

개도국 산업분석 리포트

【산업이슈분석 2010-9】

2010. 10. 6.

중부유럽 최대 제조업, 자동차산업 현황 분석

- 폴란드, 헝가리, 체코 및 슬로바키아 -

목 차

I. 중부유럽 자동차산업 개요 1

II. 중부유럽 자동차 생산현황 3

III. 중부유럽 자동차 매출현황 10

IV. 대 중부유럽 산업 협력방향 .. 13



■ 한-EU FTA가 2010년 10월 6일 공식 서명되고 2011년 7월 1일부터 잠정 발효됨에 따라 우리나라는 EU회원국에 대해 수출 등 경제교류가 더욱 활성화될 것으로 전망됨. 한-EU FTA 체결에 즈음하여 우리나라 주요 수출품목인 자동차산업의 수출 확대를 위해 중부유럽의 최대 제조업인 자동차산업에 대한 현황을 분석하고 양자간 자동차산업 협력 방향에 관하여 고찰해 보고자 함.

1. 중부유럽 자동차산업 개요

□ 자동차산업의 중부유럽 경제 기여도

- 자동차산업의 대외경쟁력 제고, 산업생산 효율성 향상, 산업 구조조정 추진 등을 통해 자동차산업은 중부유럽의 최대 산업으로 부상
 - ① 2009년 기준 국가별 자동차산업의 GDP 대비 부가가치는 폴란드가 6.2%, 헝가리가 10%, 체코가 7.4%, 슬로바키아가 23% 수준임.
 - ② 폴란드 자동차산업의 고용인력은 13.7만 명(2009)으로 제조업의 6% 수준이며, 헝가리는 11만 명(2008)으로 제조업의 14.5%에 달함.
- 중부유럽 자동차산업의 수출규모는 총수출의 평균 20% 수준 상회
 - 2009년 기준으로 국별 자동차 수출규모가 총수출에서 차지하는 비중은 폴란드 18.5%, 헝가리 20% 체코 15%, 슬로바키아 30% 수준임.

<표 1> 중부유럽 자동차산업의 경제적 부가가치 비교

단위: %

	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아
자동차생산/GDP	6.2	10	7.4	23
자동차수출/총수출	18.5	20	15	30

자료: Business Monitor International (BMI), Autos Report, 2010.



□ EU-27 회원국의 자동차 생산규모

- 2007~09년 EU-27 회원국의 자동차 생산대수는 각각 1,972만 대, 1,843만 대, 1,525만 대로 전년 대비 자동차 생산증감률은 6%, -7%, -23%를 기록함. 자동차 생산의 대부분을 차지하는 승용차 생산실적은 동 기간 중 1,710만 대, 1,595만 대, 1,395만 대로 나타났음.
- 2009년 기준으로 EU 회원국별 자동차 생산실적은 독일이 521만 대, 스페인은 217만 대, 프랑스는 205만 대, 영국은 109만 대를 기록했고, 중부유럽 국가 중 체코는 5위, 폴란드는 6위, 슬로바키아는 9위, 헝가리는 12위를 차지함.
 - 특히 체코와 슬로베니아의 자동차 생산실적은 전년 대비 각각 3.0%, 7.5% 증가하여 EU 회원국 중 유일하게 자동차 생산이 2008년보다 증가했으며, 오스트리아는 가장 부진(전년 대비 -52.6%)한 것으로 나타남.

<표 2> EU 회원국별 자동차 생산규모 비교

단위: 대

순위	자동차 생산국	2008	2009
1	독 일	6,045,730	5,209,857
2	스 페 인	2,514,644	2,170,078
3	프 랑 스	2,568,978	2,047,658
4	영 국	1,649,515	1,090,139
5	체 코	946,567	974,569
6	폴 란 드	945,959	884,133
7	이 탈 리 아	1,023,774	848,239

자료: ACEA, EU Economic Report, June 2010.

