코 17.0%, 폴란드

35) Eurostat(2014), Labour costs in the EU28 Hourly labour costs ranged from €3.7 to €40.1 across the EU28 Member States in 2013, Eurostat Newsrelease, Stat 14.39, pp. 1-3.

표 3-5. 중부 유럽 EU 회원국의 노동비용 변화추이 (2008~13년)

		(시간당) 노동비용 (2013년 / 유로)	2008-13년 노동비용 상승율(%)	비유로존 국가의 자국통화 적용 노동비용 상승율(%)
중부 유럽 4개국	체코	10,3	12,4	CZK / 17,0
	슬로바키아	8,5	17,0	-
	폴란드	7,6	0,1	PLN / 19,6
	헝가리	7,4	-5,2	HUF / 11,9
기타 중부 유럽 EU 회원국	슬로베니아	14,6	4,9	-
	에스토니아	9,0	15,2	-
	크로아티아	8,8	-4,0	HRK / 0,7
	라트비아	6,3	7,1	LVL / 6,9
	리투아니아	6,2	5,0	LTL / 5,0
	루마니아	4,6	10,6	ROL / 32,8
	불가리아	3,7	44,1	BGN / 44,1
	EU 평균	23,7	10,2	-

주: 1) USD PPP, 2012년 불변가격.

2) 비급여부분 포함.

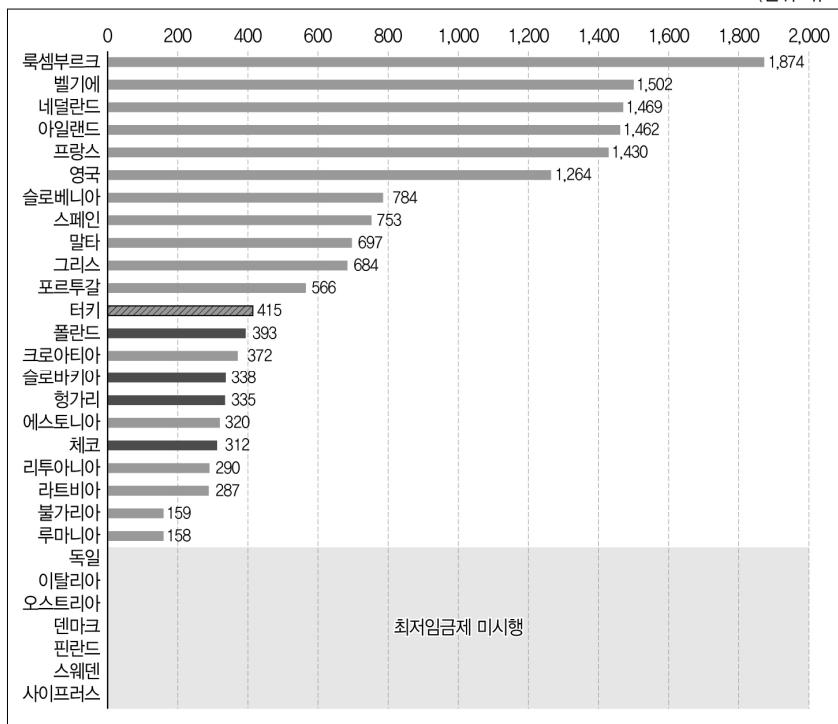
자료: Eurostat(2014), Labour cost levels, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=lc_lci_lev&lang=en(검색일: 2014년 12월 5일).

19.6% 그리고 헝가리 11.9%로 높은 노동비용 상승율을 기록했다. 물론 비유로존 국가인 루마니아와 불가리아는 같은 기간 4개국 보다 임금상승 폭이 더 컸지만, 현격히 낙후된 경제구조에 따라 노동비용은 여전히 EU 내에서 최저 수준에 머물러 있다. 이러한 점에서 중부 유럽 4개국의 노동비용은 EU 평균 이상으로 지속적으로 상승하고 있다는 점을 알 수 있다. 따라서 단순 노동비용만을 고려한다면 추후 중부 유럽 4개국의 노동비용은 그리스와 포르투갈 등 남부유럽과 큰 격차를 보이지 않을 전망이다.

한편 중부 유럽 4개국의 저렴한 노동비용은 최저임금에서도 확인할 수 있는데 EU 28개국 중 최저임금이 제도화된 국가는 21개국(독일은 2015년부터 도입예정)으로 중부 유럽 4개국 최저임금의 경우 비 EU 국가인

그림 3-3. EU 회원국의 최저임금

(단위: 유로)



주: 독일, 이탈리아 · 오스트리아 · 덴마크 · 핀란드 · 스웨덴 · 키프로스 등 7개국은 최저임금제 미시행 EU 회원국이며, 독일은 2015년 1월부터 최저임금제 도입 예정.

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 09. 10).

터키 (월 415유로)보다 낮은 월 300~400 유로 수준에 머물고 있다.³⁶⁾ 다만 체코와 슬로바키아의 경우 서유럽 제조업기업의 대거 이전으로 최근 5~6년간 EU 평균 노동비용 증가율을 앞지르고 있지만 이러한 노동비용 상승 속도에도 불구하고 서유럽과의 임금격차는 단시간 내 줄지 않을 전망이다.

36) Eurostat(2014), Minimum Wages, Statistics: Earnings.

중부 유럽 4개국 인구 합계는 프랑스 및 영국과 비슷한 규모에
서는 규모가 큰 내수시장으로 평가받고 있으며, 여타 중부 유럽 국가와
달리 서유럽으로의 노동인력 유출규모가 경제성장에 저해가 될 정도로
크지 않다. 중부 유럽 4개국은 EU 내에서도 GDP 대비 무역비중이 높은
개방적 경제구조를 갖고 있다는 점에서 수출시장 및 현지생산기지로서
매력적인 지역이다. 중부 유럽 4개국 인구 합계는 프랑스 및 영국과 비슷
한 규모로 유럽에서는 노동력이 비교적 풍부한 지역으로 평가받고 있으
며, 여타 중부 유럽 국가와 달리 서유럽으로의 노동인력 유출규모가 경제
성장에 저해가 될 정도로 크지 않다. 폴란드의 경우 약 3,900만 명의 인구
로 EU 내에서 스페인에 이어 6번째에 위치하는 인구대국이라는 점에서
생산기지로서 매력적인 지역이다.

또한 중부 유럽 4개국은 2004년 EU 가입을 전후한 2003-13년 기간
EU 평균을 상회하는 높은 GDP 성장을 기록하였으나 2007년 유로존의
금융위기 여파로 2009년을 기점으로 폴란드를 제외하고 모두 마이너스
성장세로 돌아서 현재까지 더딘 경제회복 속도를 보이고 있다. 중부 유럽
4개국은 EU 가입 이후 독일을 위시한 역내 무역의존도가 대부분 70-80%
수준에 달하기 때문에 경기회복은 EU 전반의 경기회복 여부에 달려있다
고 할 수 있다. 따라서 중부 유럽 국가들이 다시 성장세가 회복되면 여타
중동유럽 국가와 달리 서유럽으로의 노동인구 유출이 미비하고 안정된
인구증가율 및 GDP 성장에 따라 현지생산 및 수출시장으로 잠재력이 높
은 지역이다.

한편 중부 유럽 4개국이 제조업 기지로 각광받는 이유는 저렴한 노동
비용과 함께 중부 유럽에서 가장 질 높은 노동인력을 보유하고 있다는 점

표 3-6. 중부 유럽 국가의 고등교육 현황

국가		고등교육 등록학생수 (2008-09 학사일정)	고등교육 등록비율 (18-34세) (2009년 / %)	공공지출 대비 고등교육비 지출 (2008년 / %)
중부 유럽 4개국	폴란드	2,149,998	18.8	2.43
	체코	417,573	13.4	2.36
	슬로바키아	234,997	13.7	2.21
	헝가리	397,679	14.3	2.09
EU 주요 5개국	독일	2,438,600	13.6	2.78
	프랑스	2,172,855	15.7	2.37
	영국	2,415,522	13.4	1.76
	이탈리아	2,011,713	13.6	1.69
	스페인	1,800,834	14.1	2.56

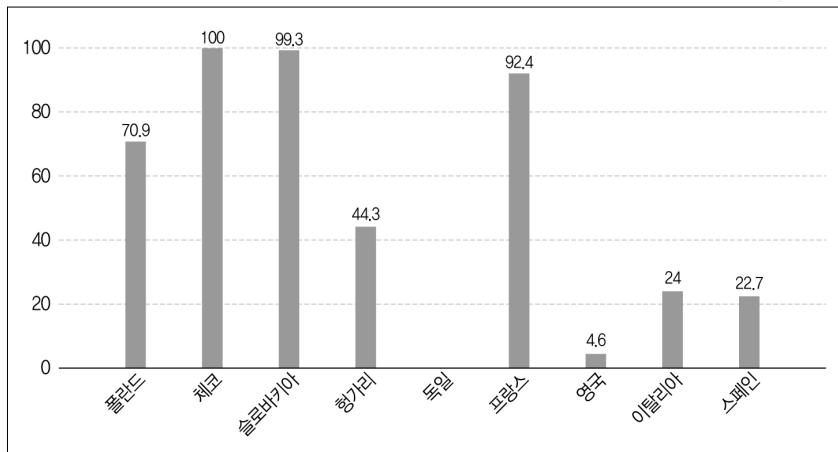
주: 고등교육은 유네스코의 국제표준교육분류(ISCED)에 따른 고등교육기관으로 일반적으로 전문대학 이상을 포함.

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 09. 10).

에 있다, 중부 유럽 4개국 근로자의 질적 수준은 서유럽 EU 회원국과 비교하여 뒤지지 않는 높은 교육열에 기인한다. 중부 유럽 4개국은 발트 3국과 함께 EU 내에서 고등교육기관 진학률이 높은 지역으로 꼽히고 있다. 특히 폴란드의 경우 상대적으로 큰 인구에 전문대학 이상 고등교육 진학률이 EU 내에서 리투아니아(23.1%), 페란드(21.7%) 및 슬로베니아(21.5%) 다음으로 높은 18.8%에 이른다. 또한 폴란드 인구는 프랑스와 비교하여 약 59% 수준에 머물지만 고등교육기관 재학생 수는 유사한 수치를 보이고 있다. 이외에도 체코, 슬로바키아 및 헝가리 역시 고등교육 진학률은 서유럽의 주요 5개국과 유사한 수준이다. 이들 4개국은 공공지출 대비 고등교육비 지출 역시 2% 초반으로 서유럽 주요 5개국에는 다소 미치지 못하지만 향후 경제발전에 따라 서유럽 수준으로 상향조정될 가능성이 높다.³⁷⁾

그림 3-4. 중부 유럽 4개국의 중등교육에서 2개 이상 외국어 의무교육 비율

(단위: %)



자료: European Commission(2013), Erasmus-Facts, Figures & Trends. The European Union support for student and staff exchanges and university cooperation in 2011-12, p. 19, p. 23, p. 27.

중부 유럽 4개국의 우수한 노동력은 외국어 구사능력에도 그 원인이다. 이들 4개국은 1990년대 초 체제전환 이후 중등교육과정에서 영어 교육이 일반화되었고, 체코와 슬로바키아의 경우 중등교육과정에서 2개 이상의 외국어 교육을 의무화하였다. 또한 중부 유럽 4개국은 전통적으로 독일의 영향으로 독일어 교육이 널리 이루어지고 있는데 EU 28개 회원국의 중등교육기관에서 독일어 수학학생 비율은 2008년 기준 21.1%에 불과한 반면 폴란드(50.4%), 체코(66.9%), 슬로바키아(61.5%) 그리고 헝가리(44.4%)에 달한다. 이에 따라 중부 유럽 4개국은 EU에서 가장 큰 독일시장 진출을 위한 교육보로서도 유리한 입지를 갖는다.³⁸⁾

37) European Commission(2013), Erasmus-Facts, Figures & Trends. The European Union support for student and staff exchanges and university cooperation in 2011-12, p. 19.

38) European Commission(2013), Erasmus-Facts, Figures & Trends. The European Union

3. 중부 유럽 4개국의 EU 구조기금 수혜에 따른 경쟁력 제고 요인

가. EU 구조기금 배분 시스템

중부 유럽 4개국의 경제발전과 서유럽기업의 생산기지화 배경에는 EU로부터의 재정지원도 중요한 역할을 했다. 4개국은 EU 가입 이전인 1989년부터 폴란드와 헝가리의 경제재건 지원프로그램으로 시작된 PHARE 프로그램과 2000년부터 실행된 중부 유럽 가입후보국의 농업부분 개혁과 구조조정 프로그램인 Agenda 2000을 통해 급속하게 산업구조를 개편하였다. 4개국은 EU 가입 이후 EU 전체예산의 약 45% 이상을 점하는 구조기금의 가장 큰 수혜국가로서 본 기금수혜를 통해 산업 인프라 구축과 교육훈련시스템 개선에 획기적인 진척이 이루어졌다.³⁹⁾

EU는 2014-20년 예산배정은 28개국 GNI 대비 1.08%인 9,560억 유로

support for student and staff exchanges and university cooperation in 2011-12, p. 23, p. 27.

39) 구조기금은 실제하는 단일의 기금이 아니라, EU가 설립한 여러 사회기금을 통합한 개념으로 유럽사회기금(ESF), 유럽지역발전기금(ERDF) 및 결속기금(Cohesion Fund)으로 구성된다. 유럽사회기금(ESF: European Social Fund)은 1958년에 설립되었으며, 유럽지역발전기금(ERDF: European Regional Development Fund)은 1975년에 설립되었다. EU는 1980년대말 기존에 여러 사회기금을 통합하여 구조기금을 출범하였고, 1994년에 결속기금(Cohesion Fund)을 만들어 구조기금에 포함하였다. EU는 2013년 기금에 관한 공동규정(Regulation 1303/2013)을 통해 기존 또 다른 공적기금인 유럽농촌발전기금(EAFRD: European Agricultural Fund for Rural Development)과 유럽해양어업기금(EMFF: European Maritime & Fisheries Fund)을 구조기금과 묶어 유럽구조 및 투자기금(ESIF: European Structural and Investment Funds)으로 통합하였다. 따라서 구조기금은 5개의 공적기금을 모두 포함하는 개념으로 사용된다. European Commission. 2014. The Funds, European Structural and Investment Funds. http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/index_en.cfm(검색일: 2014. 07. 02).

그림 3-5. 중부 유럽 4개국의 구조기금 수혜규모 (2014-20년)



자료: European Commission(2013), Cohesion policy 2014–2020, Financial allocations 2014–2020.

를 책정하였다. EU는 예산 총액중 약 47% 수준인 4,508억 유로를 구조기금으로 배정하였고, 이중 39.3%(EU 예산 대비 13.2%)가 중부 유럽 4개국에 지원되고 있다.⁴⁰⁾ 이와 같이 특정국가에 구조기금이 집중되는 것은 통상 EU예산 대비 75~90% 미만지역에 기금이 투여되고, 이들 국가 간 정치적 결속력을 통해 EU 내에서 예산배분에 효과적으로 영향력을 행사하기 때문이다. 이러한 EU의 예산시스템과 정치적 이유로 2014~20년 기간 폴란드는 EU 인구의 7.6% 그리고 GDP는 3.0%에 불과하지만 EU 예산은 무려 22.5%를 지원받게 되었다.⁴¹⁾ 이러한 양상은 정도의 차이가 있지만 체코, 슬로바키아, 헝가리도 유사하다. 이 결과 중부 유럽 4개국은

40) European Commission(2013), Cohesion policy 2014-2020, Financial allocations 2014-2020.

41) European Commission(2014), Multi-annual Financial Framework 2014-2020 The Figures and EU Budget 2014 Budget.

EU 가입 이후 여타 중부 유럽 회원국에 비해 신속한 경제발전을 달성하는데 유리한 위치를 차지하게 되었다.

구조기금으로 운영되는 경쟁력과 성장 항목은 EU 예산의 거의 절반을 점하는 핵심적 사안으로 가장 큰 수혜 국가는 중부 유럽 4개국과 루마니아 불가리아 등이다. 중부 유럽 4개국이 EU의 제조업 기지로 각광받게

그림 3-6. EU 회원국 GDP 평균 90% 미만 지역



주: 짙은 색깔 부분이 GDP 90% 미만 지역.

자료: European Commission(2014), Map : Cohesion Fund eligibility 2014–2020, http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/eligibility/index_en.cfm(검색일: 2014. 07. 15).

된 배경에는 이들 국가의 여러 장점 이외에도 EU 구조기금 수혜를 통한 산업 인프라 구축과 경쟁력 높은 노동인력양성에 기인한다. 구조기금 지출의 가장 큰 부분을 차지하는 부분은 EU 회원국 평균 GDP의 90% 미만 지역인 미발전지역의 경제사회개발이다. EU GDP 평균 90% 미만지역은 모든 중부 유럽 회원국이 포함되고 포르투갈 및 그리스 등의 남부유럽 일부지역이 포함된다.⁴²⁾ 이와 같이 중동유럽 국가는 EU로부터 많은 재정지원을 통해 2004년 가입 이후 순조로운 산업구조조정을 이루고 있다.

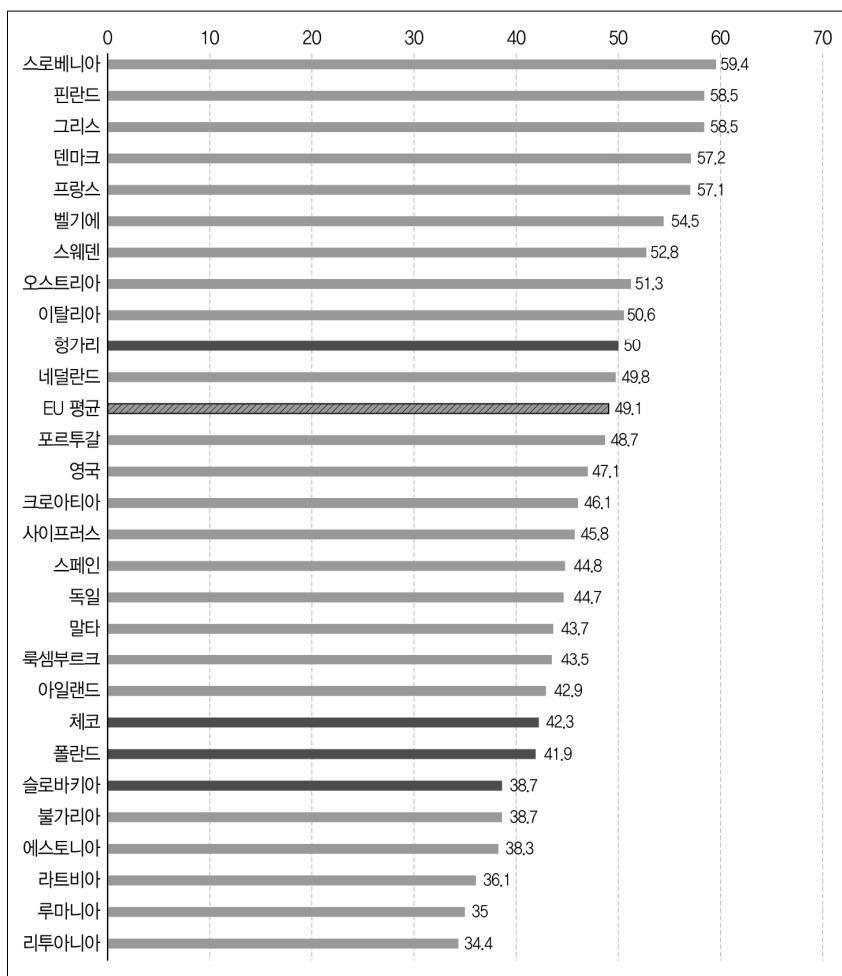
중부 유럽 4개국에서 EU 구조기금이 절대적으로 중요한 이유는, 이들 국가들이 여타 서유럽 EU 회원국에 비해 GDP 대비 정부지출 규모가 상대적으로 작아서 EU로부터의 재정지원이 절실하다는데 있다. 2013년 기준 EU 28개국의 정부지출은 GDP 대비 49% 수준이다. 그러나 폴란드 42%, 체코 42%, 슬로바키아 39% 및 헝가리 50% 등으로 헝가리를 제외하면 EU 평균에 미치지 못하고, 이러한 공공부분 예산규모에서는 적극적인 경제정책을 펼치기가 용이하지 않기 때문이다.⁴³⁾

2013년 기준 중부 유럽 4개국의 EU 내 인구비중은 12.7%에 불과하지만 2007~13년도 구조기금 수혜비중은 37.7%를 차지했다. 또한 2014~20년 예산에서 중부 유럽 4개국의 구조기금 수혜 비율은 39.2%에 달한다. EU 내에서 경제사회적으로 가장 낙후된 루마니아의 경우 체코와 헝가리와 비교하여 2배 많은 인구규모를 갖지만 구조기금 수혜규모는 이들 국가

42) European Commission(2014), Multi-annual Financial Framework 2014-2020 The Figures and EU Budget 2014 Budget.

43) Eurostat(2014), Government revenue and expenditure, 2013 (1) (% of GDP). [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Government_revenue_and_expenditure,_2013_\(%C2%B9\)_\(%25_of_GDP\)_YB15.png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Government_revenue_and_expenditure,_2013_(%C2%B9)_(%25_of_GDP)_YB15.png)(검색일: 2014. 07. 15).

그림 3-7. EU 회원국의 GDP 대비 정부지출 (2013년)

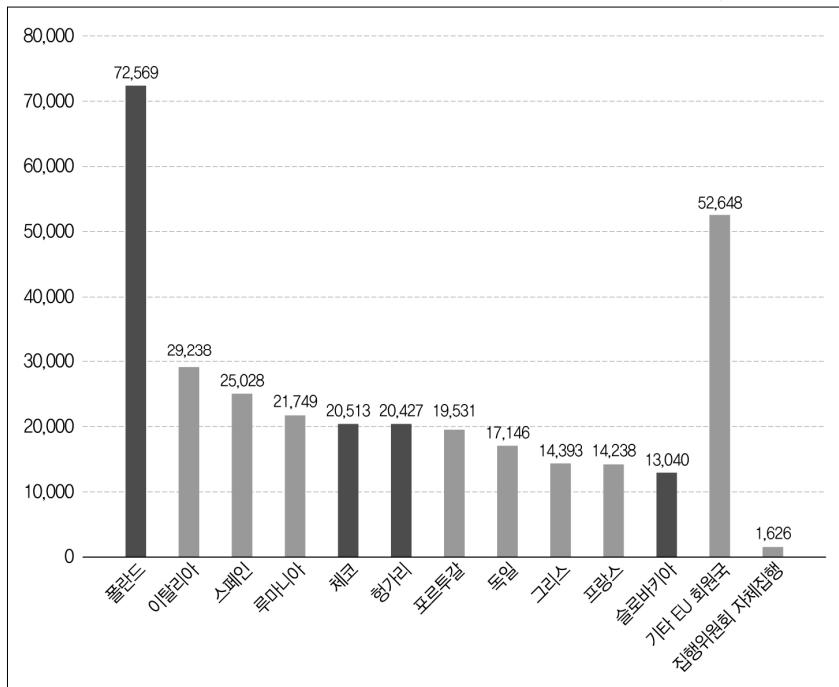


자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 08. 19).

와 유사한 수준이다. 이러한 기금배분 시스템은 중부 유럽 4개국이 EU 내에서 중부 유럽 그룹을 통한 연대로 효과적인 정치적 교섭력을 발휘한 결과이다.⁴⁴⁾

그림 3-8. EU 회원국의 구조기금 수혜 규모 (2014-2020년)

(단위: 백만 유로)



자료: European Commission(2014), Cohesion Fund eligibility 2014–2020, http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/eligibility/index_en.cfm(검색일: 2014. 07. 15).

한편 EU의 구조기금은 현지시장에 진출하는 역외기업에게도 중요한 고려사항이다. 중부 유럽 4개국은 각국마다 투자기업에게 대한 고유한 인센티브제도 운영과 별개로 투자기업들은 EU 구조기금을 통해서도 지원을 받을 수 있다. 중부 유럽 국가들은 EU의 GDP 평균 90% 미만지역으로 2004년 EU 가입 이후 EU 구조기금의 2/3 이상을 지원 받았고 향후에

44) European Communities(2007), Cohesion policy 2007-13, Commentaries and Official Texts, p. 25; European Commission(2013), Cohesion Policy 2014-2020, Financial Allocations 2014-2020.

도 상당한 액수의 구조기금을 수혜받을 것으로 보인다. 따라서 투자자들의 입장에서는 구조기금을 직접 현금으로 수혜하기 보다는 낙후된 지역에 진출함으로써, 간접적으로 사회 인프라 등의 지원을 받을 수 있을 것이다. 각국은 구조기금을 개별 국가에 따라 다양한 방식으로 사용할 수 있는데, 특정한 지역을 지원한다든지, 투자 프로젝트나 비즈니스 활동을 지원할 수도 있다.

나. EU 구조기금과 연계된 경제발전전략

중부 유럽 4개국이 EU로부터 수혜받는 구조기금은 국가마다 편차가 있지만 각국마다 정부지출 대비 6%에서 약 10%를 점한다. 이러한 구조기금의 최대 수혜국가는 폴란드이다. 2012년 EU 예산은 1,360억 유로로 이중 11%인 157억 유로가 구조기금을 통해 폴란드에 지원되었다. 같은 해 폴란드 정부예산은 GNI의 44% 수준인 약 1,610억 유로이며, 정부예산의 9.6%에 해당하는 157억을 EU로부터 구조기금으로 지원받았다. 이와 같이 폴란드는 2004년 EU 가입 이후 매년 정부예산의 약 10%에 달하는 기금을 수혜받고 있다. 한편 2012년 기준 체코는 EU로부터 45억 유로의 구조기금을 지원받아 동년 정부지출 6,890억 유로의 6.6%를 점하였고, 슬로바키아는 동년 정부지출 270억 유로 대비 8.5%인 23억 유로의 구조기금을 수혜 받았다. 헝가리 역시 동년 42억 유로의 구조기금을 받아 정부지출 470억 유로 대비 8.9%를 점하였다. 이러한 중부 유럽 4개국의 정부지출 대비 EU 구조기금 비중은 2020년까지 매해 큰 변동 없이 유지될 전망이다.

폴란드는 EU로부터 가장 많은 재정지원을 받는 회원국으로 EU에 대

표 3-7. 중부 유럽 4개국의 구조기금 운용 (2012년)

	정부지출	구조기금 수혜	정부지출 대비 구조기금 비중
폴란드	1,610억 유로	157억 유로	9.6%
체코	680억 유로	45억 유로	6.6%
슬로바키아	270억 유로	23억 유로	8.5%
헝가리	470억 유로	42억 유로	8.9%

자료: European Commission(2014), The Budget in my Countries Poland, Czech, Slovakia and Hungary 종합.

한 분담금(contribution) 대비 4배 이상의 재정과 기금지원을 받고 있다. EU로부터 지원된 구조기금 대부분 중부 유럽 국가 간 도로 및 천연가스 파이프라인 연결, 철도 운송망 현대화, 에너지 네트워크 구성 및 교육훈련 프로그램 운영 등에 소요되어 중부 유럽 4개국의 산업 인프라 구축에 전환을 마련하였다.

특히 운송 인프라 개선을 위한 투자는 가장 우선순위에 있어 2012년-2015년간 고속도로 및 자동차 전용도로 건설에 약 130억 달러 규모의 사업이 진행 중이다. EU의 구조기금을 통한 대표적인 운송 인프라 개선 사례는 총 13억 유로가 소요된 토루니와 우즈(Toruń and-Łaóz) 간 자동차 전용도로 건설 사업이다. A1 건설로 EU가 계획하는 체코, 슬로바키아, 오스트리아 간 도로연결계획의 일환으로 건설되어 중부 유럽 국가들의 제조업 유치와 대 EU 수출에 큰 기여를 하였다.⁴⁵⁾ 이외에도 폴란드는 선로 현대화, 신형객차 구입 등에 약 100억 달러를 투자하는 등 도로 및 철도 인프라 투자계획과 함께 2020년까지 LNG 터미널, 원유저장시설을 건설하는 등 에너지 인프라 구축 계획을 수립하였다.⁴⁶⁾

45) European Commission(2014), The Budget in my Countries Poland, pp. 6-7.

46) European Commission(2014), The Budget in my Countries Poland, Project, EU

한편 EU의 구조기금은 중부 유럽 국가의 취약한 에너지 수급현황을 개선하기 위한 천연가스 파이프라인 건설에 소요되고 있다. 전력발전의 97%를 석탄에 의존하는 폴란드는 2000년대 중반부터 EU 탄소배출권 확대로 큰 재정적 부담을 지게 되면서 EU의 반대를 무릅쓰고 세일가스 개발을 추진하고 있다. 2013년 6,670만 유로의 구조기금을 투입하여 슈체진-그단스크(Szczecin and Gdańsk) 사이에 건설된 천연가스 파이프라인은 EU 에너지 네트워크가 중부 유럽까지 확대되는 계기가 되었다. 2012년 4월에 EU에서 1,400백만 유로의 구조기금을 투입해 공사가 개시된 폴란드-체코 간 천연가스 파이프라인 건설은 중부 유럽 국가의 에너지 안보와 EU 차원의 에너지 시장 통합을 위한 프로젝트이다.⁴⁷⁾

글로벌 경제위기가 진행되는 가운데 2009년 폴란드의 경제성장 전망이 -1.4% 로 하락하면서 폴란드는 새로운 성장 동력을 찾기 위해 2030년 까지 폴란드의 경제개혁 내용을 담은 POLSKA 2030 (POLAND 2030) 전략을 수립해 발표했다. POLSKA 2030은 경제성장과 사회발전을 아우르는 종합적인 국가개발전략으로 2030년까지 폴란드의 경제, 사회, 안보 수준을 EU내 상위레벨로 끌어올리기 위한 다양한 프로그램을 포함하고 있다. 본 계획을 통해 폴란드는 2030년까지 5% 성장을 달성, GDP 대비 25% 수준까지 투자확대 그리고 IT를 중심으로 한 첨단 산업 수출을 40% 까지 끌어올려 2030년까지 경제 규모를 EU 6위, 세계 16위를 달성한다는 목표를 설정하였다.⁴⁸⁾

projects near you Infrastructure and transport. http://ec.europa.eu/budget/mycountry/PL/index_en.cfm#projects(검색일: 2014. 07. 20).

47) *Ibid.*

48) Policy Document poland(2014), Poland 2030 - Development Challenges. <http://erawatch>.

그러나 폴란드는 장기발전을 위한 재원을 EU 구조기금에만 의존할 수 없기 때문에 유럽투자은행(EIB), 유럽부흥개발은행(EBRD)이 프로젝트 금융을 도입하였으나 여전히 재원부족이 문제가 되고 있다. 유럽투자은행(EIB), 유럽부흥개발은행의 경우 EU 구조기금과 달리 수익성 있는 사업에 한해 10년 이상의 장기 금융지원을 원칙으로 한다는 점에서 도입조건이 매우 까다롭다. 더욱이 금융위기 여파로 폴란드 정부는 2011년부터 공공부문 지출축소를 단행하고 시중은행들이 장기대출을 기피하고 있는 상황으로 POLSKA 2030 전략은 당분간 순조로운 진행이 어려울 것으로 예상된다.

체코는 유사한 맥락에서 EU의 구조기금 수혜에 따라 경제, 산업 발전의 전기를 마련한 대표적 회원국이다. 2012년 EU 예산의 3.3%인 45억 유로가 구조기금을 통해 체코에 지원되어 동년 체코 정부지출 680억 유로 대비 6.6%를 점하였다. 특별히 체코의 경우 2007~2013년 사이 구조기금을 통해 과학단지 건설 및 기업과 연계한 연구개발, 중소기업에 대한 지원금 및 소기업 창업자금 지원 등 주로 기업부분의 재정지원에 주력하였다. 체코정부는 이러한 기업지원을 통해 자국기업의 국내 잔류와 외국기업의 국내 유치를 위해 투자 매력도를 높이는데 정책에 주안점을 두었다.⁴⁹⁾

체코는 2014~2020년 기간 EU의 구조기금을 통해 운송 인프라 개선에 역점을 두었다. 체코는 2020년까지 구조기금을 통해 철도 및 수로 운송

jrc.ec.europa.eu/erawatch/opencms/system/modules/com.everis.erawatch.template/pages/exportTpesToHtml.jsp?contentid=0648ab4a-9094-11e0-a33b-3b1a37daf5b5&country=Poland &option=PDF(검색일: 2014. 07. 20).

49) European Commission(2014), The Budget in my Countries Czech, pp. 6-7.

비중을 1%에서 3%로 확대하고, 집행위원회가 진행하는 범유럽 운송네트워크(TEN-T: Trans-European Transport Network)와 연계하여 자국 내 도로망 완공율을 77%에서 90%로 늘리기로 하였다. 또한 에너지 부분에서는 2020년까지 전체 에너지 소비에서 가솔린, 디젤 및 제트 연료의 비중을 93%에서 85%까지 줄이고, 운송부문의 이산화탄소 배출량 역시 1,793만 톤에서 1,620만 톤으로 줄이기로 계획하였다.⁵⁰⁾

산업정책 측면에서도 체코는 경쟁국가인 폴란드를 의식하여 2010년 별도의 경제성장 전략(EGS: Economic Growth Strategy)을 마련하였다. 체코의 경제성장 전략은 EU가 리스본 전략(Lisbon strategy)의 후속으로 2010년부터 진행하는 유럽 2020 전략(Europe 2020 strategy)과 연계한 것으로, 체코정부는 2013년까지 1인당 GDP를 EU 평균 수준으로 끌어올린다는 목표를 설정하였다. 체코의 경제성장 전략은 규제정비를 통한 사회 인프라 구축으로 친기업 환경을 조성하고, 교육수준과 숙련도, R&D 역량을 확충해 궁극적으로 국가경쟁력을 높이는데 중점을 두었다. 이와 같이 체코의 경제성장 전략은 기존에 체코가 갖는 우수한 노동력 등 경쟁 우위를 적극 활용하면서 동시에 고부가가치 및 서비스 경제로 경제구조의 전환을 시도한 것으로 평가할 수 있다.⁵¹⁾

뒤이어 2013년 체코정부는 경제성장 전략의 후속으로 국가개혁프로그램(NRP: National Reform Programme)을 마련했다. 이 프로그램 역시

50) European Commission(2014), The Budget in my Countries Czech, pp. 6-7.

51) Czech Republic Government(2014), Europe 2020 and the Czech Republic, National Goals of the Czech Republic within the Europe 2020 Strategy. <http://www.vlada.cz/en/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/cr/eu2020-and-czech-republic-78992/>(검색일: 2014. 07. 20).

EU가 유럽 2020 전략을 통해 제시한 가이드라인과 집행위원회의 권고안을 반영하여 다음과 같은 5개 부분의 사업에 초점을 맞추었다.⁵²⁾

- 공적자금 사용의 강화 및 제도의 효율성 증대
- 비즈니스 환경의 개선 및 산업 활동을 위한 인프라 개선
- 경쟁력 강화를 위한 노동시장과 교육제도 강화 및 사회적 포용 확대
- 혁신과 연구에 기초한 성장 및 지역 간 불균형 시정을 위한 결속정책 확대
- 유럽 2020 전략 실행을 위한 EU 구조기금의 적극적 활용

슬로바키아는 2012년 기준 정부지출 270억 유로의 8.5%에 해당하는 23억 유로를 구조기금 형태로 EU로 부터 지원받아 운송 인프라 구축, 정보통신산업 부분 기업경쟁력 강화, 저탄소 경제를 위한 에너지소비구조 개선 등에 재원을 투입하고 있다. 이러한 구조기금 수혜를 배경으로 슬로바키아는 슬로바키아 정부는 2013년 Europe 2020 전략에 조응한 국가개혁프로그램(NRP: National Reform Programme)을 발표하여 슬로바키아의 장기성장과 서유럽 선진경제수준에 도달하기 위한 여러 사업목표를 제시하였다. 국가개혁프로그램의 여러 사업 중 슬로바키아 정부가 가장 중점을 둔 부분은 고용증진을 위한 직업훈련과 운송 인프라 구축이다. 슬로바키아가 운송 인프라 구축에 중점을 둔 이유는 수도인 브라티슬라바 지역을 제외하면 대부분 지역이 EU에서 지정한 저발전 지역이기 때문이다. 따라서 슬로바키아 정부는 지역 간 균형발전을 위해 선행 사업으로

52) Office of the Government of the Czech Republic(2014), National Reform Programme of the Czech Republic, pp. 31-58.

수도와 여타 지역을 잇는 운송망 확충에 우선순위를 두었다.⁵³⁾

슬로바키아의 경우 낙후된 동남부 지역 개발을 위해 도로와 철도를 포함한 운송 인프라 건설이 시급한 상황으로 본 사업은 대부분은 EU의 구조기금으로 진행되고 있다. 슬로바키아 정부는 도로 현대화와 총연장 60km에 달하는 자동차 도로 및 고속도로를 건설하고 있고, 여기에 추가로 2014년 중으로 120km에 달하는 자동차 도로와 고속도로 건설을 착공할 예정이다.⁵⁴⁾

헝가리는 2012년 기준 정부지출 470억 유로의 8.9% 수준인 42억을 EU 구조기금으로 지원받았다. 헝가리는 EU 가입 이전인 2000년부터 국가발전 전략인 세체니 계획(Széchenyi Plan)을 세워 현재까지 이를 추진하고 있는데 초기에는 지역 간 불균형 완화에 집중했다. 세체니 계획은 경쟁력 향상, 균형 있는 고속 경제성장, EU 가입 등 3대 중점 목표 이외에 EU 구조기금을 활용한 7개 중점 개발 분야로 구성되었다.⁵⁵⁾

- 도로망 확충
- 주택건설
- R&D 및 혁신
- 산업 생산체계 강화
- 중소기업 진흥
- 관광 진흥
- 균형 있는 지역개발

53) European Commission(2013), National Reform Programme of the Slovak Republic 2014, pp. 5-6.

54) European Commission(2014), The Budget in my Countries Slovakia, p. 9.

55) Ministry for National Economy Hungary(2010), New Széchenyi Plan, pp. 6-9.

뒤이어 2007년 헝가리 정부는 EU 집행위원회에 지식기반경제 확충 및 비즈니스 환경 개선 등을 내용으로 하는 중기 전략적 국가발전계획을 제출하여 동년 EU 구조기금 중 하나인 결속기금(Cohesion Fund)을 통해 총 253억 유로를 지원받았다. 세체니 계획은 약 10여 년간 헝가리 경제정책의 근간이 되었고, 2011년에는 본 계획을 대체하여 2013년까지 운영시한을 정한 신세체니 계획(New Széchenyi Plan)이 발표되었다. 본 계획은 EU로부터 지원받은 구조기금을 통해 운영되며 2000년부터 실행된 세체니 계획이 예산의 약 80%를 지역개발에 투입하였다, 반면에 신세체니 계획은 유럽의 경제위기를 반영하여 예산의 약 50%를 일자리 창출을 위한 인프라 구축, 그린산업 및 의료산업 등 신산업개발에 투입한다는 내용을 담았다.⁵⁶⁾

- 일자리 30만개 이상 창출
- GDP 성장 매년 4-6% 달성
- 재정적자 문제 해결

최종적으로 2014년 헝가리 정부는 EU의 Europe 2020 전략과 연계하여 2014년-2020년을 사업기간으로 한 세체니 2020 전략(Széchenyi 2020 strategy)을 발표했다. 세체니 2020 전략을 통해서 EU의 구조기금과 헝가리 정부지원을 포함한 약 230억 유로의 사업비 중 약 60%가 중소기업 지원과 R&D를 포함한 경제개발 부분에 집중적으로 투입되고 있다.⁵⁷⁾

56) Ministry for National Economy Hungary(2010), New Széchenyi Plan, pp. 10-15.

57) Miniszterelnökség(2014), Fejlesztési programok, Új Széchenyi Terv. http://palyazat.gov.hu/uj_szekchenyi_terv1(검색일: 2014. 07. 20).

