



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

국제지역학 박사 학위논문

유럽 자동차산업 생산기지 이전 현상 연구



2018년 8월

부경대학교 대학원

국제지역학과

김 종 욱

국제지역학 박사 학위논문

유럽 자동차산업 생산기지 이전 현상 연구

지도교수 안 상 욱

이 논문을 국제지역학 학위논문으로 제출함



2018년 8월

부경대학교 대학원

국제지역학과

김 종 욱

김종욱의 국제지역학박사 학위논문을
인준함.



위원장	경제학박사	서창배	(인)
위원	경제학박사	Utai Uprasen	(인)
위원	중문학박사	이보고	(인)
위원	정치외교학박사	한희진	(인)
위원	경제학박사	안상욱	(인)

<제 목 차 례>

제1장 서론	1
1절 연구 배경 및 목적	1
가. 연구 배경 및 필요성	1
나. 연구 목적	5
2절 국내외 선행연구	5
3절 연구 방법 및 구성	8
가. 연구의 방법	8
나. 연구의 구성	10
제2장 유럽 자동차 산업의 동향과 자동차생산기지 이전 현상	13
1절 유럽 자동차산업 동향	13
2절 유럽 자동차 산업 생산기지 이전현상	19
3절 비세그라드 4개국의 자동차 생산	22
4절 소결	29
제3장 이론적 배경	33
1절 경제통합이론 고찰	33
가. 경제통합론 고찰	33
나. 경제통합의 정태적 효과	38
다. 경제통합의 동태적 효과	40
2절 유럽통합의 확대와 산업재배치 현상	41
가. 유럽의 확대과정	41

나. EU 확대에 의한 경제 변화와 산업재배치	43
3절 외국인직접투자의 입지에 관한 이론 고찰	46
가. FDI의 유형과 효과	46
나. FDI 효과	48
다. FDI 이론	48
4절 소결	50
제4장 중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인	53
1절 중동부유럽 자동차산업의 특징	53
2절 FDI 결정요인	54
가. 일반적 FDI 결정요인	54
나. 수직적 FDI 결정요인	60
다. 효율성 지향형 FDI 결정요인	61
라. 자동차산업 FDI 결정요인	63
3절 소결 : 중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인	65
제5장 비세그라드 4개국의 입지경쟁력 비교분석과 변화	69
1절 중동부유럽 자동차산업 입지경쟁력 비교분석	69
가. 경제적 요인	69
나. 정치·제도적 요인	72
다. 사회적 요인	78
라. 입지적 요인	81
마. 입지경쟁력 비교분석 결과	86
2절 EU 통합의 확대와 비세그라드 4개국의 자동차산업 입지경쟁력 변화	89
가. EU통합과 입지경쟁력	89
나. 경제규모 변화	91

다. 무역구조 변화	94
라. 자동차 연관 산업구조와 생산성 변화	103
3절 소결	109
6장 결론	111
1절 연구 종합	111
가. 요약 및 결론	111
나. 연구의 한계점	113
2절 시사점	113
참고문헌	115



〈표 차례〉

표 1 선행연구	7
표 2 주요 통계자료 개요	9
표 3 연구의 구성	11
표 4 세계 지역별 자동차 생산 동향	14
표 5 세계 지역별 자동차 내수판매 동향	16
표 6 세계 지역별 자동차 수출 동향	17
표 7 유럽 자동차 수출 중 유럽 내 수출 비중(수출액 기준)	18
표 8 유럽 승용차 생산동향	21
표 9 자동차 기업의 경제지역별 자동차 생산(2014년 기준)	22
표 10 비세그라드 4개국의 자동차 생산량 변화	24
표 11 비세그라드 4개국 다국적 자동차기업 및 생산량(2003년)	25
표 12 비세그라드 4개국 다국적 자동차기업 및 생산량(2015년)	27
표 13 EU 자동차 생산공장 현황	28
표 14 경제통합의 단계 분류	36
표 15 경제통합의 동태적 효과	40
표 16 EU의 확대과정	42
표 17 EU GDP 변화	43
표 18 투자유형에 따른 투자동기	46
표 19 기업이전 전략의 유형	47
표 20 일반적 FDI 결정요인	60
표 21 수직적 FDI 결정요인	61
표 22 효율성 지향형 FDI 결정요인	63
표 23 자동차 산업의 FDI 결정요인	64
표 24 유럽 자동차산업 입지경쟁력 결정요인	67
표 25 중동부 유럽 무역수지	71
표 26 중동부유럽 무역 개방도	72
표 27 중동부유럽 법인세율	73
표 28 중동부 유럽 국가 부패지수	74
표 29 중동부 유럽 국가위기 지수	75
표 30 GDP 대비 교육분야 정부지출 비율	76

표 31 중동부 유럽 교육 분야 정부지출	77
표 32 GDP 대비 R&D 분야 정부지출 비율	77
표 33 중동부 유럽 R&D 분야 정부지출	78
표 34 고등교육 등록학생 수	79
표 35 프로그램별 학생 비율	80
표 36 중동부유럽 자동차 연관 산업 현황	82
표 37 중동부 유럽 자동차 연관 산업 기업별 부가가치	82
표 38 중동부 유럽 철도 및 도로 현황	83
표 39 중동부유럽 인프라 투자규모	84
표 40 주요도시와의 거리	85
표 41 중동부 유럽 자동차 산업 입지경쟁력 비교 우위(순위)	87
표 42 중동부 유럽 자동차 산업 입지경쟁력 비교 우위(점수변환)	88
표 43 비세그라드 4개국 FDI 유입	89
표 44 비세그라드 4개국의 GDP 변화	92
표 45 비세그라드 4개국 1인당 GDP 변화	93
표 46 비세그라드 4개국 경제성장을	94
표 47 비세그라드 4개국 수출 변화	96
표 48 비세그라드 4개국 수입 변화	98
표 49 비세그라드 4개국 무역수지 변화	101
표 50 비세그라드 4개국 무역 개방도 변화	103
표 51 비세그라드 4개국 산업구조 변화	104
표 52 비세그라드 4개국의 자동차 연관 산업 기업수와 부가가치 변화	107
표 53 비세그라드 4개국 자동차 연관 산업 생산성 변화	108

〈그림 차례〉

그림 1 연구방법	9
그림 2 생산 공장 당 자동차 생산대수	28
그림 3 인구 천명 당 자동차 생산량	30
그림 4 중동부 유럽 최저임금 비교(1개월 기준)	70
그림 5 비세그라드 4개국의 제조업 비중 변화	105

A study on relocation of automobile industry production base in Europe

Jongwook, Kim

Department of International and Area studies, The Graduate School,
Pukyong National University

Abstract

This study is an attempt to analyze various aspects of the relocation of automobile industry production base in Europe.

In 2004, the transition economies of central and eastern Europe(CEE) joined the EU. And the automobile industry, which had been produced mainly in western Europe, gradually relocate its production bases to the CEE, and especially to the four countries of Visegrad (Czech Republic, Poland, Hungary and Czech Republic). This phenomenon is seen as a phenomenon that is caused by the influence of the EU's economic integration, which is one of the regional characteristics of Europe. In this study, I analyze the competitiveness of location of the automobile industry in 2004 in the four countries among the Central and Eastern European countries, and the change in competitiveness of location in the mid to long term after the economic integration. This study is analyzed based on FDI decision theory. Although it is a phenomenon of relocation of production bases of multinational corporations in Europe where companies can move freely, it is a phenomenon that shows the shift to other countries. Therefore, this is a phenomenon that should be viewed from the viewpoint of FDI theory.