- 중부유럽 국가 가운데 전통적으로 헝가리가 자동차산업의 선도적인 지위를 유지해 왔으나, 최근에는 폴란드 자동차산업이 헝가리 수준을 능가한 것으로 나타남. 체코와 슬로바키아의 자동차산업도 FDI 유입 등으로 빠르게 성장하고 있음.
 - 2005년 기준으로 체코 자동차 생산규모는 60만 대를 초과하면서 폴란드 수준을 넘어선 것으로 추정됨.



II. 중부유럽 자동차 생산현황

□ 중부유럽의 자동차 생산개요

- 폴란드 자동차 생산실적은 2008년의 944,744대에서 **2009년에는 881,430대**로 감소했고, 차종별로는 승용차 811,287대, 경상용차 64,696대, 중상용차 5,447대임. 승용차 생산업체인 Fiat, Skoda, Opel 등이 폴란드에 진출함.
- 헝가리 자동차 생산실적은 1999년 이후 급증하면서 2007년 292,027대, 2008년 346,055대를 기록하면서 증가추세를 보였으나, **2009년에는 182,739대**로 감소함. Audi Hungaria(Volkswagen)은 헝가리내 최대 엔진 및 오토바이 수출기업이며, Magyar Suzuki는 승용차 생산실적의 90%를 차지함.
- 체코(중부유럽 생산 1위) 자동차 생산실적은 지속적으로 증가하여 **2009년에는** 전년의 949,796대에서 **976,366대**를 기록했고, 2010년에는 100만대를 돌파할 것으로 전망됨. 체코에서 Skoda, TPCA 및 현대자동차의 3대 자동차업체가 승용차 생산을 주도하고 있는 것으로 나타남.
- 2009년 기준으로 슬로바키아 자동차 생산실적은 **533,506대**로 전년에 비해 7% 감소한 것으로 나타났으며, Volkswagen, PSA Peugeot Citroen 및 기아자동차가 슬로바키아내 3대 자동차 생산업체로 부상함.

<표 3> 중부유럽 국가별 자동차 생산규모 비교
(2009년 기준)

단위: 대

	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아
자동차	881,430	182,739	976,366	533,506
승용차	811,287	180,707	967,760	461,340

자료: Global Insight, IHS Global Insight Report, August 2010. 및 BMI, Autos Report, 2010.



□ 국가별 자동차 생산업체 현황

(1) 폴란드

- 폴란드 자동차(부품) 생산업체 중 승용차 전담생산업체는 Fiat, GM 등이고, MAN과 Volvo는 트럭과 버스를 주로 생산하고 있으며, 주요 엔진 제조업체는 Toyota, Volkswagen 등임. 폴란드 자동차산업에서 나타나는 경향은 자동차 조립공장에서 서유럽 자동차 제조업체에 부품을 공급하는 패턴이 일반적임.
- **Fiat**는 자사공장으로는 유럽(이탈리아 제외) 최대 수준의 자동차 조립공장을 Tychy에 건설하여 Panda, Fiat 500 등 소형자동차를 주로 생산하고 있으며, Fiat이 인수한 Ford의 Tychy 공장에서는 Ford Ka를 2008년 9월부터 생산함.
- **Opel** Gliwice 공장에서는 Agila를 대체하는 Astra III를 생산한 데 이어 2009년 11월부터 Astra IV를 생산함. 폴란드 Gliwice 자동차공장은 영국 Ellesmere Port, 독일의 Bochum과 더불어 Astra 모델의 3대 생산기지의 역할을 하고 있음.
- 2009년 Opel의 자동차 생산실적을 상회한 **Volkswagen**의 Poznan 자동차공장은 승용차보다 Caddy, Transporter T5와 같은 다목적 경상용차 생산에 주력함.