- 경제발전을 위한 인프라 구축 및 통합적인 운송시스템 개발
- 지역발전
- 유망 중소기업 지원을 통해 2020년까지 중부 유럽의 창업센터국가로 성장
- 총 예산의 10%(약 21억 유로) R&D 투자로 중부 유럽의 R&D 허브

표 3-8. 중부 유럽 4개국의 EU 구조기금 활용 전략

	정책	주요 사업
폴란드	<ul style="list-style-type: none"> • POLSKA 2030 전략(2009년) <ul style="list-style-type: none"> - 성장을 5% 달성 - GDP 대비 투자 25% 확대 - 첨단산업수출 40% 수준 상향 - EU 내 6위 및 세계 16위의 경제 규모 달성 	<ul style="list-style-type: none"> • 중부 유럽 국가 간 도로 및 천연가스 파이프라인 연결 • 철도 운송망 현대화 • 에너지 네트워크 구성 • 교육훈련 프로그램 운영
체코	<ul style="list-style-type: none"> • 경제성장전략(EGS, 2010년) <ul style="list-style-type: none"> - EU의 유럽 2020 전략과 연계된 경제발전 계획 • 국가개혁프로그램(NRP, 2013년) <ul style="list-style-type: none"> - 비즈니스 환경 개선과 유럽 2020 전략 실행계획 	<ul style="list-style-type: none"> • 범유럽 운송네트워크(TEN-T)와 연계된 도로망 확대 • 산업 인프라 구축 • 노동시장, 교육제도 개혁 • R&D 확대 및 결속정책 확대 • 청정에너지 소비 확대
슬로바키아	<ul style="list-style-type: none"> • 사회발전을 위한 2030 전략(2010년) <ul style="list-style-type: none"> - 국가역할의 재규정을 통한 총체적 사회경제발전 전략 ■ 국가개혁프로그램(NRP, 2013년) <ul style="list-style-type: none"> - 운송인프라 구축과 고용확대에 중점을 둔 경제개발 전략 	<ul style="list-style-type: none"> • 경제적 수립: 동남부 농촌지역 개발 • 운송인프라 확충 및 현대화 <ul style="list-style-type: none"> - 자동차 도로 및 고속도로망 건설 • 지식기반경제 구축 및 지속가능 발전 • 정보통신부문 기업경쟁력 강화 • 에너지소비구조 개선 • 사회적 결속 • 고용증진을 위한 직업훈련 강화
헝가리	<ul style="list-style-type: none"> • 세체니 계획(Széchenyi Plan, 2000년) <ul style="list-style-type: none"> - 경쟁력 향상, 균형된 경제성장 및 EU 가입 • 신세체니 계획(New Széchenyi Plan, 2011년) <ul style="list-style-type: none"> - 일자리 30만개 이상 창출, 매년 4-6% GDP 성장 및 재정적자 해결 • 세체니 2020 전략(Széchenyi 2020 strategy, 2014년) 	<ul style="list-style-type: none"> • 일자리 창출 • 경제발전을 위한 인프라 구축 • 운송시스템 개선 • 중소기업 지원 • R&D 확대

자료: Policy Document poland(2014), Poland 2030 – Development Challenges; Czech Republic Government (2014), Europe 2020 and the Czech Republic, National Goals of the Czech Republic within the Europe 2020 Strategy; European Commission(2013), National Reform Programme of the Slovak Republic 2014.; Ministry for National Economy Hungary(2010), New Széchenyi Plan; Miniszterelnökség(2014), Fejlesztési programok, Új Széchenyi Terv 종합.

건설

- 고용은 사회문제가 아닌 경제발전의 문제로서 인적자원 개발
- 환경 및 에너지 효율을 위한 기술 및 제도개혁
- 관광개발 프로젝트, 공공행정 개혁

이와 같이 중부 유럽 4개국의 경제발전을 가능하게 한 가장 핵심적 요인은 매년 정부지출 대비 최소 6%에서 최고 10%에 해당하는 막대한 구조기금 지원에 있다.⁵⁸⁾ 중부 유럽 4개국은 이러한 막대한 구조기금을 배경으로 고유한 경제발전전략을 취하고 있는데 대부분은 유럽의 금융위기를 반영한 고용확대 및 장기적 성장을 위한 산업 인프라 구축과 지역 간 불균형 완화에 집중되어 있다.

다. EU 구조기금을 활용한 산업 인프라 구축 현황

중부 유럽 4개국의 산업 인프라는 EU 가입을 전후하여 EU로부터 대규모의 기금수혜를 통해 급속하게 발전하고 있어 여타 중부 유럽 국가에 비해 양호한 수준이다. EU는 1986년 단일시장(single market) 계획을 출범하면서 1990년대 초부터 유럽을 하나로 묶는 이른바 범유럽네트워크(TEN) 계획을 실행하고 있다. 범유럽네트워크는 운송(TEN-T), 통신(e-TEN), 에너지(TEN-E) 부분에서 회원국 네트워크 구축을 내용으로 하는데, EU의 구조기금 지원과 각 회원국 정부 및 민간기업이 파트너로 참

58) European Commission(2014), The Budget in my Countries Czech, p. 7; European Commission(2014), The Budget in my Countries Slovakia, p. 7; European Commission (2014), The Budget in my Countries Hungary, p. 7.

여하여 사업을 진행한다. 중부 유럽 4개국은 EU의 계획에 따라 운송, 통신 및 에너지 등 3개 주요 부분에 걸쳐 인프라 개선사업을 활발히 추진하고 있다.

이중에서 EU는 2020년까지 EU 역내 운송량이 현재의 2배에 달할 것으로 예상하여 육로운송(도로 및 철도) 부분에 지원을 집중하고 있다. EU는 2007-2020 기간에 30개에 달하는 주요 운송프로그램(TEN-T Priority Programs) 실행하기 위해 약 5,000억 유로의 예산을 들여 다양한 세부 프로젝트를 진행하고 있는데, 유럽의 중심부에 위치한 폴란드, 체코가 독일과 더불어 가장 큰 수혜를 받았다. 통신부분은 이미 1980년대 말부터 단일시장 계획에 따라 자유화가 가장 빠르게 진전된 분야로 중부 유럽 4개국은 인터넷, 이동통신 부분에서 EU 평균수준을 상회할 정도로 우수한 디지털 인프라가 구축되어 있다. 반면 에너지 부분은 각국의 에너지 안보 차원의 규제조치로 EU에서 자유화가 가장 제약되는 산업으로 지목되는 데 중부 유럽 4개국의 러시아에 대한 과도한 천연가스 의존도와 상대적으로 높은 에너지 비용이 경제발전에 걸림돌로 작용하고 있다. 그러나 현재 EU가 진행 중인 카스피해를 잇는 천연가스 운송망이 계획대로 진척되고, 폴란드의 세일가스 개발이 실효를 거두게 되면 중부 유럽 4개국의 에너지 인프라 경쟁력은 다소나마 개선될 것으로 보인다.

폴란드는 EU가 진행하는 30개의 주요 운송프로그램에서 4개 부분에서 참여하고 있는데 대부분 사업의 핵심은 발트, 스칸디나비아 지역까지 이어지는 철도, 도로 연결과 현대화이다. 이중 폴란드-리투아니아-라트비아-에스토니아-핀란드 간 육로 운송망 건설사업인 Via Baltica(S61)는 폴란드의 낙후된 발틱해 방면의 육로 운송망 개선을 위한 핵심사업으로 지

목되고 있다. Via Baltica(S61) 사업은 구상단계에서부터 유럽연합 집행 위원회, 폴란드 정부, 환경단체 사이에 첨예한 대립으로 사업이 지연되었다가 2009년 12월 최종협상으로 폴란드 내 도로건설 구간이 확정되었다. 기존에 폴란드는 베를린을 위시한 독일지역과 체코, 헝가리와의 육로 운송망은 비교적 양호하였지만 발트해 지역과의 운송망이 낙후되어 지리적 이점을 살리지 못하였다. 그러나 Via Baltica(S61) 사업이 예정되로 진행 되면 바르샤바는 물론 폴란드 내 주요 도시와 발트 및 스칸디나비아 지역으로의 도로 운송망이 획기적으로 개선되어 폴란드는 독일과 발트국가와의 생산 및 물류허브 기능이 대폭 강화될 것으로 전망된다.

이외에 폴란드는 TEN-T 사업 중 폴란드-슬로바키아-오스트리아 철도 축 연결, 폴란드에서 헬싱키까지 철도망을 잇는 Rail Baltica 그리고 발트해 지역 국가들 간 해상운송 인프라 개선을 위한 발트해 해상도로(sea highway on the Baltic Sea) 사업에 참여하고 있다. 한편 EU의 TEN-T 프로그램은 회원국의 주요 도시 간 국경을 넘어 운송망 연결과 환경개선에 초점이 맞추어졌다. 따라서 지방도로 및 국내철도 인프라 개선은 개별 국가차원에서 이루어지고 있다. 폴란드의 경우 2004년 EU 가입 당시부터 자국 내 주요 16개 주의 주도를 연결하는 도로건설에 박차를 가해 2007-13년 기간 동안 자동차도로의 총연장이 2배 이상 증가했다.

체코는 EU에서 진행하는 30개의 TEN-T Priority Programs 중 3개 프로그램에 관여하고 있다. 프로그램 22는 대표적인 인프라 구축사업으로 독일/오스트리아에서부터 출발하여 아테네까지 이어지는 철도운송망의 현대화 사업으로 여기에는 프라하, 브라티슬라바, 부다페스트, 소피아 등 중부 유럽 국가의 수도를 연결하는 철도망이 모두 포함된다. 본 철도망

현대화 사업이 완성되면 프라하에서 발칸지역과 독일과의 물류 및 여객 운송 여건이 획기적으로 개선될 것으로 기대된다.

한편 체코는 폴란드 그단스크, 오스트리아 빈 그리고 슬로바키아 브라티슬라바 사이의 철도 현대화 사업인 프로그램 23에 포함된 CR 프로젝트를 진행하고 있다. CR 프로젝트는 체코 내 주요 도시인 오스트라바(Ostrava)와 브르노(Brno) 간 철도 현대화 사업으로 이 철도망이 완공되면 체코의 주요도시와 폴란드, 오스트리아와의 철도운송 여건이 개선될 것으로 전망된다. 끝으로 체코는 폴란드 그단스크에서 브르노와 슬로바키아 브라티슬라바를 연결하는 도로운송 사업(motorway axis Gdansk – Brno/Bratislava)에 포함되어 현재 사업을 진행 중에 있다.

슬로바키아 역시 체코와 함께 program number 23, Motorway axis Gdansk–Brno/Bratislava에 참여하고, 폴란드-슬로바키아-오스트리아 철도 축 연결사업에도 포함되어 폴란드-체코-슬로바키아-오스트리아 간 철도 및 도로연결이 획기적으로 개선된 전망이다.

이외에 헝가리는 4개의 TEN-T 프로그램에 참여하고 있다. 헝가리가 참여하는 TEN-T 사업은 주로 독일/오스트리아에서 비EU 회원국인 발칸 지역과 터키를 연결하는 철로, 도로 및 내륙수로 건설 및 현대화 프로젝트로 본 사업이 모두 진행되면 헝가리는 중부 유럽에서 유럽남부를 연결하는 운송망의 허브기지로 올라설 전망이다. 헝가리는 독일의 드레스덴/Nürnberg에서 터키 이스탄불까지의 철도(487km)와 도로(410km)를 연결하는 Corridor number IV에 참여하고 있다. 이외에도 헝가리는 슬로베니아 트리에스트-코퍼(Triest/Koper)에서 우크라이나 키예프를 잇는 철도(996km)와 도로(784km) 연결 사업인 Corridor num-

표 3-9. 중부 유럽 4개국의 TEN-T 주요 프로젝트

		사업명	사업 내용
폴란드	폴란드-슬로바키아-오스트리아 철도축 연결	그단스크(Gdansk) - 바르샤바(Warsaw) - 브르노/브라티슬라바(Brno/Bratislava) - 빈(Vienna) 철도 연결	
	Rail Baltica	폴란드 바르샤바 - 리투아니아 카우나스(Kaunas) - 라트비아 리가(Riga) - 에스토니아 탈린(Tallinn) - 핀란드 헬싱키(Helsinki) 철도 운송망 건설	
	Sea highway on the Baltic Sea	발트해 지역 국가들 간 해상운송 인프라 개선	
	Via Baltica (S61)	폴란드-리투아니아-라트비아-에스토니아-핀란드 도로 운송망 건설	
체코	program number 22	독일/오스트리아의 철도망과 연결되는 프라하, 부다페스트, 소피아 및 아테네로 연결 및 철도의 현대화	
	program number 23: CR Project	오스트라바(Ostrava)와 브르노(Brno) 간 철도 현대화 사업	
	Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava	그단스크-르노/브라티슬라바를 연결하는 도로운송 사업	
슬로바키아	폴란드-슬로바키아-오스트리아 철도축 연결	그단스크 - 바르샤바 - 브르노/브라티슬라바 - 빈(Vienna) 철도연결	
	program number 23	그단스크-빈-브라티슬라바 철도 현대화 사업	
	Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava	폴란드 그단스크에서 슬로바키아의 브르노/브라티슬라바를 연결하는 도로운송 사업	
헝가리	Corridor number IV	독일 드레스덴/뉘른베르크에서 터키 이스탄불까지 철도(487km)와 도로(410km) 연결 사업	
	Corridor number V	슬로베니아 트리에스트-코파(Triest/Koper)에서 우크라이나 키예프 사이 철도(996km)와 도로(784km) 연결 사업	
	Corridor number X	부다페스트-티라나(Tirana) 도로연결 사업	
	Corridor number VII	오스트리아-루마니아 내륙수로로 연결사업 (헝가리 통과구간은 378km)	

자료: Visegrad,Info(2010), Transport infrastructure – TEN-T projects, <http://www.visegrad.info/transport-infrastructure/factsheet/transport-infrastructure-ten-t-projects.html>(검색일: 2014. 08. 22).

ber V, 부다페스트에서 알바니아의 티라나(Tirana)를 잇는 철도(156km)와 도로(171km) 연결 사업인 Corridor number X, 그리고 오스트리아와 루마니아를 내륙수로로 연결하는 Corridor number VII에 참여하고 있는데 헝가리가 통과하는 구간은 378km에 달한다.⁵⁹⁾

한편 중부 유럽 4개국은 범유럽네트워크에서 통신(e-TEN) 부분의 인

프라는 서유럽 EU 회원국 수준에 근접하거나 몇몇 부분은 앞서있다는 것이 전반적 평가이다. EU의 여러 산업부분에서 통신 산업은 1990년대 이후 자유화와 탈규제화가 가장 효과적으로 진행된 부분으로, 기술표준화 및 통신사업자의 국경을 넘은 영업이 괄목하게 진척되어 중부 유럽 4개국 역시 서유럽 EU 회원국과 유사한 통신 인프라를 구축하였다. 중부 유럽 4개국은 광대역 통신 및 인터넷 사용 인구 등에서 체코를 중심으로 EU 전체 평균수준을 상회하고 있다. 이러한 양호한 인프라를 배경으로 기업의 온라인 판매가 EU 평균을 능가하고 있다. 그러나 전자정부 부분에서

표 3-10. 중부 유럽 4개국의 디지털 인프라 (2013년)

구분		폴란드	체코	슬로바키아	헝가리	EU 28개국
디지털 인프라	광대역 통신 접근가능 인구 (%)	88	99	85	94	97
	광대역 통신 접근가능 농촌인구 (%)	75	91	82	84	90
	인터넷가입 가구 (30Mbps, %)	39	71	26	34	21
	인터넷가입 가구 (100Mbps, %)	2	7	8	4	5
	4G 모바일 통신 접근가능 인구 (%)	55	12	24	39	59
기업	모바일 광대역 통신 사용 (가입자 100명당)	79	52	50	26	62
	대기업의 온라인 판매비율 (%)	29	42	31	25	35
	중소기업의 온라인 판매비율 (%)	8	25	17	10	14
정부	전자정부 이용 시민 비율 (%)	23	29	33	37	41
	전자정부(사용자 위주) 서비스 지수 (0-100)	72	57	44	45	70
	전자정부 투명성 지수 (0-100)	37	29	17	23	49

자료: Central European Policy Institution(2014), Digital Visegrad: Vision or reality? 필자 취합(검색일: 2014. 08. 20).

59) Visegrad.Info(2010), Transport infrastructure - TEN-T projects. <http://www.visegrad.info/transport-infrastructure/factsheet/transport-infrastructure-ten-t-projects.html>(검색일: 2014년 8월 22일).

는 낙후된 행정시스템과 인식에 기인하여 낙후된 수준이다.⁶⁰⁾

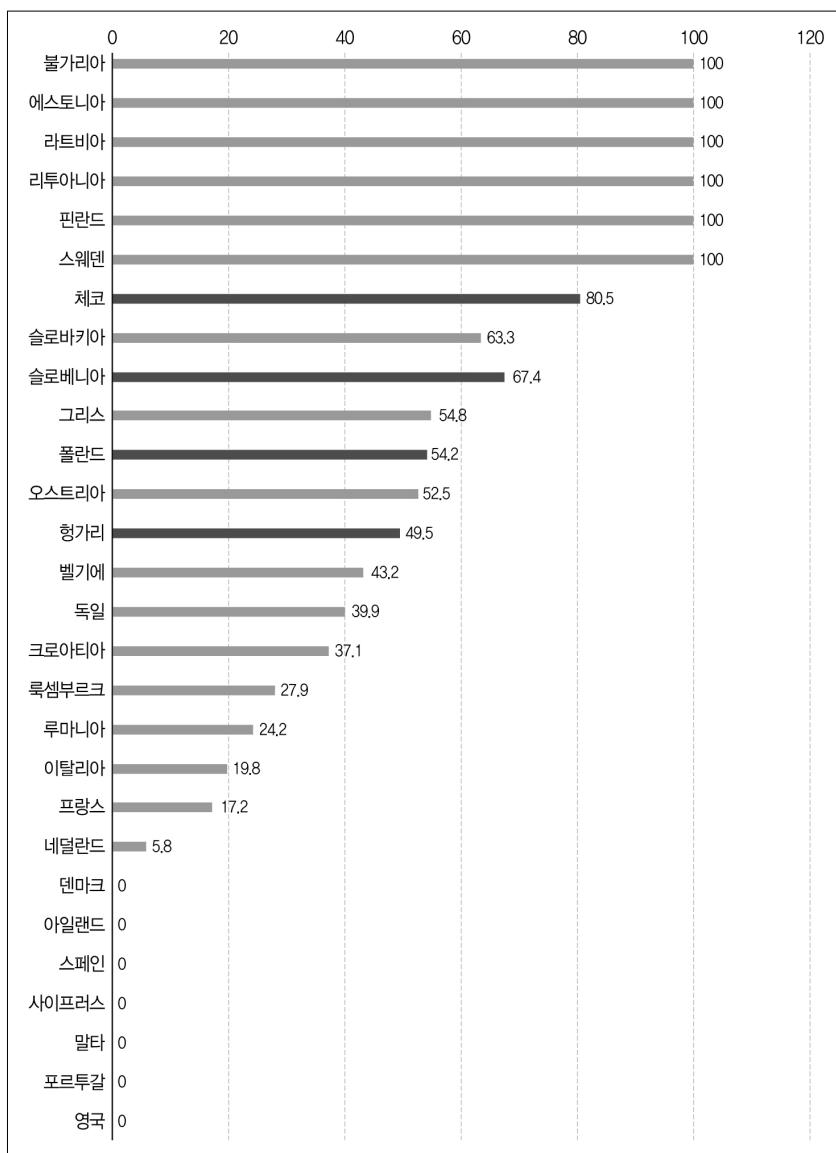
에너지 부분은 중부 유럽 4개국의 산업 인프라에서 가장 취약한 부분으로 지목된다. 가장 큰 문제는 중부 유럽 4개국의 러시아에 대한 과도한 천연가스 의존이다. EU에서는 1990년대 이후 천연가스 소비가 증가하고 결정적으로 2008년 탄소거래시스템(ETS: Carbon Emissions Trading Scheme)을 도입되면서 상대적으로 청정에너지인 천연가스 소비가 괄목하게 증가될 것으로 예상된다. 그러나 중부 유럽 4개국은 여전히 화석연료 사용비율이 높은데 폴란드의 경우 천력생산을 위한 에너지 사용에서 석탄비중이 95%에 달한다.

또한 중부 유럽 4개국에서 증가하고 있는 천연가스 수요에 기인하여 갈수록 러시아로부터의 천연가스 도입이 증가하고 있다. 2012년 기준 EU 내에서는 스칸디나비아 및 발트국가들이 국내소비 천연가스 100%를 노르드스트림(Nordstream) 라인을 통해 러시아로부터 수입하고 있다. 뒤를 이어 중부 유럽 4개국 역시 2012년 기준 체코 80.5%, 슬로바키아 63.3%, 폴란드 54.2% 그리고 헝가리 49.2% 등으로 러시아로부터 천연가스 도입비중이 높다. 2009년 러시아-우크라이나 분쟁에 따른 가스공급 중단으로 중부 유럽 4개국은 큰 어려움을 겪게 되면서 에너지 안보차원에서 가스 수입다변화를 꾀하고 있다. 당시 슬로바키아는 13일간 가스공급 중단으로 약 5억 유로의 경제적 손실을 입은 것으로 추정된다.⁶¹⁾

60) Central European Policy Institution(2014), Digital Visegrad: Vision or reality?(검색일: 2014년 8월 20일).

61) Central European Policy Institution(2013), Central Europe's energy security after Nabucco <http://www.cepolicy.org/publications/central-europe-s-energy-security-after-nabucco> (검색일: 2014년 8월 20일).

그림 3-9. EU 회원국의 러시아로부터의 천연가스 수입의존율 (2012년)



자료: Congressional Research Service(2013), Europe's Energy Security: Options and Challenges to Natural Gas Supply Diversification, p. 10.

그러나 2013년 기대를 모았던 아제르바이잔-오스트리아를 잇는 1,329km에 달하는 파이프라인 건설사업인 나부코(Nabucco) 프로젝트가 난항을 겪게 되면서 중부 유럽 4개국의 안정적 에너지 도입문제가 주요한 이슈로 부각되고 있다. 또한 중부 유럽 4개국은 가스도입 다변화를 위해 북아프리카로부터 LNG 도입을 모색하고 있으나 이들 국가들은 단 1개의 LNG 터미널도 보유하고 있지 않다. 다만 최근 폴란드는 국영에너지 기업인 Polskie LNG에서 유럽부흥개발은행(Bank for Reconstruction and Development)으로부터 7,500백만 유로의 차관을 도입하여 LNG 터미널 건설을 시작하여 2015년부터 가동할 예정이지만 가스도입 다변화를 위해서는 보다 많은 투자가 필요한 실정이다.⁶²⁾

한편 EU는 2010년에 발표한 유럽 2020 전략(Europe 2020 strategy)을 통해 2020년까지 온실가스 배출을 20% 감축한다는 목표를 설정하고 EU 차원에서 규제조치를 강화하고 있다. 이에 따라 중부 유럽 4개국에서는 EU 환경정책에 부응하여 석탄소비를 줄이고 천연가스 도입을 확대해야 할 처지로 최근 수년간 중부 유럽 4개국은 비세그라드 그룹을 통해 러시아 가스회사인 가즈프롬(Gazprom)과의 가스도입 협상진행을 모색하고 있으나, 아직까지 가시적 성과는 거두지 못하고 있다. 이와 같이 중부 유럽 4개국은 러시아와의 가스도입에 대한 협상력 결여와 미진한 수입다변화로 여타 서유럽 EU 회원국에 비해 상대적으로 높은 가스가격을 유지하고 있는 실정이다.

따라서 중부 유럽 4개국에 제조업 기지 건설을 계획하는 기업들은 이

62) Euractiv(2012), LNG terminal set to redraw Poland's energy map(검색일: 2014년 8월 24일).

표 3-11. 중부 유럽 4개국의 가스가격 (1,000 입방 미터 당 평균가격)

(단위: 달러)

국가	가격
폴란드	526
체코	503
슬로바키아	429
헝가리	391
우크라이나	416
프랑스	394
독일	379
영국	313

자료: Central European Policy Institution(2013), Central Europe's energy security after Nabucco, <http://www.cepolicy.org/publications/central-europe's-energy-security-after-nabucco>(accessed August 20, 2014)
(검색일: 2014. 08. 20).

들 국가의 에너지 공급과 가격시스템에 대한 면밀한 분석이 필요하다고 할 수 있다. 다만 폴란드의 경우 자국 내에 매장된 세일가스를 적극적으로 개발하고 있는데 폴란드 정부는 20067년 이후 다국적 에너지 기업인 엑손모빌(Exxon Mobil)과 탈리스만(Talisman Energy) 등에게 100여건이 넘는 세일가스 채굴 허가를 내주었다. 만약 이러한 폴란드 정부의 세일가스 채굴전략이 성공을 거두면 저비용 에너지 가격정책이 유지될 것으로 기대된다.

4. 소결

기업의 FDI 및 현지 생산기지 구축은 여러 우위요인에 기인한다. 그러나 EU가 하나의 통합된 시장이라는 점에서 여타 우위조건들은 현지에서 동일하게 적용됨으로, 입지 우위요인만이 차별적 요인이라 할 수 있다. 입

지 우위요인에서 있어 중부 유럽 4개국이 EU 내에서 핵심적인 생산기지로 평가받고 있다. 이러한 배경에는 크게 대내외적 정치, 경제 및 지정학적 이점을 포함한 구조적 요인과 EU 회원국으로서 구조기금 수혜를 통한 경제발전이라는 제도적 이점에서 기인한다.

중부 유럽 4개국의 입지경쟁력에서 구조적 요인은 다음의 3가지 맥락으로 정리할 수 있다.

첫째, 중부 유럽 4개국은 EU의 중심부에 위치하여 EU 최대 시장인 독일과 동유럽 시장 진출을 위한 교두보라는데 있다. 즉 중부 유럽 4개국은 유럽에 중앙에 위치하면서 서유럽과 러시아를 잇는 지정학적 위치를 점하여 제조업 및 물류산업 발전이 용이한 구조를 갖고 있다.

둘째, 중부 유럽 4개국은 지리적 인접성과 역사적 경험 공유를 통해 매우 유사한 사회적 구조를 갖고 있다. 이러한 점에서 4개국 사이에는 공고한 정치, 경제적 연대가 형성되어 있다. 특히 이들 4개국은 EU 가입을 전후로 EU 내에서 기득권 확보를 위해 비세그라드 연대를 제도화시키고 있다. 또한 최근에는 러시아에 대한 천연가스 도입 시 협상력 제고를 위해 비세그라드 그룹을 통해 집단적 협상을 고려할 정도로 여러 부분에서 협력이 이루어지고 있다. 이러한 협력 결과 중부 유럽 4개국은 EU에 대한 분담금 대비 보다 많은 구조기금 수혜로 경제발전의 발판을 마련하였다.

셋째, 중부 유럽 4개국의 생산기지로서의 장점은 무엇보다도 서유럽에 비해 상대적으로 저렴한 임금수준에서 찾을 수 있다. 중부 유럽 4개국의 시간당 노동비용은 EU 평균의 약 32-44% 수준에 불과해 제조업 기지로서 유망하다. 더욱이 중부 유럽 4개국은 노동인력의 질이 여타 중부 유럽

EU 회원국 보다 우수하다는 평가를 받고 있다. 이러한 배경에는 고등교육 진학률 및 외국어 구사 비율 등 높은 교육열에 있다. 또한 중부 유럽 4개국의 인구 총계는 EU 내 인구대국인 프랑스 및 영국과 유사한 수준이며, 폴란드의 경우 약 3,900만 명의 인구로 EU 내에서 스페인에 이어 6번째에 인구대국이다. 여기에 중부 유럽 4개국은 2004년 EU 가입이후 서유럽으로의 노동력 유출이 미비하여 안정된 양질의 노동력 확보가 가능하다. 다만 중부 유럽 4개국은 EU 내에서도 가장 빠른 경제 성장율을 기록하면서 EU 평균을 상회하는 노동비용 증가가 이루어지고 있다는 점은 고려해야 할 부분이다.

무엇보다도 중부 유럽 4개국이 EU 내 생산기지로서 각별한 주목을 받는 것은 EU 회원국으로서 구조기금 수혜를 통한 경제성장에 기인한다. 중부 유럽 4개국은 2004년 EU 가입 이후 EU 예산의 약 40%를 점하는 구조기금 배분에서 4개국 연대를 통해 여타 회원국 보다 상대적으로 많은 기금을 받았고 이를 경제성장의 발판으로 이용했다. 중부 유럽 4개국은 GDP 대비 정부지출 규모가 EU 평균을 밑도는 열악한 재정구조를 갖지만, 4개국 모두 정부지출의 약 6-9%에 달하는 구조기금 수혜를 통해 산업 인프라 구축, 고등교육 환경개선 및 중소기업 지원 등 다양한 경제발전전략을 실행하고 있다. 이 결과 중부 유럽 4개국은 다른 중동부 유럽 국가들보다 월등한 산업 인프라를 구축하고, 정치, 사회적 안정을 꾀하여 투자매력도가 높은 지역으로 평가받는다.

이러한 중부 유럽 4개국이 EU 회원국으로서 구조기금 수혜를 통한 경제발전전략과 인프라 구축의 대표적 사례는 다음과 같다.

첫째, EU 구조기금을 활용한 경제발전 전략에 있어 폴란드는 2009년

에 POLSKA 2030 전략을 수립하여 향후 2030년까지 매년 성장을 5%를 달성하고 획기적인 투자증대를 통해 EU 내 6위 규모의 경제대국을 의도하고 있다. 체코의 경우 2010년 EU의 유럽 2020 전략과 연계된 경제발전 계획인 경제성장 전략(EGS)과 2013년 비즈니스 환경개선과 역시 유럽 2020 전략 실행을 위한 국가개혁 프로그램(NRP)을 수립하여 폴란드와 경쟁구도를 형성하고 있다. 슬로바키아 역시 2010년에 사회발전을 위한 2030 전략과 2013년 운송 인프라 구축과 고용확대에 중점을 둔 국가개혁 프로그램(NRP, 2013년)을 실행하고 있다. 이외에 헝가리는 2000년 세체니 계획(Széchenyi Plan)을 수립하여 실행한 이후 2011년과 2014년에 각각 후속 발전전략을 이어나가고 있다. 이와 같이 중부 유럽 4개국은 모두 EU 구조기금을 활용한 경제발전전략을 실행하면서 공통적으로 서유럽과의 원활한 연계를 위한 운송망 구축을 핵심으로 한 산업 인프라 구축과 일자리 창출에 역점을 두고 있다.

둘째, 중부 유럽 4개국은 EU의 구조기금을 활용하여 인프라 구축을 적극적으로 진행하면서 동시에 EU의 범유럽네트워크(TEN) 계획과 연계하여, 운송(TEN-T), 통신(e-TEN) 및 에너지(TEN-E) 부분에서 네트워크 구축에 주력하고 있다. 중부 유럽 4개국은 지정학적 입지에 기인하여 EU가 실행하는 범유럽네트워크계획의 핵심지역으로 운송, 통신 및 에너지인프라 구축이 활발히 이루어지고 있다. 이에 따라 중부 유럽 4개국 간 도로 및 철도 운송망 연결이 활발하게 이루어지고 있다. 이들국가들은 이외에도 독일과 발트 및 발칸지역을 연결하는 육로운송(도로, 철도) 인프라 구축이 활발히 진행하고 있어, EU 내에서 핵심적인 생산 및 물류기지로서 입지를 강화하고 있다. 또한 중부 유럽 4개국은 디지털인프라는 유럽에서

도 상위권에 위치한다. 다만 중부 유럽 4개국은 러시아에 대한 높은 천연 가스 의존도에 따른 에너지의 안정적 공급과 높은 에너지비용은 단점으로 지목되고 있는데, EU가 실행하는 천연가스 파이프라인 사업이 가시화 되면 에너지 문제는 일정정도 해결될 전망이다. 이와 같이 중부 유럽 4개국은 EU 구조기금을 통한 산업 인프라 구축과 EU의 범유럽네트워크 계획의 핵심지역으로 향후 수년간 운송과 통신부분에서 서유럽 수준에 육박하는 인프라를 구축할 것으로 예상된다.

제4장 중부 유럽 4개국의 입지경쟁력에 따른 외국인직접투자(FDI)

1. 중부 유럽 4개국의 FDI 유치 정책
2. 중부 유럽 4개국의 FDI 유입 현황
3. 중부유럽 4개국의 FDI 유입 효과 및
변화 추이
4. 소결



1. 중부 유럽 4개국의 FDI 유치 정책

앞의 장에서 설명했듯이 서유럽과 동유럽 및 러시아를 잇는 유럽의 중앙에 위치한 지리적 이점, 노동의 질에 비해 저렴한 임금 수준, 그리고 EU의 회원 가입을 통한 통합된 시장개방체제로의 편입은 중부유럽 4개국을 유망한 투자 유력지로 부상시키고 있다. 그 가운데서 특히 EU 회원 가입은 중부유럽 4개국에게 있어 EU 예산의 절반에 육박하는 구조기금의 수혜를 받는 기회를 제공했다. 그 결과 EU 구조기금의 도움으로 이들 국가는 서유럽과 비교해 상대적으로 낙후된 운송, 통신 등의 산업 인프라 수준을 개선하고, 서유럽과의 네트워크를 강화함과 더불어 서유럽 기업들의 FDI 유입과 생산기지이전을 자극하는 유리한 여건을 조성할 수 있었다.

이를 바탕으로 중부유럽 4개국은 성장의 핵심 동력으로서 FDI 유입을 촉진할 구체적인 세부 정책을 도모하게 되는데, 그것의 중요성은 FDI의 유입이 유리한 구조적 조건만이 아닌 정부 정책에 의해서 사실상 견인된다는 점에 있다. 이런 측면에서 투자 인센티브는 FDI를 늘리기 위해 정부가 사용하는 주된 정책 도구였다. 이러한 투자 인센티브에는 현금지원이나 무이자 대출 혹은 저리의 신용융자와 같은 금융 인센티브, 세율감면이나 면세기간 제공 등의 재정 인센티브, 규제완화나 정부계약에 우선권을 제공하는 기타 인센티브 등이 있다. 이 가운데 금융과 재정 인센티브가 가장 흔히 사용되는데, 중부 유럽 4개국 역시 특정 지역의 개발과 신규 일자리 창출을 위해 두 가지 인센티브 방식을 적절히 혼용하고 있다.

가. 폴란드

폴란드는 2011년 7월 5일 채택한 투자지원 프로그램(Program for the support of investments of considerable importance for Polish economy for years 2011-2020)을 통해 투자 인센티브를 제공하고 있다. 이는 크게 신규 일자리 창출을 위한 고용지원과 신규 투자의 유치를 위한 투자지원으로 구분된다.

그 가운데 고용지원의 경우 정부지정 중점육성 산업분야(자동차, 전자, 항공 산업, 바이오 및 첨단기술 서비스, R&D 분야)에서 신규 일자리가 창출되면 일자리 당 3,200~15,600 즈워티까지 재정 지원이 가능하다. 이러한 지원을 받으려면 150만 즈워티를 투자해 최저 35개의 신규 일자리를 창출해야 한다.

그러나 중점육성산업분야가 아닌 경우에도 총 투자액이 7억 5,000만 즈워티를 초과하고 200개 이상의 신규 일자리를 창출하거나 혹은 5억 즈워티 이상을 투자하고 500개 이상의 신규 일자리를 창출해도 인센티브를 받을 수 있다.

표 4-1. 폴란드의 고용지원 인센티브

	신규 일자리	신규투자 금액 (백만 즈워티)	일자리 당 지원규모
자동차, 전자, 항공, 바이오테크놀로지	250	40	
현대적 서비스 분야	250	1.5	3,200~15,600 즈워티 (800~3,900유로)
R&D	35	1	
기타 대규모 투자	200	750	
	500	500	

자료: Polish Information and Foreign Investment Agency(2014), http://www.paiz.gov.pl/governmental_grants
(검색일: 2014. 07. 10).

그리고 투자지원은 중점육성 산업분야와 기타 대규모 투자, R&D 분야로 다시 구분되는데, 중점 육성분야는 최소 1억 6,000만 즈워티를 투자하고 50개의 일자리를 창출할 경우 전체 투자비용의 2%에서 12.5%까지 지원을 받을 수 있다. 그리고 R&D 분야는 최소 1,000만 즈워티를 투자해 35개의 신규 일자리를 창출할 경우 적격 투자비의 최대 10%까지 지원을 받을 수 있다.

그러나 근본적으로 이러한 현금지원은 폴란드 당국에서 투자금액, 투자업종 등 여러 요소를 감안하여 선별적으로 적용하며, 최종적으로 투자기업과 폴란드 정부 사이에 계약도 맺어야 하므로 그 조건이 매우 까다롭다고 할 수 있다. 더욱이 산업고도화 및 FDI 유치의 질적 성과를 제고하기 위해 현금 지원제도를 강화함으로써 지원대상이 되는 외국인 투자도 대규모 투자, 서비스업 및 R&D 투자, 그리고 상기와 같은 정부지정 중점육성 산업분야로 국한하였다.

- 투자 규모가 최소 10만 유로 이상
- 투자가 보유 주식지분이 25% 이상
- 투자 완료일로부터 적어도 5년간 투자 규모 유지(중소기업은 3년)

표 4-2. 폴란드의 투자지원 인센티브

분야	신규 일자리 수	신규 투자 (백만 즈워티)	지원액 (적격비용의 %)
우선 분야(R&D 제외)	50	160	2% ~ 12.5%
기타 대규모 투자	200	750	
	500	500	
R&D	35	10	최대 10%

자료: Polish Information and Foreign Investment Agency(2014), http://www.paiz.gov.pl/governmental_grants
(검색일: 2014. 07. 10).

한편 폴란드는 세금 감면혜택이 제공되는 경제특구(Special Economic Zone)를 운영하고 있는데, 이곳에 입주한 기업이 투자 인센티브를 받으려면 다음과 같은 요건을 모두 충족해야 한다.

- 사업 개시일로부터 신규 사업장을 5년 이상 유지(중소기업은 3년)

경제특구 입주를 위해서는 허가를 받아야 할 뿐만 아니라, 이러한 약정 조건을 준수하지 못할 경우 입주허가가 취소되거나 제공된 인센티브를 반납해야 하는 등 불이익을 받을 수 있다. 2013년 기준으로 폴란드에는 총 14개의 경제특구가 설립되어 있으며, 유효기간은 2026년까지로 되어 있다.

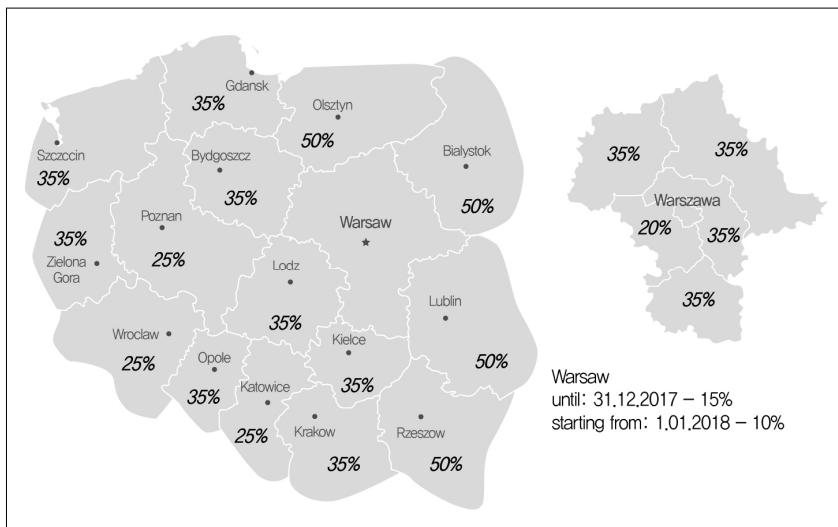
그 이외의 투자 인센티브로는 지역에 제공되는 지역지원이 있다. 이는 공장의 신규 설립이나 기존 설비의 확장을 위한 신규 투자에 대해 현금보조 또는 법인세 감면 및 부동산세 감면 등을 통해 투자기업을 지원하는 제도이다. 이때 현금보조나 법인세 감면한도는 지역별로 차등적인데, 유형 및 무형 자산 구입비용 등 적격투자비용의 30-50% 한도 내에서 인센

표 4-3. 폴란드의 SEZ(경제특별지역)의 투자 인센티브

지원내용	자격요건	지원규모
법인세 감면	SEZ 입주 (최소 투자 10만 유로)	지역별 인센티브 제공 *적격투자액
개별 SEZ 지정		
현금지원	대규모 투자, 서비스, R&D 및 우선분야	SEZ 입주 시 투자금의 최대 15% SEZ 미입주시 투자금의 최대 30%
신규고용시 부대비용 지원	정규직 신규고용 (계약기간 3년 이상)	신규고용을 위한 작업장 설치 및 기계류 구입비 지원 지원규모는 약 15,000 즈워티
특수고용시 보조금 지급	무직자 신규고용 (25세 이하, 50세 이상, 출산후 무직여성)	사회보장세, 퇴직금 등
사회보장세	12개월 이상의 무직자를 정규직으로 신규 고용 시	약 3,400 즈워티

자료: KOTRA(2014), <http://www.kotraacademy.com/jsp/front/dataroom/swdata/datSwdataList.jsp>(검색일: 2014. 07. 10.).

그림 4-1. 폴란드의 지역별 최대 인센티브 비율



자료: Polish Information and Foreign Investment Agency(2014), http://www.paiz.gov.pl/investment_support/investment_incentives_in_SEZ(검색일: 2014. 7. 10).