The determinants of FDI were selected primarily by determinants that correlated with FDI by empirical studies. In addition, the factors determining the competitiveness of the European automobile industry will be derived by adding and

excluding the determinants considering the regional specificity of the automobile industry and Europe centered on the primary factors selected. The determinants were divided into 12 categories and consisted of wage level, trade balance, tax rate, trade openness, national risk, government investment, education level, related industry, infrastructure and physical distance. Based on this, I analyzed the comparative advantage of location competitiveness in the automotive industry in the CEE. In addition, I tried to analyze the changes in the competitiveness of the four countries of Visegrad since 2004.

As a result, four countries in CEE proved to have a comparative advantage in comprehensive location competitiveness. In addition, the changes in determinants of location competitiveness since 2004 show that the location competitiveness has increased or decreased after economic integration.

As a result of these changes, the implications for Korea have also been derived. First, Korean automakers need to analyze the location competitiveness in the CEE again. Second, the European automobile industry has shifted production bases in response to changes in location competitiveness. To maintain the Korean automobile industry, we need to study ways to strengthen our competitiveness.

제1장 서론

1절 연구 배경 및 목적

가. 연구 배경 및 필요성

2차 세계대전 이후 유럽은 전쟁의 위험성을 배제함과 동시에 경제적 발전을 위해 공동체 형성을 추진하기 시작한다. 1952년 독일과 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크의 6개국이 경제협력공동체인 유럽석탄·철강공동체(ECSC : European Coal and Steel Community)를 형성함으로써 시작된 유럽연합(EU : European Union)은 시간이 지남에 따라 양적성장 및 질적 성장을 지속해왔다. 그 형식과 규모는 달랐지만 양적성장으로는 7차례의 확대를 통해 회원국은 6개국에서 28개국으로 증가하게 되었고, 질적 성장으로는 단순한 경제협력 및 관세철폐에서 현재 물질·인적 이동이 자유로운 수준으로 협력이 이루어지게 되었다. 뿐만 아니라 단순히 국가적 차원에서 이루어지던 정책들이 현재는 유럽공동체인 EU 차원에서 다양한 정책으로 이루어지는 상황으로 발전을 하였다. 경제적 측면에서 바라보면 이러한 상황 아래서 유럽 각 국가들의 경제와 산업은 이전보다 더욱 성장하게 되었고, 특정산업들의 경우 유럽 내에서의 국제 분업이 일어나고 있다. 이러한 변화로 인해 유럽통합의 성장은 유럽의 산업지도 역시 변화시키는 효과를 보여주고 있다. 이러한 산업지도 변화는 생산기지 이전현상에서 비롯되고 있다. 기존에는 생산기지 이전이 서유럽에서 남유럽으로 이동하는 현상이 있었지만 주로 단순 제조업을 중심으로 이루어졌다. 하지만 2004년 이후 중동부 유럽의 체체전환국들을 회원국으로 받아들이면서¹⁾ 다시 큰 변화를 보이고 있으며 이는 이전

1) 2004년 5월 체코, 사이프러스, 에스토니아, 라트비아, 헝가리, 몰타, 슬로베니아, 슬로바키아, 리투아니아, 폴란드의 10개국이 가입을 하였고, 2007년 1월에 불가리아와 루마니아가 2013년 7월에 크로아티아가 가입하였다.

의 변화보다 새로운 변화로 볼 수 있다. 새롭게 가입한 중동부 유럽 국가들은 회원국이 됨으로서 자유로운 이동과 유럽 내에서의 관세 및 비관세 장벽의 해제 등으로 인해 기존 서유럽과 남유럽에 위치하고 있던 다국적 기업들이 중동부 유럽의 새로운 회원국으로 완전한 생산기지 이전 혹은 생산증가를 위한 기지 확장을 하게 된다. 이러한 생산기지 이전 현상 중에 가장 대표적인 사례를 자동차 산업²⁾을 통해 볼 수 있다. 자동차 산업의 경우 한 국가의 중요한 기간산업으로 보고 있으며 제조업 분야에서 상당한 고부가가치를 낼 수 있는 산업으로 알려져 있다. 뿐만 아니라 전후방 산업에 큰 영향을 미치는 산업으로 제조업을 중심으로 경제성장을 한 국가들은 모두 자동차 산업을 경제성장의 한 축으로 삼고 있었으며, 현재 크게 성장하고 있는 개발도상국들 역시 자동차 산업에 대한 지원을 아끼지 않고 있다. 유럽에서도 예외는 아니었는데 2000년대 이전까지만 해도 서유럽의 각 국가들은 자국에서 자동차 생산을 하는 것을 중요하게 생각하였다. 하지만 2000년대 이후 중동부 유럽 국가들이 EU 회원으로 대거 편입되면서 변화가 일어난다. 기존의 자동차 생산을 하던 자동차 생산 강국, 프랑스와 이탈리아의 경우 지속적으로 그 생산량이 감소를 하고 새롭게 편입된 중동부 유럽 국가들의 자동차 생산량이 꾸준히 증가하는 모습을 보이게 된다. 중동부 유럽 국가들 중 특히 비셰그라드 그룹(Visegrad Group), V4라고 불리는 체코, 폴란드, 헝가리, 슬로바키아의 4개국에서 집중적으로 자동차 생산이 증가하는 모습을 보이고 있다. 서유럽의 자동차 감소와 중동부 유럽의 자동차 생산량의 증가는 자동차 생산기지가 서유럽에서 중동부유럽으로 이전하는 근거로 보기에 충분하다. 여기에서 의문점이 생길 수밖에 없다. 왜 자동차 생산기지의 이전이 일어나게 되는가? 생산비용 절감을 위한 이전이라면 충분히 설명이 되기는 한다. 왜냐하면 중동부유럽 국가들의 인건비는 시간당 10유로 이하로 서유럽

2) 본 논문에서 언급하는 자동차 산업은 자동차 완성차 제조를 지칭하고 있다.

국가들의 인건비보다 절반 수준으로 낮은 것으로 나타난다. 하지만 단지 낮은 인건비의 이유라면 독일이 여전히 자국에서 생산을 증대시키는 원인에 대한 설명이 부족해지게 된다. 또한 중동부 유럽 국가들 중 앞서 언급한 비세그라드 4개국보다 불가리아나 리투아니아 등의 국가가 더 낮은 인건비로 자동차 생산이 가능한 국가들인데 왜 비세그라드 4개국에 생산기지 이전 현상이 집중적으로 일어나는지에 대한 설명도 부족해진다. 이를 종합해서 보면 인건비를 통한 생산비용 절감 외에도 다양한 원인이 있다는 것이 설명이 된다. 단순한 생산비용 절감뿐만 아니라 그 외의 다양한 요인에 대한 새로운 분석이 필요하다.

그리고 분명히 입지경쟁력이 있으므로 다국적 자동차 기업들이 생산기지를 이전을 하게 되었을 것이다. 또한 이들 4개국의 생산기지화 현상은 EU에 편입된 이후에 일어난 현상이라는 점에서 또 다시 의문점이 생긴다. EU라는 공동체가 새롭게 회원국으로 편입하게 된 이들 4개국의 입지경쟁력 변화에 어떠한 영향을 줄 것인가? 새롭게 편입된 회원국들의 경우도 지속적으로 경제통합의 영향을 받게 될 것이다. 생산기지가 이전 시에는 비세그라드 4개국이 입지경쟁력이 우위에 있었으므로 다국적 기업들이 생산량을 늘리고 생산기지 이전을 하였다고 판단한다. 하지만 경제통합의 영향을 통해 비세그라드 4개국이 여전히 입지경쟁력의 비교우위를 가지고 있을지에 대해서는 의문이 든다. 2004년 이후 경제공동체의 회원국으로서 다양한 영향을 받았을 것이며 경제통합의 중장기적 효과에 대한 변화도 생겼을 것이다. 그래서 경제통합의 효과 아래에서 비세그라드 4개국의 입지경쟁력의 변화에 대해서도 알아보고자 한다.