(2) 헝가리

- 헝가리 승용차 생산실적은 Suzuki(1991), Audi(1993) 등의 현지 생산법인이 설립 되면서 증가하기 시작했으며, Suzuki, Audi 및 Opel은 자동차업체간 생산협력 체제를 강화하기 위해 2000년 Pannon Automotive Complex를 조성한 바 있음.
 - Opel Hungary(GM)는 엔진, 변속기 등 자동차부품 생산에 주력하고자 1999년 완성자동차 생산을 중단함.
- 사회주의 체제 당시 헝가리 자체 브랜드인 Ikarus, Raba가 버스 및 트럭을 생산 했으나, 상용차 부문은 생산실적이 저조한 상태로 아직 낙후되어 있는 수준임.
- **Suzuki**는 2008년에는 500억 포린트(2.7억 달러 상당)를 투자하여 연간 생산능력을 30만 대 수준으로 확충하면서 New Swift 모델의 생산체제를 구축했고 기존 Suzuki Wagon R+를 New Suzuki Splash로 대체 생산함.



- **Audi**는 1997년부터 Gyor 지역에 자동차를 생산하기 시작하여 Audi TT를 주력 모델로 생산하고 있고 2007년 말부터 A3 Cabriolet 모델을 추가 생산함.

(3) 체코

- 체코의 주요 자동차 생산업체는 Skoda(1991), Toyota(1993), Peugeot(1996) 및 현대자동차(2008) 등으로 생산 자동차를 서유럽에 주로 수출함. 특히 Skoda에 대한 서유럽의 높아진 잠재수요로 인해 최근 글로벌 금융위기에도 불구하고 체코 산업생산은 상대적으로 큰 타격을 받지 않은 것으로 분석됨.
- 체코 최대 자동차업체인 **Skoda**는 Mlada Boleslav, Kvasiny 및 Vrchlabi에 자동차 생산공장을 설치하여 Fabia, Octavia 등의 승용차뿐만 아니라 특수목적용 차량과 자동차부품도 생산하고 있으며, 2008년 12월에는 연구개발(R&D) 센터도 설립함. Skoda 고용인력은 24,793명(2009), 연간 생산능력은 60만 대 수준임.
- **현대자동차(HMMC)**는 i30 모델 수요증가에 대비하고 신규 모델인 Kia Venga의 생산을 2008년 11월부터 시작하면서 2009년 9월 Nosovice(북부 Moravia지역) 생산설비를 증설했으며, 2011년까지 1.3억 유로를 추가 투자할 계획임.
- **Peugeot Citroen**은 2005년 Kolin에 자동차 생산공장을 설립하여 Toyota와 50:50 합작법인(TPCA)을 통해 체코내 제3위 승용차 수출업체로 부상함.
- 독일, 프랑스 등지에 도입된 폐차보조금 제도 종료 이후 유럽 전역에 걸쳐 자동차 생산은 위축되었고, Skoda의 경우 2010년 3월 Mlada Boleslav 생산공장의 Octavia 모델 생산대수를 일산 574대에서 441대로 감산함.

(4) 슬로바키아

- 슬로바키아의 주요 자동차 생산업체는 Volkswagen(1997), PSA Peugeot Citroen 및 기아자동차가 승용차 생산시장을 석권하고 있음.
- **Volkswagen**은 글로벌 금융위기에도 불구하고 대내외 수요에 대비하기 위해 중부유럽 국가에서 자동차산업에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 있음. 2009년 슬로바키아 Volkswagen(고용인력: 6,500명)의 자동차 생산실적은 전년의 18만 8천대에 비해 44% 감소한 10만 6천대를 기록함.



- **PSA Peugeot Citroen**(고용인력: 3,000명)은 2009년 기준으로 203,732대의 자동차를 생산하여 슬로바키아 시장에서 Volkswagen을 제치고 최대 실적을 기록함(모델별 생산대수: Peugeot 207 112,000대, Citroen C3 Picasso 91,000대).
- **기아자동차**는 현대자동차와 더불어 Zilina에 자동차 생산설비 설립에 총 11억 유로를 투자했고 2010년 4월에는 엔진 제조설비에 1억 유로를 추가 투자하는 등 슬로바키아에서 자동차(부품) 생산을 확대하고 있음.