티브를 줄 수 있다. 한편 중견기업 및 소기업에 대해서는 지원규모를 더 늘려주는데, 중견기업의 경우 지원율 상한이 10% 높으며, 소기업에 대해서는 20%가 더 높다. 인센티브를 받기 위한 기본 조건은 투자가 최소 5년 간 존속되거나 또는 투자로 창출된 일자리가 최소 5년간 유지되어야 한다.

나. 체코

체코는 1998년부터 투자인센티브 제도를 설치하였고, 2000년부터 법적으로 구속력을 지닌 투자인센티브 법을 시행한 이래 2004년, 2007년, 그리고 가장 최근인 2012년 7월 법령 개정을 통해 현재에 이르고 있다. 체코는 몇 차례의 법 개정을 통해 인센티브 수혜를 위한 최소 투자액 규모를 하향 조정하였다. 아울러 수혜 대상을 기존의 제조업 중심에서 벗어

나 서비스 분야와 고급 인력이 필요한 IT 및 R&D 센터 등 첨단 기술 산업 유치 중심으로까지 확대 시행하고 있다.

구체적으로 체코의 인센티브 지원 분야는 크게 제조업, 기술센터, 비즈니스 지원 서비스 센터로 구분하여 각 분야별로 다음과 같이 규정되어 있다. 즉 제조업 분야는 동 분야의 신규 투자나 기존 생산설비의 투자확대, 기술센터는 R&D 센터의 신규 투자나 확장 투자, 그리고 비즈니스 지원 서비스 센터는 쉐어드-서비스 센터, 소프트웨어-개발 센터, 하이-테크 수리 센터에 대한 신규 투자 혹은 확장 투자로 규정하였다.

먼저 제조업의 경우 일반투자와 전략투자의 두 가지 유형으로 구분되는데, 각 투자 프로젝트가 인센티브를 받으려면 다음과 같은 요건을 구비해야 한다. 일반투자의 경우 장기적으로 유형 및 무형자산에 대한 최소 투자금액이 1지역에서는 5,000만 코루나(약 185만 유로) 이상이어야 하고, 그 중 2,500만 코루나 이상(약 925,000유로)은 새로운 기계에 투자해야 한다. 2지역에서는 1억 코루나(약 370만 유로) 이상을 투자해야 하고, 이 중 5,000만 코루나 이상이 새로운 기계에 투자되어야 한다. 또한 해당 투자가의 자기 자본은 적격 투자비용의 최소 절반 이상을 차지해야 한다.⁶³⁾

전략투자는 장기적으로 유형 및 무형자산에 대한 최소 금액이 5억 코루나(약 1,850만 유로) 이상이어야 하고, 이중 2억 5,000만 코루나(약 925

63) 폴란드에서는 장기적으로 자산(기계류에 대한 투자가 절반일 경우)에 대한 투자 혹은 새로이 창출된 일자리에 대한 2년간 총 급여 둘 중 하나가 적격 비용으로 계상된다. 투자가는 두 가지 중 하나를 적격 비용으로 선택할 수 있다. 이와 비교해서 슬로바키아에서는 적격비용을 토지와 건물 매입비, 테크놀로지 장비와 기계류 구입비, 라이센스와 특허 등의 무형자산 사용비 등을 포함한다. 적격비용에 포함되는 모든 생산과 테크놀로지 장비는 신제품이어야 하며, 2년이 경과되지 않은 시점에 구입한 것이어야 한다.

표 4-4. 체코의 제조업 분야 투자 인센티브 조건

제조업 투자	지역구분	최소 투자	설비 투자	최소 신규일자리
일반투자	1지역	5,000만 코루나	2,500만 코루나	0
	2지역	1억 코루나	5,000만 코루나	0
전략투자	1, 2지역	5억 코루나	2억 5,000만 코루나	500

자료: CzechInvest(2014), Investment Incentives: Your Gateway to Prosperity, <http://www.czechinvest.org/data/files/ipo-brozura-obalka-en-2014-cervenec-final-3298-en.pdf>(검색일: 2014. 06. 10).

만 유로) 이상은 새로운 기계에 대한 투자여야 하고, 최소 500명의 신규 일자리를 창출해야 한다.

다음으로 기술센터 투자 또한 일반투자와 전략투자로 구분되는데, 일반투자는 장기적으로 유형 및 무형자산에 대한 최소 투자 금액이 1,000만 코루나(약 37만 유로) 이상이어야 한다. 이 중 적어도 500만 코루나(약 18만 5천유로)는 새로운 기계류에 투자해야 한다. 최소 투자 금액의 절반은 투자가의 자기자본이어야 하며, 동시에 최소 40개의 신규 일자리를 창출해야 한다. 한편 전략투자는 장기적으로 유형 및 무형자산에 최소 2억 코루나 이상을 투자해야 하고, 이중 1억 코루나 이상을 새로운 기계류에 투자해야 한다. 동시에 최소 120개의 일자리를 신규로 창출해야 한다.

나아가 비즈니스 지원 서비스 센터 투자에서 인센티브를 받으려면 소프트웨어-개발 센터의 경우 최소 40개의 신규 일자리를, 그리고 나머지 기타 센터의 경우 최소 100개의 신규 일자리를 만들어야 한다.

표 4-5. 기술 센터 투자인센티브 조건

기술 센터	최소 투자금	기계류 투자금	신규 일자리 창출
일반투자	1,000만 코루나	500만 코루나	40
전략투자	2억 코루나	1억 코루나	120

자료: CzechInvest(2014), Investment Incentives: Your Gateway to Prosperity, <http://www.czechinvest.org/data/files/ipo-brozura-obalka-en-2014-cervenec-final-3298-en.pdf>(검색일: 2014. 06. 10).

표 4-6. 비즈니스 지원 서비스 센터 투자인센티브 요건

비즈니스 지원 서비스 센터	최소 신규 일자리의 수	
	소프트웨어 개발 센터	기타 센터
투자	40	100

자료: CzechInvest(2014), Investment Incentives: Your Gateway to Prosperity. <http://www.czechinvest.org/data/files/ipo-brozura-obalka-en-2014-cervenec-final-3298-en.pdf>(검색일: 2014. 06. 10).

상기와 같이 분야별 투자인센티브를 유형별로 나눌 경우, 투자 인센티브는 다음과 같이 세분될 수 있다. 즉 법인세 경감, 시장가격보다 저렴한 가격으로 부지 제공, 일자리 창출 지원금, 교육과 훈련 지원금, 자본 투자에 대한 현금지원 등이 그것이다. 이러한 인센티브는 국가가 정한 투자 인센티브 총액까지 지원을 받을 수 있는데, 여기에 신규 채용 노동자에 대한 교육과 훈련 지원금은 추가로 지원을 받을 수 있다.

- 법인세 감면 : 투자가들은 일자리 창출 지원금을 공제한 이후 혹은 시장가격과 실제 구입가격의 차액을 공제한 이후에 국가 지원 상한액까지 세금을 감면 받을 수 있다. 법인세 감면 기간은 최장 10년으로 기존 기업은 일부 감면, 신규 기업은 완전 감면을 받는다.
- 시장가격보다 저렴하게 부지 매입 : 국가나 자치단체 소유의 부지를 저렴한 가격에 매입할 수 있는데, 실제 구입가격과 시장가격의 차액이 바로 인센티브이다.
- 일자리 창출 지원금, 교육 및 훈련 지원금 : 해당 지원금은 실업률이 전국 평균보다 50%를 상회하는 지역, 즉 A지역에서만 받을 수 있다. 창출된 신규 일자리 당 현금 지원금은 최대 20만 코루나(약 7,400유로)이며, 신규 채용된 노동자의 교육과 훈련 지원금은 전체 비용의 최대 25%까지 지원을 받을 수 있다.

표 4-7. 일자리 창출, 교육 및 훈련 인센티브

지역의 유형	신규 일자리 당 현금지원	교육과 (재)훈련 현금지원
A 지역 (실업률이 전국 평균의 50%를 넘는 지역) ⁶⁴⁾	20만 코루나 (약 7,400 유로)	대기업 : 25% 중견기업 : 35% 소기업 : 45%
기타 지역	n.a.	n.a.

자료: CzechInvest(2014), Investment Incentives: Your Gateway to Prosperity, <http://www.czechinvest.org/data/files/ipo-brozura-obalka-en-2014-cervenec-final-3298-en.pdf>(검색일: 2014. 06. 10).

그리고 인센티브의 총 액수는 지역별로 상이한데, 각 지역별로 상한액 비율이 정해져 있다. 최대 지원금은 전체 투자비의 25%이다. 2지역에서 제조업 분야에 대한 투자와 고도의 기술을 요구하지 않는 분야에 대한 투자에서 인센티브 총액은 개별 지역에 배정된 국가지원 최대 금액의 75%까지만 지원된다.

마지막으로 자본투자에 대한 현금지원은 제조업이나 기술센터에 대한 전략투자로 한정되며, 전체 투자비의 최대 5%까지 지원받을 수 있다. 제조업 분야의 경우 최대 현금지원은 15억 코루나(약 5,550만 유로)이며, 기술센터의 경우는 5억 코루나이다. 그러나 생산과 설비에 대한 신규 투자와 확장 투자 혹은 기술센터의 신규 투자나 확장 투자가 동시에 진행된다면, 현금지원의 총액은 투자비 전체의 7%까지 올라간다.

다. 슬로바키아

슬로바키아는 2007년 제정되고 2011년 개정된 관련 규제와 유럽연합의 관련 법규에 의거해 인센티브를 제공하고 있는데, 실업률이 높은 상대

64) A 지역은 매 6개월마다 실업률을 조사한 이후 재평가된다.

표 4-8. 기술 및 쉐어드-서비스 센터 인센티브조건

기술 센터	쉐어드 서비스 센터
최소 투자액은 고정자산에 대한 50만 유로	최소 투자액은 고정자산에 대한 40만 유로
자기자본은 최소 25만 유로	자기자본은 최소 20만 유로
노동자의 최소 70%를 대학 졸업생 고용	노동자의 최소 60%를 대학 졸업생 고용
최소 40개의 신규 일자리 창출	최소 40개의 신규 일자리 창출

자료: SARIO(2014), Investment Incentives in Slovakia, http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-investment-aid_0.pdf(검색일: 2014. 09. 15).

적 저발전 지역과 고부가가치 업종으로 투자를 유도하려는 노력을 보이고 있다. 이에 의하면 인센티브는 제조업, 기술센터, 쉐어드-서비스 센터, 관광업 등 4개 유형으로 구분해서 제공하고 있다. 그리고 그 방법으로는 일반적으로 세제지원, 현금 지원, 신규 일자리 창출에 대한 지원, 국가소유나 자치단체 소유 자산을 시장가격보다 싸게 매각하는 방법 등이 사용되고 있다.

이 가운데 기술센터 및 쉐어드-서비스 센터에 대한 최저 투자액은 슬로바키아 전역에서 동일하다. 기본적인 조건은 다음과 같다.

그러나 제조업 분야에 대한 최저 투자액은 지역의 실업률에 따라 다르다. 제조업 분야 투자는 최소 40개의 신규 일자리를 만들어야 한다. 기존의 설비를 확장하는 경우에는 노동자를 최소 10% 이상 더 늘려야 하며

표 4-9. 제조업 분야에 대한 인센티브조건

(단위: 백만 유로, %)

구분	최소 투자비용		설비투자 비중	자기자본	
	대기업	중소기업		대기업	중소기업
평균 실업률 이하 지역	10	5	60	5	2.5
평균 실업률 이상 지역	5	2.5	50	2.5	1.25
평균 실업률 50%초과 지역	3	1.5	40	1.5	0.75

자료: SARIO(2014), Investment Incentives in Slovakia, http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-investment-aid_0.pdf(검색일: 2014. 09. 15).

(보통 40개의 신규 일자리를 창출하는 것과 비슷하다), 상품생산의 규모와 매출이 최소 15% 증가해야 한다.

한편 슬로바키아 역시 제공되는 인센티브가 지역별로 차등적으로 적용

표 4-10. 지역별 최대 인센티브 비율

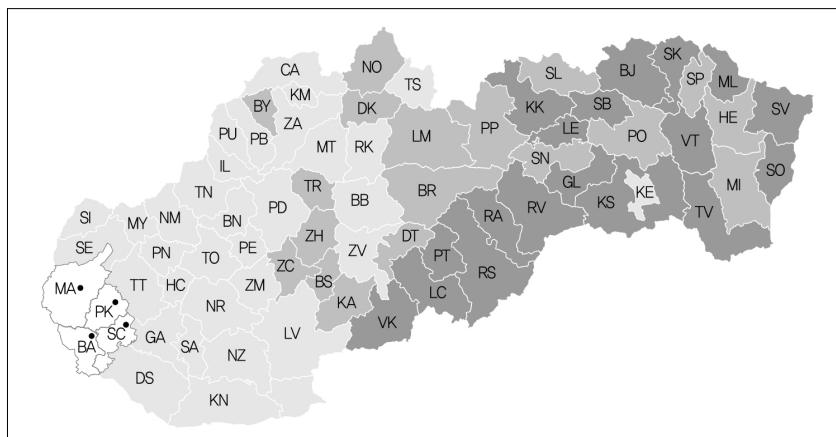
산업분야에 대한 최대 인센티브 비율			
	A지역	B지역	C지역
지원상한선	35%	35%	25%
현금지원	15%	10%	-
소득세 감면	35%	35%	25%
신규일자리 지원	6,000유로	4,000유로	-
무형자산이전	35%	35%	25%
쉐어드 서비스 센터에 대한 최대 인센티브 비율			
	A지역	B지역	C지역
지원상한선	35%	35%	25%
현금지원	-	-	-
소득세 감면	35%	35%	25%
신규일자리 지원	6,000유로	6,000유로	6,000유로
무형자산이전	35%	35%	25%
기술 센터에 대한 최대 인센티브 비율			
	A지역	B지역	C지역
지원상한선	35%	35%	25%
현금지원	20%	20%	20%
소득세 감면	35%	35%	25%
신규일자리 지원	8,000유로	8,000유로	8,000유로
무형자산이전	35%	35%	25%
관광업에 대한 최대 인센티브 비율			
	A지역	B지역	C지역
지원상한선	35%	35%	25%
현금지원	15%	15%	-
소득세 감면	35%	35%	25%
신규일자리 지원	6,000유로	4,000유로	-
무형자산이전	35%	35%	25%

자료: SARIO(2014), Investment Incentives in Slovakia, http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-investment-aid_0.pdf(검색일: 2014. 09. 15).

된다. 즉 전국을 3개 구역(A, B, C지역)으로 구분하여 전체 평균대비 해당 지역의 실업률을 기준으로 설비투자보조금, 소득세 감면 등을 차등적으로 지급하고 있는데, 무엇보다 고부가가치산업이나 실업률이 높은 지역 일수록 지급 상한이 높다.

전반적으로 슬로바키아의 투자 인센티브는 현금감면 등 세제지원 중심으로 이동해 가는 추세에 있고, 특히 R&D 등 고부가가치업종에 많은 인센티브를 제공함으로써 외국인 투자업종의 전환을 시도하고 있다. 나아가 슬로바키아의 투자 인센티브와 관련해 중요한 점은 그것의 수혜가 법적으로 인정되는 권리가 아니라는 점이다. 즉, 슬로바키아와 유럽연합이 요구하는 모든 투자 관련 요건들을 충족해도 인센티브는 거부될 수 있다. 따라서 투자가가 인센티브 수령을 위해 신청과 관련 절차를 반드시 거쳐야 하지만 특정 투자에 따른 인센티브의 수령 여부는 궁극적으로 슬로바키아 정부가 결정한다.

그림 4-2. 투자인센티브 지원 지역 구분



자료: SARIO(2014), Investment Incentives in Slovakia, http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-investment-aid_0.pdf(검색일: 2014. 09. 15).

라. 형가리

헝가리는 외국인 투자와 관련해 기본적으로 외국인 우대정책을 폐고 있지 않다. 2000년 유럽연합 가입을 준비하는 과정에 1999년 12월 31일 부로 외국인 투자기업에 제공되던 100% 법인세 면제혜택이 전면 폐지되었기 때문이다. 따라서 2000년 이후로 내국인과 외국인 모두에게 동등한 투자 우대조치가 시행되고 있다. 그러나 2000년 이후 외국인 투자가들이 투자 대상지역을 폴란드나 체코 등지로 전환하면서 헝가리에 대한 외국인 투자가 주춤하자 기존의 투자 우대조치를 강화하는 법안을 마련하여 유럽연합 기준에 부합하는 범위 안에서 현금지원, 세제혜택 등의 투자 인센티브를 제공하고 있다. 특히 현금지원의 경우 수혜 대상에서 국내외 기업 간 차별이 없음은 물론이고, 지원규모를 투자금액 대비 비율이 아닌 투자건별로 심사해서 지원액이 결정되기 때문에 집중 육성코자 하는 특정 산업 위주로 정부 재량에 따라 선별해서 투자를 유치할 수 있다.

또한 헝가리 정부는 지역균형발전을 위해 지역별 산업 집적도에 따라 차등적인 지역별 인센티브 상한 제도를 두고 있다. 이는 지역별 투자 자본의 일정 비율까지만 우대 혜택을 제공하는 것으로 낙후지역일수록 인센티브 비율이 높은데, 투자 지역에 따라 적격 비용의 최대 50%까지 인센티브가 제공된다. 또한 지역별 인센티브 상한 비율은 기업 규모별로도 상이하다. 즉, 대기업은 지역별로 투자액의 20-50%의 인센티브 혜택을 받을 수 있고, 중소기업과 영세기업은 각각 대기업 기준 인센티브 상한에서 10% 및 20%의 추가 지원 혜택을 받을 수 있다.

구체적으로 헝가리 정부가 제공하는 투자 인센티브는 정부가 개별적으로 결정하는 현금지원과 개발조세지원, 신규 노동자에 대한 교육과 훈련

표 4-11. 지역별 인센티브 상한 비율 (2014-2020년)

(단위: %)

지역	비율
부다페스트	0
Érd, Gödöllő, Gyál, Maglód, Pécel 외 77개 도시	35
중부 헝가리 Piliscsaba, Pilisjászfalu, Pilisvörösvár, Solymár	20
그 외 도시	0
북부 헝가리	
북부 평원	50
남부 평원	
남부 트랜스다뉴브	
중부 트랜스다뉴브	35
서부 트랜스다뉴브	25

자료: HITA(2014), <http://hipa.hu/en/Publication.aspx>(검색일: 2014. 09. 15); KOTRA(2014), 「비세그라드를 공략하라: 중부유럽에서 펼쳐지는 한·중·일 삼국지」, 『Global Market Report』, 14-030, p. 38.

비 지원, 일자리 창출 지원으로 구분된다. 그러나 헝가리 투자·무역청(HITA)에서는 투자 인센티브를 크게 제조업 분야와 서비스 분야로 구분하고 있다.

제조업 분야의 인센티브 가운데 정부의 개별 지원은 1,000만 유로 이상으로 현금 및 세금 인센티브 형태로 지원된다. 이때 최소 100개의 신규 일자리를 창출한 경우, 그리고 우선지역의 경우는 최소 50개의 신규 일자리를 창출한 경우에 지원을 받을 수 있다.

개발조세지원(development tax allowance)은 투자가 완료된 이후의 조세 인센티브로 투자완료 이후 10년간 법인세의 최대 80%까지 면제를 받을 수 있는 인센티브이다. 이러한 인센티브를 받으려면 투자 규모가 최소 1,000만 유로 이상이고 150개의 신규 일자리를 창출해야 한다. 한편 우선 지역의 경우는 최소 330만 유로를 투자하고 75개의 신규 일자리를 창출해야 한다.

교육 및 훈련비 지원은 현금이나 세금으로 지원받는 인센티브로 전체 교육 및 훈련비용의 25-60%까지 지원을 받을 수 있다. 지원 조건은 신규 일자리를 50~500개 창출한 경우 최대 100만 유로, 신규 일자리를 500개 이상 창출한 경우 최대 200만 유로까지 지원을 받을 수 있다. 영세기업과 중소기업의 경우에는 여기에서 각각 20%, 10%를 추가로 지원받을 수 있지만, 전체 적격비용의 80%를 넘지 못한다. 한편 워크-숍 설립 지원의 경우는 최소 50명의 학생을 고용한 경우로 현금 및 세제인센티브를 통해 최대 200만 유로까지 지원이 가능하다.

일자리 창출 지원 또한 현금 및 세제인센티브를 통해 프로젝트 당 120만~300만 유로까지 인센티브를 받을 수 있는데, 우선지역에 투자한 경우는 최소 250개의 일자리를 창출할 것이 요구되며, 최우선지역에서는 최소 150개의 신규 일자리를 창출한 경우에 지원을 받을 수 있다.

일종의 사회보장세인 일자리 보호 행동계획은 헝가리 정부가 지정하는 5개의 우선 직업군에 대한 사회보장세 감소의 형태로 지원을 받는데, 일반적인 사회보장세가 28.5%인데 반해, 개별 프로젝트에 따라 사회보장세를 0~14%까지만 내도록 하는 것이다.

다음으로 서비스 분야의 인센티브 가운데 정부의 개별 지원은 EU 기금의 지원이 없는 경우 투자금액이 1,000만 유로 이상일 경우나 혹은 2,500만 유로 이상일 경우 정부가 개별적으로 현금이나 세제 인센티브를 부여하는 방식이다. 이러한 지원을 받기 위해서는 최소 100개의 신규 일자리를 창출하거나 혹은 중부 헝가리 지역에서는 최소 200개의 신규 일자리를 창출해야 한다.

2. 중부 유럽 4개국의 FDI 유입 현황

중부 유럽 4개국의 FDI 유치에 금융 및 재정 인센티브가 실제로 어느 정도 효과가 있었는지는 논란의 여지가 없지 않다. 각종 인센티브 이외에 유럽 중앙에 위치한 지리적 이점, 상대적으로 질 높고 저렴한 노동력 등도 외국인 투자를 유인하는 중요한 요소들이기 때문이다. 그러나 경제성장을 견인하는 정부 정책의 중요성에서 볼 때, 각종 인센티브는 중부 유럽 4개국으로 FDI를 끌어들이는 핵심 동력이 되었던 것이 사실이고, 특히 다국적 기업들이 투자처를 결정함에 있어 인센티브는 필수적 요인이다(*Šimelytė and Liučvaitienė 2012, p. 90*). 따라서 중부 유럽 4개국은 금융 및 재정 인센티브를 대표로 한 정부의 적극적인 투자유인정책을 포함한 각종 입지 우위요인의 복합적 영향 속에서 체제전환 이후 급속한 FDI 유입 성과를 보여주었다.

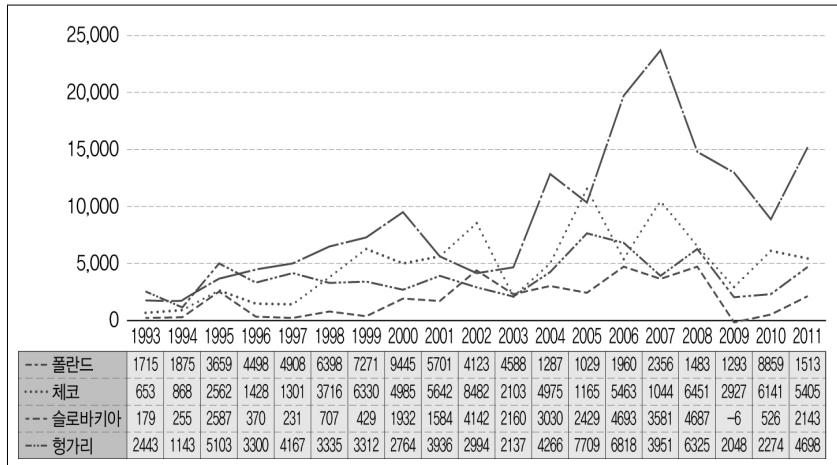
가. 폴란드

1990년대 초반 시장경제로의 체제전환 아래로 중부 유럽 4개국 공히 1993-2011년 전체적으로 FDI 유입에서 유사한 추세를 보여주었다. 즉 체제전환 초기의 증가추세, 그리고 EU의 정식 회원국이 된 2004년 이후부터 2008-2009년 글로벌 위기의 도래 직전까지 최고점에 이른 FDI 유입 실적이 그것이었다.

이러한 유사한 추세 속에서도 일부 국가는 다른 국가들에 비해 더욱 월등한 FDI 유입 성과를 기록하기도 했는데, 폴란드가 그러한 대표적 예에 해당했다. 비록 글로벌 위기의 여파로 2010년까지 FDI 유입에 감소세

그림 4-3. 중부 유럽 4개국 FDI 유입 현황 (1993-2011년)

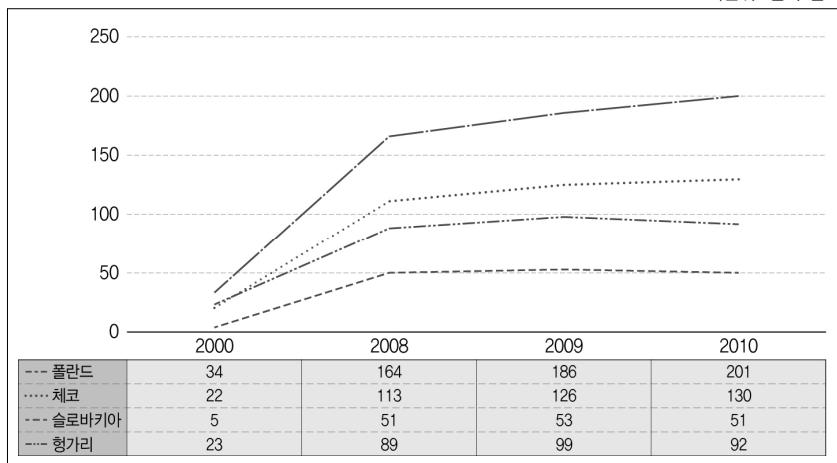
(단위: 백만 달러)



자료: Hamžík(2013), Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries. Diploma thesis, Mendel University in Brno, p. 94. 필자 재구성.

그림 4-4. 2000년, 2008-2010년 4개국 FDI 누계

(단위: 십억 달러)



자료: NBP(2011), <http://www.nbp.pl/statystyka/dwn/iip2010.pdf>(검색일: 2014. 07. 01); Zbigniew Zimny(2012), Inward FDI in Poland and its policy context, 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 9.

가 나타나긴 했지만, 폴란드는 2010년까지 FDI 누계에서 다른 3개 국가들을 압도했다.

구체적으로 폴란드의 FDI 유입실적을 업종별로 살펴보면, 2000년과 비교해 2009년 서비스부문이 FDI의 65%를 차지하며, 그 가운데 금융서비스가 19%로 가장 많은 비중을 차지했다. 그리고 유통서비스(16%)와 기타 사업 서비스(10%)가 뒤를 이었다. 서비스 부문에서 금융과 유통서비스가 가장 많은 비중을 차지한 것은 외국계 다국적 자회사가 폴란드의 금융과 소매유통업(supermarket)을 장악하고 있는 현실의 반영으로 분석된다. 실제로 폴란드의 유통서비스 분야의 1위부터 5위까지가 외국계 기업이고, 금융 서비스 분야에서 5대 기업 가운데 4개 기업이 외국계 회사이다. 그리고 기타 사업서비스 분야 중 통신업과 발전서비스 분야도 외국계 자회사의 주요 투자업종이다.

제조업 분야의 경우 2009년 기준으로 FDI 유입의 32%를 차지하며, 그 가운데 식품업(6%), 자동차 및 부품업(5%), 그리고 금속재(4%)가 가장 많은 비중을 차지했다. 2008년-2009년 글로벌 경제위기로 제조업 분야로 유입되는 FDI 총량에 감소세가 나타났고, 투자규모 축소의 영향으로 일부 유출이 발생하기도 했지만, 제조업 분야로 유입되는 FDI 총량은 2008년에 2007년 수준의 1/3정도만 줄어들었고, 2009년에는 다시 회복세로 전환해 매년 두 배 이상 늘어나고 있다.

한편 FDI 유입실적을 국가별로 살펴보면, 대부분 역내 선진국인 EU 15개국이 압도적으로 많으며, 그 결과 2010년 기준 FDI 총량의 82%를 이들 국가들이 차지했다. 그 가운데서도 2010년 기준으로 폴란드에 가장 많이 투자한 주요 3개국은 네덜란드(19%), 독일(15%), 프랑스(13%)이며,

표 4-12. 2000년, 2009년 업종별 FDI 누계

산업 구분	2000	2009	(단위: 십억 달러)
전체	34	186	
1차 산업	0.3	1.1	
제조업	13.2	59	
식품	2.9	11	
금속 제품	0.7	7.5	
자동차	2.1	8.4	
목재, 출판, 인쇄	1.5	5.9	
화학	1.4	5.7	
고무, 플라스틱	0.8	4.1	
기계 제품	0.5	3.2	
서비스	20.5	121	
금융	6.8	34.5	
무역	5.7	29.4	
상업	1.3	18.9	
부동산 중개업	1.1	13.6	
통신	2.3	8.8	
전기	0.4	7.6	
건설	2.3	4.6	

자료: NBP(2010), <http://www.nbp.pl/publikacje/zib/zib2009.pdf>(검색일: 2014. 07. 01); Zbigniew Zimny(2012), Inward FDI in Poland and its policy context, 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 11.

룩셈부르크(9%)와 미국(7%)이 그 뒤를 이었다. 한편 폴란드에 투자하고 있는 국가들 가운데 미국을 제외한 EU 역외 국가들 가운데 가장 많은 투자액을 기록한 국가는 일본으로서 2010년 기준으로 150억 달러의 투자규모를 기록했다. 그 외에 폴란드에 대한 개도국의 투자액은 2010년 기준 28억 달리이며, 비율로는 1.5% 정도를 차지하는 매우 적은 수준에 머물렀다.

투자주체별 현황을 살펴보면 2010년 매출액 기준으로 20대 기업 가운

표 4-13. 2000년, 2010년 지역 및 국가별 FDI 누계

(단위: 십억 달러)

지역	2000	2010
전체	34.2	201
선진국	33.5	198
유럽	30.1	184
EU-15	27.1	166
네덜란드	8.4	35.8
독일	6.5	27.2
프랑스	4.2	24.9
룩셈부르크	n.a.	17.5
북미	3.3	12.6
미국	3.2	12.4
기타 선진국	0.2	1.7
일본	0.1	1.5
개도국	0.7	2.8
아프리카	0	0.2
아시아, 오세아니아	0.5	2.8
한국	0.5	0.8
홍콩	n.a.	0.4
중국	0.0	0.3
중남미	0.1	0.2

자료: NBP(2010), <http://www.nbp.pl/publikacje/zib/zib2009.pdf>(검색일: 2014. 07. 01); Zbigniew Zimny(2012), Inward FDI in Poland and its policy context, 2012, Yale Columbia Center on sustainable international investment, p. 12.

데 프랑스, 독일, 영국에 모기업을 둔 외국계 자회사들이 상위 순위를 차지하고 있다. 그 중에 독일의 Metro그룹이 가장 상위를 차지했고, 다음으로 Telecom France를 모기업으로 한 폴란드 최대 통신사 Telekomunikacja Polska가, 그리고 이탈리아계 Fiat가 그 뒤를 이었다. 더욱이 Fiat, Volkswagen, Toyota와 같은 자동차 회사 외에 Bank Pekao같은 금융사와 Telekomunikacja Polska를 제외한 Polska Telefonia Cyfrowa의 통신

업자도 이 20대 회사에 포함되어 있는데, 각각 이탈리아와 독일(T-Mobile)에 모기업을 두고 있다.

이러한 외국계 회사들의 FDI를 통한 폴란드 진출은 2000년대 후반 이 후부터 주로 M&A 형태로 이뤄지고 있다. 그 결과 2008년부터 2010년까지 폴란드에서 진행된 M&A건은 30건에 이르며, 그 가운데 24건이 서비스 부문에서 성사되었다. 그와 더불어 폴란드의 FDI 추세에서 나타나는

표 4-14. 2010년 매출액 기준 주요 상위 외국계 기업

순위	회사명	산업 분야	모기업 소재국	매출 (단위: 백만 달러)
1	Metro Group	무역	독일	11,420
2	Telekomunikacja Polska	통신	프랑스	7,768
3	Fiat	자동차	이탈리아	7,532
4	Jeronimo Martins	무역	포르투갈	6,704
5	Volkswagen	자동차	독일	4,647
6	Arcelor Mittal	철강	영국	3,987
7	LG Electronics	전자	한국	3,775
8	Tesco	무역	영국	3,552
9	BP Polska	무역	영국	3,552
10	Bank Pekao	은행	이탈리아	3,325
11	Carrefour	무역	프랑스	3,017
12	Philip Morris	담배	네덜란드	2,938
13	Eurocash	무역	네덜란드	2,584
14	Polska Telefonia Cyfrowa	통신	독일	2,436
15	Imperial Tobacco	담배	영국	2,431
16	British American Tobacco	담배	영국	2,166
17	Auchan	무역	프랑스	2,072
18	Lidl	무역	독일	2,023
19	Toyota	자동차/무역	일본	1,681
20	GlaxoSmithKline	제약	미국	1,678

자료: PAiiZ(2011), http://www.paiz.gov.pl/files/?id_plik=16982(검색일: 2014. 07. 01) ; Zbigniew Zimny(2012), Inward FDI in Poland and its policy context, 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 13.

특징을 보면 지식기반 비즈니스 서비스 분야로 그 방향이 바뀌고 있다는 점인데, 2010년 기준으로 282개 비즈니스 서비스 분야에서 220개가 외국계 기업에 의해 주도되고 있다. 비록 2008년-2009년 글로벌 위기의 여파로 비즈니스 서비스 분야에 대한 신규 프로젝트에 정체가 나타나긴 했지만, 2010년 이후로 회복세를 보이면서 향후 폴란드의 비즈니스 서비스 고용 인력도 10만 명에 이를 것으로 추산되고 있다.

나. 체코 및 슬로바키아

체코는 자유화 이후 1998년까지는 외국인 투자에 대해 별다른 특혜제도를 시행하지 않아, 슬로바키아와 분리된 이후 1993년부터 1997년까지 유치된 FDI 누계액이 68억 달러에 불과할 정도로 인근 헝가리나 폴란드에 비해 FDI 유치실적이 상대적으로 저조하였다.

그러나 1998년 투자 인센티브 법이 도입된 이후 FDI 유입이 급증하기 시작했고, 특히 2002년에는 연간기준 사상 최대인 85억 달러의 FDI 유입이 이루어졌다. 2005년에는 국영통신회사 Cesky Telecom의 매각 등에 힘입어 110억 달러의 FDI를 유치하였고, 2007년에는 104억 달러의 FDI를 유치하였다. 비록 글로벌 경제위기의 여파로 2009년 FDI 규모가 2008년보다 42% 줄어든 27억 달러 정도로 대폭 감소했으나, 무역수지는 여전히 흑자를 기록하였다.

국가신용등급도 타 국가에 비해 높은 편으로 2012년 기준으로 무디스가 A1, 피기가 A+를 부여하였고, S&P에서도 A등급을 부여하였다. 이와 같이 안정적인 투자환경을 제공하는 체코는 중동유럽 국가들 가운데 FDI를 유치하기에 매력적인 국가인 것으로 평가되고 있다. 그 결과 1993년부

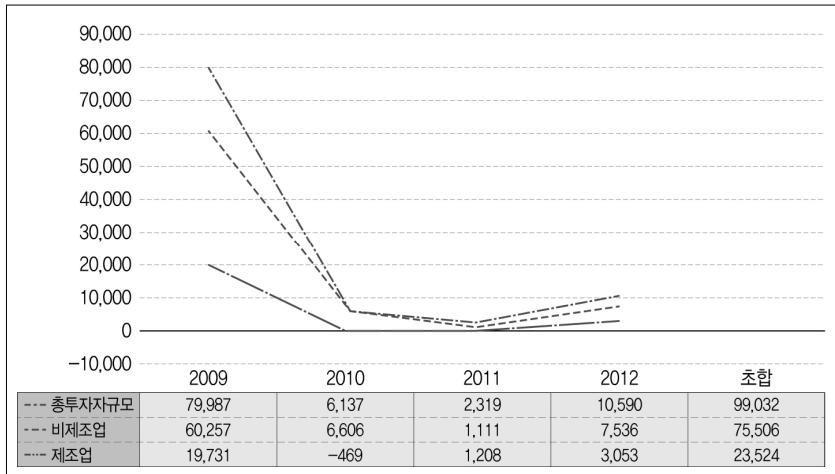
터 2009년 말까지 체코의 FDI 누계는 799억 달러에 달했고, 2010년에는 61억 달러의 FDI 유치 실적을 기록해 2009년도의 저조한 실적에서 벗어나 차츰 회복세를 보였다.

특히 23억 달러로 다시 소강상태를 보인 2011년을 제외하고 2012년도에는 FDI 유입이 106억 달러에 달하였다. 체코 투자청에 따르면 당시 116건의 프로젝트가 유치되었고, 이 중 가장 규모가 큰 투자는 자동차 산업 분야로 폭스바겐의 스코다 자동차에 대한 7억 달러의 투자였다. 2012년에 2006년 아래 최대의 투자가 유치된 것은 외국인 기업의 신흥시장에 대한 투자관심도의 증가와 더불어 2012년 7월부터 발효된 외국인 기업에 대한 세금우대조치의 확대 결과로 분석되고 있다. 상반기에 이와 같은 세금우대 인센티브에 대한 지원이 7건이었던 데 반해 하반기에 41건에 달했다는 투자청의 발표 자료가 이를 뒷받침한다. 투자청에 의하면 2012년 투자로 5,508개의 신규 일자리가 창출되었고, 그 중 60%가 자동차 산업 분야였다. 또한 중공업과 물류산업에도 투자가 증가했다. 가장 많은 투자는 독일, 미국, 일본, 오스트리아, 스웨덴 순이었다. 유럽의 경제침체에도 불구하고 2012년의 유럽 투자는 활발하여 3%의 감소에 그쳤다. 가장 투자가 많았던 국가는 영국(697건), 독일(624건), 프랑스(471건) 순이었고, 중부 유럽에서는 폴란드가 가장 많은 투자를 유치했다. 2012년에 체코는 유럽에서 13번째로 많은 투자를 유치했다. 1993년부터 2012년까지 체코에 유입된 FDI 규모는 990억 달러였다.

더욱이 체코의 인구 1인당 FDI액은 중부 유럽에서 가장 높은 수준을 유지하고 있다. 2012년 통계에 의하면 1만 3천 달러로 슬로바키아 1만 달러, 헝가리 7천 4백 달러, 폴란드 5천 6백 달러 중 가장 높았다. 연도별

그림 4-5. 연도별 체코 직접투자

(단위: 백만 달러)

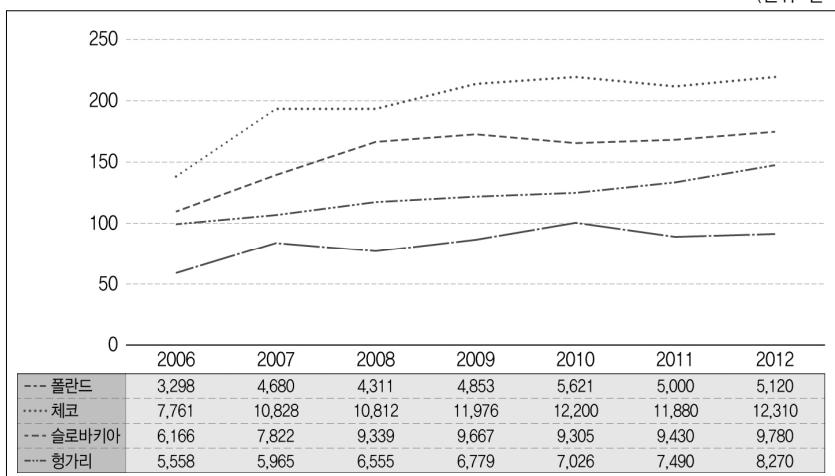


주: 2009: 1993~2009년까지 누계, 2010년~2012년: 당해년.

자료: 체코중앙은행(2013), <http://www.cnb.cz/en/index.html>(검색일: 2014. 09. 17).

그림 4-6. 1인당 FDI 유입 누계치

(단위: 달러)



주: *는 예측치, **전망치.

자료: EIU(2013), <http://www.eiu.com>(검색일: 2014. 10. 17).

로 비교하면, 2012년은 전년대비 2.8% 증가했고, 매년 꾸준히 증가하고 있다.

2012년에는 제조업 분야에 31억 달러가 투자되었고, 가장 활발한 투자 분야는 기계 및 장비에 13억 달러, 재활용 및 기타 제조업 분야에 5억 달러 이상이 투자되었다. 기계 및 장비 분야의 자동차 산업에 대한 투자가 두드러졌는데, 이는 스코다 자동차의 7억 달러 투자로 이로써 모회사인 폭스바겐의 체코 투자가 배가되었다. 2012년 비제조업 분야에 투자된 FDI는 약 75억 달러로 제조업 분야보다 2배 이상 투자가 유치되었고, 이 중 금융업에 30억 달러, 운수 및 창고업에 21억 달러, 교역·숙박 및 요식업에 19억 달러가 투자되었다.