이러한 유럽의 자동차산업 생산기지 이전 현상에 대한 연구가 필요한 이유는 유럽 자동차 산업의 중요성 때문이다. 자동차 산업이 유럽 내에서 중요한 산업으로 분류될 뿐만 아니라 한국의 자동차 산업과도 밀접한 관계를 가지

고 있다고 판단이 된다. 한국과 EU의 자유무역협정(FTA) 체결 이후 양국 간의 자동차 및 자동차 연관 산업(자동차 부품 등)에 대한 교역량이 지속적으로 증가하고 있다. 한-EU FTA 이후 EU의 대한민국 자동차 수출은 FTA 발효 전 20억 유로(7만4600대)에서 발효 4년차 61억 유로(21만900대)로 206% 증가하였으며 EU의 대한민국 수출의 13% 차지하는 수출이다³⁾. EU의 대한민국 자동차 수입은 FTA 발효 전 26억 유로(30만 대)에서 발효 4년차 40억 유로(33만9000대)로 53% 증가⁴⁾하였으며 이는 EU 대한민국 수입의 10% 차지하는 수입이다. 자동차 부품에 대한 교역은 EU의 대한민국 자동차 부품 수출은 발효 4년차 12억 유로이며 이는 FTA 발효 전 대비 18% 증가한 수출이고 2015년에는 연간 최고증가율인 12% 기록하였다. EU의 대한민국 자동차 부품 수입은 발효 4년차 22억 유로로 FTA 발효 전 대비 36% 이상 증가⁵⁾하였다. 또한 국내 자동차기업인 현대-기아차 그룹의 경우 유럽에 완성차 및 엔진 생산 등의 생산기지를 설립하면서 유럽 자동차생산시장에 진입해 있는 상황이다. 이뿐만 아니라 자동차 생산과 관련된 한국 자동차 부품생산 공장들의 경우도 유럽에 동반진출을 해있으며 다수의 부품생산기업들 역시 향후 진출할 예정에 있다. 이처럼 자동차산업의 경우 한국과 유럽은 많은 연관성을 가지고 있으며 이러한 유럽 자동차산업의 주요 현상에 대한 연구가 필요하다. 그 외에도 다국적 기업들의 생산기지 이전이라는 점에 주목해야 된다. 자동차 산업은 그 특성상 다국적 기업들을 중심으로 이루어져 있다. 이러한 다국적 기업들은 기업에 유리한 목적을 위해 활동하기 때문에 이러한 생산기지 이전 역시 그 목적을 위한 결과라고 볼 수 있다. 한국은 자동차산업이 국내 경제에서 차지하는 비중이 크다고 볼 수 있다. 또한 국내 자동차 산업은 3개의 다국적 기업을 중심으로 자동차 생산이 이루어진다고 볼 수 있다.

3)산업통상자원부, <http://fta.go.kr/eu/>

4)위와 동일

5)위와 동일

이들 자동차 기업들 역시 한국에서 생산 활동이 기업에 유리하지 않다고 판단이 된다면 다른 국가로 이동할 수 있다는 점에서 그들에게 필요한 입지 경쟁력이 무엇인지 연구할 필요가 있다.

나. 연구 목적

앞서 연구배경에서 언급한 바와 같이 본 연구에서는 크게 두 가지의 의문점과 필요성에서 시작을 하게 된다.

첫째는 다국적 자동차 기업들이 비세그라드 4개국으로 생산기지를 이전한 원인은 무엇인가이다. 그리고 둘째는 EU 경제통합과 확대가 비세그라드 4개국의 입지경쟁력에 어떠한 영향을 미쳤을 까다.

이러한 의문점을 해결하기 위해 본 연구는 시작하였으며 의문점 해결을 위해 다음과 같이 세 가지의 연구목적을 만들어 연구를 수행하고자 한다.

첫째, 유럽의 다국적 자동차 기업의 이전에 대한 연구를 위해 다양한 이론에 대한 검토를 하고자 한다.

둘째, 다양한 이론 검토로 도출된 중동부유럽 자동차산업의 분석방법을 통해 비세그라드 4개국의 입지경쟁력에 대한 비교 분석을 수행함과 동시에 경제통합 이후 입지경쟁력의 변화에 대해서 알아보하고자 한다.

셋째, 입지경쟁력 비교분석과 이후 변화분석에 대한 결과를 기준으로 한국 자동차 산업을 위한 시사점을 도출하고자 한다.

2절 국내외 선행연구

본 연구의 주제가 유럽 자동차 생산기지이전 원인분석이기 때문에 선행연구의 키워드는 “자동차 생산기지 이전”으로 분석해보았다. 이 부분에 대한 선행연구들은 “유럽통합과 자동차 생산기지 이전”으로 통합적으로 볼 수 있다.

국내 연구의 경우에는 비세그라드 4개국으로의 자동차 생산기지 이전에

대한 연구와 EU의 통합과 확대에 따른 무역변화와 산업재배치 현상에 대한 연구가 대부분이었다. 그리고 유럽 자동차 산업의 이전에 대한 분석은 많았지만 결정적으로 이전원인에 대한 분석은 기본적으로 생산비 절감을 위한 인건비 때문에 이전하는 것으로 나타나 이전원인을 밝혀내는 것에 부족하였다. 그리고 KIEP에서 발간한 “중부 유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지 경쟁력 분석”의 경우 본 주제와 가장 가까운 연구라고 할 수 있으나 이전 원인인 입지요인의 분석이 부족하고 경제통합이 입지경쟁력에 미친 영향을 설명하긴 했지만 단지 지역정책으로 인한 인프라 투자와의 관계만 설명하고 있다. 그리고 김종욱의 “유럽 다국적 자동차 기업의 생산기지 이전연구: 원인분석을 중심으로”에서는 자동차 기업들이 왜 이전을 하는가에 대해 입지 경쟁력의 우위요소 측면에서 연구를 시도하였지만 궁극적으로 이전 원인의 일부에 대해서만 알아내고 EU 통합과 확대가 미친 영향에 대해서는 연구하지 않았다.

국외 연구의 경우는 국내연구와 큰 차이를 보이지는 않는데, EU의 통합과 확대에 따른 산업구조 변화에 대한 연구가 대부분을 이루고 있으며 자동차 산업에 대한 입지우위에 대한 연구도 존재하였으나 입지우위요소를 무역 관점에서 분석하는 것에 그친다고 할 수 있다. Hamžik는 그의 연구인 “Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries”에서 비셰그라드 국가들로 FDI가 유입되면서 경제성장에 어떠한 영향을 주는지에 대한 분석을 하였지만 EU 확대가 미치는 영향에 대해 명확한 답을 내놓지 못하고 있다. 그리고 Brulhart와 Amiti의 경우 EU 통합이 유럽의 산업구조변화에 대한 분석을 하였지만 이는 중동부유럽이 EU에 편입되기 이전에 수행한 연구라 이러한 결과들이 비셰그라드 4개국으로의 자동차 산업 이전에 대한 설명을 하기에는 부족해 보인다. 이와 같이 “유럽통합과 자동차산업이전”에 관한 선행연구들의 경우 EU 통합과 확대가 자동차 산

업의 생산기지 이전에 대한 원인 분석이 부분적으로만 이루어져 있어 그 상관관계에 대한 설명이 부족해 보인다.