<표 4> 중부유럽 국가별 주요 자동차 생산업체 현황

	생산업체	생산공장	주요 생산모델	생산량
폴란드	Fiat	Tychy	Panda, Fiat 500, Ford Ka	605,697
	Skoda (VW)	Poznan	Caddy III, T5, Octavia	138,193
	Opel (GM)	Gliwice	Astra, Zafira	96,718
	FSO	Warsaw	Matiz, Lanos, Aveo	35,727
헝가리	Suzuki	Esztergom	Ignis, SX4, Swift, G3X	180,166
	Audi (VW)	Gyor	Audi TT, A3 Cabriolet	32,603
체코	Skoda (VW)	Mlada Boleslav	Superb, Octavia, Fabia	603,247
	TPCA	Kolin	Aygo, Peugeot 107, C1	324,289
	현대자동차	Nosovice	i30, Kia Venga	12,050
슬로바키아	Volkswagen	Bratislava	VW Touareg, Audi Q7	105,997
	PSA	Trnava	Peugeot 207, C3 Picasso	203,732
	기아자동차	Zilina	Cee'd, Sportage SUV	150,000

주: 생산량은 2009년 기준 (단위: 대).

자료: Global Insight, *IHS Global Insight Report*, August 2010.

□ 국가별 자동차부품 제조업체 현황

(1) 폴란드

- 폴란드의 자동차부품 산업은 유럽내 선도적인 지위를 차지하고 있는데, 타이어,



실내장식, 전자제품, 전선 및 브레이크 시스템 및 엔진 등에 Bosch, Faurecia 등 외국기업의 투자가 활발히 이루어지고 있음.

- 폴란드에 진출한 자동차부품 업체로는 Michelin(Olsztyn지역), Goodyear(Debica지역), Bridgestone(Poznan지역) 등 3대 타이어 제조업체 이외에 Delphi, Bosch, Faurecia 등이며, Fiat-GM 전동장치, Toyota 엔진, TPCA 자동차 생산공장에 공급되는 기어박스 등의 자동차부품이 양산되고 있음.
- Fiat의 자회사인 Fiat Powertrain Technologies(FPT)는 Bielsko-Biala지역에 가솔린 엔진 생산라인을 설치하기 위해 1억 8천만 유로를 투자했으며, 2009년 6월 BorgWarner는 Rzeszow지역에 연산 50만대의 자동차 내연기관 생산공장을 설립했고, 2010년 4월 Bridgestone이 포즈난에 1억 500만 유로를 증설 투자함.

(2) 헝가리

- 헝가리는 Prague-Bratislava-Gyor의 삼각지대를 형성하면서 자동차부품 산업의 허브 역할을 하고 있음. 특히 사회주의 체제 하에서 버스 및 트럭에 소요되는 디젤 엔진, 구동축 등의 부품제조가 활발히 이루어졌음. 엔진 등 자동차부품의 90%는 수출되고 있으며, 자동차부품 제조업체는 350개를 상회함.
- 자동차부품 제조업체는 한국타이어, Audi, Bosch, Continental, Delphi-Calsonic, Denso, GM-Opel Powertrain, Raba, Valeo, Visteon 등임. 이중 Audi는 엔진, Bosch는 브레이크 등 부품시스템, Continental은 센서장치 등을 주로 생산함.
 - 우리나라의 한국타이어는 2007년 Dunaujvaros지역에 타이어 생산공장을 설립하여 연간 1천만 타이어 생산설비를 보유함(고용인력: 810명 수준).
- 헝가리 자동차부품 시장에서 Opel, Audi 등이 가장 활발하게 투자하고 있는데, 이는 저임노동력을 활용한 글로벌 시장으로의 판매시장 확대, 헝가리에 진출한 자동차 생산공장에 대한 부품공급 등에 기인한 것으로 분석됨.
 - 특히 Audi Hungaria는 세계 제2위의 엔진 제조공장으로서 신규 엔진모델의 출시로 엔진 매출실적이 지속적으로 유지됨.