업종별 FDI 현황을 살펴보면, 1993년부터 2012년까지 총 투자에서 제조업 분야에 투자된 FDI는 약 235억 달러였고 이 중 가장 많은 투자를 유치한 산업은 자동차 산업을 포함한 기계와 장비분야로 약 91억 달러가 투자되었다. 그 외에는 37억 달러의 정유화학분야, 33억 달러의 기초금속 분야가 뒤를 이었다. 한편 비제조업 분야에 투자된 총 FDI는 약 755억 달러로 제조업보다 3배 이상 투자되었다. 이 중 금융 분야가 가장 높아 241억 달러가 투자되었고, 부동산 및 비즈니스 서비스가 157억 달러, 호텔·레스토랑 및 교역부분이 138억 달러, 운수 및 창고업이 132억 달러가 투자되어 가장 매력적인 투자분야로 꼽혔다.

한편 EU 의회가 준비 중인 투자 인센티브 조정안에 의해 2014년 1월 1일부터는 체코 정부의 지원금 상한선이 40%에서 25%로 크게 감소하여 FDI 유입에 큰 걸림돌이 될 것으로 예상되었다. 따라서 그 기한 전에 투자하여 기존의 인센티브 수혜를 받기 위한 외국인 투자가 몰려 2013년

표 4-15. 업종별 FDI 동향

(단위: 백만 달러)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012
비제조업	6,574	5,651	4,852	6,606	1,111	7,536
- 농협, 수렵과 상림	10	-10	1	18	-3	26
- 채굴 및 채석	-613	-765	-101	221	-344	134
- 전기, 가스, 수도	-229	766	1,130	224	1,536	-57
- 건설	35	-55	46	157	-52	116
- 거래/호텔/식당	1,258	235	517	2,050	383	1,859
- 운송/통신/창고	764	-499	-1,054	952	437	2,053
- 금융업	2,307	3,007	3,047	1,604	-140	2,998
- 부동산/사업	2,796	2,896	1,318	1,329	-1,041	360
- 교육	2	13	-9	-1	0	0
- 보건과 사회복지	6	16	25	-56	28	40
- 기타 사회 개인 서비스	239	47	-66	2	14	25
- 기타				105	293	-19
제조업	3,862	814	-1,925	-469	1,208	3,053
- 식품/담배	349	435	-130	-699	184	327
- 직물/의류 및 가죽	117	52	-22	59	-73	68
- 목재/종이 및 출판	30	42	-93	113	-263	22
- 정유/화학	395	-336	-327	311	228	509
- 비금속광물 제품	528	220	-67	0	0	0
- 기초금속/금속제품	798	-177	-331	-202	206	290
- 기계/장비	1,597	480	-944	-318	810	1,311
- 재활용/기타 제조업	78	97	-10	266	116	527
총계	10,436	6,465	2,928	6,137	2,319	10,590

자료: 체코중앙은행(2013), <http://www.cnb.cz/en/index.html>(검색일: 2014. 09. 17).

체코를 향한 FDI 투자가 급증할 것으로 전망되었다.

실제로 2013년 상반기에 총 56건의 프로젝트가 투자되어 총 5,497개의 일자리를 창출했고 투자금액은 12억 7,900만 달러에 달했다. 상반기에 투자된 프로젝트 중 6월에 투자된 건수만도 18개로 전체의 32%가 집중되어 최다 프로젝트 유치기록을 세웠다. 주로 투자가 집중된 지역은 프라

하를 비롯한 5개 지역으로서 총 투자의 30%를 차지하였다. 프라하에는 1억 8,360만 달러가 투자되었고 806개의 신규일자리가 창출되었다. 이 중 신규 투자는 45개, 기존 확장 프로젝트는 11개였고 신규 프로젝트의 평균 투자규모는 2,560만 달러인데 비해 기존 확장 프로젝트의 평균투자 규모는 1,140만 달러였다. 투자유입과 관련해 2013년 상반기 10대 투자업체는 Volvo, Schwarz Beteiligungs, Hennes & Mauritz(H&M), Sony, Fiat, Fornarina, Amazon.com, 3-Banken, Deutsche Bahn, Drogerie Market(DM) 등이었다.

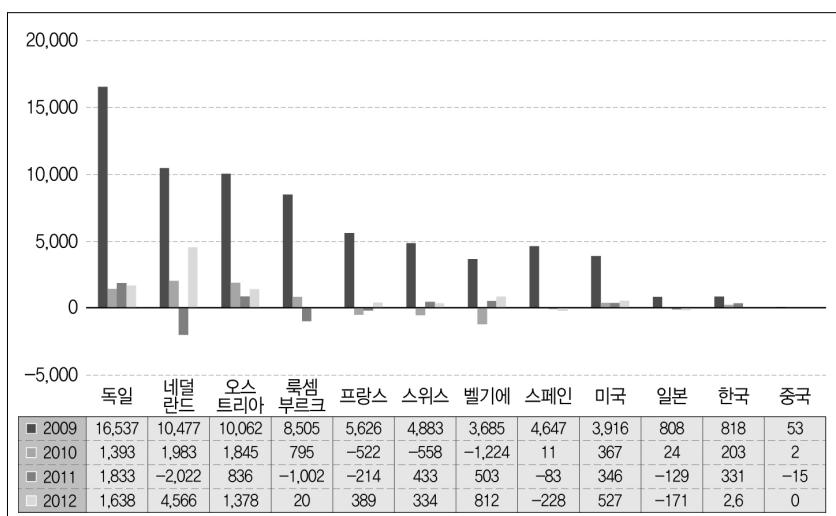
전체적으로 FDI 유입과 관련된 체코의 특징을 보면, EU 가입이 확실시 된 2000년대 들어 유럽 내 생산기지 구축을 위한 제조업 분야 투자가 급증하였으나 2007년을 기준으로 FDI 유입에 다른 양상이 나타나기 시작하였다. 즉 체코로 유입되는 FDI가 금융 등 서비스 분야에 집중되어 2008년 한해 투자비율에서 제조업 투자와 비교해 IT연구 및 소프트웨어 개발 또는 서비스업 투자가 차지한 비율이 2:1을 기록하였다. 이와 같이 제조업 분야를 능가해 투자프로젝트의 대부분이 IT연구 및 소프트웨어 개발 또는 서비스업에 집중되고 있는 추세는 꾸준히 증가일로에 있다.

이와 관련해 2009년도에 체코 투자청이 산업투자에 지원한 지원금 규모는 총 8.8억 달러였고 약 6천 개의 신규 고용을 창출하였는데, 특히 소프트웨어 개발 분야의 투자가 총 건수의 30%에 달하였다. 이에 대해 투자청은 2008년부터 추진해온 고부가가치 산업투자 유치를 통한 산업구조의 고도화 정책이 효과를 나타내고 있으며, 체코가 중동유럽의 첨단기술 산업 중심지로 국내외 투자가들로부터 인정받고 있는 것으로 평가하고 있다.

국가별 FDI 유입실적을 보면, 독일(214억 달러)과 네덜란드(150억 달러), 오스트리아(141억 달러) 3국으로부터의 투자가 2012년 누계 기준으로 체코의 전체 FDI 유입액의 51%를 차지하여 서유럽 기업들의 진출이 압도적인 비중을 차지하였다. 물론 2009년 전체 투자액은 약 29억 달러로 2006년(54.6억 달러)과 비교 시 절반 상태로 떨어졌으나, 2010년에 다시 61.4억 달러로 제자리를 찾았다. 2011년에는 유럽의 금융위기로 FDI 가 23.2억 달러로 다소 감소했으나 2012년에 106억 달러를 유치해 여전히 높은 FDI 실적을 거두고 있다. 2012년에 가장 많이 투자한 국가는 네덜란드(46억 달러), 독일(16억 달러), 오스트리아(14억 달러)였다. 반면 일본(-2억 달러)은 마이너스 투자를 기록했다.

슬로바키아는 외국과의 상호 자유교역을 촉진하기 위해 일찍이 1992

그림 4-7. 대 체코 직접 투자 국가



주: 2009*년: 1993년부터의 누계, 2010~2012년: 당해년.

자료: 체코중앙은행(2013년), <http://www.cnb.cz/en/index.html>(검색일: 2014. 09. 17).

년에 폴란드, 평가리, 체코 등과 중부 유럽자유무역협정을 체결하였다. 그렇지만 1998년이 되기까지 슬로바키아로 유입되는 외국인 FDI는 29억 달러로 극히 소규모에 그쳤다. 그 이유는 슬로바키아가 사실상 자국 영내를 향한 외국인 FDI에 소극적이었기 때문이다. 그러나 1998년 정권교체로 새로이 우파 정권이 들어서고 외국인에 대한 투자시장을 본격적으로 개방하면서 상황이 급변했다. 그 결과 2002년 이후부터 2008년까지 슬로바키아로 유입되는 FDI가 급격히 증가했고, [그림 4-6]에서 보듯 1인당 FDI 유입에서도 가파른 증가를 보였다.

그러나 2008년 이후로는 FDI 누계가 50억 달러 내외에 머물면서 2013년에는 51억 3천만 달러를 기록하였다. 이러한 정체상태는 2008년 유럽을 휩쓴 경제 불황의 여파가 여전히 계속되고 있었던 데서 그 원인을 찾을 수 있다. 그럼에도 불구하고 슬로바키아는 다음과 같은 국제신용평가 기관의 평가에서 드러나듯 안정적인 신용상태를 유지하고 있음으로 인해 외국인 투자가들에게 있어 유망한 투자처로서의 그 매력도를 잃고 있지 않다.

국가별로는 2009년 기준으로 네덜란드가 최대 투자국으로서 총 FDI 유입량의 28%를 차지했고, 네덜란드계 기업 가운데 Heineken, Phillips,

표 4-16. FDI 현황 (2010-2012년)

FDI	2010	2011	2012
FDI 유입 (백만 달러)	1,770	2,143	2,826
FDI 누계 (백만 달러)	50,284	51,293	55,816
FDI 유입 (GFCF* 대비 %)	9.1	9.9	14.7
FDI 누계 (GDP 대비 %)	57.7	53.4	60.8

주: GFCF(Gross Fixed Capital Formation).

자료: UNCTAD(2014), <http://en.santandertrade.com/establish-overseas/slovakia/investing>(검색일: 2014. 07. 13).

표 4-17. 중부 유럽 4개국 국가신용등급 (2013년 기준)

	S&P	무디스(Moodys)	피치(Fitch)
슬로바키아	A stable	A-	A+ stable
헝가리	BB-	Ba1-	BBB- stable
폴란드	A stable	A2 stable	A+
체코	AA stable	A1 stable	AA- stable

자료: KMPG(2013), <https://www.kpmg.com/SK/sk/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/Investment-in-Slovakia-2013.pdf>(검색일: 2014. 07. 14).

ING Bank, Shell, Compaq Computer 등이 주요 투자자였다. 네덜란드의 뒤를 오스트리아와 이탈리아, 독일 등과 같은 서유럽 국가들이 있고 있는데, 특히 독일은 주로 브라티슬라바(Bratislava) 같은 슬로바키아 서부 지역을 주요 투자처로 삼고 있다. 이는 슬로바키아 서부 지역이 독일을 비롯해 주요 서유럽 국가들과 지리적으로 인접한데 그 연유가 있는 것으로 보인다. 그러나 슬로바키아 중동부 지역에 대한 외국인 투자자들의 관심 또한 늘어나면서 점차 이들 지역으로의 투자가 증가하고 있는 추세도 나타나고 있다.

한편 업종별 FDI 실적을 보면 금융부문보다는 비금융부문, 그 가운데서도 제조업 부문의 유입 비중이 높고, 그 뒤를 에너지 부문이 있고 있다. 특히 제조업 부문 중 기계엔지니어링(14개), 전기기계(12개), 자동차 산업(11개) 등에서 가장 많은 투자 프로젝트가 진행되었는데, 슬로바키아 최대 다국적 투자기업으로는 미국 기업의 경우 US Steel, Emerson, IBM, HP, AT&T 등을, 독일 기업은 Volkswagen, Siemens, T-systems, 일본계 기업으로는 Sony, Panasonic, Mitsui Sumitomo, 한국 기업으로는 삼성, 기아 자동차, 현대 모비스를, 프랑스 기업의 경우는 PSA Peugeot Citroen, Alcatel를 꼽을 수 있다.

이러한 FDI로 인해 기업 차원에서는 응용기술의 향상, 근로자들의 기술수준 상승, 신규 공급망은 물론이고 국내 공급자와의 장기 협력관계 구축, 그리고 지역 차원에서는 R&D 센터 건립을 통한 지역사회와의 협력관계와 신규 고용창출 및 소득수준의 향상에도 기여한 것으로 평가되고 있다.

다. 헝가리

헝가리는 중동유럽 국가들 가운데 시장경제를 향한 체제이행이 시작된 이후로 민영화 과정에 대규모 외국인 투자를 허용한 최초의 국가이다. 그 결과 헝가리는 체제 이행기 10여년이 지난 2000년에 절대량 기준으로 폴란드를 제외하고 누계액 기준 FDI에서 다른 중동유럽 국가들보다 앞선 성과를 기록했다.

그러나 2011년에 들어서면 헝가리는 FDI 누계에서 체코와 슬로바키아에 의해, 그리고 GDP에서 FDI가 차지하는 비중에서도 불가리아와 에스토니아에 의해 추월당했다. 이러한 결과는 FDI 유입과 관련해 중동유럽 지역에서 새로운 경쟁 국가들이 출현한 사실과 관계가 깊다. 즉, 체코의

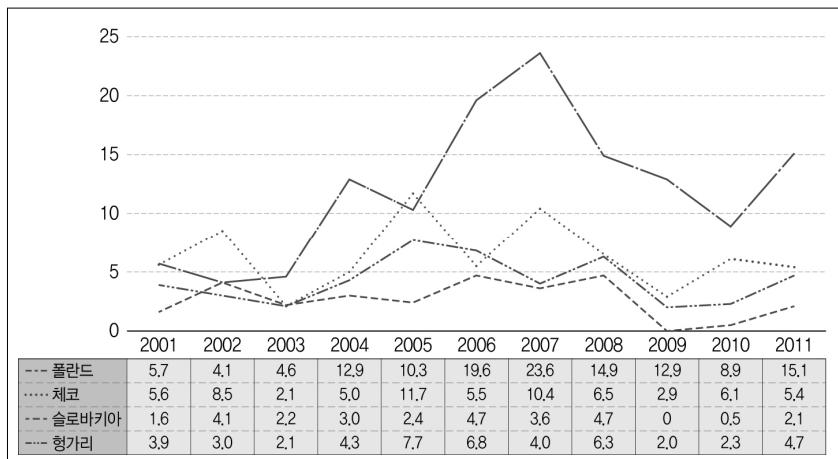
표 4-18. 2000년과 2011년 FDI 유입 누계와 GDP 대비 FDI 비중

(단위: 십억 달러, %)

경제	2000	2011	2000	2011
폴란드	34	198	20	38
체코	22	125	38	58
슬로바키아	5	51	23	53
헝가리	23	84	48	60

자료: Kalman Kalotay and Magdolna Sass(2012), Inward FDI in Hungary and its policy context 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 11. 필자 재구성.

그림 4-8. 2000-2011년 FDI 유입 규모

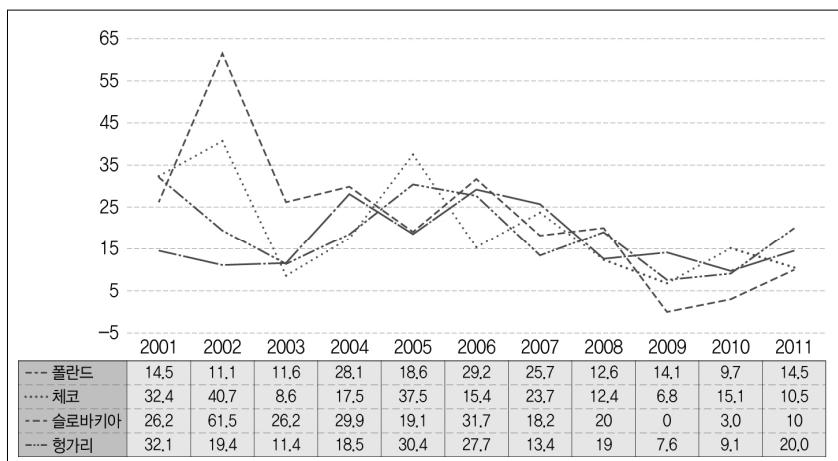


자료: Kalman Kalotay and Magdolna Sass(2012), Inward FDI in Hungary and its policy context 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 11. 필자 재구성.

경우 2000년-2011년 동안 FDI 유입량에서 거의 매년 헝가리보다 앞섰고, 슬로바키아의 경우는 2000년경부터 그리고 불가리아와 루마니아는 2007년 EU가입을 목전에 두고 헝가리보다 상대적으로 높은 FDI 유입량을 기록했다. 더욱이 글로벌 위기의 여파 또한 2009년-2010년 헝가리로 유입되는 FDI에서 상대적 침체를 가져왔다. 그 결과 국내총자본형성(gross domestic capital formation)에서 차지하는 FDI 비중도 2009년-2010년에 크게 줄어들었다. 비록 2011년도에 FDI 유입의 증가세가 나타나긴 하지만, 이는 투자의 최종 목적지가 헝가리가 아닌 잠시 거쳐 가는 중간 경유지로서의 성격을 지닌 자금이 2011년 1/4분기에 주로 유입된 데 그 원인이 있는 것으로 분석되고 있다.

더욱이 2000년-2010년 기간에 헝가리에서는 FDI 구성과 관련해서도 급격한 변화가 있었다. 즉 투입자본은 줄어들고, 2003년과 2009년에 마

그림 4-9. 국내총자본형성에서 FDI 유입규모가 차지하는 비중



자료: Kalman Kalotay and Magdolna Sass(2012), Inward FDI in Hungary and its policy context 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 12. 필자 재구성.

이너스로 전환되기까지 했다. 또한 헝가리 진출 외국계 기업의 경쟁력과 수익률을 반영해 2008년-2010년의 위기시를 예외로 할 경우 거의 대부분의 기간을 수익 재투자가 차지했다. 주로 기업내 차입을 내용으로 한 기타 자본도 2001년, 2006년, 2009년에 강세를 보였지만, 2010년에는 약세로 돌아섰다.

한편 헝가리의 업종별 FDI 유입 동향을 살펴보면 [표 4-19]와 같다. 즉, 1990년대 초반에는 제조업이 FDI 유입의 대부분을 차지했고, 2000년에도 FDI 총량에서 47%를 제조업이 차지하기는 했으나, 갈수록 그 중요성이 줄어드는 추세를 보였다. 그 결과 2010년에 30%까지 회복되기는 했으나, 2009년에 FDI에서 제조업 점유율이 총 유입량의 1/4 이하로 줄어들었다. 반대로 민영화 과정에 따라 1990년대와 2000년 이후 년도들에서 나타나듯 FDI에서 서비스 부문의 중요성이 점차 높아졌다. 그로 인해 “도

표 4-19. 2000년, 2009년 업종별 FDI 현황

(단위: 백만 달러)

구분	2000	2009
전체 산업	22,892	98,176
1차 산업	255	963
농업/임업/수산업	185	534
광업/채석/석유	70	429
2차 산업	11,019	29,856
식품/음료/담배	1,615	2,575
섬유/피혁	727	3,884
목재/펄프/제지/출판	483	1,429
코크스/정제유/핵 연료	2	1,991
화학	1,097	2,592
고무/플라스틱	405	1,205
기타 비금속 광물	522	2,003
금속	442	1,665
기계장치	423	1,366
전기/광학기기	2,068	4,212
수송 장비	1,815	4,889
가구/제조업	62	188
건설	299	882
서비스 산업	11,417	65,178
전기/가스/수도	1,465	4,472
도매/소매/수리	2,134	13,491
호텔/레스토랑	299	580
수송/전기통신	3,800	8,546
금융	2,330	10,066
부동산 중개업	978	8,990
컴퓨터 서비스	136	681
사업 서비스	1,428	221,924
기타 서비스	253	631
부동산 취득 대행	281	2,179
기타	21	0

자료: the National Bank of Hungary(2010), http://english.mnb.hu/statisztika/data-and-information/mnben_statisztki_indosorok/mnben_elv_external_trade/mnben_kozetlen_tokebef(검색일: 2014. 07. 02).

소매 무역과 정비업”(wholesale, retail trade and repair) 그리고 “부동산, 컴퓨터, 비즈니스 서비스”의 점유율이 증가했다.

FDI 유입실적을 국가별로 살펴보면, 다른 EU 신규 가입국처럼, EU의 다른 역내 회원국(주로 독일, 네덜란드, 오스트리아, 룩셈부르크, 프랑스)으로부터의 투자가, EU 역외 선진국에서 들어오는 투자(특히 미국, 그리고 그보다 상대적으로 적기는 하지만 대한민국, 일본)와 더불어 헝가리에 유입되는 FDI에 주종을 차지한다.

투자 주체별 현황을 보면 외국계 기업이 헝가리 경제에서 차지하는 역할이 상당한데, 다양한 업종에 걸쳐 외국계 기업이 주요한 시장지배자로서 헝가리에서 활동하고 있다. 예를 들어 운송설비생산에서 헝가리는 Suzuki와 Audi의 주요한 거점 국가이며, 자동차 부품생산의 경우 헝가리는 GE의 독일 자회사인 Opel의 중요한 부품 공급지이기도 하다. 전자업종의 세계적인 브랜드와 하청업체들도 헝가리에 진출해 있는데, Foxconn(대만), Philips(네덜란드), Samsung(대한민국), Siemens(독일), Nokia(핀란드) 등이 그러한 예이다. 한편 금융 서비스업에서는 독일의 Bayerische Landesbank가 최대 주주인 MKB, 이탈리아의 Intesa Sanpaolo SpA가 소유한 CIB Bank가 헝가리 금융시장을 장악하고 있다. 이를 반영하듯 EU의 다른 신규 가입국과 비교해 헝가리는 GDP 대비 FDI 비중이 가장 높은 국가에 속한다. 그 결과 외국계 기업은 비즈니스 R&D의 80% 이상을, 그리고 수출의 약 80%와 총부가가치의 약 50%를 담당한다. 이들은 기업 소유 자본과 투자의 절반 이상을 차지하고, 고용 노동력의 20% 이상을 책임지고 있다. 따라서 사실상 헝가리의 상위 10대 수출기업의 대부분을 외국계 기업이 차지하고 있다.

표 4-20. 2000년, 2009년 지역 및 국가별 FDI 현황, 2000-2009

지역	2000	2009
전체	22,892	98,176
선진국	20,294	78,728
유럽	18,320	72,880
EU	17,641	69,339
오스트리아	2,042	13,486
벨기에	485	2,991
키프로스	166	2,749
덴마크	81	628
핀란드	239	1,224
프랑스	1,270	5,075
독일	8,604	21,634
아일랜드	182	847
룩셈부르크	253	5,560
네덜란드	3,358	17,970
스웨덴	223	684
스페인	37	1,402
영국	189	1,598
리히텐슈타인	83	365
스위스	359	3,176
북미	1,822	4,662
캐나다	76	498
미국	1,746	4,164
기타 선진국		
일본	152	1,186
개도국	267	13,643
아프리카	5	180
아시아, 오세아니아	154	1,689
중남미	108	10,276
전환경제국	-1	1,498
러시아	-48	1,674
International organizations	99	19
Unspecified origin	2,449	4,805

자료: the National Bank of Hungary(2010), http://english.mnb.hu/statisztika/data-and-information/mnben_statisztiki_indosorok/mnben_elv_external_trade/mnben_kozetlen_tokebef(검색일: 2014. 07. 02).

표 4-21. 2010년 수출실적별 상위 10대 기업

순위	회사명	외국인 지분율	최대소유지분을 가진 외국인 투자자	산업 구분	수출 (백만 달러)	수출/매출 (%)
1	MOL	64.5%	Dispersed, CEZ Czech rep. (7.3%)	에너지	14,677	71.2
2	Audi Hungaria	100%	Audi (Germany)	자동차	6,333	99.6
3	GE Hungary	100%	GE (United States)	전자	4,772	98.1
4	Nokia	100%	Nokia Corp. (Finland)	전자	4,726	96.9
5	Samsung Electronics	100%	Samsung Electronics (Rep. of Korea)	전자	4,392	92.8
6	Philips Industries	100%	Philips Industries (Netherlands)	전자	3,485	94.1
7	Fibria Trading International	48.3%	Fibria Celulose SA (Brazil)	도매업 (종이 제품)	2,979	100.0
8	Flextronics International	99.96%	Flextronics (Singapore)	전자	2,622	98.2
9	Magyar Suzuki	99.98%	Suzuki Motor Corporation (Japan)	자동차	1,870	91.2
10	ChinoinGyogyszer esVegyeszetiTerm eketGyaraZrt	Indirectly 100%	Sanofi-Aventis (France) (100%)	제약	1,289	83.4

자료: Kalman Kalotay and Magdolna Sass(2012), Inward FDI in Hungary and its policy context 2012, Vale Columbia Center on sustainable international investment, p. 16. 필자 재구성.

그러나 이러한 FDI 유입 현황을 뒷받침해 온 외국인 투자에 대한 헝가리 정부의 우호적인 자세에서 최근 감지되는 변화는 향후 헝가리의 FDI 동향에 영향을 줄 것으로 예측되고 있다. 전통적으로 헝가리는 체제전환 이후로 개방적인 시장경제를 지향해 왔다. 그러나 2010년 5월 의회 다수당이 보수정파로 교체된 이후 헝가리 정부는, 비록 자동차 산업, 전자산업, 자국의 비용우위 및 기술에 기반한 합작서비스센터에 대해 중단 없는 정부 지원을 약속했지만, 금융, 에너지, 소매업, 통신업 등 일부 산업에서 초과이득세를 도입함으로써 외국인 투자에 위축을 가져올 가능성성이 있었

기 때문이다. 게다가 용수 공급업(water supply)에서는 헝가리 정부가 외국인의 투자와 진출이 제한된 규제산업으로 묶어두기로 함으로써 Pécs 지자체 관할 하에서 용수계약을 맺은 프랑스계 수에즈 자산을 2009년 9월 강제 수용한 경험이 있었다. 따라서 FDI에 대한 이러한 상반된 태도는 향후 헝가리의 FDI 유입과 업종별 FDI 구성 비율에서 그 변동성을 심화 시키는 요인으로 거론되고 있다.

3. 중부유럽 4개국의 FDI 유입 효과 및 변화 추이

가. FDI 유입 효과

FDI가 유입국에 미치게 될 그 효과는 가장 논란이 많은 주제 가운데 하나이다. 일반적으로 FDI는 경제발전의 중요한 요소로 간주되는데, 그것이 생산성 증가와 기술이전 및 관리기술의 향상을 가져오고, 노하우 및 국제적 생산네트워크에 참여할 기회를 제공할 뿐만 아니라 실업의 감소 및 대외시장에 접근할 수 있게 하는 것으로 여겨진다. 특히 상대적 저발전 국가에서 FDI는 수출증가, 국제시장에의 접근, 국제통화의 유입을 가져와 경제성장을 위해 필요한 자금 확보의 중요한 원천으로 간주된다.⁶⁵⁾

그러나 긍정적 효과와 달리 부정적 효과에 대한 예상도 가능하다. 즉 FDI는 다국적 기업에 비해 경쟁력이 떨어지는 유입국의 내국인 기업을 시장에서 퇴출시키는 구축효과(crowding-out effect) 혹은 시장탈취효과

65) Asta Žilinskè, *op cit.*, pp. 333-334.

표 4-22. 유입국에 미치는 FDI의 잠재적 효과

긍정적 효과	부정적 효과
<ul style="list-style-type: none"> • 경제성장 • 생산성 증가 • 기술, 노하우, 관리기술 이전 • 실업 감소 • 국제시장 접근 • 수출증가 • 경쟁력 향상 • 자본 유입 	<ul style="list-style-type: none"> • 구축효과 • 자국통화 가치상승 • 임금 및 인플레이션 상승 • 수입증가 • 구축효과에 따른 실업증가 • 자국 기업에 대한 적대적 인수

자료: Hamžík(2013), Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries. Diploma thesis, Mendel University in Brno, p. 22; Vintila(2010), FDI theories: an overview of the main FDI theories, European Journal of Interdisciplinary Studies, 2(2), pp. 104-107. 필자 재구성.

(business-stealing effect)를 가져온다. 그럼으로써 유입국에서 실업률이 상승하며 생활 및 소득격차가 더욱 확대되고, 궁극적으로 외국자본에 대한 의존과 종속이 심화되는 현상이 나타날 수도 있다.⁶⁶⁾

나아가 FDI 유입의 효과를 포괄적으로 평가하기는 어려우며 투자되는 업종에 따라서 그 효과를 평가해야 한다는 의견 역시 제기될 수 있다. 요컨대 FDI와 경제성장 간에는 일관성 있는 관계를 찾기 어려우며, 오히려 투자가 이루어지는 산업업종에 따라 FDI 효과가 긍정적일수도 혹은 부정적일 수도 있다는 것이다. 이에 따르면 서비스 업종으로의 FDI 유입은 그 효과가 명확하지 않지만, 1차 산업으로의 FDI 유입은 유입국의 경제성장에 부정적 효과를 가져 오고, 제조업으로의 FDI 유입은 긍정적인 효과를 가져 오는 경향이 있다고 한다.⁶⁷⁾

이와 같이 FDI 유입에 관한 다양한 의견들이 시사하듯, 실제로 FDI 현

66) Denisia Vintila(2010), “FDI Theories, an Overview of the Main FDI Theories.” *European Journal of Interdisciplinary Studies*, 2(2), p. 105.

67) Bc. Michael Hamžík, *op cit.*, p. 23.

상과 유입국의 경제에 미칠 그 효과를 설명하려는 연구들이 있어왔다. 그렇지만 널리 수용되는 일반 이론은 아직까지는 존재하지 않는다. 다만 상대적 저발전 국가들, 특히 체제전환을 통해 시장경제체제로 접어든 중부 유럽 4개국의 경우 FDI 유입은 이들 국가에서 생산성 증가 및 GDP 성장 을 가져오는 등 긍정적인 모습을 보이고 있는 것이 사실이다.

예를 들어 중부 유럽 4개국의 GDP 현황을 살펴보면, 유럽연합 가입에 따른 FDI 유입 증가로 2003-2013년 기간 동안 이들 국가의 명목 GDP 증가율(3.4%)이 가입 이전의 예상치(2.5%)에 비해 1.0%의 추가 성장이 있었던 것으로 평가된다. 또한 이들 국가의 1인당 GDP(PPP 기준)도 높은 수준의 증가세를 보여 [표 2-3]이 제시하듯 유럽연합 전체에 벼금갈 정도로 높아졌다. 비록 2009년 경제위기로 폴란드를 제외한 3개국에서 GDP 증가가 마이너스를 기록하긴 했지만, [그림 2-2]의 실질 GDP 증가율이 보여주듯 경제위기 속에서도 2010년 이후로 EU 28개국 평균을 앞서는 회복세를 보이고 있다.

그렇지만 이러한 유사한 추세 속에서도 몇 가지 특징적인 점 또한 찾아볼 수 있다. 구체적으로 2008-2009년의 경기불황이 4개 국가 모두에게 악영향을 미쳤지만, 폴란드는 EU 회원국 가운데 유일하게 2009년에 GDP 증가에서 플러스 성장을 유지했다. 이는 낮은 대외무역의존도, 민간 부문의 채무상환부담감소, 소득세 감면과 더불어 EU기금 수혜를 통한 인프라 프로젝트 추진 등에 기인한 것으로 분석되고 있다.⁶⁸⁾ 둘째, 앞에서 밝혔듯 2009년 경제위기에도 불구하고 2003-2013년 기간 대부분 동안 4

68) 한국수출입은행 해외경제연구소(2013), 『국별 리포트: 폴란드 국가신용도 평가리포트』, 6월, p. 2.

개 국가 모두 GDP 증가에서 플러스를 유지할 수 있었는데, 이는 시장경제를 향한 체제전환과정과 외국과의 교역 증가 및 이들 국가가 지닌 유리한 경제조건에서 비롯된 것으로 평가되고 있다.⁶⁹⁾ 셋째, 2000년 이전에는 체코와 슬로바키아 및 폴란드에서 GDP 증가에 감소가 있었지만, 높은 수준의 증가로 회복되는데 걸리는 시간에는 국가마다 차이가 있었다. 그 가운데 슬로바키아는 2000년 이후 상대적으로 오랜 시간을 경과한 후에 GDP가 가파르게 상승했는데, 그 결과 2007년에 GDP 증가가 약 10.5% 수준에 달했다. 이러한 고성장은 수출 및 공업생산증가에 그 원인이 있는데, 특히 전년대비 수출증가율이 2000년 16.1%에서 2007년 38.6%로 급증했으며, GDP에서 수출이 차지하는 비중 역시 2000년 이후 평균 65.65%, 2004년 EU 가입 이후 평균 70.75%를 기록했다.⁷⁰⁾ 따라서 슬로바키아는 EU 가입에 따른 성장 효과, 특히 수출용 자동차 생산의 투자 거점이라는 점에서 그 효과를 특특히 누리고 있다고 할 수 있다.⁷¹⁾

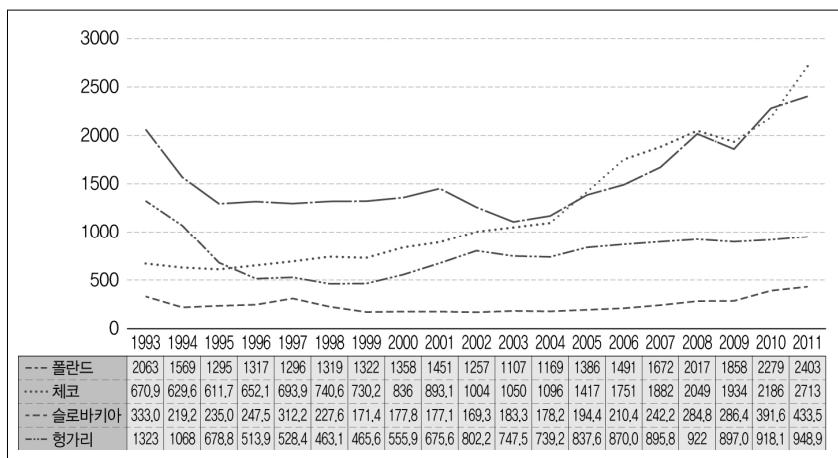
그 외에도 중부 유럽 4개국을 향한 FDI 유입은 이들 국가의 R&D 투자에도 영향을 가져왔는데, 특히 폴란드와 체코가 R&D 투자에서 가파른 상승을 기록했다. 그 결과 2011년 양국에서 대략 28억 유로의 R&D 투자가 있었다. 그에 반해 청가리는 꾸준한 상승추세를 보이고는 있지만, 폴란드와 체코 수준의 절반에도 미치지 못했고, 슬로바키아 역시 2002년 이후 애야 비로소 R&D 투자 수준이 완만하게나마 상승하는 등 다른 3개국에 비해 한참 뒤진 약 5억 유로를 기록했다. 통상 FDI 유입이 높을수록

69) Bc. Michael Hamžík, *op cit.*, p. 44.

70) 대외경제정책연구원(2008), 『KIEP 지역경제포커스』, Vol. 2, No. 21, p. 3.

71) 구체적 내용은 본문 5장 참조.

그림 4-10. 중부 유럽 4개국의 국내 실질 총 R&D 지출 수준



자료: Hamžík(2013), Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries, Diploma thesis, Mendel University in Brno, p. 99. 필자 재구성.

R&D 투자 규모도 높을 것으로 예상되며, 그런 점에서 폴란드와 체코의 상대적으로 높은 R&D 투자 수준은 이들 국가로의 FDI 유입, 특히 R&D 목적의 FDI 유입에서 비롯된 것으로 평가되고 있다.⁷²⁾ 그런 점에서 헝가리와 슬로바키아에서 나타난 2002년 이후의 완만한 R&D 투자 규모의 상승세는 R&D 등 고부가가치분야로 외국인투자업종의 전환을 시도한 양국의 노력 또한 반영된 것으로 볼 수 있다.

한편 실업률 측면에서 본 FDI 유입 효과는 중부 유럽 4개국 공히 긍정적 모습을 보여주는데, [그림 2-8]에 따르면 2013년 기준으로 이전에 비해 호전된 실업률 상황을 나타내고 있다. 이는 4개국 공히 국내 평균 실업률을 옷도는 지역에 FDI 유치를 위한 투자인센티브를 부여함으로써 대규모 고용창출을 통해 실업률을 낮추기 위한 노력의 소산이다. 그와 관련

72) Michael Hamžík, *op cit.*, p. 62.

해 특히 폴란드는 다른 3개국과 비교해 FDI 유입이 실업률 변화에 상대적으로 큰 영향을 미치고 있고, 따라서 궁극적으로 FDI 유입 수준이 높은 것이 실업률을 낮추는데 효과적일 것이므로 앞으로도 더 많은 FDI를 유치하는 것이 낮은 실업률에 유리할 것으로 예측된다. 반면에 나머지 3개국은 FDI 유입이 전반적으로 실업률을 낮추는데 긍정적 영향을 미치지만, 이는 실업률을 낮추는 한 요인에 불과한 것으로 평가되고 있다.⁷³⁾

전반적으로 중부 유럽 4개국에게 있어 FDI 유입은, 비록 국가 간 그 영향력의 차이에도 불구하고, 공통적으로 낙후된 지역의 개발과 고용증대, 기업 간 기술이전과 기술파급, 그리고 인프라 구축을 통한 성장 조건 마련에 기여하고 있는 것으로 스스로 자평하고 있다.⁷⁴⁾

나. 최근 FDI 유입 변화 추이

한편 외국인 투자와 관련해 그 내용에 최근 들어 변화가 감지되고 있는데, 유럽 전체적으로 볼 때 기존 제조업 위주의 투자에서 벗어나 서비스업에 대한 투자가 더욱 활발해지고 있다.⁷⁵⁾ 10년 전만 해도 제조업이 FDI와 관련된 프로젝트의 절반을 차지했다. 그렇지만 현재는 프로젝트의 수적인 측면만 보았을 때, 서비스 분야에 대한 FDI 프로젝트가 전체 FDI 프로젝트의 2/3 이상을 차지한다. 특히 2013년에는 소프트웨어, 제약, 과학연구에 대한 FDI가 급증했다. R&D 역시 2013년에 가장 활발한 분야

73) *Ibid.*, p. 55.

74) Neil Kay(2007), “Liberalisation and development of the Czech financial sector: more to come.” *ECOFIN Country Focus*, Vol 4, Issue 12, pp. 2-5.

75) 서비스 분야는 헤드쿼터, 세일즈와 마케팅, 비즈니스 서비스, 교육과 훈련, R&D 등을 의미한다.

표 4-23. EU에 유입되는 제조업과 서비스 분야의 FDI 프로젝트 비중(1999~2013년)

	1999-2003	2004-2008	2009-2013
제조업	62%	52%	45%
서비스	38%	48%	55%

자료: EIM(2014), <http://www.eyeim.com/>(검색일 2014. 07. 10).

중 하나였는데, 2012년 대비 프로젝트의 수가 23% 급증했다. 과학연구 분야는 88개 프로젝트로 전년 대비 96% 성장했고 제약 분야는 141개 프로젝트로 58% 성장했으며 소프트웨어 분야는 509개 프로젝트로 27% 성장했다.

중부 유럽 4개국의 경우에도 FDI 프로젝트의 수적인 측면에서는 제조업 분야의 프로젝트가 줄고, 서비스와 R&D 분야에 대한 프로젝트가 많아지고 있다. 그리고 각국별로도 제조업에 대한 과도한 집중을 피하려는 의도로 제조업, 특히 자동차 산업에 대한 투자 인센티브 보다는 서비스와 R&D 분야에 대한 투자 인센티브에 집중하고 있다.