표 1 선행연구

저자	제목	연구내용	연도
박영곤	EU의 시장통합과 유럽 자동차산업의 재편	경제통합에 따른 생산 공장 이전현상	2004
전현중	유럽경제통합과 유럽자동차생산기업의 세계화 전략	경제통합에 따른 전략변화	1999
안상욱	다국적기업의 중동부유럽 이전: 자동차산업의 경우를 중심으로	EU 확대에 따른 생산 공장이전 현상	2014
문남철	EU의 중동부유럽으로의 확대와 투자입지 및 경제공간 변화	EU 확대에 따른 중동부유럽 입지우위분석	2004
김종욱	유럽 다국적 자동차 기업의 생산기지 이전연구: 원인분석을 중심으로	EU 확대에 따른 생산기지이전 원인분석	2015
김종욱	브렉시트가 EU에 미치는 영향에 관한 연구: 자동차산업을 중심으로	영국 탈퇴에 따른 유럽자동차산업 변화예측	2016
박순찬	경제통합과 산업입지의 변화:EU에 대한 실증분석	EU 확대에 따른 산업집중분석	2002
김면희 외	중부 유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지경쟁력 분석	중동부 유럽의 산업구조 변화	2014
Krätke, Stefan	The Regional Impact of EU Eastern Enlargement: A View from Germany	EU 확대에 따른 영향	2002
Brulhart, M 외	Regional integration, Scale Economic Integration	EU 통합과 산업재배치 현상 분석	1996
Hamžik, Bc. Michael	Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries	중동부 유럽으로의 FDI 유입효과	2013
Pavlínek, Petr	Transformation of the Central and East European passenger car industry: selective peripheral integration through foreign direct investment.	중동부유럽 자동차산업의 FDI 변화	2002

저자	제목	연구내용	연도
Mohelsky, Lukas	Diversification of International Trade as Competitive Advantage: Case of Automotive Industry in Central and Eastern Europe	중동부유럽 자동차산업 경쟁우위분석	2013
Amiti. M	Specialization pattern in Europe	EU 통합과 산업재배치 현상 분석	1999

앞서 검토한바와 같이 기존연구들에서 나타난 이전 원인에 대한 분석은 생산비 절감, 특히 낮은 인건비에 그 중요도가 치우쳐져 있는 한계점을 보이고 있다. 그리고 낮은 인건비의 경우도 서유럽을 기준으로 하여 중동부 유럽 국가들이 인건비가 낮기 때문에 중요한 이전의 원인으로 거론을 하고 있다. 즉 서유럽과 비교하여 중동부 유럽의 생산비용 절감효과가 크다는 것이 원인인 것으로 결론지었다. 하지만 중동부 유럽 국가들 중 왜 비세그라드 4개국으로 가게 되었는지에 대한 원인분석, 특히 비세그라드 4개국을 제외한 다른 국가들과의 비교우위가 어떤 부분인지에 대한 분석은 거의 전무한 상황이었다. 그래서 기존연구에 대한 한계점을 해결하기 위해 본 연구에서는 기존연구에서 연구한 비세그라드 4국의 자동차 산업에 대한 입지경쟁력 요인에 대해 중동부 유럽 전체 국가들과 비교분석을 통해서 비세그라드 4개국의 입지경쟁력은 무엇인지 알아보고 경제통합의 영향에 따라 시간이 지난 후 4개국의 입지경쟁력이 어떠한 변화를 보이는지 알아보고자 한다.

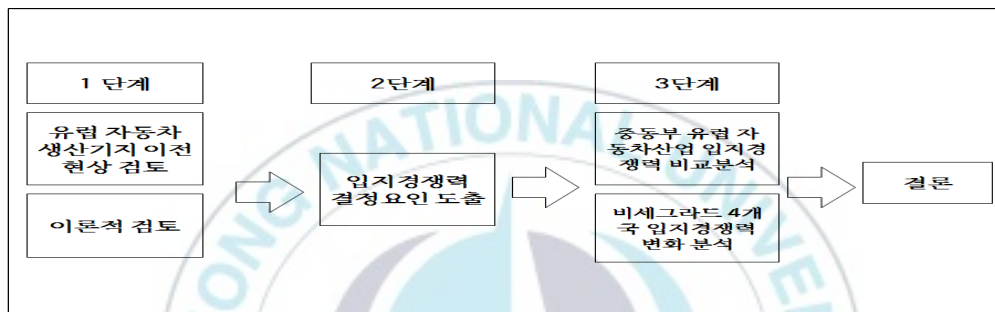
3절 연구 방법 및 구성

가. 연구의 방법

본 연구는 크게 세 단계를 거쳐 결론을 도출하고자 한다. 첫 번째 단계는 본연구의 주제인 유럽 자동차산업 생산기지 이전현상에 대한 검토와 함께 이론적 검토를 동시에 진행하고자 한다. 그리고 두 번째 단계는 연구 분석을

하기위해 입지경쟁력의 결정요인 도출을 하고자 한다. 세 번째 단계는 두 번째 단계에서 도출한 결정요인들을 중심으로 중동부유럽 국가들의 자동차 산업에 대한 입지경쟁력을 비교분석하고 또한 비세그라드 4개국의 입지경쟁력 변화에 대한 분석을 하고자 한다. 이러한 세 개의 과정을 통해 결론을 도출하고자 한다.

그림 1 연구방법



그리고 본 연구는 문헌연구와 통계자료를 중심으로 자료 분석이 이루어질 것이며 관련 통계는 통계청 국가통계포털 Kosis, 유럽통계청 Eurostat, OECD Data, World Bank, 한국자동차산업협회(KAMA), 세계자동차산업협회(OICA), 프랑스자동차산업협회(CCFA), 유럽자동차산업협회(ACEA) 등과 같은 공신력 있는 기관들의 통계를 중심으로 사용할 예정이다.

표 2 주요 통계자료 개요

기관	주제	기관	주제
KOSIS 국가통계포털	전 주제(인구, 경제, 산업, 교육, 기타)	한국자동차산업협회 (KAMA)	자동차산업 분야
Eurostat	전 주제(인구, 경제, 산업, 교육, 기타)	세계자동차산업협회 (OICA)	자동차산업 분야
OECD Statistics	경제 분야	프랑스자동차산업협회 (CCFA)	자동차산업 분야
World Bank	경제/인프라 분야	유럽자동차산업협회 (ACEA)	자동차산업 분야

나. 연구의 구성

본 연구는 총 6장으로 구성되어 있으며 1장은 서론, 2장은 유럽자동차산업 생산기지 이전현상 검토, 3장은 이론적 배경, 4장은 중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인, 5장은 중동부 유럽 자동차산업 입지경쟁력 비교분석 및 변화, 마지막으로 6장은 결론으로 구성하였다.

우선 2장에서는 유럽 자동차산업의 생산기지 이전현상에 대해 화두를 던지고자 한다. 본 연구의 주제이자 중요한 이슈인 이전현상을 이론적 배경보다 먼저 선보이고자 한다. 그러한 이유는 지역연구의 경우 그 우선점이 문제인식에서 온다고 판단을 하기 때문에 지역연구의 논문 작성에 대한 실마리를 이러한 방법으로 풀어보고자 한다. 또한 본 연구의 주요 연구대상인 비세그라드 4개국의 자동차 산업의 현황과 변화에 대해서도 검토해보고자 한다. 3장은 이론적 배경으로 경제통합이론으로 유럽통합의 효과에 대해서 알아보고 EU의 확대과정을 보여줌과 동시에 확대가 이루어지면서 산업구조가 어떻게 바뀌는지 기존연구들을 정리해보았다. 그리고 입지경쟁력 분석의 주요 이론인 FDI 이론을 정리하면서 유럽 자동차산업 생산기지 이전에 대한 분석을 어떻게 할 것인지 정리하고자 한다. 4장은 본격적인 입지경쟁력 분석을 위해 FDI 결정요인들을 중심으로 분석틀을 만들고자 한다. 중동부유럽 자동차 산업의 경우 FDI에 의해 이루어진 만큼 기존 이루어졌던 FDI 결정요인에 대한 실증분석들을 이용하여 정리하고자 한다. 살펴볼 분야로는 전반적인 FDI 결정요인과 수직적 FDI 결정요인, 효율성 지향형 FDI 결정요인, 자동차 산업 FDI 결정요인이 있다. 그리고 5장에서는 본 연구의 목적인 입지경쟁력의 비교분석과 함께 변화에 대해 살펴보고자 한다. 앞서 4장에서 정리한 FDI의 결정요인을 중심으로 중동부 유럽 국가들을 결정요인을 중심으로 비교분석을 해보고자 한다. 그리고 입지경쟁력의 결정요인들을 중심으로 비세그라드 4개국이 EU에 편입된 이후 경제통합의 영향을 받았을 것이라 가정 아래

에 그 변화를 살펴보고 입지경쟁력 변화가 일어나는지 확인하고자 한다.