(3) 체코

- 체코는 자동차 제조업에 대한 투자가 증가한 결과, 자동차부품 산업도 번성하기 시작했는데, 예를 들면 TPCA Kolin 자동차 생산설비에 투입되는 자동차부품의 80%가 체코 자체적으로 생산되어 체코 자동차산업의 자국산 비율(local contents)이 상당히 높은 수준임.
- 2009년 3월 TRW Automotive(미국)는 오스트리아 자동차부품 생산설비 일부를 체코의 Stara Boleslav 생산설비로 이전(20% 증산)했으며, 2009년 11월 Hanwha Chemical이 유럽내 최초의 자동차·화학부품 생산설비(2,500만 달러 투자, 자동차 부품 생산능력 연산 3,000톤)를 체코에서 가동하기 시작하였음.
- 현대자동차는 1.3억 유로를 투자하여 향후 2년간 자동차 및 기어박스 생산능력을 확충할 계획이라고 2009년 6월 발표했으며, 이에 따라 체코 현대자동차의 연간 생산능력을 자동차는 30만 대, 기어박스는 50만 대 수준으로 늘릴 계획임.

(4) 슬로바키아

- 슬로바키아 자동차부품 산업도 신규 자동차 생산설비의 수요증가로 지속적으로 성장하고 있으며, Johnson Controls, Getrag Ford, Visteon, US Steel 등의 자동차부품 업체의 투자가 지속되고 있음.
- Faurecia는 Volkswagen Audi T7 및 소형 패밀리 모델 등의 자동차 생산수요에 대비하기 위해 자동차부품(Hlohovec 플라스틱 생산공장 포함) 생산설비 기반을 확충하는 데 1,150만 유로를 투자하기로 2010년 3월 발표함.
- 특히 우리나라 자동차부품 업체의 대 슬로바키아 진출은 현저히 나타났는데, 2010년 8월 말 기준으로 총 3억 유로를 투자하여 3,000명의 현지 고용인력을 창출한 것으로 분석됨. 성우하이테크는 Zilina 자동차부품(차체외각) 생산공장에 1,387만 유로를 투자하여 2012년에도 추가 증설투자를 계획하고 있음.



<표 5> 중부유럽 국가별 주요 자동차부품 제조업체 현황

	자동차부품 제조업체	주요 생산제품
폴란드	Autoliv	에어백, 시트벨트
	BorgWarner	내연기관(출력장치)
	Bosch	브레이크, 실린더, 승압기
	Bridgestone	타이어
	Goodyear	타이어
	Delphi	구동축, 전선, 충격흡수장치, 열교환기
	Faurecia	시트
	FPT	디젤 엔진
	Isuzu	디젤 엔진
	Lear	시트, 실내장식품, 전자부품
	Michelin	타이어
헝가리	한국타이어	타이어
	Audi	가솔린 엔진, 디젤 엔진
	Bosch	계기반, 기어박스, 브레이크시스템, 에어백
	Continental	스피드센서
	Delphi-Calsonic	컴프레서
	Denso	디젤주유펌프, 엔진부품
	GM-Opel Powertrain	가솔린 엔진, 실린더 헤드, 변속기
	Raba	구동축, 엔진부품
	Valeo	와이퍼, 조명시스템, 조종박스
	Visteon	컴프레서, 점화코일, 발동기, 연료펌프
체코	Skoda	변속기
	Continental	디젤주유펌프
	Denso	에어컨
	Knorr-Bremse	브레이크시스템
	TRW	일반 자동차부품
슬로바키아	Faurecia	플라스틱
	Volkswagen	기어박스
	Getrag Ford	변속기

자료: Global Insight, *IHS Global Insight Report*, August 2010.