물론 투자 인센티브가 FDI를 결정하는 가장 중요한 유일 요인은 아니다. 투자 인센티브 축소 이후에도 한국의 넥센 타이어와 현대모비스가 2014년 6월 대규모 투자를 결정한 사례에서도 볼 수 있듯이, FDI가 투자 인센티브에 의해서만 결정되는 것이 아님을 알 수 있다.⁷⁶⁾ 현지 언론에서

76) 넥센 타이어는 지난 수년 동안 체코와 폴란드를 비교하다가, 2014년 6월 체코의 자테츠 지역에 플랜트를 건설하기로 하고 체코 정부와 협정을 체결했다. 넥센의 투자금액은 82,900백만 유로(11억 달러)에 이를 것으로 보인다. 정확한 투자 인센티브는 알려져 있지 않지만, 세금유예기간 연장, 10년간 소득세 감소, 전체 투자액의 5% 보조 등과 같은 형태가 될 것으로 보인다. 넥센은 2016년에 가서 본격적으로 생산할 것인데, 약 1,000 개 이상의 신규 일자리를 창출할 것으로 보인다. 한편 현대모비스는 체코에 새로운 공장을 설립하기로 결정했다. 헤드라이트를 생산할 공장인데, 기존의 노쇼비체에서 약 30 킬로미터 떨어진 모쇼노프에 플랜트를 건설할 예정이다. 오스트리아 의회는 이미 현대모비스의 투자를 승인했는데, 투자 규모는 25억 Kč(약 1억 유로)새로운 공장의 규모는

표 4-24. 유럽의 FDI 프로젝트와 일자리 창출 분야 상위 15개

	2012	2013	비중(%)	증감(%)
소프트웨어	402	509	13	27
비즈니스 서비스	699	483	12	-31
기계, 설비	287	309	8	8
자동차	270	244	6	-10
기타 운송서비스	203	200	5	-1
화학	174	167	4	-4
전자	168	165	4	-2
식품	148	159	4	7
금융	144	156	4	8
제약	89	141	4	58
플라스틱, 고무	125	123	3	-2
전기	112	114	3	2
합성금속	76	92	2	21
기타 운송 설비	52	88	2	69
과학연구	45	88	2	96
기타	803	917	23	14
전체	3,797	3,955	100	4

자료: EIM(2014), <http://www.eyeim.com/>(검색일 2014. 07. 10).

는 두 업체에 대한 정확한 인센티브를 밝히고 있지는 않지만, 그 이전에 체코에 진출했던 기업들에게 제공된 수준의 인센티브는 보장한 것으로 보인다. 그러나 공식적으로는 브라운필드(기존 설비 확충 등)에 대한 인센티브 대신 이를 R&D나 쉐어드 서비스 분야에 대한 지원으로 돌리려는 경향은 뚜렷하다. 중부 유럽 4개국이 R&D 분야에 제공하는 FDI 인센티브의 유형과 종류는 [표 4-26]과 같다.

18헥타가 될 것이다. 현대모비스와 체코정부는 현대모비스의 투자를 통해 최소 900개의 새로운 일자리가 창출될 것으로 전망하고 있다. IHNED.cz, <http://byzny.s.ihned.cz/trhy-a-investice/c1-62189230-korejsky-vyrobce-pneumatik-nexen-postavi-tovarnu-u-zatce-investuje-desitky-miliard>(검색일: 2014년 8월 4일).

표 4-25. FDI 일자리 창출 상위 15개 분야

	2012	2013	비중(%)	증감(%)
자동차	48,368	47,962	29	-1
소프트웨어	6,942	12,906	8	86
비즈니스 서비스	19,418	12,807	8	-34
소매	8,077	9,429	6	17
플라스틱, 고무	6,558	8,653	5	32
기계, 설비	14,610	8,315	5	-43
기타 운송서비스	40,46	7,078	4	75
전기	4,825	6,694	4	39
금융	3,439	4,611	3	34
화학	5,315	4,399	3	-17
식품	6,434	4,377	3	-32
기타 운송설비	2,530	4,216	3	67
전자	7,286	3,842	2	-47
합성금속	3,585	2,871	2	-20
제약	3,661	2,557	2	-30
기타	25,340	25,626	15	1
전체	170,434	166,343	100	-2

자료: EIM(2014), <http://www.eyeim.com/>(검색일 2014. 07. 10).

표 4-26. 중부 유럽 4개국의 R&D 투자 인센티브

	체코	헝가리	폴란드	슬로바키아
현금지원	0	0	0	0
인프라/저렴한 부지 매입	0			0
특허관련		0		0
세율 경감		0		
사회보장비 경감		0		
세금 공제	0	0	0	
세금 공제 ⁷⁷⁾		0		0
면세			0	
면세(감세)기간	0			0

자료: EY(Ernst & Young)(2013), [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Worldwide_research_and_development_incentive_guide/\\$FILE/EY-Worldwide-RD-incentives-reference-guide-2013-2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Worldwide_research_and_development_incentive_guide/$FILE/EY-Worldwide-RD-incentives-reference-guide-2013-2014.pdf)(검색일: 2014. 08. 11).

그동안 중부 유럽 4개국을 향한 한국의 FDI는 제조업, 그 중에서도 자동차 산업에 대한 투자가 대부분을 차지했다. 지난 2004년 이들 국가의 EU 가입을 전후해서, 현대기아자동차의 이들 국가로의 진출은 당시까지 체코와 슬로바키아에 유입된 단일 FDI로는 최대 규모였고, 양국 정부의 대대적인 인센티브를 받았었다. ‘유럽의 새로운 공장’이라는 별칭에서도 알 수 있듯이 중부 유럽 4개국에서 생산되는 자동차는 매해 증가하고 있으며, 대부분 서유럽 시장으로 수출되지만, 최근 들어서는 중부 유럽 4개국을 포함한 동유럽 각국에서의 소비도 증가하고 있다. 이에 발맞추어 기존의 자동차 생산 설비를 확충해 생산을 늘리고 있으며, 한국타이어와 넥센 타이어, 현대모비스 등을 비롯한 자동차 관련 업체들이 계속해서 중부 유럽 4개국에 FDI를 집중하고 있다.

그러나 최근 들어 이들 국가가 제조업 분야에 대한 FDI보다는 서비스 분야에 대한 FDI를 유치하려는 노력을 보이고 있고 서비스 분야나 테크놀로지, R&D 분야에 대한 투자 유치에 더 많은 노력을 기울이고 있다. 2014년 7월 개정될 EU의 인센티브 규제⁷⁸⁾ 역시 제조업 보다는 서비스 분야나 첨단산업 그리고 R&D 분야를 강조할 것으로 보인다. 더욱이 제조업 분야에 대한 개별 국가의 투자 인센티브 상한선을 엄격하게 규정할 것으로 보이기 때문에, 한국 역시 자동차 분야를 중심으로 중부 유럽 4개

77) 중앙정부가 정수하는 것과 동일한 세금을 지방정부가 정수할 경우, 중앙정부는 지방정부 정수액을 감하고 난 액수만 정수하는 제도를 의미한다.

78) 1인당 GDP가 EU 평균 75% 미만인 낙후된 지역에 대한 투자에서만 대기업이 투자 인센티브를 받도록 하는 것을 주된 내용으로 한다. 그 결과 서유럽 지역에 대한 대기업 투자는 더욱 어려워지고, 중부 유럽 4개국에 대한 대기업 투자는 더욱 늘어날 것으로 예측되지만, 낙후지역의 수가 줄어드는 만큼 대기업의 투자방향도 이들 국가에서 벗어나 더욱 동쪽 국가로 이동해 갈 것으로 전망할 수 있다.

국의 FDI 전망이 결코 밝지만은 않다.

이들 국가 가운데 특히 슬로바키아와 체코의 1인당 자동차 생산대수는 각각 세계 1위와 2위로 여전히 자동차 분야에 대한 전망이 밝은 것은 사실이지만, 시장 포화 상태에서 계속적인 투자보다는 새로운 투자처에 대한 면밀한 검토가 필요한 시점이 되었다고 할 수 있다. 제조업 분야에서 가장 큰 강점으로 꼽혔던 인건비는 더 동쪽의 EU 신규 회원국들에게 경쟁력을 잃고 있으며, 유럽 자동차 시장이 이미 포화상태에 이르렀고, 더 이상 제조업 분야의 대규모 FDI 유치가 어려워지는 상황에서 새로운 형태의 FDI를 유치하고자 하는 것은 당연한 선택일 것이다.

4. 소결

유럽의 중앙에 위치한 지리적 이점과 저렴하고 질 높은 노동력 이외에 통합된 EU시장으로의 편입과 구조기금 수혜는 중부유럽 4개국의 산업 인프라 수준을 개선시키면서 FDI 유입과 서유럽 기업의 생산기지이전을 위한 유리한 호조건을 조성했다.

나아가 이를 바탕으로 중부유럽 4개국 정부는 구체적으로 각종 FDI 정책 및 제도를 통해 그 유입을 강화시키고자 노력했는데, FDI 유입이 이들 국가에게 있어 GDP 및 고용증진과 같은 성장의 주요 재원이 되기 때문이었다. 따라서 각국마다 공통적으로 현금지원, 조세특례 등 다양한 인센티브 제도의 시행을 통해 FDI 유치를 위한 노력을 전개하였다. 그러나 투자 인센티브와 관련해 각국별로 차이 또한 찾아볼 수 있었다.

폴란드는 현금지원의 규모와 대상을 더욱 강화하고 있으며, 조세감면 혜택도 경제특구 입주기업으로 더욱 한정하고 있는 추세에 있다. 그리고 체코는 투자인센티브 제공을 서비스업종으로 확대하였지만, 주로 그 제공이 IT와 R&D 센터 등 첨단 기술 산업 육성에 집중되고 있다. 슬로바키아는 현금지원방식보다는 세금감면 등의 조세혜택방식을 선호하는 것으로 나타나며, 고부가가치 업종이 그 주된 대상이 되고 있다. 그렇지만 구체적인 지원을 받으려면 관련 정부부처의 승인을 요한다는 점에서 선별적이고 통제적인 FDI 정책을 취하고 있다. 마지막으로 헝가리는 내외국인 모두에게 동등한 투자우대조치를 시행하고 있지만, 현금지원을 위해 투자금액이 아닌 투자건별을 기준으로 심사해서 지원액을 결정하고 있다. 특히 헝가리는 지역별로 차등적으로 인센티브를 제공함으로써 낙후된 지역으로 투자를 유도하고 있다.

FDI 정책상의 다소의 차이에도 불구하고 중부 유럽 4개국이 가진 장점 및 인센티브 제도 덕분에 각국은 FDI 유치에 나름의 성과를 거두었다. 우선 폴란드는 서유럽과 동유럽 양쪽에 인접한 중유럽의 중심지라는 지리적 이점과 우수하고 상대적으로 저렴한 노동력, EU 구조기금을 통한 산업인프라 구축 등이 외국인 투자를 유인하는 요소로 작용하였다. 폴란드의 경우 FDI 유입 실적에서 제조업 분야가 여전히 중요한 비중을 차지하기는 하지만, 서비스 업종의 유입 비중이 제조업을 더욱 능가해가고 있다. FDI 유입의 대부분은 주로 EU 역내 서유럽 선진국이 대부분을 차지하고, 그 가운데서도 네덜란드, 독일, 프랑스가 폴란드의 주요 투자 고객에 해당한다. 또한 폴란드에서 이루어진 FDI 유형을 보면 2000년대 후반 이후로 주로 M&A 형태로 이뤄지고 있다.

1998년 투자 인센티브 법이 도입된 이후로 체코는 FDI 유입이 급증하기 시작했는데, 주된 유입국은 폴란드와 유사하게 선진국이 대부분이었다. 투자 유치 실적을 보면, 1993-2012년까지 제조업 분야의 총 투자(약 235억 달러)에서 자동차 산업을 포함한 기계와 장비분야가 가장 큰 비중을 차지했다. 더불어 비제조업 분야는 약 755억 달러로 제조업 분야에 비해 3배 이상이나 많은데, 금융 서비스 분야가 가장 많은 뜻을 차지하였다. 이러한 추세는 2007년부터 본격화되기 시작했는데, 2000년대 들어 유럽 내 생산기지 구축을 위해 제조업 투자가 급증했지만, 2007년 이후부터는 FDI가 금융 및 IT 비롯한 첨단 서비스 분야로 집중되고 있다. 이와 관련해 체코 투자청은 2008년부터 추진해 온 고부가가치 산업투자유치를 통한 산업구조의 고도화 정책의 결과로 평가하고 있다.

슬로바키아 역시 투자시장개방 이후 FDI가 급증하기 시작하였고, 주된 투자국 역시 서유럽 선진국(특히 네덜란드, 독일, 오스트리아, 이탈리아 등)이 차지했다. 업종별로 보면 슬로바키아의 경우 서비스업보다는 제조업 비중이 높고, 그 가운데서도 기계류, 전기업종, 자동차 산업의 비중이 대부분을 차지한다.

헝가리는 다른 중부 유럽 3개국보다 가장 일찍이 외국인 투자를 허용한 국가였으나, 다른 3개국에 비해 유입 규모가 갈수록 뒤쳐지고 있다. 투자된 업종을 보면 역시 제조업이 대부분을 차지하는 가운데, 그 비중이 서비스 부문의 증가추세와 달리 줄어드는 추세를 보이고 있다. 유입국을 보면 다른 3개국처럼 서유럽 선진국이 다수를 차지한다. 한편 헝가리의 경우 외국인 투자와 관련된 정부의 일관성 없는 자세로 FDI 유치에 다소 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상되고 되고 있다.

결론적으로 FDI 유입의 긍정적 혹은 부정적 효과를 둘러싼 다양한 주장에도 불구하고, 체제전환을 통해 시장경제체제로 접어든 중부유럽 4개국에서 FDI 유입은 GDP, R&D, 고용률 증가 등에서 나타나듯 이를 경제에 긍정적인 영향을 가져온 것이 사실이다.

한편 이러한 FDI 유입 효과와 더불어 최근 들어 FDI 유입에서 나타나는 업종별 변화 추이를 살펴보면, 각국 공히 제조업에 대한 투자보다는 서비스업에 대한 투자가 더욱 활발해지고 있음을 알 수 있다. 이는 제조업에 대한 과중한 의존도를 줄이려는 각국 정부의 의중이 실린 결과임과 동시에 EU의 인센티브 규제 역시 그에 영향을 미친 것으로 보인다. 따라서 제조업 분야에서의 대규모 FDI 유치가 앞으로는 더욱 어려워지는 상황에서 새로운 형태의 FDI 유치 노력이 전개되는 것은 당연한 일일 것이다.

제5장 중부유럽 4개국의 생산기지이전 사례연구: 자동차산업의 사례

1. EU산업구조조정에 따른 특정산업의 중부유럽 국가 이전
2. EU내 다국적기업 GVC 변화와 중부유럽의 자동차 산업
3. 주요 자동차 제조사별 생산기지 운영현황과 중부유럽
4. 소결: 중부유럽 생산기지 이전과 한국기업에 주는 함의



1. EU산업구조조정에 따른 특정산업의 중부유럽 국가 이전

세계화가 진전되고 제품생산과 판매에 대한 국경이 사라지면서, 다국적 기업들은 전 세계에 생산기지를 건설하여 제품을 생산하고 있다. 2004년과 2007년 체코, 슬로바키아, 헝가리, 폴란드 등의 중부유럽 국가들이 EU 가입으로 공동시장의 혜택을 얻게 되었고, 이에 따라 다국적기업들은 저임금 등의 혜택을 얻을 수 있는 중동부유럽의 신규 EU 회원국으로 생산기지를 이전하기 시작했다.

본 보고서의 제2장에서 설명되었듯이, 중부유럽의 신규 EU 회원국은 EU 시장참여의 혜택뿐만 아니라, 가입과정에서 EU로부터 구조기금 및 가입에 따른 다양한 사회경제지원 프로그램의 혜택을 크게 보았다.

표 5-1. PHARE, SAPARD, ISPA의 규모 (2003년)

(단위: 백만 유로)

	PHARE	SAPARD	ISPA	합계
불가리아	99	56	113	268
체코	95	24	76	195
에스토니아	40	13	31	84
헝가리	107	41	96	244
라트비아	46	24	54	124
리투아니아	67	32	53	152
폴란드	403	182	378	963
루마니아	272	162	261	695
슬로바키아	57	20	51	128
슬로베니아	38	7	15	60
기타	476	-	-	476
합계	1699	561	1128	3389

자료: European Commission DG Enlargement(2014), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0178:FIN:EN:PDF>(검색일: 2014. 10. 3).

중동유럽 지원프로그램(PHARE)은 제도개선, 경제-사회 통합을 목표로 하여 유럽연합 집행위원회 확대총국(DG Enlargement)⁷⁹⁾, 중동유럽 농업발전프로그램(SAPARD)은 유럽연합 가입 후보국의 농업 및 농촌 개발을 위해 농업총국(DG Agricultural and Rural development)이 각각 담당하였다. 그리고 환경과 교통에 대한 투자를 담당하기 위한 가입사전지원프로그램(ISPA)은 지역정책총국(DG Regional Policy)이 담당하였다.⁷⁹⁾ [표 5-1]은 2003년도 PHARE, SAPARD, ISPA의 규모에 관련된 도표이고, [표 5-2]는 당시 동유럽의 유럽연합가입 후보국가의 GDP이다. 이를 비교해 보면 2003년의 경우 폴란드는 GDP대비 0.45% 그리고 헝가리는 GDP 대비 0.3%에 해당되는 규모의 기금을 지원받았다.

이와 같은 재정지원은 중부유럽 국가들의 사회간접자본에 대한 투자를

표 5-2. 중부유럽 국가 GDP (2003년)

(단위: 백만 유로)

국가	GDP
불가리아	17455,40
체코	82885,60
에스토니아	8309,20
헝가리	73565,90
라트비아	16594,00
리투아니아	24363,60
폴란드	217723,60
루마니아	51160,70
슬로바키아	27209,60
슬로베니아	25222,20

자료: Eurostat(2014), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>(검색일: 2014. 10. 3).

79) “유럽연합 집행위원회 DG Enlargement(확장총국),” http://ec.europa.eu/enlargement/how-does-it-work/financial-assistance/former-assistance_en.htm(Accessed October 3, 2014).

통해 이들 국가가 경제사회적 측면에서 EU로 수렴될 수 있는 기반을 마련해주었다. 또한 EU가 단일시장을 이루었지만, 제3장의 [그림 3-3]에서 확인할 수 있는 바와 같이, EU회원국 간에 존재하는 임금격차는 중부유럽의 저임금 국가의 생산입지 경쟁력을 강화하였다. 폴란드의 최저임금은 프랑스의 27% 수준이고, 헝가리와 슬로바키아는 프랑스의 23%. 체코는 21% 수준에 불과하다. 이와 같은 중부유럽과 서유럽간의 임금격차는 중부유럽의 산업입지 경쟁력을 강화하고 있다.

이외에 제4장에서 언급되었듯이, 중부유럽 국가들은 적극적인 투자유치를 위해서 다양한 투자인센티브 제도를 실시하고 있다. 그리고 이와 같은 적극적인 투자유치 정책에 힘입어 이들 국가에서의 FDI는 지속적으로 증가하였다.

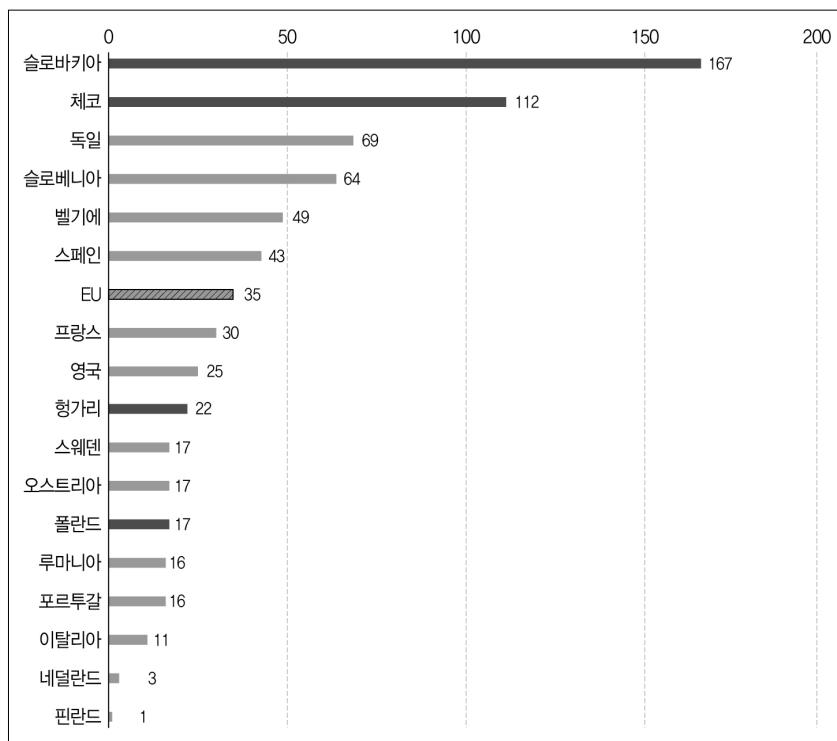
가. 중부유럽에서 자동차 생산증가와 서유럽에서 자동차 생산 감소

EU의 단일시장 혜택, EU 차원의 구조기금 지원, 중부유럽 국가의 투자유치정책, 서유럽과 중부유럽 국가 간의 큰 임금격차는 다국적기업이 중부유럽에서 산업생산을 확대하는 요인을 제공하였다. 그리고 중부유럽에서 산업생산의 증가는 단순히 중부유럽 국가에서 FDI 유입 증가 이상의 의미를 가진다. 다국적기업들의 생산기지들이 지속적으로 서유럽에서 중부유럽 국가로 이전을 하면서 EU 산업구조에 근본적인 변화가 발생하고 있다. 자동차 산업이 대표적인 예이다. 이탈리아, 프랑스와 같은 서유럽의 다국적 자동차기업들은 자국의 자동차 생산을 줄이면서 중부유럽 국가들로 생산기지를 이전하였다. 그러한 결과로 EU 가입 이전에 자동차

설비공장이 거의 없던 슬로바키아는 현재 1인당 자동차 생산대수가 전 세계에서 가장 많은 국가로 변화하면서 자동차 산업이 국가의 중요 산업으로 자리매김하게 되었다.

[그림 5-1]에 따르면 슬로바키아와 체코의 1,000명당 자동차 생산대수는 167대와 112대로 69대인 독일을 크게 상회하고 있다. 반면에 전통적으로 자동차 생산 강국이었던 프랑스와 이탈리아에서의 자동차생산은 1,000명당 30대와 11대 수준으로 감소하였다.

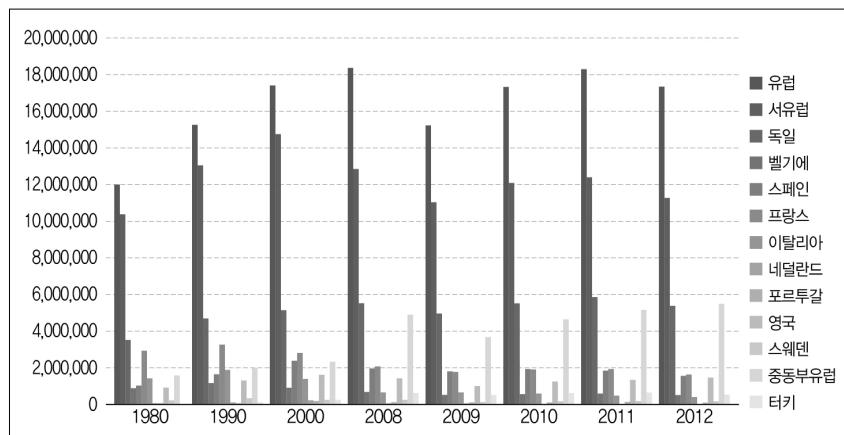
그림 5-1. 인구 1000명당 자동차 생산 (2012년)



자료: 유럽자동차공업협회(ACEA: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, European Automobiles Manufacturers Association), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>(검색일: 2014. 09. 21).

[그림 5-2]는 프랑스자동차 생산자협회의 “세계 승용차 생산 통계”이다. 이에 따르면, 유럽의 승용차 생산은 1980년부터 2012년까지 2008년 세계금융위기 다음 해인 2009년을 제외하고는 꾸준히 증가하였다. 그러나 이를 지역별, 국가별로 분석하면, 상반된 경향성이 존재한다는 것을 알 수 있다. 우선 중동부유럽에서 승용차생산은 꾸준히 증가하였지만, 서유럽국가에서 자동차생산은 2000년을 정점으로 감소하고 있다. 그러나 같은 서유럽국가 중에서 독일과 영국, 스페인에서 자동차 생산은 증가하였지만, 전통적인 자동차 생산 강국이었던 프랑스와 이탈리아에서의 자동차 생산은 큰 폭으로 감소하였다. 또한 [표 5-6]에서 볼 수 있듯이, 1997년 Renault, 2006년 Volkswagen 그리고 2007년에 GM산하의 오펠공장이 철수하면서, 다국적자동차 기업의 전통적인 생산기지였던 벨기에의 자동차생산 역시 1990년 1,017,061대에서 2012년 541,874대로 급격하게 감소하였다.

그림 5-2. 세계 승용차 생산 (1980년-2012년)



자료: CCFA(2014), http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/ccfa_ra2012_gb_web.pdf(검색일: 2014. 08. 11).

[그림 5-1]과 [그림 5-2]의 자료를 종합해보면, 프랑스와 이탈리아가 자동차 생산입지로서의 위상이 하락하고, 반면 중부유럽 국가 중 체코와 슬로바키아의 자동차 생산입지가 강화된 것을 확인할 수 있다.

[표 5-3]은 세계 자동차 공업협회 (OICA: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)의 통계자료로 세계 주요 자동차기업의 2012년 자동차 생산량을 보여주고 있다. 표에 따르면, 여전히 프랑스의 자동차 기업인 푸조-시트로엥(PSA)과 르노(Renault)가 자동차 생산에서 8위와 10

표 5-3. 자동차 기업별 전 세계 자동차 생산대수 (2012년)

(단위: 천 대)

순위	자동차기업	합계	승용차	소형상용차	대형상용차	대형버스
1	토요타	10,104	8,382	1,448	268	6
2	지엠	9,285	6,609	2,659	8	11
3	폭스바겐	9,255	8,577	487	169	22
4	현대	7,126	6,761	280	70	15
5	포드	5,595	3,123	2,394	78	
6	니산	4,889	3,831	1,023	35	
7	혼다	4,111	4,078	32		
8	PSA	2,912	2,554	358		
9	스즈키	2,894	2,484	410		
10	르노	2,676	2,302	373		
11	크라이슬러	2,371	657	1,702	12	
12	다임러 AG	2,195	1,456	257	451	31
13	피아트	2,127	1,502	499	86	41
14	B.M.W.	2,065	2,065	-		
중 랭						
34	볼보	235			224	11
중 랭						
43	포르쉐	86	86			

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

대를 점하고, 이탈리아의 피아트 역시 13위의 위치를 차지하고 있다.

실제로 이탈리아 자동차 기업인 피아트(Fiat)는 2012년에 승용차 150여만 대 생산을 돌파했다. 그러나 2012년 이탈리아에서 생산된 승용차 대수는 39만 대 가량에 불과하였다. 프랑스 자동차 기업인 르노(Renault) 역시 2012년 기준 승용차 230여만 대를 생산하였고 PSA는 250여만 대를 생산하였다. 그러나 2012년 프랑스에서 생산된 승용차는 168만 대 남짓에 불과하였다. 이는 이탈리아와 프랑스의 자동차 기업이 생산기지를 다른 국가들로 이전시킨 결과이며 이 과정에서 중부유럽, 특히 슬로바키아와 체코로 자동차 생산기지 이전이 활발하게 이루어졌다.

독일 자동차산업에서도 유사한 현상이 발생하고 있다. 독일의 자동차 기업인 폭스바겐은 857여만 대의 승용차를 생산하였고, 다임러는 145여만 대의 승용차를 생산하였고, BMW는 206여만 대의 승용차를 생산하였다. 그러나 독일 전체에서 생산된 자동차 대수는 538여만 대에 불과하다. 이는 독일 자동차 기업들 역시 독일 내 생산비중이 축소되었음을 의미한다. 자동차산업의 사례를 보았을 때, 산업생산에서 중심축이 서유럽에서 중부유럽으로 이동하는 것은, 앞서 언급하였듯이, “다국적기업의 기업이전 전략”, “중부유럽국가의 EU가입을 통한 EU단일시장 혜택”, “중부유럽국가의 FDI인센티브와 저렴한 생산비용” 등이 주요한 요인으로 작용하고 있다.

나. 다국적기업의 기업이전 전략

[표 5-4]에서 볼 수 있듯이, 다국적기업은 여러 가지 전략적인 이유에서 생산기지를 이전하고 있다.⁸⁰⁾ 기업이전 전략의 유형은, 국제경쟁이 고

표 5-4. 기업이전 전략의 유형

기업이전 전략의 유형	결정요인 및 영향	관련 산업 및 기업사례
방어적 기업이전	국제경쟁이 고조됨에 따라 발생한 기업이전 가격경쟁력을 높이는 것이 목적으로, 상품기획 및 R&D분야는 본국에 유지	Lafuma: 생산 외 활동은 프랑스에 전류시키고, 생산 활동을 다른 국가로 이전
동반 기업이전	납품기업을 따라서 다른 국가로 이전하는 사례	의류회사를 따라 섬유회사가 이전하는 사례, 자동차기업을 따라 부품기업이 이전하는 사례: Valeo가 SEAT-폭스바겐에 따라 기업이전
이윤추구 기업이전	기업체가 저임금 국가에서 생산을 통한 비용감소분을 원제품 가격에 적극적으로 반영하지 않고 이윤을 추구하는 기업이전	기존 브랜드로 판매하는 것을 방식을 통해서 기업이전생산을 감추는 행위 (의류, 신발, 장난감 등)
공격적인 기업이전	경쟁력이 없는 분야를 다른 국가로 이전 시키고, 경쟁력이 있는 분야를 본국에서 강화하는 방식 다국적기업의 자사 관리방식: 시장원리, 중복분야의 정리, 수출을 균형생산방식으로 전환, 생산지 국경개념의 소멸과 혁신에 따른 기업능력의 집중화	독일의류기업: 1950년 이후 중동부유럽으로 생산기지 이전. 르노그룹의 벨기에 빌보르드 생산기지 폐쇄 및 이전의 경우도 이에 해당
2차 기업이전 또는 본국회귀	생산기지 이전 이후 현지 인건비 상승에 따른 인근국가로 이전하거나 지동화에 따라 기업의 본사가 있는 본국으로 회귀	마이크로소프트, Kenwood, 헝가리 VCR제생기 생산 공장을 루마니아로 이전한 필립스의 경우

자료: Mouhoud, El Mouhoub, *Mondialisation et délocalisation des entreprises*, Paris: La Découverte, 2008, p. 37.

조짐에 따라 발생한 기업이전가격경쟁력을 높이는 것이 목적으로, 상품기획 및 R&D분야는 본국에 유지하는 “방어적 기업이전”, 납품기업을 따라

80) 다국적기업의 기업이전에 대해, 대부분의 연구는 다국적 기업 생산의 효율성 측면이나 세계 생산중심축의 변화의 측면에서 접근하였다. 관련 사례로, 버클리(Buckley)와 무키 엘리(Mucchielli)가 공저한 『다국적 기업과 다국적 기업의 세계 재배치(Multinational firms and International relocation』, 무키 엘리(Mucchielli)와 메이어(Mayer)가 공저한 『다국적 기업의 배치와 새로운 경제지리학(Multinational firms' location and the new economic geography』, 등을 사례로 들 수 있다. 다국적기업의 기업이전 문제에 대해서는 다양한 문제의식에서 입체적으로 접근한 경제학자는 프랑스 경제학자인 무흐드 (Mouhoud)였다. 그의 책 『Mondialisation et délocalisation des entreprises(세계화와 기업이전)』에서 기업이전 문제에 관련해서 “제조업과 서비스업에서 저임금 국가로 기업이전”, “기업이전 전략의 유형”의 측면에서 심도 있는 분석을 하였다.

서 다른 국가로 이전하는 “동반기업이전”, 기업체가 저임금 국가에서 생산을 통한 비용감소분을 완제품 가격에 적극적으로 반영하지 않고 “이윤을 추구하는 기업이전”, 경쟁력이 없는 분야를 다른 국가로 이전 시키고, 경쟁력이 있는 분야를 본국에서 강화하는 “공격적인 기업이전”, 생산기지 이전 이후 현지 인건비 상승에 따른 인근국가로 이전하거나 자동화에 따라 기업의 본사가 있는 본국으로 회귀하는 “2차 기업이전 또는 본국회귀 기업이전” 등으로 구분할 수 있다. 물론 [표 5-4]에서 제시된 다국적기업의 생산기지 이전은 여러 전략이 복합적으로 작용하여 이루어지기도 한다.

중부유럽으로 자동차산업의 생산기지가 이전하고 있는 이유는 경쟁력이 없는 기존의 서유럽의 생산시설을 정리하고, 중부유럽 국가들이 서유럽에 비해서 상대적으로 인건비가 저렴하고, EU 단일시장의 혜택을 볼 수 있기 때문이다. 이를 통해서, 중부유럽 국가의 자동차산업은 다국적기업의 글로벌 가치사슬(GVC: Global Value Chain)에 적극적으로 편입되어, 자동차생산의 중추를 담당하고 있다.

2. EU내 다국적기업 GVC 변화와 중부유럽의 자동차산업

EU통합 이후 서유럽에서 중부유럽 국가로의 생산기지 이전이 급속하게 발생하고 있다. 특히 자동차산업은 완제품이 다른 제품의 중간재로 사용되지 않기 때문에 생산통계가 비교적 명확하게 추출될 수 있어, 서유럽 국가에서 중동부유럽 국가로 생산기지가 이전하여 다국적 자동차기업의

GVC에 편입되어 중요한 역할을 담당하고 있는 상황에 대해 보다 명확한 정보를 제공하고 있다.

가. 중부유럽국가의 글로벌 가치사슬 (GVC) 편입

글로벌 가치사슬(Global Value Chain)은 상품의 기획, 생산, 판매에 이르는 가치사슬(value chain)의 전 과정이 전 세계적 차원에서 이루어지는 것을 의미한다.⁸¹⁾ GVC는 기업 간 경쟁이 심화되고, 정보통신기술과 운송수단이 발달되고, 무역자유화를 통해서 한 국가에서 생산된 상품이 전 세계 차원에서 판매되는데 용이하기 때문에 발달이 가능하게 되었다. 이와 같은 GVC의 확산으로 기존의 국가 간 무역의 형태에 큰 변화가 발생하게 되었다. 한 국가의 기업 내에서 이루어졌던 생산 활동이 해외 생산 기지 설립을 통해 이전(오프쇼어링)되거나, 해외의 하청기업으로 외주화(아웃소싱)되고 있다.⁸²⁾ 이와 같은 생산방식의 변화로 인해서 대부분의 완제품이 다른 나라에서 생산된 부품 등의 중간재를 생산에 사용하게 되어 다음의 변화가 일어나게 되었다.

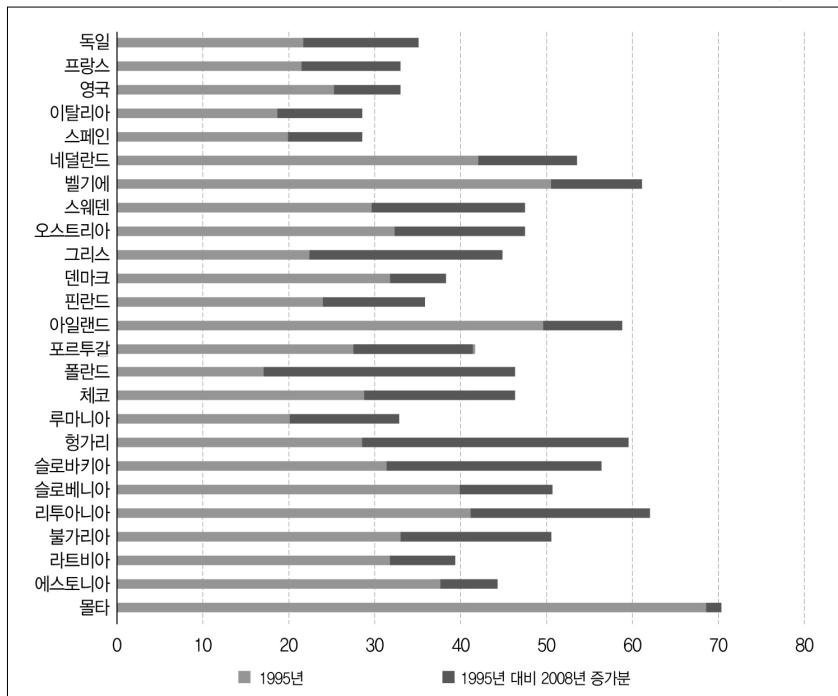
첫째, 생산을 위한 수입의 증가이다. 생산을 위한 원료나 서비스 등 중간재, 자본재, 기술의 수입이 여기에 포함된다. 둘째, 수출을 위한 수입의 증가이다. 수출용 제품의 생산에 필요한 중간재의 수입이 여기에 해당한다. 마지막으로 재수입(재수출)이 있다. 해외 가공을 위해 중간재를 수출한 뒤 최종조립을 위해 이를 재수입하는 경우가 여기에 해당한다. 제조업 생산에서 수입중간재의 기여도는 GVC의 확산이나 생산과정 수직 분할의

81) Gereffi(1999), pp. 37-70.

82) 김계환(2014), p. 30.

그림 5-3. EU 국가별 제조업 중간재 투입에서 수입중간재 비중

(단위: %)

자료: Timmer, M. P., B. Los, R. Stehrer, G. J. de Vries(2013).⁸⁴⁾

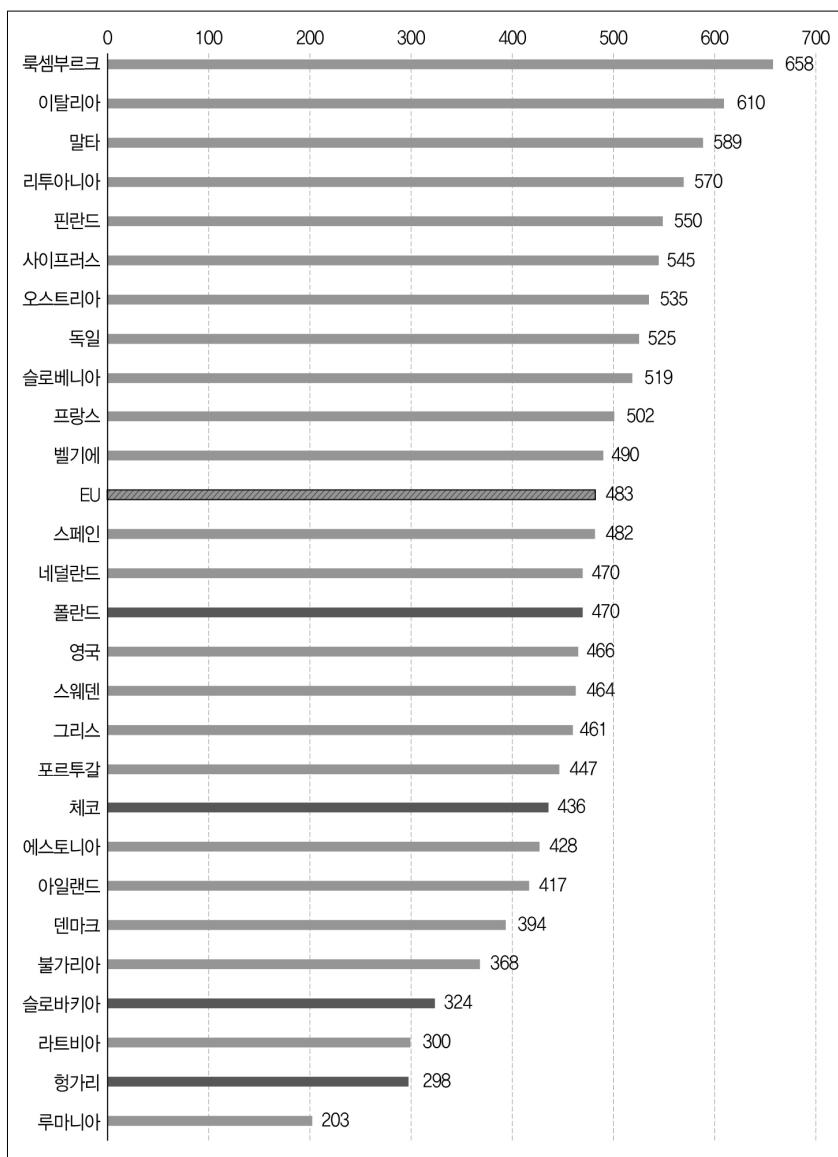
가장 적절한 지표로 간주된다.⁸³⁾ [그림 5-3]은 제조업 중간재 투입에서 수입중간재의 비중 변화를 보여준다.

EU 국가에서 수입중간재가 중간재 투입에서 차지하는 비중은 큰 폭으로 증가하였다. 특히, 분석대상 국가인 폴란드, 체코, 헝가리, 슬로바키아에서 비약적으로 증가하였다. 이는 이들 국가의 경제가 GVC에 대한 급속한 편입을 보여주는 것이다. [그림 5-1]과 [그림 5-3]에 따르면 체코와

83) *Ibid.*, p. 31.