표 3 연구의 구성

목차	연구흐름	주요연구내용	연구방법
1 장	서론	○ 연구배경 및 목적 ○ 국내외 선행연구 ○ 연구 방법 ○ 연구 구성	○ 문헌연구
2 장	유럽 자동차산업 생산기지 이전현상	○ 유럽자동차산업 동향 분석 - 자동차 생산기지 이전 현상 분석 ○ 비세그라드 4개국 자동차산업 변화	○ 문헌연구 ○ 통계분석
3 장	이론적 배경	○ 경제통합이론 고찰 - EU의 통합·확대과정 - 유럽 경제성장·산업재배치 ○ 외국인직접투자의 입지이론 고찰	○ 문헌연구
4 장	중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인	○ 중동부유럽 자동차산업 특수성 검토 ○ 기존연구 검토 - 전반적 FDI 결정요인 - 수직적 FDI 결정요인 - 효율성 지향형 FDI 결정요인 - 자동차산업 FDI 결정요인 ○ 결정요인 도출	○ 문헌연구
5 장	중동부유럽 자동차산업 입지경쟁력 비교분석 및 변화	○ 결정요인 국가별 비교분석 ○ 중동부 유럽 입지경쟁력 종합 분석 ○ 비세그라드 4개국 입지경쟁력 변화	○ 문헌연구 ○ 통계분석
6 장	결론	○ 종합 및 연구 기대효과 ○ 시사점	-



제2장 유럽 자동차 산업의 동향과 자동차 생산기지 이전 현상

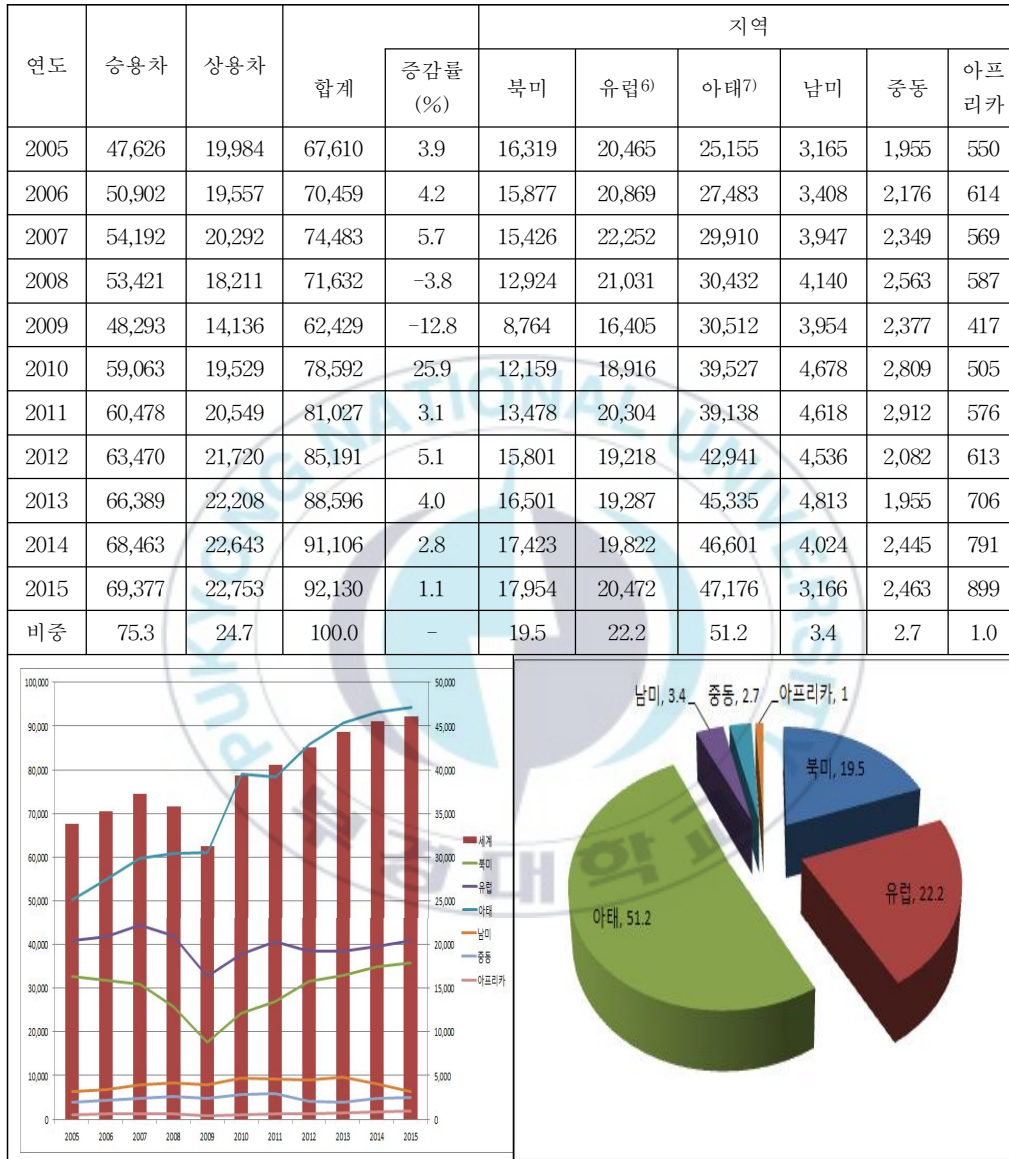
1절 유럽 자동차산업 동향

지난 10년간 유럽 자동차산업의 동향을 살펴보면 생산은 유지, 내수는 감소, 수출은 증가의 모습을 보이고 있다.

우선 생산부분을 살펴보면 2005년만 하더라도 유럽의 자동차 생산은 전 세계 자동차 생산의 30% 이상을 차지하고 있었다. 하지만 10년이 지난 2015년에는 세계 자동차 산업에서 22%만을 생산하는 상황에 놓이게 된다. 상대적으로 아시아 태평양 지역의 자동차 생산이 급속하게 증가한 영향도 있지만 유럽의 경우 2007년 생산의 정점인 2,200만대를 생산한 이후 2,000만대의 생산을 겨우 유지하고 있는 상황이다. 세계 자동차산업의 상대적 비교를 볼 때에도 생산의 증가는 없다고 보는 것이 맞다. 지난 10년 동안 세계자동차생산이 6,700만대에서 9,200만대로 약 2,500만대 생산 증가가 있었다. 이중 아시아 태평양 지역이 지난 10년 동안 2,200만대 증가로 전체 증가에 대부분을 기여하고 있는 상황이다. 그리고 유럽을 제외한 다른 지역의 경우 2005년 대비 2015년 자동차 생산은 모두 증가한 모습을 보이고 있다. 이에 비해 유럽은 자동차 생산을 유지하고 있는 상황이라고 할 수 있다. 하지만 유럽의 경우 세계 3대 자동차 생산지역인 북미지역과 비교해보면 자동차 생산량의 증감의 폭이 적다고 할 수 있다. 북미지역의 경우 미국발 세계경제위기의 영향에 의해 2009년 자동차 생산이 800만대까지 감소하는 등 생산량에 큰 변화를 보이고 있지만 유럽의 경우 2009년 감소하는 모습을 보이긴 하지만 북미지역처럼 큰 폭의 변화는 없는 모습이다.

