

중·동부유럽과 크로아티아 자동차관련 산업의 미래

작성자 : 김상헌 (한국외국어대학교 세르비아·크로아티아어과 조교수)

작성일 : 2012년 12월 6일

■ 2009년부터 시작된 세계경기침체로 인하여 서유럽의 자동차산업은, 독일을 제외하고, 현재 악화 일로를 걷고 있음. 경제위기가 시작된 이래로 오늘날까지 프랑스의 자동차 생산량은 20%가 줄었으며, 심지어 영국은 33%가 감소했음.

- 서유럽 국가들 가운데 지속적인 자동차산업의 성장세를 이루고 있는 국가는 ‘독일’ 이 유일하며, 프랑스, 이탈리아, 스페인과 같은 전통적인 자동차산업은 지속적인 침체를 벗어나지 못하고 있음. 이들 국가들의 자동차산업을 현재 중·동부유럽의 체코, 루마니아, 슬로바키아가 대체하고 있음. 지난 10년 동안 유럽의 자동차 총생산량은 1800만대에서 1690만대로 축소되었음.
- 프랑스의 푸조(Peugeot)와 르노(Renault), 이탈리아의 피아트(Fiat) 자동차그룹은 자국의 생산라인을 감축하는 대신, 중·동부유럽 국가에서 저렴한 생산비용을 통해 활로를 모색하고 있음.

■ 서유럽 국가들의 자동차산업이 침체되고 있는 상황에도 불구하고, 루마니아, 체코, 슬로바키아와 같은 중·동부유럽 국가들의 경우에는 급격한 성장세를 맞고 있음.

- 루마니아의 경우, 2001년부터 2012년 현재까지 자국 내 자동차생산량이 5배 이상 증가했음.
- 프랑스의 르노(Renault) 자동차그룹은 루마니아의 국내 브랜드인 ‘다치아(Dacia)’ 와 합작하여 동유럽 자동차시장을 겨냥한 저가 자동차생산에 주력했음. 2009년 이후 유럽 전반에 불어 닥친 경제위기와 맞물려 동유럽시장뿐만 아니라, 서유럽시장에서도 저가 자동차에 대한 수요가 폭발함으로써 자동차산업의 역사상 유례를 찾아보기 힘들 정도의 성공을 거두고 있음.
- 루마니아에서는 지난 10여 년 동안 ‘다치아(Dacia)’ 라는 브랜드로 매년 80만대 이상의 자동차를 생산하고 있으며, 2015년 이전에 연간 100만대 이상의 생산량을 달성할 것으로 예측되고 있음.
- 1993년 체코슬로바키아로부터 독립한 슬로바키아의 경우, 한국 자동차브랜드인 현대자동차와 기아자동차 생산 공장을 유치함으로써 유럽시장 공략에 나서고 있음.
- 슬로바키아 정부는 북서부의 농업도시인 쉴리나(Žilina)에 8억7천만 유로를 투자하였으며, 2006년부터 자동차생산 라인이 가동되어 이미 2007년 65.9%의 생산량 증가를 기록했음. 2008년 85.7%로 증가한 자동차 생산량은 현재 사업초기에 비해 3배 이상 생산량이 증가되었음.

- 루마니아와 슬로바키아에서의 자동차 총생산량이 여타 서유럽 국가들에 비해 여전히 낮은 수준에 머물고 있는데 반해, 체코의 경우 영국을 제치고 유럽 내 자동차 생산량 분야에서 4위를 차지할 것으로 예상됨.
 - o 생산량 부분에 있어서, 체코의 폭발적인 자동차산업의 성장세는 기술력을 앞세운 독일 폭스바겐(Volkswagen)사와 합작한 체코 브랜드 ‘슈코다(Škoda)’의 성장에 기인하며, 더불어 체코에서 생산된 자동차의 매력적인 가격이 주요한 원인으로 파악됨.
 - o 2004년부터 끊임없는 성장세를 거듭하고 있는 체코의 자동차산업은 2005년과 2006년 연간 40% 이상의 성장을 지속했으며, 현재 세계적인 경제위기로 인해 과거의 가파른 성장세는 주춤한 상황이지만 여전히 연간 1100만대 이상의 자동차를 생산하고 있음.