84) Timmer, M. P., B. Los, R. Stehrer, G. J. de Vries(2013). 재인용: 김계환(2014), p. 31.

그림 5-4. 인구 1000명당 자동차 대수 (2011년)



자료: ACEA(2014), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>(검색일: 2014. 09. 21).

슬로바키아에서 인구 1,000명당 자동차 생산은 전체 유럽국가 중에서 독보적으로 높은 위치를 차지하고 있지만, 인구 1,000명당 자동차 대수는 다른 유럽국가에 비해 평균 이하로 낮은 편에 있다. 이는 다른 인근 국가로 수출을 목적으로 이들 국가에서 자동차 생산이 이루어지고 있음을 의미한다.

Gereffi⁸⁵⁾과 같은 학자는 가치사슬의 지배구조와 관련하여, 생산자주도(producer driven) 사슬과 구매자주도(buyer-driven) 사슬의 두 가지 유형을 구분하여 제시하고 있다. 생산자 주도 사슬은 다국적기업이나 생산자가 생산네트워크를 지배하는 구조이고, 구매자 주도 사슬은 대형소매업자나 구매업자들이 일반적으로 제3세계에 분산되어있는 수출업자들의 생산네트워크를 지배하는 구조이다. 구매자 주도 사슬은 까르푸, IKEA와 같은 유통업체가 소비자에게 판매를 위해 글로벌 하청기업을 통해 PB(Private Brand)상품을 생산하는 경우가 이에 해당한다. 생산자 주도 사슬은 삼성전자와 전 세계에 가격경쟁력 있는 제품판매를 위해 노트북 컴퓨터를 중국에서 생산하는 경우가 여기에 해당한다.

중부유럽 국가에서 자동차 생산은 생산자 주도방식의 GVC로 볼 수 있다. 다국적 자동차기업은 가격 경쟁력 강화를 위해 서유럽에서 자동차 생산을 축소하고 중부유럽 국가에서 자동차 생산을 확대하고 있다. 이와 같은 개발도상국의 GVC 참여는 개발도상국이 독자적으로 수출하는 것보다 더욱 효과적일 수 있다. 특히 GVC로 인한 생산의 분업화는 개발도상국에서 새로운 사업실현의 계기를 마련된다는 사실과 글로벌 생산네트워크에서 파트너 간 학습과정에 노출되어 인적, 기술자원의 질적 향상이 이

85) Gereffi(1999). pp. 37-70. 재인용: 이준호 · 김종일(2007). p. 9.

루어질 수 있다는 점에서 개발도상국에 긍정적이다. 특히, FDI를 통한 전략적 자산, 기술, 부존자원의 확보와 국제시장으로의 접근을 통해 경쟁력을 제고 시킬 수 있다.

나. 다국적 자동차기업의 생산기지 다각화와 중부유럽 자동차 생산증가

[표 5-5]의 자료에서 볼 수 있듯이, 시장에서 경쟁력 확보를 위해 생산 기지를 다각화한 것은 유럽의 자동차기업 뿐만이 아니다. 세계 주요 자동차기업은 전 세계 차원에서 생산기지를 다각화해 왔다. 그러나 생산기지 다각화에도 일종의 경향성이 존재한다. 미국 자동차기업은 주로 미주를 위주로 자동차생산을 해왔고, 아시아 자동차기업은 주로 아시아 지역을 위주로 자동차 생산을 해왔다. 유럽 자동차기업은 주로 EU회원국을 중심으로 생산기지를 운용하였다. 유럽 자동차기업의 EU내 생산비중은 61%에 달했고, EU 회원국 이외의 유럽 국가를 포함하면, 유럽 자동차기업의 유럽 내 자동차생산이 65%에 달하고 있다. 이에 비해 미국 자동차기업이 북미 NAFTA 지역과 남미를 포함한 미주지역에서 생산하는 비중은 전체의 53% 수준이다. 이는 유럽 자동차기업의 생산기지 이전이 주로 EU 역내를 중심으로 이루어졌음을 의미하고, 그 정도를 입증할 수 있게 하는 충분한 자료로 가치가 있다.

자료를 분석해 보면, 유럽 내 자동차생산에 일본기업은 다른 지역의 자동차기업에 비해서 소극적이었음을 알 수 있다. 일본기업 전체 자동차 생산에서 유럽지역 자동차 생산이 차지하는 비중은 단지 5%에 불과하였다. 한편 1911년 Ford가 해외 첫 생산기지를 영국 맨체스터에 설립해서 T형

표 5-5. 자동차기업 및 지역별 전 세계 자동차 생산 (기준: 2010년)

자동차기업	경제지역								
	북미 NAFTA	남미	EU-27	기타 유럽국가와 터키	일본	대한 민국	증극	기타 아시아- 태평양과 아프리카 국가	합계
유럽 자동차기업	4%	13%	61%	4%	1%	1%	11%	4%	100%
BMW	11%		82%				4%	3%	100%
Fiat-Iveco-Irisbus		36%	52%	6%			5%	1%	100%
MAN		53%	46%	1%					100%
Daimler	11%	5%	71%	1%	7%		3%	3%	100%
Porsche			100%						100%
PSA Peugeot Citroën		8%	65%	3%	1%		10%	14%	100%
Renault-Dacia-Sa msung		12%	60%	15%		10%		4%	100%
Scania		30%	70%						100%
Volkswagen	6%	12%	56%	1%			23%	2%	100%
Volvo	14%	10%	47%		16%			13%	100%
미국 자동차기업	45%	8%	17%	3%	0%	5%	18%	4%	100%
Chrysler	100%	0%	0%						100%
Ford	48%	9%	26%	5%			8%	4%	100%
GeneralMotors	33%	10%	15%	2%		9%	27%	5%	100%
Navistar	100%								100%
Paccar	59%		41%						100%
일본 자동차기업	18%	2%	5%	0%	42%	0%	14%	19%	100%
FujiHeavy(Subaru)	24%				76%				100%
Honda	35%	4%	4%	1%	27%		19%	11%	100%
Isuzu	3%	3%		0%	42%		8%	45%	100%
Mazda	4%	1%			70%		17%	8%	100%
Mitsubishi	3%	3%	2%		56%		11%	25%	100%
Nissan	26%	0%	13%		28%		24%	9%	100%
Suzuki-Maruti			6%		37%		10%	47%	100%
Toyota-Daihatsu- Hino	17%	2%	4%	1%	47%		9%	19%	100%

자료: CCFA(2014), http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/ccfa_ra2012_gb_web.pdf(검색일: 2014. 08. 11).

표 5-5. 계속

자동차기업	경제지역								
	북미 NAFTA	남미	EU-27	기타 유럽국가와 터키	일본	대한 민국	증극	기타 아시아- 태평양과 아프리카 국가	합계
한국 자동차기업	8%	0%	7%	1%	0%	55%	18%	10%	100%
Hyundai-Kia	8%		7%	1%		55%	18%	10%	100%
중국 자동차기업	0%	0%	32%	0%	0%	7%	61%	0%	100%
Geely(Volvocars)			46%				54%	0%	100%
SAIC(Ssangyong)						23%	77%		100%
인도 자동차기업	0%	0%	24%	0%	0%	1%	0%	75%	100%
Tata (Telco, Jaguar, Lan drover)			24%			1%		75%	100%
전 세계 자동차기업 합계	16%	6%	22%	3%	12%	5%	23%	12%	100%

자료: CCFA(2014), http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/ccfa_ra2012_gb_web.pdf(검색일: 2014. 08. 11).

포트를 생산한 이래 유럽에서 자동차를 생산해왔던 미국 자동차기업의 유럽생산 비중은 20%에 달하고 있다. 슬로바키아에서 자동차를 생산하고 있는 기아자동차와 체코에서 자동차를 생산하고 있는 현대자동차의 유럽 진출에 힘입어 유럽 내에서 자동차 생산비중이 7%에 달하고 있다. 중국과 인도의 자동차기업도 중국 질리(Geely)의 볼로(Volvo) 인수와 인도 타타(Tata)자동차의 재규어(Jaguar)와 랜드로버(Land Rover) 인수 등으로 유럽 내 생산비중이 상당히 높은 수준을 유지하고 있다.

각국 자동차기업이 유럽 내에서 비교적 높은 생산비중을 유지하고 있는 가운데, [표 5-6]에서 볼 수 있듯이, 서유럽국가에서 독일을 제외한 나머지 국가에서 자동차 생산대수는 큰 폭으로 감소하였다. 반면에 헝가리, 체코, 폴란드, 슬로바키아에서의 자동차 생산대수는 크게 증가하였다.

표 5-6. 국가별 자동차 생산 변화 (기준: 1995년, 2012년)

(단위: 천 대)

1995년				2012년			
국가	승용차	상용차	합계	국가	승용차	상용차	합계
아르헨티나	225	80	305	아르헨티나	497	267	764
호주	281	22	303	호주	178	31	209
오스트리아	124	16	140	오스트리아	124	19	143
벨기에	918	100	1,018	벨기에	507	35	542
브라질	1,108	243	1,351	브라질	2,624	719	3,343
캐나다	1,626	1,432	3,058	캐나다	1,040	1,423	2,463
중국	565	1,265	1,830	중국	15,524	3,748	19,272
체코	348	28	376	체코	1,172	7	1,179
이집트	45	31	76	이집트	37	20	57
핀란드	34	-	34	핀란드	3		3
프랑스	2,784	396	3,180	프랑스	1,683	285	1,968
독일	5,310	378	5,688	독일	5,388	261	5,649
헝가리	126	2	128	헝가리	215	2	217
인도	533	285	818	인도	3,285	860	4,145
인도네시아	77	12	89	인도네시아	744	322	1,066
이란	119	0	119	이란	872	142	1,014
이탈리아	1,410	291	1,701	이탈리아	397	275	672
일본	8,100	1,795	9,895	일본	8,554	1,388	9,942
말레이시아	238	16	254	말레이시아	510	60	570
멕시코	994	556	1,550	멕시코	1,810	1,192	3,002
네덜란드	262	45	307	네덜란드	28	23	51
폴란드	547	28	575	폴란드	540	108	648
포르투갈	187	65	252	포르투갈	116	48	164
루마니아	88	19	107	루마니아	327	11	338
러시아	944	226	1,170	러시아	1,969	263	2,232
세르비아	4	1	5	세르비아	10	1	11
슬로바키아	127	-	127	슬로바키아	900	0	900
슬로베니아	118	0	118	슬로베니아	127	4	131
남아공	215	103	318	남아공	275	265	540
대한민국	2,362	481	2,843	대한민국	4,167	395	4,562

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

표 5-6. 계속

(단위: 천 대)

1995년				2012년			
국가	승용차	상용차	합계	국가	승용차	상용차	합계
스페인	2,282	571	2,853	스페인	1,540	439	1,979
스웨덴	214	37	251	스웨덴	163	N.A.	163
대만	266	87	353	대만	278	61	339
태국	64	259	323	태국	945	1,484	2,429
터키	222	76	298	터키	577	496	1,073
우크라이나	10	9	19	우크라이나	70	7	77
영국	1,787	187	1,974	영국	1,465	112	1,577
미국	5,638	7,387	13,025	미국	4,106	6,223	10,329
우즈베키스탄	44	0	44	우즈베키스탄	145	19	164
기타	87	33	120	기타	464	130	594

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

이와 같이 전 세계자동차생산에서 중부유럽의 비중이 증가하고 있는 상황은 세계 자동차생산에서의 지각변동과 관련이 있다. 1995년부터 2012년 사이에 전통적인 자동차 생산 강국이었던 미국, 프랑스, 이탈리아, 영국의 자동차 생산이 급감하고 브라질, 중국, 인도 등 신흥국가에서 자동차 생산이 급증하였다. 유럽에서는 독일을 제외한 프랑스, 이탈리아, 영국, 스페인과 같은 자동차 생산 강국의 자동차 생산이 급감하고, 체코, 슬로바키아, 헝가리, 폴란드, 루마니아와 같은 중부유럽 국가에서 자동차 생산이 증가하였다. 특히 체코와 슬로바키아에서 자동차 생산이 급증하였다. 1995년 12만여 대의 자동차를 생산하였던 슬로바키아는 2012년 90만 대의 자동차를 생산하였다. 이는 67만여 대의 자동차를 생산한 이탈리아에 비해서 훨씬 더 많은 자동차를 생산한 것이다. 슬로바키아에서 급증한 자동차 생산은 다국적기업의 자동차 생산기지가 슬로바키아로 유치되었기 때문이다.

다. 다국적 자동차기업의 중부유럽 공장현황 및 자동차 생산 현황

[표 5-7]에서 볼 수 있듯이, 중부유럽 4개국에서는 현재 다국적 자동차 기업들이 다수의 생산 공장을 운영 중에 있다. 토요타, 푸조, 시트로엥이 체코의 콜린(Kolin)에서 승용차 조립공장을 운영하고 있고, 체코의 크바시니(Kvasiny)와 블라다 볼레슬라프(Mlada Boleslav)에서는 폭스바겐 그룹 산하의 스코다(Skoda)가 공장을 운영 중에 있다. 체코의 노쇼비체(Nosovice)에서는 현대가 조립공장을 운영하고 있고, 체코의 비소케 미토(Vysoké Myto)에서는 피아트 그룹 산하의 이베코(Iveco)가 조립공장을 운영하고 있다.

헝가리의 에스테르곰(Esztergom)에서는 스즈키가 조립공장을, 죄르(Györ)에서는 아우디가 조립공장을, 케즈케멧(Kecskemet)에서는 메르세데스-벤츠(Mercedez-Benz)가 조립공장을 운영하고 있다. 폴란드의 비엘스코-비알라(Bielsko-Biala)에서는 피아트가 피아트, 란치아, 알파 로메오 브랜드 차량을 생산 중이다. 이외에 피아트는 티히(Tychy)에도 공장을 운영하고 있다. 글리비체(Gliwice)와 티히에서는 지엠(GM)이 오펠과 복스홀(Vauxhall) 브랜드 차량을 생산하고 있고, 폴코비체(Polkowice), 슬루프스크(Slupsk)와 포즈난에서는 폭스바겐 그룹이 자동차를 생산하고 있다. 브로츠와프(Wroclaw)에서는 볼보가 버스를 생산하고 있다.

슬로바키아 브라티슬라바에서는 폭스바겐 그룹이 자동차를 생산하고 있고, 트르나바(Trnava)에서는 PSA 푸조 시트로엥 그룹이 자동차를 생산하고 있고, 콜리나(Zilina)에서는 기아가 자동차를 생산하고 있다. 이와 같이 전 세계 주요 자동차기업들이 중부유럽에서 생산공장을 운영하고 있다.

표 5-7. 중부유럽 4개국에 위치한 자동차기업의 엔진 및 조립 공장

지역	제조사	자동차형태					브랜드
		엔진	승용차	경상용차	상용차	버스	
체코							
Jablonec	TEDOM	O					
Kolin	TPCA (TOYOTA MOTOR CORP - PSA)		O				토요타, 푸조, 시트로엥
Koprivnice		O			O		타트라 트럭, 군용
Kvasiny	VOLKSWAGEN AG		O				스코다
Libchavy	SOR				O		소르
Mlada Boleslav	VOLKSWAGEN AG	O	O				스코다
Nosovice	HYUNDAI MOTOR EUROPE		O				현대
Vysoké Myto	IVECO S.p.A.					O	이베코
헝가리							
Esztergom	SUZUKI		O				스즈키
Györ	VOLKSWAGENAG	O	O				아우디
Kecskemet	DAIMLER AG		O				메르세데스-벤츠
Szentgotthard	GENERAL MOTORS EUROPE	O					
폴란드							
Bielsko-Biala	FIAT S.p.A.	O					피아트, 란치아, 알파 로메오
Bolechowo (Poznan)	SOLARIS				O		솔라리스
Gliwice	GENERAL MOTORS EUROPE		O				오펠/복스홀
Jelcz- Laskowice	TOYOTA MOTOR EUROPE	O					
Niepolomice (Krakow)	VOLKSWAGEN AG				O		만
Polkowice	VOLKSWAGEN AG	O					폭스바겐
Poznan	VOLKSWAGEN AG				O		만
Poznan	VOLKSWAGEN AG			O			폭스바겐
Slupsk	VOLKSWAGEN AG				O		스카니아
Tychy	FIAT S.p.A.		O				피아트, 란치아, 포드

자료: ACEA(2014), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>(검색일: 2014. 07. 14).

표 5-7. 계속

지역	제조사	자동차형태					브랜드
		엔진	승용차	경상용차	상용차	버스	
Tychy	GENERAL MOTORS EUROPE	O					오펠/복스홀
Walbrzych	TOYOTA MOTOR EUROPE	O					
Wroclaw	VOLVOGROUP				O		볼보
Wroclaw	JELCZ				O		엘츠 군용
슬로바키아							
Bratislava	VOLKSWAGEN AG		O				폭스바겐, 아우디, 포르쉐, 스코다, 세이트
Trnava	PSA PEUGEOT CITROËN		O				푸조, 시트로엥
Zilina	HYUNDAI MOTOR GROUP	O	O				기아

자료: ACEA(2014), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>(검색일: 2014. 07. 14).

[표 5-8]에서 볼 수 있듯이 8개의 자동차 및 엔진 조립공장을 가진 체코와 3개의 자동차 및 엔진 조립공장을 가진 슬로바키아의 경우 22개의 자동차 및 엔진 조립공장을 보유한 이탈리아에 비해 훨씬 더 많은 자동차를 생산하고 있다. 표에 따르면, 이탈리아의 자동차 생산이 39만대에 그치고 있는 반면에, 이탈리아보다 훨씬 적은 수의 자동차 및 엔진 조립공장이 위치한 체코와 슬로바키아에서는 각각 117만대와 90만대의 자동차가 생산되고 있다. 이는 중부유럽지역의 자동차 조립공장의 효율성이 서유럽 지역의 자동차 조립공장을 상회한다는 것을 보여주는 사례이다.

[그림 5-5]는 중부유럽의 자동차생산기지의 위치현황 자료이다. 자료에서 볼 수 있듯이, 체코의 현대공장과 슬로바키아의 기아공장, 그리고 폴란드의 피아트공장과 오펠공장이 서로 근접한 거리에 위치하고 있음을 알 수 있다. 따라서 체코 투자청 관계자에 따르면, 현지고용에 대한 인센티브

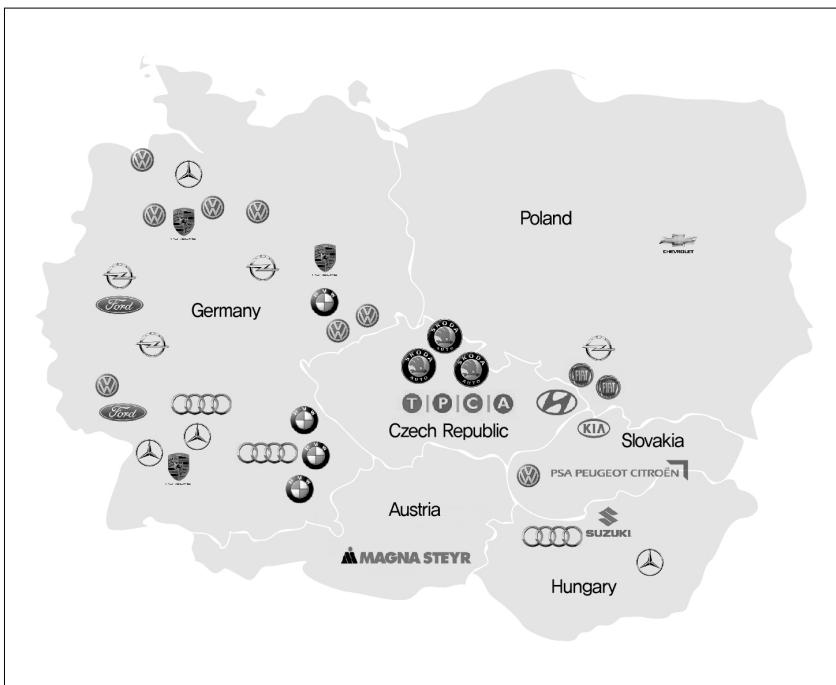
표 5-8. 유럽 내 자동차 조립공장 현황

국가명	공장 수
오스트리아	5
벨기에	9
불가리아	1
벨라루스	2
체코	8
독일	43
스페인	15
핀란드	2
프랑스	34
헝가리	4
크로아티아	2
이탈리아	22
카자흐스탄	4
네덜란드	9
폴란드	14
포르투갈	6
루마니아	3
세르비아	3
러시아	34
스웨덴	11
슬로베니아	1
슬로바키아	3
터키	15
우크라이나	7
영국	34
우즈베키스탄	2
26개 유럽 자동차 생산국 공장합계	293
19개 EU 자동차 생산국 공장합계	226

자료: ACEA(2014), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>(검색일: 2014. 09. 21).

가 주어졌을 때, EU회원국 국민을 차별할 수 없는 EU단일시장의 운영규정 상, 현지공장에서 일하게 될 인근국가 주민의 고용에 대해서도 인센티

그림 5-5. 중부유럽의 자동차 생산기지의 위치현황

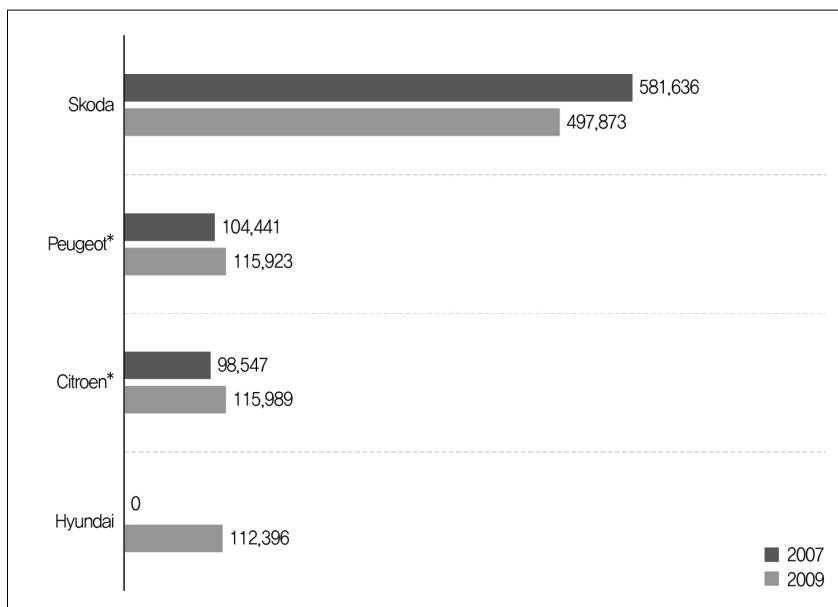


자료: Czechinvest(현지조사 인터뷰 자료)

브 지급을 하지 않을 수 없기 때문에 인국국가와의 산업클러스터 구축을 위한 협력이 중요하다고 언급하였다. 참고로 체코정부는 현대공장이 위치해 있는 지역과 같은 체코의 낙후지역에서의 고용에 대한 인센티브로 1인당 7,500유로를 투자를 한 회사에 지급하고 있는데, 체코 근로자의 평균 임금이 대략 1,000유로 수준임을 감안하면 이는 상당한 액수를 인센티브로 지급하고 있는 것이다.

[그림 5-6], [그림 5-7], [그림 5-8], [그림 5-9]는 체코, 폴란드, 슬로바키아에서의 자동차 제조사별 승용차 생산현황이다. 그림에서 볼 수 있듯이, 다국적 자동차기업 또는 스코다와 같이 폭스바겐과 같은 다국적

그림 5-6. 체코 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황



주: Toyota와 PSA그룹(Peugeot-Citroen)은 체코의 Kolin에서 TPCA라는 이름으로 자동차 생산공장을 공동으로 운영하고 있음.

자료: Ernst & Young(2010), p. 28.

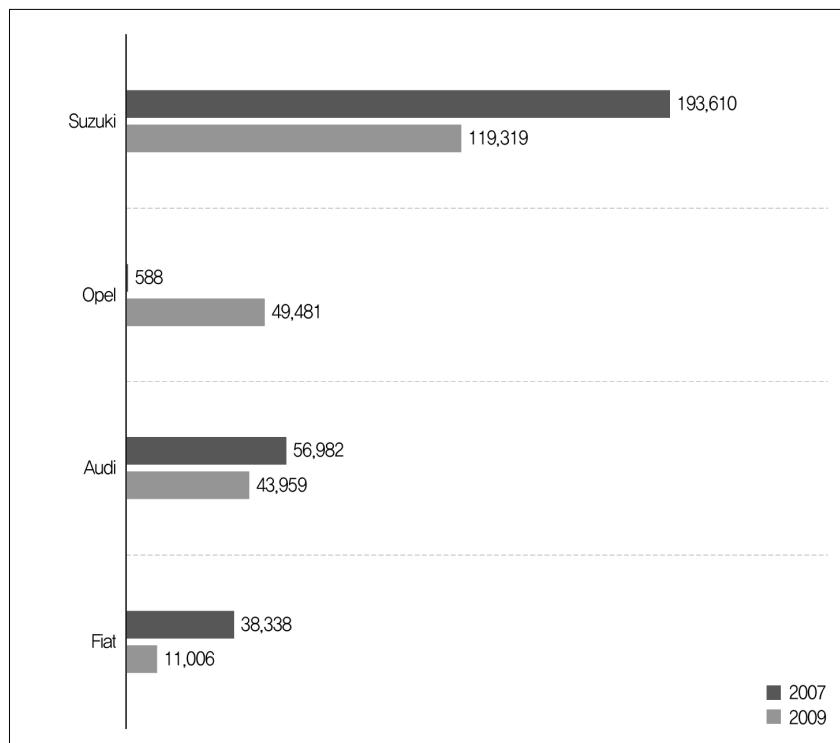
자동차기업의 자회사가 중부유럽 국가에서 자동차 생산을 주도하고 있다.

[표 5-6]에서 볼 수 있듯이 체코 내에서 자동차 생산은 스코다, 푸조, 시트로엥, 현대자동차와 같은 다국적 자동차 기업에 의해 주도되고 있다. 스코다는 2009년에 492,873대의 승용차를 체코에서 생산하였고, PSA그룹도 231,912대의 승용차를 체코에서 생산하였다. 현대는 2008년 11월 체코 노쇼비체에서 자동차 생산공장을 가동한 이래, 2009년에 112,396대의 승용차를 생산하였다. 체코의 스코다 공장에서 이탈리아 전체 승용차 생산보다 더 많은 자동차가 생산되고 있을 정도로 체코의 자동차산업은 다국적 자동차기업의 생산기지 이전으로 급속하게 성장하였다.

[그림 5-7]에서 볼 수 있듯이, 헝가리에서도 자동차생산이 스즈키, 오펠, 아우디, 피아트와 같은 다국적 자동차기업 혹은이들 기업의 자회사에 의해 주도되고 있다. 2009년에 폭스바겐이 인수한 스즈키는 119,319대의 차량을 헝가리에서 생산하였다. 또한 폭스바겐 그룹은 아우디 브랜드로 43,959대의 승용차를 생산하였다. 또한 GM그룹은 오펠을 49,481대 생산하였다. 그러나 [그림 5-7]에서 볼 수 있듯이, 최근 다국적 자동차 기업은 헝가리에서 자동차생산을 감소하는 추세에 있다.

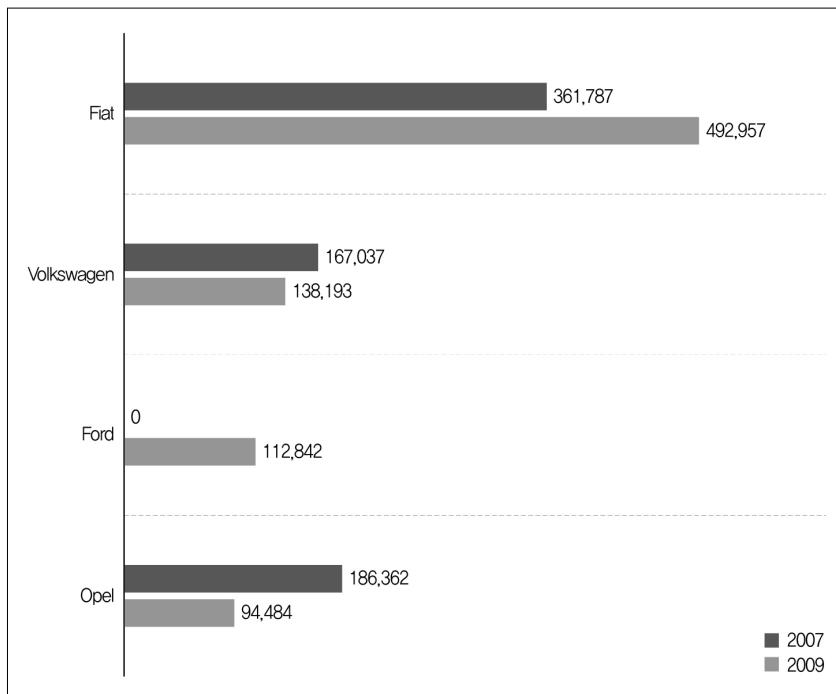
폴란드에서도 자동차 생산은 피아트, 폭스바겐, 포드, 오펠과 같은 다

그림 5-7. 헝가리 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황



자료: Ernst & Young(2010), p. 32.

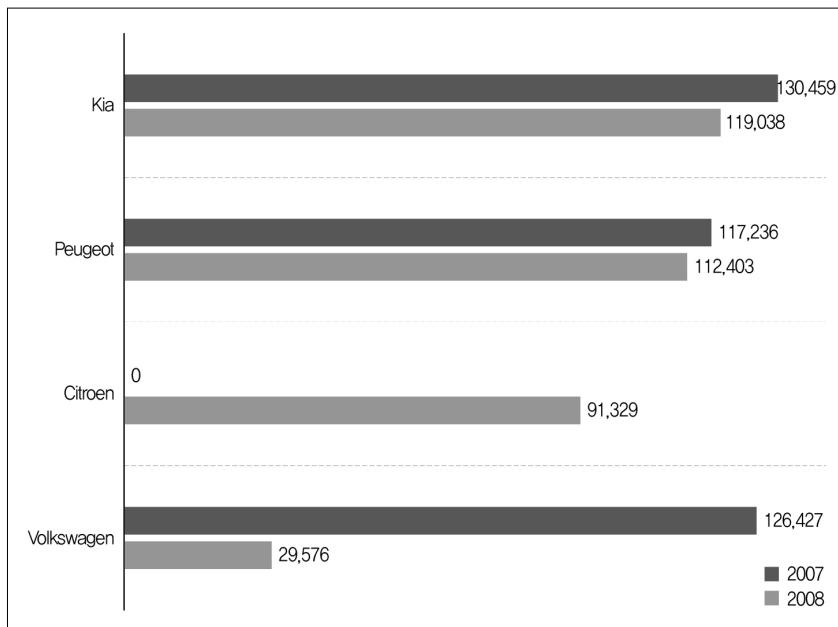
그림 5-8. 폴란드 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황



자료: Ernst & Young(2010), p. 36,

국적 자동차기업 혹은 그 자회사에 의해 주도되었다. 폴란드에서 자동차 생산은 자동차기업에 따라서 극명하게 대비되었다. 피아트와 포드는 폴란드에서 증산한 반면에 폭스바겐과 오펠은 감산을 하였다. [표 5-1]에서 2009년 이탈리아 전체 승용차 생산이 661,100대였던 것을 감안하면, 피아트 생산의 중심이 급속하게 폴란드로 이동하고 있음을 보여주고 있다. 그러나 폴란드에서 대폭생산을 늘렸던 피아트는 2012년 293,891대 수준으로 감산하였다. 이는 피아트의 승용차 생산전략의 변경에 따른 것이다. 슬로바키아에서의 자동차 생산도, 기아자동차, PSA 그룹, 폭스바겐 등

그림 5-9. 슬로바키아 내의 자동차 제조사별 승용차 생산 현황



자료: Ernst & Young(2010), p. 36.

의 다국적 자동차기업에 의해 주도되고 있다. 이와 같이 중부유럽국가의 자동차 산업이 다국적 자동차기업의 GVC에 편입되면서, 다국적 자동차 기업과 연관이 있는 부품산업 및 자동차 연관 산업 역시 진출하게 되었다. 단적인 사례가 체코에 다국적기업의 자동차 생산기지가 대거 유치되면서, 자동차 부품기업 역시 이전을 하고 있다는 점이다. 이는 [표 5-4]에 언급된 기업 이전의 사례 중 동반 기업이전에 해당한다. 덴소(Denso), 코이토(Koito), 현대 모비스, 성우 하이테크 등의 기업이 자신들이 주거래 기업체인 토요타, 현대, 폭스바겐 그룹 등의 생산기지 이전에 따라서 체코에 생산공장을 세웠다. 또한 독일의 보쉬는 체코에 R&D센터를 운영하고 있다. 그리고 타이어와 자동차용 부품기업인 콘티넨탈(Continental)과 상-

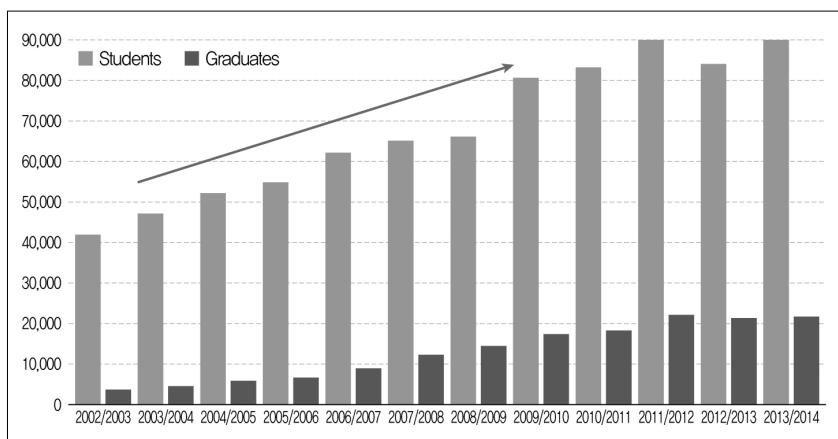
고방(Saint-Gobain) 등이 체코에서 생산공장을 운영하고 있다.⁸⁶⁾

한국의 넥센타이어도 2015년 체코에 공장을 설치하기로 체코정부와 양해각서를 체결하였고, 2018년부터 공장을 가동할 계획으로 있다. 이는 폭스바겐과 피아트 등 유럽 자동차 회사에 신차용(OE · original equipment) 타이어 공급을 대폭 늘리기 위해서다. 넥센타이어 공장이 들어설 노소비체 지역은 현대자동차 체코공장이 위치한 곳이다. 체코투자청 관계자에 따르면, 기존의 현대자동차 체코 공장설립, 현대MOBIS 체코 공장 설립, 대한항공의 체코항공 투자에 덧붙여서, 넥센타이어의 체코공장 설립으로 한국은 독일에 이어 체코의 제 2위의 투자국이 되었다. 한편, 중부 유럽 국가인 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리에서 자동차 생산이 1990년대 이후에 증가했지만, 국가에 따른 편차가 존재한다. 양적인 면에서 최근에 슬로바키아의 자동차 생산이 증가했지만, 이들 지역에서의 자동차 생산은 질적인 면에서 체코가 주도를 하고 있다.

이와 같은 원인에 대해서 체코 투자청 관계자는 우선 체코 자동차공업의 오랜 역사를 통한 축적된 기술에 대해서 언급하였다. 체코 자동차회사인 Skoda는 1895년에 설립되었다. 이는 벤츠가 1871년에 설립된 것을 감안하면 대단히 오래된 자동차 공업의 역사를 가졌음을 가늠할 수 있는 것이다. 따라서 체코 자동차 회사는 자동차에 관련하여 자체적인 R&D기능 및 제반기능을 이미 가지고 있었다. 반면에 헝가리, 폴란드, 슬로바키아의 경우는 자동차 공업의 존재하여도 면허생산에 그치는 경우가 많았다. 폴란드의 FSO와 같은 경우도 1951년에 설립되어, 소련의 GAZ-M20 Pobeda를 면허 생산하였을 정도로 자체 자동차기술 개발에서 체코와 같

86) Czechinvest(2009), *Automotive Industry in the Czech Republic*, pp. 8-10.

그림 5-10. 체코의 공과대학교 재학생 및 졸업생



자료: Czechinvest(체코투자청). <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-in-the-czech-republic-97-en.pdf>(검색일: 2014. 9. 30).

은 수준일 수 없었다고 언급하고 있다.

또 다른 체코 자동차 산업의 강점은 양질의 기술 인력이 체코 곳곳에 위치한 공과대학에서 유입될 수 있다는 점이다. 2013/2014학년도에 체코 대학교에 9만 명 이상의 공과 대학생이 재학하고 있으며, 그 해 졸업생 수는 2만 명이었다.

체코자동차 산업의 오래된 역사, 그리고 양질의 기술인력과 더불어 체코자동차 산업이 중부유럽에서 자동차 공업을 주도하는 다른 중요한 이유 중 하나는 체코의 지리적 위치 때문이다. 체코는 유럽자동차 산업의 중심지인 독일과 바로 이웃한 국가이다. 따라서 고속도로 발달인 서유럽 지역에 비해 더딘 중동부유럽의 특성상 물류비용의 절감이라는 중요한 이점을 가지고 있다. 이는 한국의 넥센타이어가 체코, 루마니아 등 다른 중동부유럽 국가와 유럽현지 공장 설립을 검토하던 중에 체코를 선택한 주요 원인이기도 하였다.

3. 주요 자동차 제조사별 생산기지 운영현황과 중부유럽

서유럽에서 중부유럽으로 자동차 생산기지가 이전되는 상황을 각 자동차 기업별로, 살펴보면, 더욱 명확하게 드러나고 있다. 본 보고서에서는 다국적 자동차기업 중 피아트, 르노, 현대기아자동차, 지엠, PSA, 토요타, 폭스바겐 그룹의 사례를 중심으로 자동차 생산의 지역별 현황을 분석한다.

가. 피아트 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

이탈리아 피아트는 헝가리와 폴란드에서 모국에서의 승용차 생산에 버금가는 수량의 자동차를 생산하고 있다. 피아트는 이탈리아에서 39만대의 승용차를 생산하였고, 폴란드와 헝가리에서 30만대 가량의 승용차를 생산하고 있다.

이는 피아트의 유럽 내 승용차 생산 중 43%가 헝가리와 폴란드에서 생산되고 있음을 의미하는 것이다. 하지만, 피아트의 헝가리와 폴란드에서의 승용차 생산은 정점에 올랐을 때에 비해서 많이 축소된 상황이다. 피아트는 2007년에 헝가리에서 38,338대의 승용차를 생산하였다. 그러나 2012년에는 8,857대의 수준으로 승용차 생산이 축소되었다. 또한 피아트는 폴란드에서 2009년에 492,957대의 승용차를 생산하였지만, 2012년에 293,891대의 수준으로 승용차 생산이 축소되었다.

표 5-9. 피아트 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

(단위: 천 대)

대륙	국가	브랜드	승용차	소형상용차	대형상용차	대형버스	합계
아메리카	아르헨티나	피아트	74				74
		이베코			5	-	5
		전체	74		5	-	79
	브라질	피아트	651	161			812
		이베코		4	9	2	15
		전체	651	165	9	2	827
	베네수엘라	이베코			2		22
	합계		725	165	14	2	906
	중국	이베코		92	16	38	146
아시아	인도	피아트	20				20
	합계		20	92	16	38	166
	프랑스	피아트		15			15
EU	헝가리	피아트	9				9
	이탈리아	페라리	8				8
		피아트	381	123			504
		이베코		24	33	-	57
		마세라티	6				6
	전체		395	147	33	-	575
	폴란드	피아트	294				294
유럽	스페인	이베코		18	19		37
	합계		697	181	53	-	931
	세르비아	피아트	23				232
	터키	피아트	36	61			97
오세아니아	합계		59	61			120
	호주	이베코			1	-	1
	합계						2,124

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

나. 르노 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

르노 그룹의 중부유럽에서의 자동차생산은 루마니아와 슬로베니아에서 이루어지고 있어, 본 연구의 분석대상지역은 아니지만, 루마니아와 슬

표 5-10. 르노 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

(단위: 천 대)

대륙	국가	브랜드	승용차	소형상용차
아프리카	모로코	다치아	85	3
		르노	18	3
		합계	103	5
	남아공	르노	3	-
	합계		107	5
아메리카	아르헨티나	르노	86	24
	브라질	르노	239	47
	콜롬비아	르노	63	8
	합계		388	79
	인도	르노	30	7
아시아	이란	르노	96	2
	대한민국	삼성	156	-
	합계		282	10
	프랑스	르노	336	197
	루마니아	다치아	275	10
		르노	22	2
		합계	297	11
유럽	러시아	라다	16	2
		르노	166	-
		합계	182	2
	슬로베니아	르노	127	4
	스페인	르노	300	43
	터키	르노	282	9
	영국	르노	30	14
	합계		1,554	83
	합계		2,331	177

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

로베니아에서의 승용차 생산이 본국인 프랑스에서의 승용차 생산을 훨씬 상회하고 있다. 르노 그룹이 프랑스 본국에서 생산하는 승용차는 연간 33만대 수준이지만 루마니아와 슬로베니아에서는 연간 41만대의 승용차를 생산하고 있다. 이는 르노 그룹의 승용차 생산 중심축이 중부유럽으로 이동하고 있음을 보여주는 사례이다.