표 4 세계 지역별 자동차 생산 동향

단위: 1,000대



자료 : 한국자동차산업협회(KAMA), www.kama.or.kr

6) EU(유럽연합)과 나머지 유럽지역을 포함한 범위

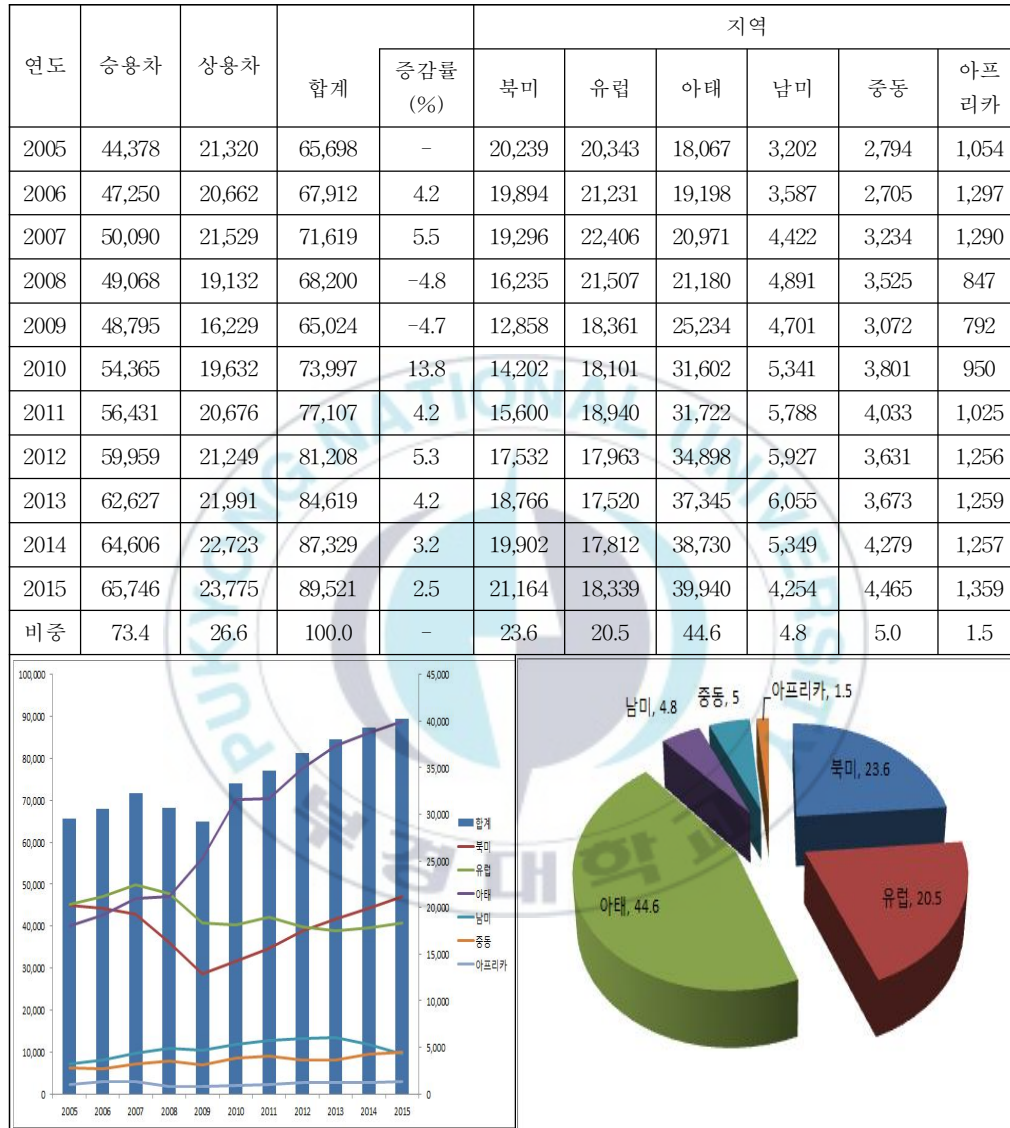
7) 아시아·태평양(Asia & Pacific) 지역을 의미

같은 기간 유럽에서의 자동차 내수판매는 지속적으로 감소하는 모습을 보이고 있다. 2005년 2,000만대의 자동차 내수판매가 유럽에서 이루어졌지만 이후 10년이 지난 뒤에는 1,800만대의 판매를 이루게 된다. 이렇게 자동차 내수판매가 지속적으로 감소하는 원인으로는 자동차 판매시장의 포화상태와 소비생활패턴의 변화, 대중교통의 발달 등을 꼽을 수 있을 것이다.

유럽에서 판매되어지는 자동차 수는 세계에서 아시아 태평양 지역과 북미 지역 다음으로 많은 3번째 소비시장이라고 할 수 있다. 하지만 2005년만 하더라도 전 세계에서 자동차 판매가 가장 많이 이루어지는 지역이었다. 2005년 유럽의 자동차 내수판매는 2,034.3만대였으며 다음으로 많은 지역은 북미 지역으로 2,023.9만대, 아시아 태평양 지역이 1,806.7만대로 기록됐지만 아시아태평양지역의 급부상과 북미지역의 판매 호전으로 인해 유럽의 자동차 내수판매는 그 순위에서 밀려나게 된다. 세계에서 3번째로 큰 자동차 판매 시장이라도 아시아 태평양 지역의 급속한 판매 증가와 더불어 북미지역의 자동차 판매 증가와는 반대로 유럽 지역 자동차 판매는 지속적으로 감소하는 모습이라고 볼 수 있다. 유럽의 자동차 내수판매는 2007년에 최고점을 기록한 후 지속적으로 감소하는 형태이며 향후 내수시장에 대한 불안을 해소하여야 할 필요성이 제기되고 있다.