III. 중부유럽 자동차 매출현황

□ 국가별 자동차 매출실적

(1) 폴란드

- **2009년** 폴란드의 자동차 매출실적은 전년의 401,232대에서 7.3% 감소한 **372,142**대를 기록함. 2005~09년 폴란드에서의 자동차 제조업체별 매출실적을 비교하면, 2005~06년에는 Skoda, 2007~08년에는 Toyota가 각각 최대 매출실적을 기록했으나 2009년에는 다시 Skoda가 최대 실적을 올렸음.
- 2009년 기준 승용차 매출실적이 많은 자동차업체는 Skoda(시장점유율: 11.8%), Fiat(10.0%), Toyota(8.7%), Ford(8.4%), Volkswagen(8.3%), Opel, Renault, 기아자동차, Peugeot, 현대자동차의 순임. 기아자동차와 현대자동차는 2009년 이전에 10위권 밖이었으나 2009년에는 각각 8위 및 10위를 기록함.
- 경상용차 시장에서는 Fiat(시장점유율: 22.8%), Volkswagen(13.7%), Renault(10.0%), Mercedes-Benz, Peugeot, Citroen, Ford, Nissan, Iveco, Opel 등이 경쟁하고 있으며, MAN(시장점유율: 20.2%), DAF(16.8%), Mercedes-Benz(16.4%), Scania(13.4%), Iveco(12.3%), Renault(11.5%), Volvo 등은 트럭 시장에서 경쟁하고 있음.
- 폴란드 수출실적에서 자동차 제조업(승용차, 자동차부품, 디젤엔진 등)의 수출비중은 2007년 16.4%(166억 유로), 2008년 17.1%(181억 유로)에서 2009년에는 18.5%(157억 유로)로 상승한 것으로 추정됨.
- 생산된 자동차의 수출비중(수량기준)은 2006년 기준으로 96%에 달했으며 2007년에는 87.6% 수준으로 하락했으나 여전히 높은 비중을 차지하고 있음. 2009년 자동차(부품) 수출실적은 독일(50.9억 유로), 이탈리아(30.6억 유로), 프랑스(12.9억 유로), 영국(11.7억 유로), 체코(9.6억 유로), 스페인(8.7억 유로) 등임.
- 자동차 수출실적을 부문별로 살펴보면, 승용차 및 경상용차 수출은 67억 2천만 유로(전년 대비 1.2% 증가)로 주로 이탈리아, 독일, 프랑스 등에 수출되었고, 자동차부품은 47억 유로(-15.8%)로 독일, 프랑스, 체코 등지에 수출되었으며, 엔진 수출은 18억 4천만 유로(11.7%)로 추정됨.



(2) 헝가리

- 2008년 글로벌 금융위기의 영향으로 헝가리는 2008년 11월 6일 IMF로부터 대기성차관을 지원 받음. 긴축재정정책 시행, 구매력 저하 등으로 내수가 위축되면서 자동차 소비성향이 경제적인 소형차로 집중되었으나, Suzuki의 판매실적은 헝가리내 경쟁차종에 비해 상대적으로 양호한 것으로 나타남.
- 헝가리 자동차산업의 생산·판매현황이 악화된 요인의 배경은 역설적으로 동유럽 국가 중 가장 먼저 금융시장을 개방함으로써 외국자본 유입 및 금융상품 개발 등을 통한 선진 금융기법 도입, 외화표시 부동산자산 매입 급증 등에 기인함.
- **2009년** 기준으로 승용차 매출실적이 많은 업체로는 Suzuki(시장점유율: 13.1%), Ford(12.7%), Opel(10.8%), Volkswagen(7.7%), Toyota(6.2%), Renault(6.0%), Skoda(5.5%), Fiat, Honda, Peugeot 등의 순임.
- 경상용차 매출부문에서는 Ford(시장점유율: 18.6%), Fiat(11.4%), Volkswagen(9.4%), Nissan(8.9%), Toyota(8.1%), Peugeot(7.9%), Renault(6.8%), Citroen(6.2%), Mercedes-Benz, Opel 등이 시장우위를 점하고 있고, 트럭 부문에서는 DAF(시장점유율: 37.2%), MAN(13.8%), Renault(13.5%), Mercedes-Benz(9.9%), Volvo(8.5%), Scania(8.3%) 및 Iveco(6.2%)의 매출시장을 주도함(2009년 기준).
- 산업별 수출비중은 자동차 94%, 자동차부품 89%로 생산된 자동차(부품)의 평균 90% 이상이 이탈리아, 영국, 독일, 프랑스 및 스페인 등지에 수출됨.