다. 현대-기아차 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

[표 5-11]을 보면, 현대-기아차 그룹은 유럽 내에서 모든 자동차 생산을 중부유럽 국가인 슬로바키아와 체코에 집중하고 있다. 슬로바키아와 체코에서 2012년에 59만대의 차량을 현대-기아차가 생산하였다. 현대-기아차는 유럽의 신흥 자동차산업의 메카로 떠오르고 있는 체코와 슬로바키아에 유럽 내 생산기지 운영을 집중하여, 생산된 승용차를 다른 EU 회원국으로 수출하고 있다. 특히 [그림 5-5]에서 볼 수 있듯이, 현대자동차 노소비체 공장과 기아자동차 질리나 공장은 불과 87km 위치에 있어서 부품조달의 측면에서 시너지를 발휘할 수 있는 장점이 있다. 또한 체코에 부품업체인 현대모비스 공장이 진출하여 있어 현대-기아차의 원활한 부품조달에 시너지를 제공하고 있다. 더욱이 현대모비스는 기존의 노쇼비체 공장에 이어 체코 정부가 전략적 산업특구로 지정한 모슈노프 지역에 공장을 신설할 예정이다.

특히 슬로바키아에서 자동차 조립공장만을 운영하고 있는 폭스바겐 그룹이나 PSA 푸조-시트로엥과는 달리, 현대기아차 그룹은 슬로바키아에서 엔진조립 공장을 운영하고 있다. 또한 슬로바키아와 체코에 생산기지를 집중하는 것을 통해서, 유럽 내 현대-기아차 그룹의 자동차 생산기지 간

표 5-11. 현대-기아차 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

								(단위: 천 대)
대륙	국가	브랜드	승용차	소형상용차	중형상용차	대형버스	합계	
아메리카	브라질	현대	27	-	-	-	27	
		현대	361	-	-	-	361	
	USA	기아	359	-	-	-	359	
		합계	720	-	-	-	720	
		합계	747	-	-	-	747	
아시아	중국	현대	855	-	-	-	855	
		기아	488	-	-	-	488	
		합계	1,343	-	-	-	1,343	
	인도	현대	639	-	-	-	639	
		현대	1,640	207	44	14	1,905	
	대한민국	기아	1,485	73	26	20	1,586	
		합계	3,126	280	70	15	3,491	
		합계	5,107	280	70	15	5,473	
	체코	현대	303				303	
	슬로바키아	기아	292				292	
	합계		595				595	
유럽	러시아	현대	224				224	
	터키	현대	87				87	
	합계		311				311	
합계			6,761	280	70	15	7,126	

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

의 지리적 거리를 매우 가깝게 만들 수 있었다. 이를 통해서, 현대-기아차 그룹은 엔진 등의 부품조달에서 시너지를 창출하고 있다. 또한 유럽시장을 공략하기 위한 Ceed와 i20등의 모델을 슬로바키아와 체코 공장에서 생산을 하고 있다. 또한 국내에서는 노조의 압력으로 실현될 수 없는 공장 내의 다품종 생산이 가능하고 심지어 체코의 현대자동차와 슬로바키아의 기아자동차에서 필요한 경우, 상대측 회사의 자동차를 생산하는 것 까지 가능한 상황이다.

라. GM 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

GM은 폴란드에 생산기지를 두고 있다. 폴란드 공장에서 오펠/복스홀 모델을 생산하고 있다. 다만, GM이 Opel 지분을 다른 자동차 기업에 매각할 경우 폴란드 공장의 존폐도 영향을 받을 것으로 예상된다. 2007년

표 5-12. GM 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

대륙	국가	브랜드	승용차	소형 상용차	중형 상용차	대형 버스	합계
아메리카	아르헨티나	구분없음	129				129
	브라질	구분없음	479	137			616
	캐나다	구분없음	320	364			683
	멕시코	구분없음	110	460			570
	미국	구분없음	841	1,144			1,985
	베네수엘라	구분없음	28	8	8		43
	합계		1,906	2,111	8		4,025
아시아	쉐보레		29				29
	중국	구분없음	1,343				1,343
		합계	1,372				1,372
	중국-G.M.	G.M.	1,328	144			1,471
	인도	구분없음	70	21			91
EU	*대한민국	구분없음	569	206		11	786
	태국	구분없음	42	83			125
	우주베키스탄	구분없음	211	25			236
	합계		3,592	479		11	4,081
	독일	구분없음	388				388
	폴란드	구분없음	125				125
	스페인	구분없음	265				265
유럽	영국	구분없음	90	59			150
	합계		868	59			928
	러시아	구분없음	170				170
오세아니아	호주	구분없음	73	9			82
	합계		6,609	2,659	8	11	9,285

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

GM이 폴란드에서 오펠/복스홀 모델을 186,362대 생산한 것을 감안하면 현재의 폴란드에서의 GM 자동차생산규모가 많이 축소된 것이다. 또한 GM은 다른 자동차기업에 비해서 중부유럽에서 자동차 생산 비중이 작은 편에 속한다. 이는 GM이 영국과 독일 등의 현지기업을 인수해서 유럽에 진출했기 때문에 중부유럽으로 진출이 다른 자동차 기업에 비해 제한적이기 때문이다.

마. PSA 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

PSA(Peugeot-Citroen) 그룹은 EU내 자사의 승용차 생산 중 20%를 체코와 슬로바키아에서 생산하고 있다. 체코에서는 생산공장을 TPCA라는 이름으로 토요타와 공동으로 운영하고 있다. 그러나 [그림 5-5]와 [그림 5-8]의 자료에서 알 수 있듯이, 2007년과 비교했을 때, PSA의 슬로바키아에서 승용차생산은 비약적으로 증가한 반면에, 체코에서의 승용차생산은 급감하였다. 이와 같이 다국적 자동차기업이 진출한 중부유럽에서 자동차 생산은 다국적 자동차기업의 세계 생산전략에 따라서 큰 영향을 받고 있다.

체코투자청(Czechinvest) 관계자에 따르면, 체코에 진출해있는 다른 업체에 비해서 TPCA에서 자동차를 생산하는 PSA그룹과 토요타 그룹은 본국에서 몇 년 지난 기술에 기반한 생산을 체코에서 했기 때문에 체코에서 생산하는 이들 공장에서의 자동차생산이 급감하는데 영향을 주었을 것이라 판단하고 있다. 그러나 2014년 5월 새로운 생산라인을 도입하여 토요타의 Ayago, 푸조의 108 그리고 시트로엥의 C1 등의 신형 차량을 생산하고 있어 2014년도의 TPCA에서의 자동차생산은 증가할 것이라 예측하고

표 5-13. PSA(푸조-시트로엥) 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

(단위: 천 대)

대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	합계
아메리카	아르헨티나	시트로엥	19	5	24
		푸조	93	12	105
		합계	113	17	130
	브라질	시트로엥	65	3	68
		푸조	29	4	33
		합계	93	7	101
	합계		206	24	230
	중국	시트로엥	226		226
		푸조	214		214
		합계	440		440
아시아	이란	푸조	134		134
	일본	시트로엥	26		26
		푸조	16		16
		합계	42		42
	말레이시아	푸조	40		40
	합계		621		621
	오스트리아	푸조	10		10
	체코	시트로엥	66	51	66
		푸조	75	25	75
		합계	141	76	141
EU	프랑스	시트로엥	456	39	495
		푸조	585	35	620
		합계	1,041	73	1,114
	이탈리아	시트로엥		4	40
		푸조		51	51
		합계		91	91
	포르투갈	시트로엥	1	22	24
		푸조	20	19	20
		합계	3	41	44
	슬로바키아	시트로엥	55		55
		푸조	145	14	159
		합계	201	14	215

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

표 5-13. 계속

(단위: 천 대)

대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	합계
유럽	스페인	시트로엥	152	37	189
		푸조	139	46	185
		합계	291	83	374
	합계		1,687	301	1,988
	러시아	시트로엥	-	-	-
		PEUGEOT	10		10
		합계	10		10
	터키	시트로엥	16	15	31
		PEUGEOT	15	16	32
		합계	31	32	63
	합계		41	32	73
			2,554	358	2,912

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

있다.

바. 토요타 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

토요타는 EU내 자동차 생산의 20%를 체코에서 생산하고 있다. 체코에서의 현지공장을 설립한 토요타를 따라서 덴소, 코이토 등의 부품기업이 체코로 진출하였다. 이는 [표 5-4]에서 언급하였듯이, 납품기업을 따라서 기업을 이전한 “동반기업이전”의 대표적인 사례라고 볼 수 있다. 그러나 토요타의 경우 아직 생산의 대부분이 프랑스와 영국 등의 선진국에서 이루어지고 있다. 또한 체코와 슬로바키아에서 자동차를 생산 중인 현대기아자동차와 크게 대조적인 경우이다. 또한 체코에서의 공장운영도 토요타가 단독으로 하는 것이 아니라 PSA 그룹과 TPCA라는 명칭으로 공동 운영하고 있다.

표 5-14. TOYOTA 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2012년)

(단위: 천 대)

대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	대형상용차	대형버스
아프리카	이집트	토요타	2			
	아르헨티나	토요타	17	76		
	브라질	토요타	83			
	캐나다	토요타	519			
	멕시코	토요타		56		
아메리카	미국	토요타	982	219		
		다이하츠	1			
	베네수엘라	토요타	10	2		
		합계	11	2		
	합계		1,614	352		
중국		히노			5	
		토요타	744	50		
		합계	744	50	5	
	인도	토요타	192			
		다이하츠	222			
인도네시아		히노			17	
		토요타	387	23		
		합계	609	23	17	
		다이하츠	634	141		
		히노		8	139	6
아시아	일본	토요타	3,170	216	107	
		합계	3,804	364	246	6
		다이하츠	195			
		토요타	49	23		
	말레이시아	합계	244	23		
	파키스탄	토요타	38	4		
	필리핀	토요타	30			
	남아공	토요타	41	109		
	대만	토요타	167			
	태국	토요타	314	567		
	베트남	토요타	22			
	합계		6,206	1,096	268	5,972

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

표 5-14. 계속

(단위: 천 대)						
대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	대형상용차	대형버스
EU	체코	토요타	74			
	프랑스	토요타	201			
	영국	토요타	109			
	합계		384			
유럽	터키	토요타	77			
오세아니아	호주	토요타	101			
합계			8,382	1,448	268	5,972

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

사. 폭스바겐 그룹의 생산기지 운영현황과 중부유럽

폭스바겐은 다른 다국적 자동차기업에 비해 더욱 활발히 중부유럽 국가에 진출하였다. 중부유럽 국가 중에서 체코, 평가리, 폴란드, 슬로바키아에 생산공장을 운영하고 있다. 이는 특정 국가에 국한하여 생산기지를 운영하고 있는 다른 다국적 자동차기업과는 크게 대비되는 사례라고 볼

표 5-15. Volkswagen 그룹의 전 세계 자동차 생산 (기준: 2011년)

(단위: 천 대)						
대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	대형상용차	
아프리카	남아공	폭스바겐	138			
	아르헨티나	폭스바겐	47	77		
	브라질	폭스바겐	746	82		
	멕시코	폭스바겐	510			
아메리카	미국	폭스바겐	40			
	합계		1,343	159		
	중국	폭스바겐	1,943			
	인도	폭스바겐	105			
아시아	합계		2,048			

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

표 5-15. 계속

(단위: 천 대)					
대륙	국가	브랜드	자동차	소형상용차	대형상용차
EU	벨기에	아우디	118		
	체코	폭스바겐	602	423	
	독일	아우디	1,133		
		폭스바겐	1,448	111	
		합계	8,178	111	
	헝가리	아우디	40		
	이탈리아	아우디	2		
	폴란드	폭스바겐	166	11	
	포르투갈	폭스바겐	133		
	슬로바키아	아우디	54		
		폭스바겐	83		
		합계	8,158		
	스페인	아우디	20		
		폭스바겐	687		
		합계	0		
	영국	폭스바겐	8		
	합계		4,494	125	
유럽	러시아	폭스바겐	135		
기타	기타	스카니아			84
	합계		8,158	284	84

자료: OICA(2014), <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(검색일: 2014. 09. 16).

수 있다. 폭스바겐은 EU에서 전체 자동차 생산의 20%를 이들 중부유럽 국가에서 생산하고 있다. [그림 5-5]와 비교하였을 때, 폭스바겐 그룹의 스코다 브랜드는 체코 전체 자동차 생산의 50% 이상을 담당하고 있을 정도로, 한 국가의 경제활동에 밀접한 영향을 주고 있다.

4. 소결: 중부유럽 생산기지 이전과 한국기업에 주는 함의

유럽의 자동차 생산에서 중부유럽의 비중은 비약적으로 확대되었다. 서유럽에서 자동차생산은 축소되었고, 특히 프랑스와 이탈리아에서 급격하게 축소되었다. 반면에 중부유럽 국가에서 다국적기업에 의한 자동차 생산은 증가하였고, 이를 통해 중부유럽의 자동차 산업은 다국적기업 자동차 산업의 GVC에 편입되었다.

미국이나 일본의 자동차기업과 달리, 유럽에 자동차 현지공장을 뒤늦게 설립한 현대기아자동차 그룹은 신흥 자동차 생산 중심지로 부상하고 있는 슬로바키아와 체코에 자동차 생산공장을 설립하여, 현지 자동차 생산기지 간의 지리적 거리를 최소화하는데 성공하여 부품조달 등에서 시너지를 발휘할 수 있게 되었다.

2004년 EU 가입 이후, EU 단일시장의 혜택을 누릴 수 있고, 서유럽에 비해 상대적으로 저임금 혜택을 기업에 제공하는 중부유럽 국가들로의 생산기지 이전을 택한 기업의 숫자는 더욱 늘어나고 있다. 이에 따라 유럽 내에서의 산업질서 역시 재편되고 있다.

현대기아자동차 그룹뿐만 아니라, 보다 적극적인 한국기업의 중부유럽 진출은 재편되는 EU 산업질서에서 한국기업의 수익창출에 기여를 할 것으로 예상된다. 실제로 한국기업의 중부유럽 진출은 경우에 따라서 서유럽 혹은 미국 기업보다 빨리 이루어졌던 경우도 있었다. 대우자동차의 경우, 1995년 7월 폴란드의 국영 자동차업체인 FSO를 인수, 대우-FSO를 설립 운영하였던 경험이 있다. 1999년에는 폴란드에서만 18만대를 판매,

승용차시장 점유율이 폴란드 전체 승용차 판매대수 64만대 대비 28%를 차지하기도 하였다. 그러나 1997년 경제위기로 한국경제가 타격을 받은 가운데 대우자동차가 2000년에 파산을 하면서 한국기업의 중부유럽 진출 선점의 사례 역시 사라지게 되었다.

현재 다국적 자동차기업의 중부유럽에서의 생산규모가 급증하고 있지만, 다국적 자동차기업의 중부유럽 국가에서의 자동차 생산은 전적으로 다국적 자동차기업의 전 세계 차원의 생산전략에 따르는 것이다. 폴란드에서 자동차 생산의 중추를 담당하고 있는 피아트가 폴란드 내에서 자동차 생산을 축소하고 있는 상황이나, 헝가리에서 다국적 자동차기업이 자동차 생산을 최근 들어 축소한 것도 이에 해당하는 사례이다.

그리고 이와 같은 상황을 다국적 자동차기업이 이용하기도 한다. 단적인 사례가 루마니아의 르노자동차에서 노사분규가 발생했을 때, 중동부유럽의 임금상황에 따라 공장을 다른 지역으로 재이전 할 수 있음을 강력히 시사하였다. 르노 자동차가 경영하고 있는 루마니아의 다치아 공장에서 2008년 3월 24일 노조가 임금인상을 요구하며 파업을 단행하였다. 노조는 550레이(당시 기준으로 147유로에 해당)의 임금인상을 요구하였다. 노조의 주장은 회사가 지난 2년간 3억 유로의 흑자를 보았기 때문에 2백만 유로의 임금인상 지출은 당연하다는 입장이었다. 이에 대해서 경영진은 이와 같은 주장이 비현실적인 것이라고 일축하였다.

이미 지난 5년간 다치아의 노동자는 140%의 임금인상이 있었고, 이는 물가상승률에 비해서도 5배나 더 많은 수치라고 언급하였다.⁸⁷⁾ 그리고

87) “*Le Figaro*, March 25, 2008,” <http://www.lefigaro.fr/societes-francaises/2008/03/25/04010-20080325ARTFIG00227-dix-mille-salaries-en-greve-chez-renault-dacia-.php>(검색일: 2014. 08. 11).

다치아 사장으로 르노에서 파견된 프랑소아 푸르몽(François Fourmont)은 노사분규가 계속될 경우 다치아에서 생산 중인 주력 자동차인 로간(Logan)을 우크라이나 혹은 모로코로 이전해서 생산할 수 있다고 노조를 압박하였다.⁸⁸⁾ 다시 말해, 르노 그룹은 경영 여건에 따라서 1996년 벨기에 빌보르드 공장을 정리했듯이, 루마니아 공장을 정리할 수도 있다. 물론 2008년 파업 이후 르노가 루마니아에서 철수하지는 않았지만 상황변화에 따라서 르노 자동차는 벨기에에서 철수하였듯이 루마니아에서도 공장을 철수할 수 있다.

이처럼 단일시장이 된 EU에서 자동차 산업의 생산기지는 경제여건 및 노사관계 상황에 따라 한 국가에서 다른 국가로 이전될 수 있고, 이 과정에서 회원국 간의 이해관계는 대립될 수밖에 없다.

88) “*Le monde diplomatique*, June, 2008,” <http://www.monde-diplomatique.fr/2008/06/LUCON/15966>(검색일: 2014. 08. 11).

제6장 유럽통합과 중부 유럽 4개국 그리고 한국

1. '하나의 유럽'과 중부 유럽 4개국
2. 비세그라드 그룹 4개국과 한국



1. ‘하나의 유럽’과 중부 유럽 4개국

비세그라드 그룹 4개국에 대한 연구 작업은 통합 문제를 중심으로 움직이고 있는 유럽 전체와의 맥락에서 접근해야 한다. 냉전 해체 25년과 유럽연합 가입 10년을 맞아 그간 변화해 온 중부 유럽 4개국의 현주소에서 유럽을 중심으로 진행되어 온 유럽통합 질서가 결정적인 영향을 미쳐 왔고 지금도 미치고 있기 때문이다. 그 결과 양자의 상호관계에 대한 천착 없이 오늘을 이해하는 것은 불가능하고 동시에 무의미하다. 중부 유럽 4개국의 경제사회구조 변화와 입지 경쟁력에 주목하는 본 연구는 철저하게 ‘하나의 유럽’이라는 문제인식에서 출발한다. 요컨대 통합 유럽과의 맥락 속에서 비세그라드 그룹 국가군을 분석하고자 한다. 그러한 접근 틀 속에서만이 비세그라드 그룹, 즉 중부 유럽 4개국의 정치경제적 위상과 역할에 대한 올바른 설명이 가능하고, 이러한 종합적 이해를 전제해야만 중부 유럽 4개국의 연구 작업이 우리에게 주는 시사점을 올바르게 도출해 낼 수 있다고 판단하기 때문이다.

1989년 체제전환을 시작한 이래 중부 유럽 4개국은 2004년 유럽통합 질서에의 편입을 기점으로 정치, 경제, 사회 전 분야에 걸쳐 확실한 변화의 모습을 보였다. 이후 10년의 기간 동안 지속된 거시 경제적 변화를 통해 중부 유럽 4개국은 제도 운영과 정책 내용에 있어 서유럽이 주도하여 창안해 낸 ‘표준모델’에 수렴하고 있는 중이다. 예를 들어 2009년 슬로바키아는 유로존에 가입함으로써, 환율과 금리 등이 유럽연합 주요 회원 국가와 동질화되었고, 체코, 폴란드 역시 거시경제지표 상으로는 이와 유사하게 발전되어 가고 있어 유로존 가입 성사가 그리 멀어 보이지

않는다. 체제전환 이후 중부 유럽 4개국의 산업구조는 농업, 어업 등의 1차 산업 분야에서 두드러진 변화를 보였다. 반면 제조업 등 2차 산업이 전체 GDP에서 차지하는 비중에는 큰 변화가 없었다. 체제전환 이전의 사회주의 체제에서도 2차 산업이 집중적으로 육성되었었기 때문으로 해석된다. 이와 달리 중부 유럽 4개국의 대외 경제관계의 핵심인 무역구조에서의 변화는 뚜렷하다. 체제전환 이전에는 공산권 국가와의 교역이 중심이었지만, 비세그라드 그룹의 대외교역은 이제 EU와의 교역이 대부분이다. EU가 없는 중부 유럽 4개국의 경제는 이제 생각할 수 없는 상황이다. 아울러 중부 유럽 4개국이 유럽 전체에서 차지하는 비중 역시 점점 커지고 있다. 양자의 관계는 더욱 밀접해지고 두터워지는 양상이다.

서유럽 중심의 통합 질서에 편입되어 동질적인 영역이 확대되는 이면에 중부 유럽 4개국은 여전히 상이성과 특이성을 갖고 있다. 이들 국가는 여전히 서유럽에 비해 1인당 GDP로 표현되는 소득 수준이 서유럽에 비해 낮고, 경제구조 또한 선진국형의 모습에 도달하지 못하고 있는 상태이다. 하지만 체제전환 과정에서 보여주는 높은 성장률은 유럽 전체에서 이들 지역의 활용가치를 드높이고 있다. 더욱이 중부 유럽 4개국이 통합유럽의 정식 회원국이 됨으로써 그 활용가치는 더욱 높아지고 있다. 단일시장으로 심화된 유럽통합 질서 속에서 중부 유럽 4개국의 시장이 가지는 위상과 기대되는 역할이 이전과는 확연히 다르기 때문이다. 통합유럽과의 관계에서 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력이 중요하게 된 이유가 여기에 있다.

강화된 입지 경쟁력은 [표 6-1]에서 나타나는 중부 유럽 4개국의 FDI 유치 추이에서도 확연히 입증된다. 2009년의 경제위기 시에 잠시 하향곡

표 6-1. 중부 유럽 4개국의 FDI 유치

(단위: 백만 달러)

	폴란드	체코	슬로바키아	헝가리	총계	EU 27 대비 비율	EU 27
2007	23,561	10,444	4,017	3,951	38,973	4.5%	859,118
2008	24,839	6,451	4,868	6,325	42,483	7.8%	545,325
2009	12,932	2,927	-6	1,995	17,848	5.0%	359,000
2010	12,876	6,141	1,770	2,163	22,950	6.0%	379,444
2011	18,911	2,318	2,143	5,757	29,129	6.6%	441,557
2012	3,356	10,502	2,826	13,469	30,153	11.7%	258,514

주: 크로아티아 제외.

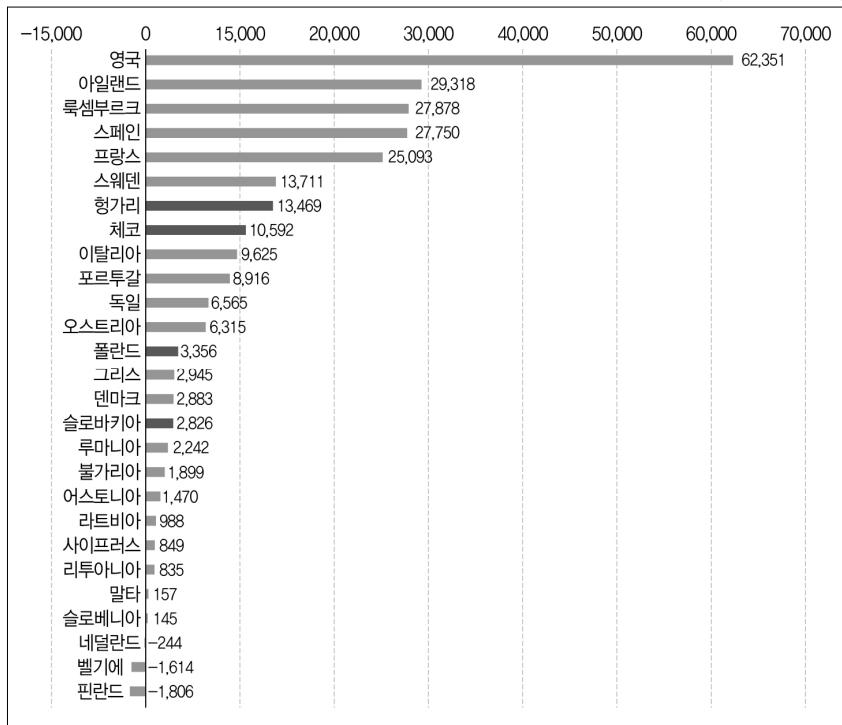
자료: UNCTAD(2013), p. 241.

선을 그렸었지만, 2007년에서 2012년 사이에 유럽연합 전체 회원국의 유치 규모 대비 중부 유럽 4국이 유치한 FDI의 비중은 3배 가까이 상승했음을 알 수 있다. 강화된 입지 경쟁력이 확연히 증가하는 외국 자본의 유입 규모로 자연스럽게 연결되어 나타나고 있는 것이다. EU 27개국의 전체 FDI 유치 규모에서 차지하는 4개국의 비중은 이제 두 자리 숫자를 넘어서고 있다.

중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력은 [그림 6-1]의 2013년도 국제연합무역개발회의(UNCTAD)의 자료에서도 분명하게 읽을 수 있다. 비세그라드 그룹 회원국인 헝가리와 체코는 2012년에 FDI 유치 총액에서 이탈리아와 독일 및 오스트리아를 앞섰고, 폴란드 역시 그리스와 덴마크 보다 많은 외국 자본을 유치했다. 2012년 현재 EU 회원국 27개국 중에서 헝가리와 체코가 유치한 FDI 규모는 각각 일곱 번째와 여덟 번째이다. 헝가리와 슬로바키아가 중부 유럽 4개국 중 가장 적은 규모의 외자를 유치한 것으로 나타나고는 있지만, 유럽연합 전체 회원국에서 차지하는 순위는 중위권에 해당한다. 결국 이 자료를 통해 중부 유럽 4개국이 유럽연합 전체에

그림 6-1. EU 회원국의 FDI 유입 (2012년)

(단위: 백만 달러)



주: 크로아티아 제외.

자료: UNCTAD(2013), p. 241.

서 차지하는 입지 경쟁력의 수준을 가늠할 수 있다.

통합유럽과의 관련 속에서 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력은 경제적 활용가치 요인 이외에도 정치적 요인과 지정학적 요인이 어우러져 그 내용과 수준이 결정된다. 우선 경제적 요인은 서유럽에 비해 상대적으로 저렴한 임금수준과 경제적 수익성을 보장할 수 있는 규모의 내수시장 그리고 인근의 다른 나라에 비해 높은 경제성장률로 요약된다. 중부 유럽 4개국의 시간당 노동비용은 EU 평균의 약 32-44% 수준에 불과하고, 중부

유럽 4개국의 인구는 EU 내 인구 대국인 프랑스 및 영국과 대등한 규모이다. 또한 EU 회원국으로서 이들 4개국은 유럽연합으로부터 구조기금이라는 수혜를 통해 상대적으로 높은 경제성장률을 기록하고 있다. 이 결과 이 지역이 EU 내 중부 유럽 여타 국가들보다도 투자매력도가 높은 것은 당연하다. 경제적 요인 외에도 중부 유럽 4개국은 공고한 정치적 연대를 통해 상호간에 제도적 협력을 도모하고 정치적인 공동 행동을 취하고 있고, 서유럽과 러시아를 잇는 지정학적 중심 위치를 점하여 제조업 및 물류산업 발전이 용이할 수 있는 이점을 지니고 있다. 이들 요소들이 종합적으로 어우러져 중부 유럽 4개국의 입지 경쟁력을 높이는 결정 요인으로 작동하고 있는 것이다.

중부 유럽 4개국의 경제산업구조의 변화와 입지 경쟁력 요인을 이들 국가의 주체적인 노력을 간과하고 객관적인 상황요인으로만 제한하여 설명할 수는 없다. 체제전환과 유럽 통합 질서로의 편입과정에서 이들 국가들은 나름대로의 전략을 마련하고 자국에 맞는 정책을 적극적으로 도입하고 강력하게 추진해 왔다. 그리고 그러한 노력의 결과가 이들 국가의 입지 경쟁력을 제고한 결정적인 요인인 것도 사실이다. 중부 유럽 4개국은 공통적으로 현금지원, 조세특례 등 다양한 인센티브 제도의 시행을 통해 해외자본의 유치를 위한 노력에 박차를 가해왔다. 해외자본 유치를 위한 구체적인 정책 내용에 있어서는 다소의 차이가 있지만, 중부 유럽 4개국은 공통적으로 해외자본의 적극적인 유치정책을 통해 소기의 경제적 성과를 거두었다. 폴란드는 서유럽과 동유럽 양쪽에 인접한 중부유럽의 중심지라는 지리적 이점과 우수하고 상대적으로 저렴한 노동력을 외국인 투자를 유인하는 요소로 동원했다. 1998년 투자 인센티브 법이 도입된 이

후에 FDI 유입이 급증한 체코의 주요 해외자본 유입국은 폴란드와 유사하게 서유럽 선진국이 대부분이었다. 슬로바키아 역시 투자시장개방 이후 FDI가 급증하기 시작하였고, 주된 투자국 역시 서유럽 선진국, 특히 네덜란드, 독일, 오스트리아, 이탈리아였다. 헝가리는 다른 중부 유럽 3개국보다 가장 일찍이 외국인 투자를 허용한 국가였으나, 다른 3개국에 비해 유입 규모가 갈수록 뒤처지고 있는 상황이다. 아무튼 중부 유럽 4개국은 체제전환과 통합유럽 가입이라는 객관적인 요인과 각국의 주체적인 노력으로 유럽 전체의 맥락에서 입지 경쟁력과 경제산업구조의 변화를 경험하고 있다.

체제전환 25년과 유럽통합 질서 진입 10년을 경과하는 동안 입지 경쟁력 부분에서 변화한 중부 유럽 4개국의 모습은 자동차산업의 경우에서 분명하게 나타난다. 이 기간 동안 유럽의 자동차 생산에서 중부 유럽 4개국이 차지하는 비중은 비약적으로 확대되었다. 자동차 주요생산국이었던 프랑스와 이탈리아에서 급격하게 축소된 자동차 생산은 그대로 새롭게 떠오른 신흥시장인 중부 유럽 국가들에서 대체되었다. 중부 유럽 4개국에서 서유럽의 다국적기업에 의한 자동차 생산은 대폭 증가하였고, 이를 통해 중부 유럽의 자동차 산업은 세계적 차원에서 기업 운영을 구상하는 자동차산업 다국적기업이 중심이 된 글로벌 가치사슬(GVC)에 자연스럽게 편입되게 된 것이다.

반복하지만, 중부 유럽 4개국을 이제 유럽 전체의 흐름과 분리하여 생각하는 것은 불가능하다. 유럽 전체와 분리할 수 없는 중부 유럽 4개국이기에 우리에게도 이들 지역의 중요성은 유럽연합 전체와의 관계 속에서 찾아져야 한다. 주지하듯이 한국은 아시아 국가로서는 최초로 2010년 유

럽연합과 자유무역협정(FTA)을 체결하였다. FTA의 체결로 한국과 유럽연합과의 관계는 한 차원 높은 단계로 격상되어 나간 것이 사실이다. 양자 간에 체결된 자유무역협정으로 상호 간의 교역은 경제 성장과 시장 확대로 이어질 것이고, 자유로운 교역의 확대로 시장의 합리성은 더욱 제고되고 불합리성은 점차적으로 제거될 것이란 기대가 지배적이었다. 유럽연합과의 자유무역협정 체결은 경쟁국가에 앞서 한국이 유럽 시장을 선점하는 데 유리한 발판을 제공해줄 것이란 장밋빛 청사진이 강조된 것도 사실이다. 하지만 예상과 달리, 2011년 7월 한-EU FTA 발효 이후 EU 역내 시장에서 한국이 차지하는 시장점유율은 2009년 2.6%에서 2012년 2.1%로 오히려 내려앉았다. 더군다나 EU는 예상한 대로 한국과의 FTA 체결로 긍정적인 효과를 특특히 누리고 있는 반면, 2013년을 기점으로 한국은 대 EU 무역관계에서 적자구조로 전락하였다.⁸⁹⁾ 낙관적 기대와는 사뭇 다르게 진행되어 곤란한 상황이다. [표 6-2]는 한국과 EU 사이의 이러한 추세를 극명하게 보여주고 있다. 2010년 이후 한국의 대 EU 수출이 FTA의 체결에도 불구하고 증가하는 모습을 보여주지 못하는 반면, EU로부터의 수입은 지속적으로 증가하여 결국 2013년에는 한국이 대 EU 무역관계에서 41억 유로의 적자를 보이고 있는 것이다.

물론 한국의 대 EU 무역 적자의 원인이 한 가지로 환원될 수는 없을 것이다. 그럼에도 한국이 대 EU 무역관계에서 흑자를 내지 못하는 요인 중의 하나가 대 EU 수출입 구조의 특징과 무관하지 않다는 점은 분명하다. 한국의 대 EU 무역구조의 특징은 일반적으로 다음 세 가지로 요약된

89) European Commission(2014), DG Trade Statistical Pocket Guide May 2014. p. 43; 무역통계는 한국과 EU의 집계방식에 따라 오차를 갖는다.

표 6-2. 한-EU 상품교역 추이 (2004-2013년)

(단위: 백만 유로, %)

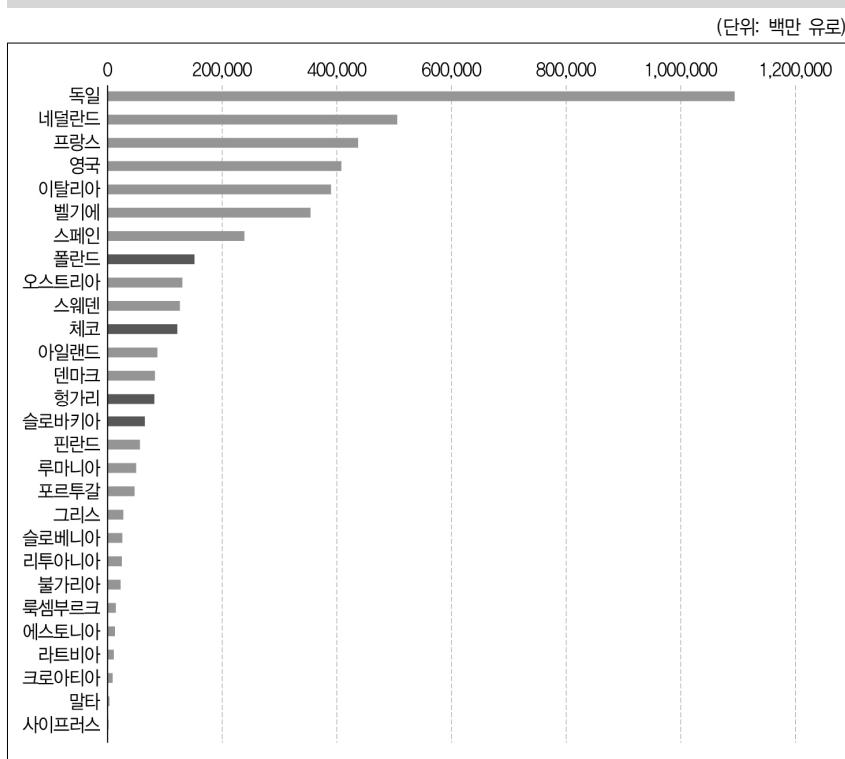
년도	수출			수입			수지
	금액	증가율	시장 점유율	금액	증가율	시장 점유율	
2004	30,803	17.8	3.0	17,932	9.0	1.9	12,871
2005	34,589	12.3	2.9	20,239	12.9	1.9	14,350
2006	40,949	18.4	3.0	22,815	12.7	2.0	18,133
2007	41,676	1.8	2.9	24,719	8.4	2.0	16,957
2008	39,740	-4.6	2.5	25,495	3.1	1.9	14,245
2009	32,472	-18.3	2.6	21,599	-15.3	2.0	10,873
2010	39,519	21.7	2.6	27,961	29.5	.21	11,558
2011	36,295	-8.2	2.1	32,515	16.3	2.1	3,781
2012	38,003	4.7	2.1	37,794	16.2	2.2	209
2013	35,840	-5.7	2.1	39,970	5.8	2.3	-4,130

자료: European Commission(2014), p. 4.

다. 첫째, 한국의 대 EU 수출입은 소수의 특정 국가에 지나치게 편중되어 있다. [그림 6-2]를 통해 알 수 있듯, 2013년 기준 한국의 독일, 네덜란드, 프랑스, 영국, 이탈리아, 벨기에 및 스페인 등 상위 7개국에 대한 수출총액은 343억 유로로 EU 수출액 457억 유로 대비 75%에 달한다. EU 28개국 회원국과 간의 인구 및 GDP 규모가 많은 차이를 보인다는 점을 고려한다 할지라도 이러한 한국의 EU 수출구조는 서유럽 내의 소수 특정 국가에 과도하게 편중되어 있는 것이 사실이다. 유럽연합과의 FTA 체결 이전과 이후에도 이러한 교역 구조에는 변화가 없다.

이러한 한국의 대 유럽연합 수출구조의 특징은 수입 구조에서도 동일하게 재현되고 있다. [그림 6-3]에서 알 수 있듯, 한국의 대 EU 수입 구조는 독일과 프랑스, 영국, 네덜란드, 이탈리아, 벨기에 및 스페인과 편중된 모습을 보이고 있다. 그 비중 또한 수출 구조와 유사하게 지나치게 불균형적이다. 단지 순위만이 약간 뒤바뀔 뿐으로 서유럽 내의 특정 소수 국

그림 6-2. 한국의 대 EU 상품수출 (2013년)



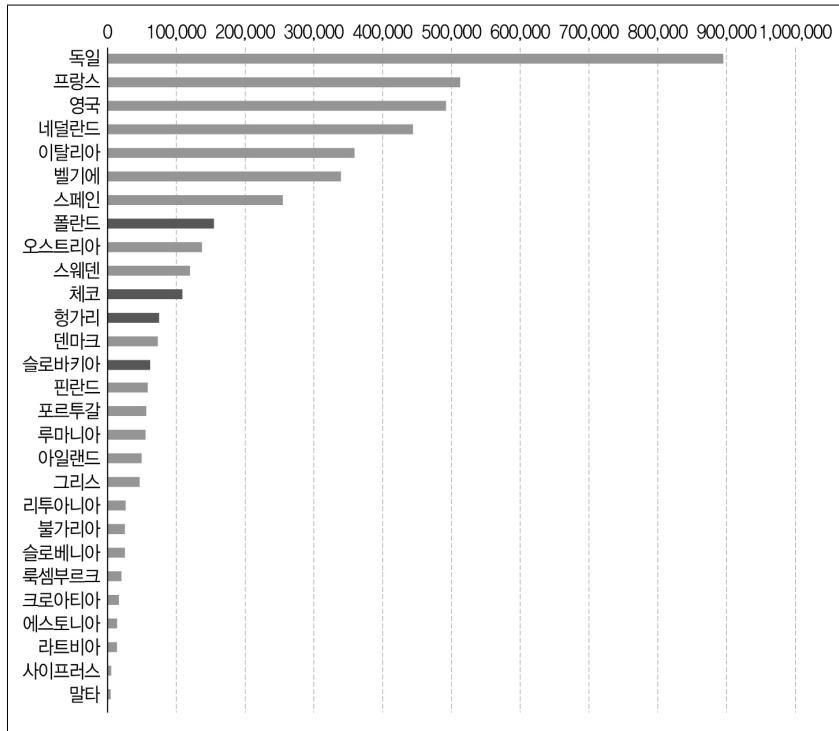
자료: 한국무역협회(2014), <http://www.kita.net/>(검색일: 2014. 06. 26).

가 편향의 관계에서 헤어나지 못하고 있는 상태이다.

둘째로 한국의 대 EU 수출은 전자, 자동차 및 기계 분야를 중심으로 소수의 특정 품목에 집중되어 있는 특징을 보인다. 전자와 자동차 부문이 전체 EU 수출액의 절반 이상인 54%를 차지하고 있고, 기계류와 운송장비를 포함하면 그 비중은 75%를 넘어선다. 소수의 품목에 편중되어 교역 품목의 폭이 넓지 못함으로써 특정 산업의 부침에 취약할 수밖에 없는 무역구조를 보이고 있는 것이다.