표 5 세계 지역별 자동차 내수판매 동향

단위: 1,000대



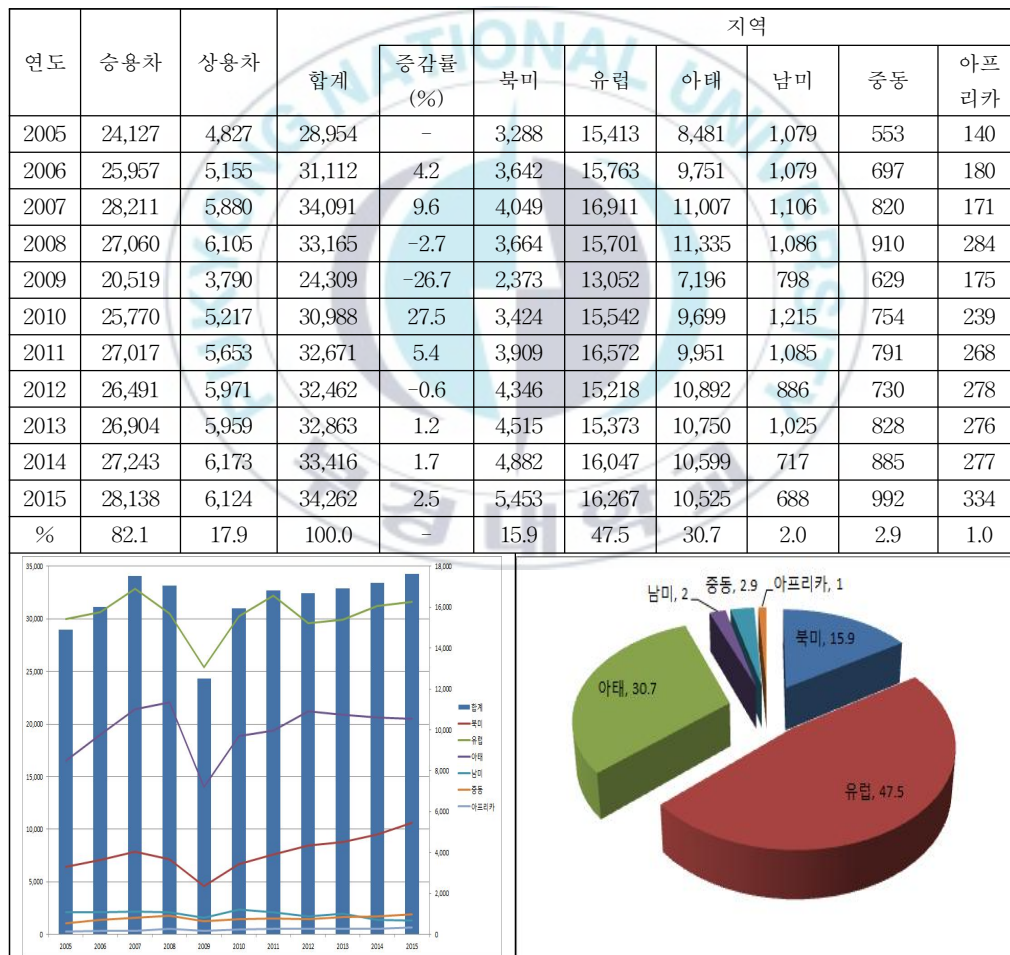
자료 : 한국자동차산업협회(KAMA), www.kama.or.kr

하지만 생산과 내수판매와는 반대로 자동차 수출 부분에서는 유럽이 큰 비중을 차지하고 있다. 유럽의 자동차 수출현황을 살펴보면 지난 10년간 지속

적으로 수출이 가장 많은 지역으로 나타나고 있다. 2005년 유럽의 자동차 수출대수는 1,500만대 이상으로 가장 많은 수출이 이루어지는 국가로 나타나고 있다. 그리고 10년 후인 2015년에는 자동차 수출이 1,600만대 이상 수출한 것으로 나타나며 2005년보다 증가한 모습을 보임과 동시에 세계 수출의 절반에 가까운 47.5%의 수출량을 보여주고 있다.

표 6 세계 지역별 자동차 수출 동향

단위: 1,000대

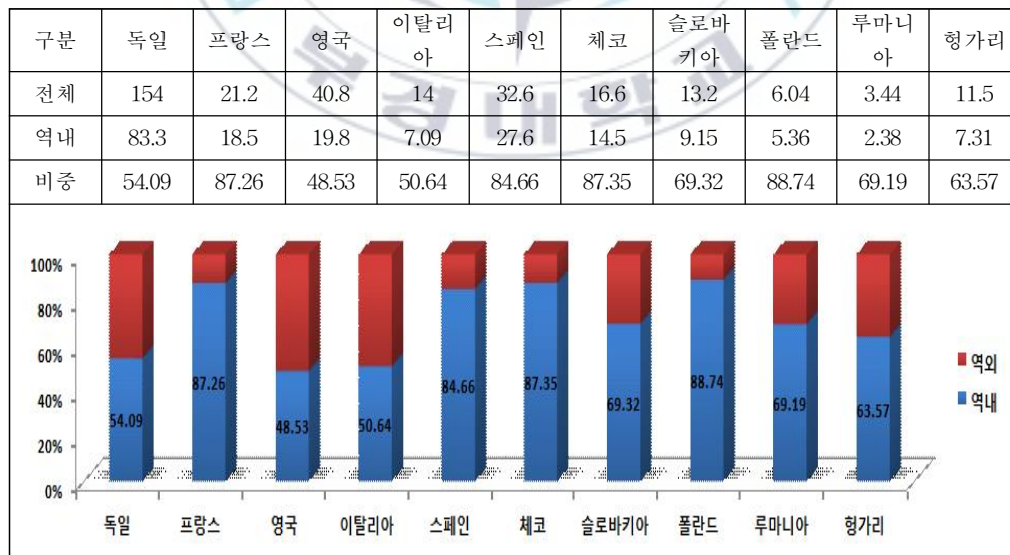


자료 : 한국자동차산업협회(KAMA), www.kama.or.kr

하지만 유럽지역의 자동차 수출이 세계에서 가장 많은 부분을 차지하지만 이러한 수출량에는 역내수출이 많은 부분을 차지한다는 함정이 숨어져 있다. 2015년 유럽의 자동차 역내 수출을 수출액 중심으로 살펴보면 다음 표와 같은 결과를 보이게 된다. 유럽의 주요 자동차 생산국들의 2015년 자동차 수출 금액과 유럽 내 수출을 보면 독일과 영국, 이탈리아의 경우 약 50% 수준으로 절반을 차지하고 있다. 그리고 스페인과 새롭게 EU 회원국으로 가입한 중동부유럽 국가들의 경우 60~80% 이상의 수준으로 유럽 내 수출이 이루어지고 있음을 알 수 있다. 특히 슬로베니아의 경우 수출액이 20억 달러에 불과하지만 91%에 육박하는 역내수출을 이루고 있다. 이러한 역내 수출 비중을 보면 유럽지역의 자동차 수출의 경우 지속적으로 자동차 수출이 증가하는 모습을 보이긴 하지만 그 중 50% ~ 80% 이상이 유럽 내로 수출하는 것으로 보인다.

표 7 유럽 자동차 수출 중 유럽 내 수출 비중(수출액 기준)

단위 : 10억 달러, %



자료 : OEC 홈페이지 자료 기반으로 작성(<http://atlas.media.mit.edu>)

이러한 역내수출비중이 높은 이유는 유럽연합이라는 특수성에 기인한다고 볼 수 있다. 유럽연합은 경제통합을 이루고 그 확대를 이루고 있는 상황에서 역내 회원국 간의 무역에서는 관세·비관세 장벽 철폐를 통해 역내무역의 제한이 없기 때문이다. 이러한 제한이 없기 때문에 자동차 생산의 생산비용 중 무역에 의한 생산비가 없기 때문에 다국적 기업들은 생산기지를 위치함에 있어 제한이 없다고 할 수 있다.

자동차 산업, 특히 완성차 생산이 다국적 기업을 중심으로 이루어지는 산업이라는 점을 감안한다면 이러한 역내비중은 많은 의미를 가진다고 볼 수 있다. 독일과 영국, 이탈리아에 위치한 자동차 생산기지의 경우 세계시장을 위한 생산중심으로 생산 공장들이 운영되고 있으며, 스페인과 체코 등의 경우는 유럽시장을 목표로 하는 생산 공장들이 다수 존재한다는 것을 의미한다.

유럽의 특수성이라고 할 수 있는 유럽통합, 즉 EU의 통합과 확대에 의해 역내 산업의 다국적기업 생산기지들이 이전하는 현상을 볼 수 있는데, 현재 이러한 현상은 2004년 중동부 유럽이 EU의 회원국으로 편입된 이후 많은 변화를 보이게 된다.