(3) 체코

- 2009년 4월 부가가치세율 인하로 자동차 매출이 증가하였지만, 2008년 하반기 이후 글로벌 금융위기로 인한 신용 위축, 소비자 지출 감소 등으로 체코 자동차 매출실적도 부진하였고 주요 수출시장의 자동차 수요 증가에 긍정적이었던 폐차 보조금 제도가 2009년에 종료됨에 따라 체코 자동차업체도 영향을 받음.
- **2009년** 중 자동차 매출실적은 전년의 215,419대에서 **186,621**대로 감소하였으나 2010년 들어 자동차 매출실적이 회복되면서 2007년 수준에는 미치지 못하지만 2006년 수준을 상회하여 193,297대를 기록할 전망이다.



- 2009년 기준 Skoda는 최고 매출실적(시장 점유율 28%)을 유지하였고, Ford 및 Volkswagen의 자동차 매출실적이 각각 2위와 3위를 기록하는 등 15대 승용차 브랜드의 매출비중은 87.7%에 달함.
- 경상용차 부문에서는 Skoda, Ford, Volkswagen 등을 포함한 15대 자동차브랜드 매출이 전체의 89.9%이고, 트럭 및 버스 부문에서는 Mercedes-Benz, MAN, Iveco, DAF, Renault 등의 매출실적이 압도적인 상황임.
- 체코에서 생산된 자동차의 90%는 수출되고 있고, 2009년 기준으로 자동차 수출 실적은 827,416대로 전년의 959,184대보다 감소하였으며, 2010년에는 수출시장이 다소 회복되기 시작하면서 869,283대에 이를 것으로 전망됨.

(4) 슬로바키아

- **2009년** 기준으로 주요 자동차 생산업체의 매출실적은 Skoda 15,140대(시장점유율: 17%), Renault 9,668대(10.7%), Peugeot 7,019대(7.8%), 기아자동차 6,349대(7%), Citroen 6,221대(6.9%) 등으로 나타남.
- 슬로바키아에서 생산된 자동차의 97%는 수출되는 것으로 추정됨에 따라 주요 수출시장인 서유럽의 경제상황에 따라 슬로바키아 자동차산업이 크게 영향을 받고 있음. 2008년 하반기 이후 글로벌 금융위기로 슬로바키아 자동차 생산과 수출은 모두 타격을 받았으나 독일 등 주요 수출국의 폐차보조금 제도 시행 등으로 2009년에는 신차 판매실적이 오히려 증가함.

<표 6> 중부유럽 국가별 자동차 매출실적 비교

(2009년 기준)

단위: 대

	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아
자동차	372,142	73,425	186,621	92,355
승용차	320,206	61,000	161,659	74,730

자료: Global Insight, IHS Global Insight Report, August 2010. BMI, Autos Report, 2010.



IV. 대 중부유럽 산업 협력방향

□ EU 역내 자동차제조 센터의 역할 고려

① 자동차부품 산업의 진출전략 강화

- 폴란드는 1천여개 이상의 자동차부품 생산업체를 보유하고 있고, 대부분의 자동차부품 산업은 상대적으로 저렴한 생산비용과 투자인센티브 부여 등으로 외국인 직접투자가 지속적으로 이루어지고 있음. 특히 폴란드의 EU 가입 이후 Bosch, Valeo, Faurecia 등 서유럽 자동차부품 업체의 자동차부품 산업 진출도 현저하게 나타난 것으로 분석됨.
- 2008년 말 누계기준으로 폴란드 자동차산업에 대한 FDI 유입규모는 40억 유로 이상인 것으로 추정됨. 특히 타이어, 자동차 시트, 실내장식품, 전자제품, 전기케이블, 브레이크시스템 및 엔진 등의 자동차부품 제조와 관련된 산업에 대한 외국인투자가 활발히 이루어진 것으로 평가됨.