■ 크로아티아 자동차관련 산업의 현황과 미래

- 크로아티아 내에서 자체적으로 생산하고 있는 자동차 브랜드는 없으며, 현재 자동차생산을 위한 일부 부품만을 생산하고 있음. 자동차산업 관련기업에 1만여 명이 고용되어 있고, 연간 총매출액이 40억 쿠나(kuna, 1쿠나=186.5원)에 달하고 있으며, 크로아티아 국내 총생산량 가운데 90-95%는 해외로 수출되고 있는 상황임.
- 크로아티아의 저명한 경제학자 다미르 노보트니(Damir Novotny)는 유럽연합(EU)에 속해 있는 국가들 가운데 유일하게 크로아티아만이 자체적으로 생산하는 자동차 브랜드나 유럽 내 자동차생산 클러스터의 일부를 담당할 수 있는 자동차생산 라인을 갖고 있지 않다고 문제를 제기한 바 있으며, 그러한 상황의 주된 책임을 크로아티아 정부의 세계 자동차산업의 변화에 대한 무지와 무관심이라고 지적했음.
 - o 매년 세계로부터 크로아티아에 대한 막대한 금액의 기부와 원조가 이루어지고 있지만, 특정한 몇몇 산업시설에 대한 투자와 낭비로 인해 자동차산업에 대한 투자는 전혀 이루어지고 있지 않은 상황임.
 - o 서유럽의 자동차그룹들이 새로운 생산시장을 찾아 중·동부유럽 국가들로의 이동을 계획할 당시, 크로아티아 정부는 이들을 유치하려는 적극적인 노력을 기울이지 않았으며, 감당하기 힘든 조건과 요구들을 앞세움으로써 이들 서유럽 자동차그룹들이 체코, 슬로바키아, 루마니아로 생산시장을 결정하도록 만들었음. 자동차산업이 전무했던 슬로바키아가 정부의 적극적인 협상과 노력, 그리고 정부예산의 적절한 분배와 자동차산업에 대한 실질적인 투자를 통해, 세계 자동차생산에 있어서 가장 발전된 국가들 가운데 하나로 부상한 것은 좋은 예임.
- 크로아티아 내에는 몇몇 자동차부품을 생산하는 공장들이 있는데, 대표적인 회사로 수도 자그레브(Zagreb)에 위치한 전기자동차용 부품을 생산하는 ‘도크-엔지니어링(Dok-Ing)’를 꼽을 수 있음. 5만 유로 이상 가격대의 부품만을 주문 생산하는 이 회사 이외에도, 휘발유용 자동차를 전기자동차로 개조하는 공장들에 대해 미국의 에너지산업 관련기업인 HEP(Holly Energy Partners)가 인수합병을 계획하고 있음.
 - o 다미르 노보트니(Damir Novotny)를 비롯한 크로아티아의 경제학자들은 크로아티아가 자동차생산에 있어 세계적으로 주목받을 수 있는 충분한 여건을 갖고 있다는 점을 밝히고, 크로아티아 정부가 기존에 투자된 사회기반시설과 자동차부품 생산시설들을 대내외적으로 활용할 것을 주문하고 있음.

- 크로아티아 정부가 해외 자동차기업 유치를 통해 경제발전을 이루고자 한다면, 자국에 투자하고자 하는 해외 자동차기업들에게 ‘세금감면’, ‘직접적인 정부보조금 투자’, 기존 국내 자동차산업에 대한 ‘정부예산의 효율적 분배’를 이루어야 할 것임.

※ 참고자료

- Večernji list, 2012년 7월 9일자
- Jutarnji list, 2012년 9월 14일자
- Privredni vijesnik, 2012년 9월 20일자
- Večernji list, 2012년 11월 24일자