그림 6-3. 한국의 대 EU 상품수입 (2013년)

(단위: 백만 유로)

자료: 한국무역협회(2014), <http://www.kita.net/>(검색일: 2014. 06. 26).

셋째로 한국의 대 EU 수출액 상위 품목은 대부분 대기업 위주의 수출이라는 특징을 보이고 있다. 교역의 대부분을 담당하는 주체가 대기업이라는 소수로 한정됨으로써 다수의 중소기업들이 참여하는 교역당사자 간의 네트워크가 두텁지 못한 상태이다. 소수로 이루어지는 옆은 무역네트워크는 교역량 확대의 경제적 파급력을 제한적으로 만든다. 이러한 대 EU 수출구조에서 한-EU FTA 효과가 특정 부문, 특히 전자, 자동차, 화학산업 분야의 핵심 주체인 대기업에 집중되어 나타나는 것은 자연스런

표 6-3. 한국의 대 EU 주요 수출 품목 (2010년)

(단위: %)

품목	수출비중
전자기기	36
자동차 / 트럭	18
기계	15
운송장비	8
화학	6
섬유	4
비즈니스 서비스	3
금속	3
기타 제조업 제품	2
항공장비	1
가죽, 의류	1
무역	1
금융	1
해상운송	1
기타	1

자료: European Commission(2013), p. 33.

현상이다.

2. 비세그라드 그룹 4개국과 한국

이러한 구조로부터 탈피하는 전략 마련과 관련하여 비세그라드 그룹, 즉 중부 유럽 4개국의 중요성이 부각된다. 통합 질서의 편입 이래 입지 경쟁력에서 두각을 나타내고 있는 중부 유럽 4개국으로의 진출 확대와 우회 접근 전략을 통해 대 EU 관계에서 보이는 문제점을 완화 내지 극복할 수 있는 해결책의 실마리를 찾을 수 있기 때문이다.

한국과 비세그라드 그룹 간의 무역관계는 1990년대 초반 이후 전개된 이들 국가들의 체제전환과 2004년의 EU가입 이후 급속도로 성장하고 있다. 한국의 대 중부 유럽 4개국 수출은 지난 1993년 3억 9,672만 달러 규모에서 2013년 118억 4,400만 달러로 폭발적인 증가세를 보이고 있다. 무려 30배 가까이 늘어난 수치이다. 같은 기간 이들 국가로부터의 수입 역시 9,160만 달러에서 19억 8,600만 달러로 22배 정도 증가했다. 대 폴란드 수출은 1993년 2억 4,000만 달러에서 2013년 36억 달러로 증가했고, 수입은 4,460만 달러에서 7억 7,530만 달러로 증가했다. 같은 기간 대 폴란드 수출은 8,300만 달러에서 21억 1,300만 달러로, 수입은 1,936만 달러에서 4억 6,700만 달러로 증가했다. 대 체코 수출은 5,700만 달러에서 16억 8,300만 달러로, 수입은 2,570만 달러에서 5억 5,750만 달러로 증가했다. 대 슬로바키아 수출은 1,644만 달러에서 44억 700만 달러로, 수입은 199만 달러에서 1억 8,660만 달러로 증가했다. 체제전환에 따른 시장경제로의 편입과 서유럽 중심으로 전개되어 온 유럽통합 질서에 진입한 아래로 한국과의 무역관계에 팔목할 만한 변화가 있었음을 발견할 수 있다.

한국과 비세그라드 그룹 간의 팔목할 만한 교류 중대는 한국의 대 유럽연합 관계에서 이들 국가들이 차지하는 비중에도 영향을 미치고 있다. 한국의 비세그라드 그룹 4개국, 즉 폴란드, 체코, 슬로바키아 및 폴란드 4개국에 대한 수출 총액은 2013년 현재 대 EU 수출총액의 9.1% 수준이다.⁹⁰⁾ 이러한 규모의 수출총액은 아직은 프랑스(9.5%)가 차지하는 수준 까지는 미치지 못하지만, 영국(8.9%) 및 이탈리아(8.5%)보다는 앞서 있

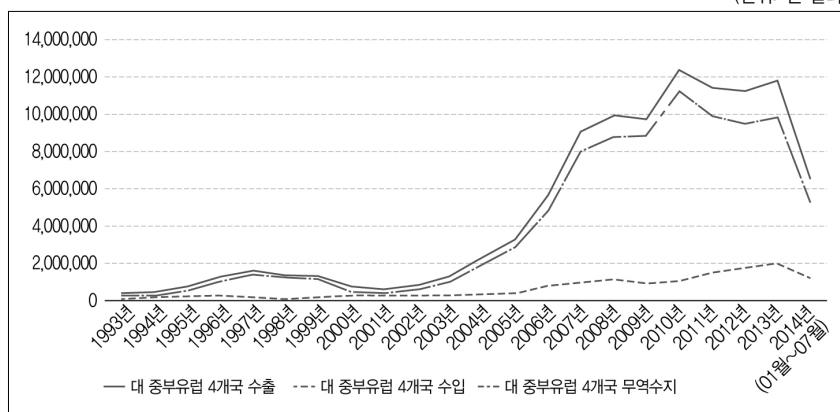
90) 한국무역협회(2014), 무역통계. <http://stat.kita.net> (7월 13일).

다. 이는 한국의 대 EU 수출에서 독일, 네덜란드, 프랑스에 이어 네 번째에 해당하는 규모이다. 한국의 대 EU 수입 규모에서도 중부 유럽 4개국이 차지하는 규모는 한국의 대 EU 총 수입액 대비 9%에 해당한다. 이 또한 독일, 프랑스, 영국 및 네덜란드에 이어 네 번째 규모이다. 체제전환과 EU가입 전의 관계에 비해 확연한 변화임에 분명하다.

비세그라드 그룹과의 교역과정에서 주목할 점은 빠른 증가세를 보이는 규모뿐만 아니라 교역 내용에서도 찾을 수 있다. 앞서 언급한 바와 같이 한국과 EU와의 FTA 발효 이후 누적적으로 진행되고 있는 한국의 무역적자 구조와 달리 한국은 이들 국가들과의 무역에서 많은 흑자를 보이고 있다. [그림 6-4]의 그림은 한국과 중부 유럽 4개국과의 수출 및 수입액 및 그 차이의 추이를 명확하게 보여주고 있다. 2003년 이후 가파르게 성장한 수출과 달리 수입량은 일정 수준에서 지속되어 큰 흑자구조를 보이고 있음을 알 수 있다. 한국은 2013년 기준으로 대 중부 유럽 4개국 무역수지

그림 6-4. 한국의 대 중부 유럽 4개국 무역수지

(단위: 천 달러)



자료: 한국수출입은행(2014), <http://keri.koreaexim.go.kr/ker>(2014. 07. 13).

에서 98억 1,800만 달러 이상의 흑자를 보이고 있다. 2013년 기준으로 한국의 대 폴란드 무역수지는 28억 2,600만 달러이며, 대 헝가리 무역수지는 16억 4,700만 달러, 대 체코 및 대 슬로바키아 무역수지는 각각 11억 2,540만 달러, 42억 2,000만 달러로 중부 유럽 4개국 모두와의 관계에서 확연한 흑자를 보이고 있다.

하지만 이러한 규모와 흐름으로는 서유럽 내의 소수 특정 국가군에 편중되어 있는 전통적인 한국의 대 EU 무역구조를 개선하기에는 미흡한 실정이다. 중부유럽 4개국이 지난 경제적 잠재력을 고려할 때는 우리가 이 지역을 보다 적극적이고 효과적으로 활용하고 있지 못하고 있다는 진단이 더 적확한 표현일 것이다. 중부 유럽 4개국이 EU 총 인구의 12.7%를 점하고 있고, EU 28개 회원국 중에서 성장률이 가장 높은 지역이라는 점을 생각하면, 대응전략의 미숙함은 더욱 도드라진다. 2011년 7월에 발효된 한-EU FTA 효과를 극대화하기 위해 서유럽 내의 소수의 특정 EU 회원국에 집중된 수출구조를 탈피하여 EU 내 신흥시장으로 부상한 중동유럽 4개국에 대한 적극적인 시장개척이 더욱 요구되는 이유가 여기에 있다. 이들 중부 유럽 4개국에 보다 적극적으로 진출하는 것뿐만 아니라 유럽통합질서 속의 정상적이지만 ‘특수한’ 일원인 이들 지역을 적극적으로 활용하는 방식을 통한 교역 확대가 절실한 대목이다. 이들 국가의 특이성은 앞서 입지경쟁력과 산업구조변화에 대한 본문의 연구를 통해 자세하게 정리했다.

규모 면에서나 혹은 성장 잠재력에 따른 시장 확대 가능성의 측면에서, 그리고 EU 회원국으로서의 활용 가치라는 장점 등에서 중부 유럽 4개국 가와 교역이 더욱 확대될 필요성이 있지만, 그와 아울러 보다 세심하게

추적해야 할 사실은 이들 국가와의 무역 내용이다. [표 6-4]와 [표 6-5]는 대표적으로 한국과 체코와의 수출입 품목의 변화를 정리한 것이다. 2013년 현재 한국의 대 체코 수출 품목 중에서 기계류가 차지하는 비율은 전체의 64.8%에 이르며, 전자전기가 차지하는 비율은 19.2%로, 이 두 분야

표 6-4. 한국의 대 체코 수출 품목 변화

(단위 천 달러)

	전자 전기	기계류	철강 금속	생활 용품	섬유	플라스틱 고무가죽	화학 공업	광산물	잡제품	농림 수산
1993	15,989	36,713	154	1,506	1,764	44	232	0	271	24
1994	52,786	23,818	719	3,759	5,034	2,337	545	0	620	176
1995	46,652	65,882	1,116	4,977	8,576	2,798	909	0	643	188
1996	60,274	102,169	820	5,090	11,051	6,559	866	3	619	212
1997	61,432	83,005	1,151	3,634	8,515	2,093	13,916	0	574	905
1998	37,029	43,466	1,599	3,228	6,566	3,218	9,258	0	552	922
1999	18,876	55,747	1,463	3,831	5,591	2,878	2,320	0	534	525
2000	18,425	28,672	3,567	4,082	5,150	2,764	2,359	1	552	93
2001	28,618	28,670	1,126	3,437	4,663	2,559	2,931	0	817	49
2002	35,192	55,751	1,224	2,756	3,498	4,243	5,490	0	616	73
2003	51,095	81,477	801	3,333	4,568	3,584	11,897	0	818	53
2004	169,633	116,589	1,229	2,721	7,700	4,333	9,760	0	793	194
2005	174,039	136,503	2,559	3,204	5,120	4,609	10,869	1	1,589	297
2006	205,149	323,274	8,429	2,654	4,542	6,275	11,699	0	1,662	358
2007	441,361	464,157	19,223	4,489	5,755	10,088	17,554	70	2,849	527
2008	335,756	401,823	47,300	4,919	5,751	10,946	18,422	353	2,450	1,238
2009	228,201	452,575	35,552	7,417	12,321	11,596	18,235	1,162	2,777	1,628
2010	430,774	616,411	41,388	13,962	18,140	14,322	24,219	1,513	2,979	992
2011	344,166	1,192,346	61,313	25,943	20,465	24,809	36,878	1,466	3,544	1,661
2012	436,410	1,146,750	50,809	37,362	27,038	37,184	42,175	1,289	4,260	2,253
2013	324,658	1,089,861	84,877	33,237	24,746	56,633	55,888	6,239	4,431	2,293
2014 (1~7)	109,850	758,979	48,776	15,496	15,893	38,628	37,484	3,749	1,977	2,096

자료: 한국무역협회(2014), <http://www.kita.net/>(검색일: 2014. 06. 26).

표 6-5. 한국의 대 체코 수입 품목 변화

(단위 천 달러)

	전자 전기	기계류	철강 금속	생활 용품	섬유	플라스틱 고무가죽	화학 공업	광산물	잡제품	농림 수산
1993	156	2,240	1,185	6,686	663	76	7,943	3	32	6,683
1994	260	4,751	16,419	15,344	1,885	169	6,824	-	29	4,047
1995	1,164	6,895	7,888	16,858	2,140	56	13,656	-	40	104
1996	328	10,846	6,836	20,544	2,016	88	17,758	-	28	834
1997	931	18,150	4,235	20,799	1,843	330	8,664	7	12	704
1998	1,059	7,828	4,113	12,118	374	283	3,098	-	16	593
1999	15,616	5,739	1,869	31,730	248	603	5,218	39	28	493
2000	67,591	13,295	3,818	32,512	427	494	8,152	-	71	524
2001	39,115	15,335	958	33,305	436	635	7,948	32	97	867
2002	21,065	36,498	1,577	33,435	599	593	5,757	104	29	582
2003	29,525	34,118	2,229	28,095	869	679	7,815	172	477	643
2004	26,797	32,769	5,654	30,773	659	753	8,714	415	943	780
2005	28,567	63,649	8,613	36,627	845	1,134	9,314	128	229	761
2006	46,355	158,877	9,979	28,586	1,242	1,277	10,286	26	299	1,879
2007	66,559	228,864	24,536	24,032	3,134	1,915	16,543	68	1,419	2,084
2008	89,932	206,129	43,299	23,904	1,910	3,511	21,172	96	945	3,649
2009	82,299	175,544	19,136	25,728	1,455	3,313	25,463	447	601	3,232
2010	79,521	147,521	29,322	26,730	2,956	6,495	28,569	137	731	6,807
2011	115,267	231,515	66,115	30,840	3,143	10,668	35,329	108	875	7,565
2012	192,668	206,800	71,048	29,530	3,159	17,264	37,825	1,476	1,536	11,133
2013	222,416	187,480	49,243	20,123	2,314	23,523	37,022	1,429	2,016	11,913
2014 (1~7)	129,975	110,238	22,918	12,031	1,811	15,693	21,282	1,366	1,751	8,929

자료: 한국무역협회(2014), <http://www.kita.net/>(검색일: 2014. 06. 26).

가 전체 대 체코 수출에서 차지하는 비중은 85%에 이른다. 체코에서 수입되는 품목 중에서 가장 많은 것은 전자전기류로 전체의 40%이며, 기계류가 전체의 33.6%로 그 뒤를 잇고 있다. 한국무역협회의 동일 자료에 의하면 형가리와의 관계에서도 기계류가 가장 많은 부분을 차지하여

2013년 현재 그 비율은 63%이다. 그 뒤를 이어 전자전기 품목이 29%를 차지한다. 중부 유럽 4개국 중 내수시장이 가장 큰 폴란드에 수출되는 품목 중에서도 2013년 현재 전자전기류와 기계류가 각각 전체 수출의 64.6%와 18.5%를 차지하여 가장 많은 부분을 점하고 있다. 한국의 대 슬로바키아 수출에서는 전자전기류가 전체 수출량의 약 54%를 차지하고, 기계류는 그 뒤를 이어 38.6%의 비중을 차지하고 있다. 이를 통해 볼 때, 한국의 대 중부 유럽 4개국 수출에서 기계류와 전자전기가 차지하는 비율이 상당히 높다는 점을 확인할 수 있다.

전체 무역구조에서 수출 주요 품목의 비중에만 주목할 때, 한국과 EU 와의 무역구조나 한국과 중부 유럽 4개국과의 무역구조 상에는 뚜렷한 차이점을 발견하기는 어려운 것이 사실이다. 앞서 [표 6-3]에서 언급했듯이 특정 품목에 집중되어 있는 한국의 대 EU 수출구조의 문제점이 중부 유럽 4개국과의 관계에서도 재현되고 있기 때문이다. 2013년 현재 한국의 대 체코 수출품목 중 전자전기류와 기계류를 합한 비중은 85%를 차지하고 있고, 그 뒤를 이어 철강금속이 5%, 플라스틱고무가죽류와 화학공업 제품류가 각각 약 3.3% 그리고 생활용품류가 2%의 비중을 차지하고 있다. 그리고 섬유류 제품 1.5%이외에 광산물과 농수산물의 수출 비중은 0.4% 이하를 보이고 있다. 체코와의 무역에서도 소수의 특정 품목이 전체 수출에서 차지하는 비중이 매우 높음을 알 수 있다.

하지만 지난 25년 동안 역동적으로 변화해 왔고, 앞으로 성장 잠재력이 큰 지역으로 평가받고 있는 중부 유럽 4개국과의 무역구조에서 다음의 두 가지 점을 간과해서는 안 된다. 우선 [표 6-4]와 [표 6-5]의 체코 사례에서 읽어 낼 수 있듯, 중부 유럽 4개국과의 무역 내용은 체제전환과 EU

가입 등의 새로운 환경을 거치면서 뚜렷한 변화 양상을 보였다는 점이다. 전자전기류나 기계류가 체제전환 시기부터 가장 많은 비중을 차지하고 있었던 것은 사실이나, 시간이 지날수록 특히 EU가입 이후 그 비중은 더욱 커져 왔다. 2004년 체코의 EU가입 이후 한국의 대 체코 수출품목 중 전자전기류와 기계류가 차지하는 수출액은 절대량의 측면에서뿐만 아니라 비중의 측면에서도 급속히 높아졌음을 알 수 있다. 화학공업제품과 철강금속 제품까지를 합하면 그 비중은 거의 절대적이다. 이러한 현상은 중부 유럽 4개국에서 유사하게 나타나고 있다. 체코를 비롯한 중부 유럽 4개국이 체제전환과 EU가입을 계기로 가속도를 낸 경제사회변화와 이들 국가에 대한 한국의 수출 구조의 변천과정이 맥을 같이 하며 진행된 것임을 알 수 있다. 중부 유럽 4개국의 역동적인 변화와 함께 가속화된 한국과 이들 국가와의 관계는 비세그라드 그룹, 즉 중부 유럽 4개국이 여전히 성장 잠재력과 경제적 역동성이 가장 높은 것으로 평가되는 한 앞으로도 다른 어느 지역 및 국가와의 관계보다 활기차게 전개될 가능성이 높고, 그러기에 이들 지역의 사회경제변화와 입지 경쟁력에 지속적으로 주목해야 할 필요성이 염존한다.

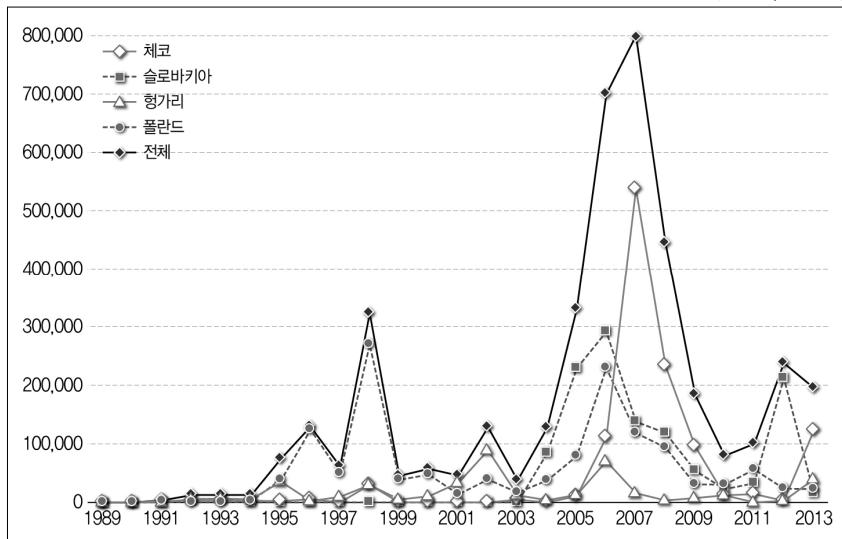
한국과 중부 유럽 4개국과의 관계를 시간 축에 따라 그 역동성을 추적하는 것뿐만 아니라 한국과 EU 전체의 무역구조와 한국과 중부 유럽 4개국 간의 무역관계에 대한 수평적인 비교를 통해 얻을 수 있는 시사점도 간과해서는 안 된다. 앞서 지적했듯이 무역구조를 보면 소수의 특정 품목이 높은 비중을 차지한다는 점에서 동일한 모습을 보이고 있지만, 보다 세부적으로 접근하여 면밀히 분석해 보면 차이점을 발견해 낼 수 있다. 체코의 사례에서도 볼 수 있듯, 한국의 대 EU 수출 품목과 달리 대 중부

유럽 4개국과의 무역 관계에서는 생활용품과 플라스틱고무가죽 제품의 비중이 유의미한 비중을 차지함을 알 수 있다. 이들 지역의 특수한 수요에 의해 이루어진 무역관계에서 귀결된 것으로 해석된다. 2013년의 경우 플라스틱고무가죽제품이 대 체코와의 전체 수출량에서 차지하는 비율은 3.3%에 이르고, 생활용품의 경우에도 그 비중은 2%이다. 상이한 경제사회 발전 단계와 과정에 따라 상이하게 발생하는 수요를 면밀히 추적하고 이에 적절하게 대응할 필요가 있음을 알 수 있는 부분이다. 이는 대 EU 무역구조의 문제점으로 지적되는 소수 특정 품목 중심의 수출구조의 맹점을 극복 내지 완화할 수 있는 대안 중의 하나로 평가될 수 있을 것이다.

신흥시장으로 떠오르는 비세그라드 그룹의 중부 유럽 4개국과의 교역 확대와 아울러 지속적인 시장 점유율 유지를 위해서는 FDI를 통한 현지 생산 확대가 필요하다. [그림 6-5]는 한국의 중부 유럽 4개국에 대한 직접 투자액 현황과 추이를 보여주는 것이고, [표 6-6]은 한국이 대 중부 유럽 4개국에 진출한 내역을 업종별로 정리한 것이다. 한국의 대 중부 유럽 4개국 투자는 이들 4개국이 EU에 가입한 이후인 2006년과 2007년에 집중되었다. 2006년에는 약 7억 달러가 그리고 2007년에는 약 8억 400만 달러가 이 지역으로 투자되었다. 2004-13년 기간 한국은 중동부 유럽 국가에 32억 유로를 투자했다. 이는 동 기간 전체 EU 투자 288억 유로 대비 11%에 머무는 수치이다. 한국의 대 EU FDI 역시 여전히 수출 패턴과 유사하게 서유럽의 특정 국가에 집중되어 있는 모양새다. 2004-13년 기간 한국의 대 EU FDI 총액 288억 유로 중 영국, 네덜란드, 독일, 아일랜드 및 벨기에 등 상위 5개국에 대한 투자가 219억 유로로 총 투자대비 76%를 차지하고 있다. 유럽 전체에서 차지하는 중부유럽 4개국의 위상을

그림 6-5. 한국의 대 중부 유럽 4개국 직접투자

(단위: 1,000달러)

자료: 한국수출입은행(2014), <http://keri.koreaexim.go.kr/ker>(2014. 07. 13)

고려하여 새로운 투자전략이 마련되어야 할 시점이라고 본다.

주지하듯이 2004년 이래로 중부유럽 4개국은 모범적인 지역경제공동체인 유럽연합의 일원이 되었다. 통합질서에 승차한 이후 이들 국가는 심화된 통합체인 유럽연합에 경제적으로 더욱 두텁게 결속되었고, 그러기에 중부유럽 4개국으로의 진출은 곧 자동적으로 보다 넓은 유럽연합 전 지역으로의 진출을 의미한다. 이의 연장 선상에서 추후 EU 내에서 신흥시장 선점과 현지생산을 통한 EU 시장 내 경쟁력 확보 및 한국 무역구조의 개선을 위해서는 ‘하나의 유럽’ 속에서 독특한 위상을 점하고 있는 중부 유럽 4개국에 대한 보다 적극적인 투자 확대가 요구된다. 이들 지역에 대한 특이성을 간과하지 않고 특수한 수요를 적극적으로 반영하여 투자를 확대하는 것과 함께 중소기업을 포함하는 투자전략을 적극적으로 유도함으

표 6-6. 한국의 대 중부 유럽 4개국 진출과 투자 현황

체코	건수	신규 법인수	신고금액	투자금액	투자금액비율
건설업	1	1	10	10	0,001
도매 및 소매업	16	9	56,503	56,346	4,805
부동산업 및 임대업	11	3	5,471	5,471	0,467
사업시설 관리 및 사업지원 서비스업	4	2	893	888	0,076
숙박 및 음식점업	19	4	6,643	6,219	0,530
운수업	4	4	8,879	8,834	0,753
제조업	103	35	1,413,324	1,095,013	93,370
전체	156	56	1,491,702	1,172,762	100,000

슬로바키아	건수	신규 법인수	신고금액	투자금액	투자금액비율
건설업	1	1	7	7	0,001
도매 및 소매업	34	15	12,091	8,224	0,686
부동산업 및 임대업	7	1	3,356	3,356	0,280
사업시설관리 및 사업지원서비스업	7	4	6,307	5,587	0,466
운수업	5	2	1,032	203	0,017
전문과학 및 기술서비스업	10	3	2,281	2,272	0,190
제조업	267	73	1,240,693	1,179,261	98,361
전체	331	99	1,265,754	1,198,910	100,000

폴란드	건수	신규 법인수	신고금액	투자금액	투자금액비율
가구내 고용 활동 및 달리분류 되지 않는 업종	1	0	15	0	0,000
건설업	14	7	7,669	1,866	0,137
농업, 임업 및 어업	1	1	6,000	2,400	0,177
도매 및 소매업	41	20	65,961	51,150	3,769
보건업 및 사회복지서비스업	2	1	107	107	0,008
부동산업 및 임대업	22	6	100,415	63,639	4,689
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	1	1	100	100	0,007
숙박 및 음식점업	2	2	2,100	1,965	0,145
예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스업	2	1	500	499	0,037

자료: 한국수출입은행(2014), <http://keri.koreaexim.go.kr/ker>(2014. 07. 13).

표 6-6. 계속

폴란드	건수	신규 법인수	신고금액	투자금액	투자금액비율
운수업	26	8	7,115	1,177	0.087
전문, 과학 및 기술 서비스업	1	1	200	100	0.007
제조업	272	95	1,483,410	1,233,547	90.892
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	7	2	967	603	0.044
전체	392	144	1,657,161	1,357,153	100.000
헝가리	신고건수	신고 법인수	신고금액	투자금액	투자금액비율
건설업	21	9	1,937	962	0.257
금융 및 보험업	6	2	133,566	104,271	27.859
도매 및 소매업	39	14	50,607	34,902	9.325
숙박 및 음식점업	2	2	1,000	550	0.147
운수업	6	3	92,143	1,240	0.331
제조업	119	43	298,649	233,442	62.372
전체	192	74	530,910	374,276	100.000

자료: 한국수출입은행(2014), <http://keri.koreaexim.go.kr/ker>(2014. 07. 13).

로써 품목 다변화 전략을 추진하고, 이에 따라 대기업과 특정 품목에 편중된 한국의 대 EU 교역구조를 개선해 나갈 해결책을 모색하도록 해야 할 것이다.

마지막으로 강조하고자 하는 것은, 본 연구 대상인 중부 유럽 4개국의 경제산업구조가 체제전환과 통합유럽 가입 이후 오늘날까지 그려했듯이 내일 역시도 오늘과 같지 않을 것이다. 그리고 변화하는 여건 속에서 중부 유럽 4개국의 대응전략도 새로운 환경 변화를 담아내면서 추진될 것이다. 현재 중부 유럽 4개국의 교역과 투자가 제조업 중심으로 이루어지고는 있지만, 이들 국가는 서서히 과도한 제조업 중심의 발전전략을 수정할 움직임을 보이기 시작하고 있다. 이는 그간 한국의 대 중부 유럽 직접투

자의 87%가 제조업에 집중되어왔다는 점에서 시사하는 바가 크다. 지속적인 인건비 상승과 투자 조건 악화가 그 요인으로 분석된다. 최근 들어 중부 유럽 4개국은 공통적으로 제조업에 대한 투자보다는 서비스업에 대한 투자에 방점을 찍고 있다. 이는 제조업에 대한 과중한 의존도를 줄이려는 각국 정부의 의중이 실린 결과임과 동시에 EU의 인센티브 규제 역시 이러한 각국의 방향 선회에 영향을 미친 것으로 보인다. 이러한 변화를 면밀히 추적하고, 그에 상응하는 민첩한 대응전략을 마련해야만 신흥 시장으로 부상하는 중부 유럽 4개국의 활용도를 더욱 극대화할 수 있을 것이다.

■ 참고문헌 ■

[국문자료]

김계환. 2014. 「글로벌 가치사슬로 본 선진국의 제조업 경쟁력」, KIET 산업경제 2014-08. pp. 30~39.

대외경제정책연구원. 2008. 『KIEP 지역경제포커스』, Vol. 2, No. 21, p. 3.

유럽연합 집행위원회 확장 총국. 2014.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0178:FIN:EN:PDF>

유럽자동차공업협회(ACEA: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, European Automobiles Manufacturers Association),
<http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>

이준호, 김종일. 2007. 「글로벌 가치사슬과 중소기업의 국제화과제」, 뉴브릿지연구 07-01. 중소기업연구원.

체코중앙은행. 2013. <http://www.cnb.cz/en/index.html>

한국수출입은행 해외경제연구소. 2013. 『국별 리포트: 폴란드 국가신용도 평가리포트』, 6월, p. 2.

한국무역협회. 2014. 무역통계. <http://stat.kita.net>

[영문자료]

ACEA(Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, European Automobiles Manufacturers Association), <http://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-production>

Buckley, Peter J. and Mucchielli, Jean-Louis, (eds.). 1996. *Multinational firms and International relocation*, Aldershot, Hants, UK; Brookfield, VT, US: E. Elgar.

CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, French Automobile

Manufacturers Committee). http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/ccfa_ra2012_gb_web.pdf

Central European Policy Institution 2013. Central Europe's energy security after Nabucco
<http://www.cepolicy.org/publications/central-europes-energy-security-after-nabucco>

Congressional Research Service 2013. Europe's Energy Security: Options and Challenges to Natural Gas Supply Diversification.

Czech Republic Government. 2014. Europe 2020 and the Czech Republic, National Goals of the Czech Republic within the Europe 2020 Strategy.
<http://www.vlada.cz/en/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/cr/eu2020-and-czech-republic-78992/>

Czechinvest
<http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-in-the-czech-republic-97-en.pdf>

Czechinvest. 2009. Automotive Industry in the Czech Republic, pp. 8-10.

CzechInvest. 2014. Investment Incentives: Your Gateway to Prosperity.
www.czechinvest.org/data/files/ipo-brozura-obalka-en-2014-cervenec-final-3298-en.pdf

EEAS. 2009. The European Partnership The European Union and Eastern Europe.
http://eeas.europa.eu/eastern/docs/eap_vilnius_ppt_201113_en.pdf

EIU. 2013. <http://www.eiu.com>

Electrolux. <http://group.electrolux.com/en/electrolux-in-brief-492>

Ernst & Young. 2010. The Central and Eastern European automotive market: Industry overview, pp. 26-37, pp. 50-53.

Ernst & Young. 2013.
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Worldwide_research_and_development_incentive_guide/\\$FILE/EY-Worldwide-RD-incentives-reference-guide-2013-2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Worldwide_research_and_development_incentive_guide/$FILE/EY-Worldwide-RD-incentives-reference-guide-2013-2014.pdf)

Erste Group Research. 2014. "Visegrad Four-10 years of EU membership." Erste Group Research, 23.

European Commission. 2009. The EU Enlargement and Economic Growth In the CEE New Member Countries Economic Papers 367.

European Commission. 2013. Cohesion Policy 2014-2020, Financial Allocations 2014-2020.
http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/eligibility/index_en.cfm

European Commission. 2013. Erasmus-Facts, Figures & Trends. The European Union Support for Student and Staff Exchanges and University Cooperation in 2011-12.

European Commission. 2014. Multi-annual Financial Framework 2014–2020 The Figures and EU Budget 2014 Budget.

European Commission. 2014. Cohesion Fund eligibility 2014-2020.
http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/eligibility/index_en.cfm

European Commission. 2014. DG Trade Statistical Pocket Guide May 2014.

European Commission. 2014. European Structural & Investment Funds.
http://ec.europa.eu/contracts_grants/funds_en.htm

European Commission. 2014. The Slovak labour market in the wake of the crisis: did Okun's law hold?, ECFIN Country Focus, Vol 11, Iss. 4.

European Communities. 2007. Cohesion policy 2007-13, Commentaries and Official Texts.

European Investment Monitor (EIM) <http://www.eyeim.com/>

European Commission 2013. National Reform Programme of the Slovak Republic 2014.

European Commission 2014. The Budget in my Countries Poland.

European Commission 2014. The Budget in my Countries Czech.

European Commission 2014. The Budget in my Countries Slovakia.

European Commission 2014. The Budget in my Countries Hungary.

European Commission 2014. The Budget in my Countries Poland, Project, EU projects near you Infrastructure and transport.
http://ec.europa.eu/budget/mycountry/PL/index_en.cfm#projects

European Union. 2014. Countries. Member States of the EU.

Eurostat. 2014. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

Eurostat. 2014. Europe in figures - Eurostat Yearbook.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Europe_in_figures_-_Eurostat_yearbook

Eurostat 2014. Government revenue and expenditure, 2013 (1) (% of GDP).
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Government_revenue_and_expenditure,_2013_\(%C2%B9\)_\(%25_of_GDP\)_YB15.png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Government_revenue_and_expenditure,_2013_(%C2%B9)_(%25_of_GDP)_YB15.png)

Eurostat. 2014. Labour costs in the EU28 Hourly labour costs ranged from €€3.7 to €€40.1 across the EU28 Member States in 2013, Eurostat Newsrelease, Stat 14.39, pp. 1-14.

Eurostat. 2014. Statistics by theme.
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>

EY's attractiveness survey, Europe 2014: Back in the game,
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-2014-european-attractiveness-survey/\\$FILE/EY-2014-european-attractiveness-survey.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-2014-european-attractiveness-survey/$FILE/EY-2014-european-attractiveness-survey.pdf)(accessed June 05, 2014)

Gereffi, Gary. 1999. "International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain." *Journal of international economics*, Vol 48, Issue 1, pp. 37-70.

Hamžík, Bc. Michael. 2013. "Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries." Diploma thesis, Mendel University in Brno, p. 22 ; p. 23 ; p. 94.

HITA. 2014. <http://hipa.hu/en/Publication.aspx>

Polish Information and Foreign Investment Agency, <http://www.paiz.gov.pl>

Kalotay, Kalman and Magdolna Sass. 2012. "Inward FDI in Hungary and its policy context, 2012." Vale Columbia Center on sustainable international investment.

Kay, Neil. 2007. "Liberalisation and development of the Czech financial sector: more to come." *ECOFIN Country Focus*, Vol 4, Issue 12, pp. 2-5.

KMPG. 2013.
<https://www.kpmg.com/SK/sk/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/Investment-in-Slovakia-2013.pdf>

KOTRA. 2014.
<http://www.kotraacademy.com/jsp/front/dataroom/swdata/datSwdataList.jsp>

Ministry for National Economy Hungary 2010. New Széchenyi Plan.

Miniszterelnökség 2014. Fejlesztési programok, Új Széchenyi Terv.
http://palyazat.gov.hu/uj_szechenyi_terv1(accessed July 20, 2014)

Mucchielli, Jean-Louis and Mayer, Thierry. 2004. Multinational firms' location and the new economic geography, Cheltenham: Edward Elgar.

Mouhoud, El Mouhoub. 2008. Mondialisation et délocalisation des entreprises. Paris: La Découverte.

NBP. 2010. <http://www.nbp.pl/publikacje/zib/zib2009.pdf>

NBP. 2011. <http://www.nbp.pl/statystyka/dwn/iip2010.pdf>

OECD Statics, DOT DB

Office of the Government of the Czech Republic. 2014. National Reform Programme of the Czech Republic.

OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers).
<http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>(accessed September 16, 2014)

PAiiIZ. 2011. http://www.paiz.gov.pl/files/?id_plik=16982

Pencheva, Stela. 2013. How Effective is Visegrad's Export Promotion?,V4/REVUE.

http://visegradrevue.eu/?p=1978

Policy Document poland. 2014. Poland 2030 - Development Challenges.
<http://erawatch.jrc.ec.europa.eu/erawatch/opencms/system/modules/com.everis.erawatch.template/pages/exportTypesToHtml.jsp?contentid=0648ab4a-9094-11e0-a33b-3b1a37daf5b5&country=Poland&option=PDF>

Polish Information and Foreign Investment Agency.
http://www.paiz.gov.pl/governmental_grants

Rapacki, Ryszard and Mariusz Próchniak 2009. “The EU Enlargement and Economic Growth In the CEE New Member Countries.” European Commission Economic Papers 367.

SARIO. 2014. Investment Incentives in Slovakia.
http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-investment-aid_0.pdf

SARIO. 2014. Investment Incentives in Slovakia.
<http://www.sario.sk/en/invest/sectorial-analyses/electrical-engineering-industry>

SARIO. 2014. Investment Incentives in Slovakia.
[www.mzv.sk/App/wcm/media.nsf/vw_ByID/ID_18C77AE8104AA145C1257B4F004D9592_EN/\\$File/13_03%20investment_aid.pdf](http://www.mzv.sk/App/wcm/media.nsf/vw_ByID/ID_18C77AE8104AA145C1257B4F004D9592_EN/$File/13_03%20investment_aid.pdf)

Schuh, Arnold. 2014. “Central & Eastern Europe after the boom – Time for a strategy review,” JETRO Seminar, Competence Center for Central & Eastern Europe, Vienna, March 7.

Timmer, M. P., A. A. Erumban, B. Los, R. Stehrer and G. J. de Vries. 2013. “Slicing Up Global Value Chains”. GGDC Research Memorandum 135, University of Groningen.

The National Bank of Hungary. 2010.
http://english.mnb.hu/statisztika/data-and-information/mnben_statisztiki_indosorok/mnben_elv_external_trade/mnben_kozetlen_tokebef(accessed July 2, 2014)

Toporowski, Patryk Emanuel. 2013. “The steps of Visegrad countries towards better integration within the EU: a case of intra-industry trade.” presented

at Conference: European Trade Study Group 2013, At Birmingham, UK.

UNCTAD. 2013. World Investment Report 2013.
http://unctad.org/en/publicationslibrary/wir2013_en.pdf(accessed July 22, 2014)

UNCTAD. 2014.
<http://en.santandertrade.com/establish-overseas/slovakia/investing>(accessed July 13, 2014)

Vintila, Denisia. 2010. "FDI Theories, an Overview of the Main FDI Theories." European Journal of Interdisciplinary Studies, 2(2), pp. 104-107.

Visegrad.Info. 2010. Transport infrastructure - TEN-T projects.
<http://www.visegrad.info/transport-infrastructure/factsheet/transport-infrastructure-ten-t-projects.html>(accessed August 22, 2014)

World Bank. 2013. Exports of Goods and Services
<http://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS>(accessed June 14, 2014)

Zimny, Zbigniew. 2012. "Inward FDI in Poland and its policy context, 2012."Vale Columbia Center on sustainable international investment.

Žilinskè, Asta. 2010. "Negative and Positive Effects of Foreign Direct Investment." Economic and Management, 15, pp. 333-335.

"Le Figaro, March 25, 2008,"
<http://www.lefigaro.fr/societes-francaises/2008/03/25/04010-20080325ARTFIG00227-dix-mille-salaries-en-greve-chez-renault-dacia-.php>(accessed August 11, 2014)

"Le monde diplomatique, June, 2008,"
<http://www.monde-diplomatique.fr/2008/06/LUCON/15966>(accessed August 11, 2014)

"The Maastricht Treaty: Provisions Amending the Treaty establishing the European Economic Community with a view to establishing the European Community;
<http://www.eurotreaties.com/maastrichtec.pdf>(accessed October 10, 2014)

본 연구는 냉전 종식 25주년과 유럽연합 가입 10년을 맞아 비세그라드그룹(Visegradgroup)으로 명명되는 중부유럽 4개국, 즉 폴란드·체코·슬로바키아·헝가리의 경제산업구조 변화와 입지 경쟁력을 분석하고자 하였다. 체제전환 이후 20여 년간 지속된 경제성장으로 이들 국가는 '유럽의 공장'이라는 지위를 확고히 해 나가고 있다. 본 연구는 철저하게 '하나의 유럽'이라는 문제 인식에서 출발한다. 이러한 접근을 통해서만이 비세그라드그룹의 정치경제적 위상과 역할에 대한 올바른 설명이 가능하고, 우리에게 주는 시사점도 올바르게 파악해 낼 수 있다고 판단하기 때문이다. 유럽통합 질서에의 편입 이래 입지 경쟁력에서 두각을 나타내고 있는 중부유럽 4개국과의 교류 확대는 대 EU 관계에서 보이는 여러 문제점들을 완화 내지 극복할 수 있는 방안을 찾는 데 실마리를 제공해 줄 것으로 기대한다.