② 자동차 메이커의 생산설비 이전·증설 계획 등에 대한 모니터링체제 구축

- 폴란드는 GM 등 자동차 메이커의 폴란드내 사업을 지속하면서 생산설비에 투자를 확대하고 있으나, Fiat 등의 자동차업체는 생산설비를 외국으로 이전할 계획을 갖고 있어 주변 중부유럽 국들과의 자동차산업 경쟁이 격화되고 주요 수출 상대국인 EU(자동차 수출비중: 90%)의 경기침체로 단기간 내 공급과잉도 우려되므로 대 폴란드 투자시 고려할 사안임.
- 체코 최대 자동차업체인 Skoda는 연간 자동차 생산능력을 현재의 45만 대 수준에서 2015년까지 100만 대 수준으로 제고할 계획이며, 이를 위해 유럽 이외의 수출시장 다변화에 중점을 두고 있음. 특히 러시아(Kaluga지역), 인도(Pune지역) 등지의 신흥투자시장에 대한 자동차 생산설비 설립 계획을 수립함.
- 체코 Skoda는 2010년 말 Fabia와 Octavia 모델의 중간형태의 중저가 패밀리 세단을 출시할 계획이며, 슬로바키아 Bratislava 생산공장에서도 2011년부터 소형 패밀리 승용차를 출시할 예정임.



- 슬로바키아 자동차(부품) 생산업체는 구매력이 지속적으로 증가할 것으로 예상되는 체코, 터키, 러시아 등 비교적 거대한 내수시장을 보유한 신흥투자시장에 대해서도 자동차부품 공급을 확대할 계획임.

<표 7> 중부유럽 국가별 자동차 생산 및 매출 전망

(2010년 기준)

단위: 대

	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아
생 산	925,636	194,537	1,063,428	546,109
매 출	398,579	63,657	193,297	79,996

자료: BMI, Autos Report, 2010.

□ 한-EU FTA 체결에 따른 대 EU 수출·투자전략 재정립

- 2010년 10월 6일 우리나라는 EU와 자유무역협정(FTA)을 공식 서명하여 한-EU FTA가 2011년 7월 1일부터 잠정 발효될 예정이어서 이를 계기로 우리나라와 EU 회원국간 경제교류가 더욱 활성화될 것으로 예상됨.

- 한-EU FTA가 발효되면, 수입관세가 철폐됨에 따라 우리나라의 대 EU 주요 수출품목인 자동차의 수출증대 및 현지 고용유발 효과가 기대됨.

- 반면, 한-EU FTA 체결로 서유럽 및 중부유럽의 자동차업체는 우리나라 자동차 업체간 시장확보를 위한 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망되므로 현지 수입관세 인하 등에 따른 경제적 기대효과와 다른 관점에서 우리나라의 대 EU 자동차산업 협력방향 재정립 필요

① 대외 환경변화에 따른 생산·판매전략 추진

- 자동차 생산·판매법인의 진출사례 등 진출 타당성 조사 강화, 자동차부품 조달, 관리 및 수출을 원활하게 추진하기 위한 현지 업체와의 업무제휴를 통한 현지화 전략 수립, 기후변화 등에 대비한 EU의 환경규제 관련 산업 육성 등



② 현지 시장상황을 적기에 반영한 수출·투자방안 수립

- 유럽 역내 자동차 생산공장 이전 및 증설투자 사례 등의 수시파악 및 상시 모니터링체제 구축, 현지 자동차시장의 자동차 구매성향 조사강화 등을 통한 EU 시장의 상황변화에 대한 수출 및 투자 전략의 적기 대응·수립

③ 우리나라의 자동차산업에 대한 연구개발(R&D) 투자 강화

- 유럽지역 자동차산업의 투자가능성과 성장잠재력, 국가별·부문별 연구개발 투자분석 등을 고려하여 우리나라 자동차산업의 지속적 성장을 위한 중장기적인 지원방안 수립 등

한국수출입은행 해외경제연구소
국별조사실 부실장 조양현
3779-6663, yhjo@koreaexim.go.kr