2절 유럽 자동차 산업 생산기지 이전현상

유럽 승용차 생산량은 1980년부터 2015년까지 꾸준히 증가한 모습을 보이고 있다. 단순히 유럽 전체를 기준으로 바라보면 증가한 모습을 보이지만 이를 보다 세분화 된 지역별, 국가별로 그 생산량을 바라보면 단순 증가로만 보기에에는 힘든 부분이 있다. 우선 지역별로는 서유럽지역과 중동부유럽 지역으로 나누어 살펴보면 전반적인 생산량의 흐름이 변화하고 있다는 것을 알 수 있다. 우선 서유럽의 승용차 생산량을 바라보면 2000년에 생산량의 정점인 14,778,879대를 생산한 이후 감소하고 있는 모습을 보여주고 있다. 특히

프랑스와 이탈리아의 승용차 생산량이 크게 감소하고 있는 모습을 볼 수 있다. 프랑스와 이탈리아의 경우는 유럽의 3대 자동차 생산국으로 불리면서 유럽의 자동차 생산을 이끌었던 국가들이었다. 하지만 2000년 이후 프랑스와 이탈리아의 승용차 생산은 급격하게 감소하는 모습을 보이고 있다. 프랑스의 경우 2000년 약 280만대의 자동차 생산을 하며 유럽에서 독일 다음으로 많은 승용차 생산을 하고 있었지만 2015년에 일부 증가하긴 하였지만 생산량이 약 130만대 이상 감소한 모습을 보이고 있다. 그리고 이탈리아의 경우 생산량 감소가 더 일찍 찾아오게 되며 이후 프랑스보다 더욱 큰 승용차 생산의 감소를 보이게 된다. 이탈리아는 1990년 약 180만대의 승용차 생산을 하였지만 이후 지속적으로 감소를 하며 2015년에 약 66만대의 생산밖에 하지 못하게 된다. 2015년에 승용차 생산이 급증하는 모습을 보이고는 있지만 2013년과 2014년 각각 약 38만대, 40만대를 생산한 것을 보면 큰 수준으로 생산량이 감소한 것으로 알 수 있다.

하지만 중동부유럽의 경우 서유럽과는 반대의 상황으로 가고 있는 것을 알 수 있다. 중동부유럽의 경우 승용차 생산량이 1990년 약 150만대에 불과하였지만 2000년 이후 EU의 회원국으로 편입된 이후 2010년 450만대의 승용차 생산을 하며 생산량의 급격한 증가를 보이고 있다. 이후 지속적으로 생산량의 증가를 보이고 있으며, 2015년에 일부 감소하기는 했지만 여전히 500만대 이상의 승용차 생산을 하고 있다.

표 8 유럽 승용차 생산동향

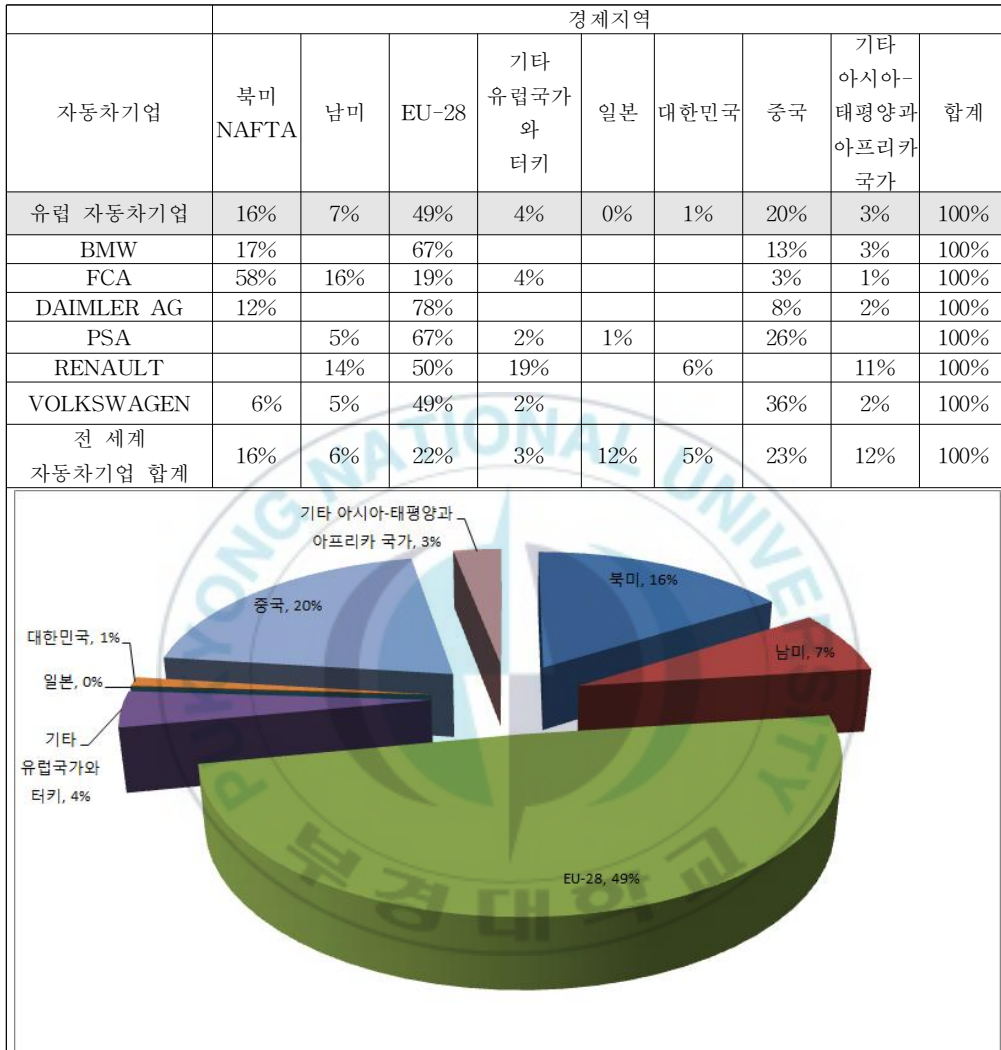
단위 : 대

	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
유럽	11,983,548	15,231,409	17,407,047	17,341,941	17,403,987	17,745,241	18,048,939	18,511,416
서유럽	10,401,320	13,061,853	14,778,879	12,138,971	11,324,878	11,441,467	11,895,047	12,620,031
독일	3,520,934	4,660,657	5,131,918	5,552,409	5,388,459	5,439,904	5,604,026	5,707,938
벨기에	882,001	1,160,412	912,233	528,996	504,076	465,504	481,637	369,172
스페인	1,028,813	1,679,301	2,366,359	1,913,513	1,539,680	1,754,668	1,898,342	2,218,980
프랑스	2,938,581	3,294,815	2,879,810	1,924,171	1,682,814	1,458,220	1,499,464	1,553,800
이탈리아	1,445,221	1,874,672	1,422,284	573,169	396,817	388,465	401,317	663,139
영국	923,744	1,295,611	1,641,452	1,270,444	1,464,906	1,509,762	1,528,148	1,587,677
중동부 유럽	1,582,228	2,002,000	2,330,692	4,599,576	5,501,813	5,670,170	5,420,453	5,100,358

자료 : 프랑스자동차산업협회(CCFA), <http://ccfa.fr>

이러한 생산량의 변화를 보면 유럽 전체 승용차 생산량이 지속적으로 증가하고 있는 상황에서 서유럽 생산량의 감소와 중동부유럽의 생산량 증가는 그 생산의 이동, 즉 생산기지의 이전을 의미한다. 서유럽에 위치한 다국적 자동차 기업의 생산기지가 중동부유럽의 국가들로 이전하였다는 것을 보여준다. 또한 유럽 자동차 기업은 완성차 생산기지를 EU 회원국을 중심으로 입지해 있었다는 것을 다음 표를 보면 알 수 있다. 2014년 유럽 자동차 기업의 생산기지 운영 현황을 살펴보면 EU 회원국에서의 자동차 생산은 전 세계 생산의 49%로 나타나고 있으며, EU를 제외한 유럽 국가들의 생산까지 합치면 53%에 달하고 있다. 이러한 결과를 보면 유럽 자동차 기업들이 완성차 생산공장의 이전이 유럽 내에서 이루어지고 있음을 의미하고 있다.

표 9 자동차 기업의 경제지역별 자동차 생산(2014년 기준)



자료 : 프랑스자동차산업협회(CCFA), <http://ccfa.fr>

3절 비세그라드 4개국의 자동차 생산

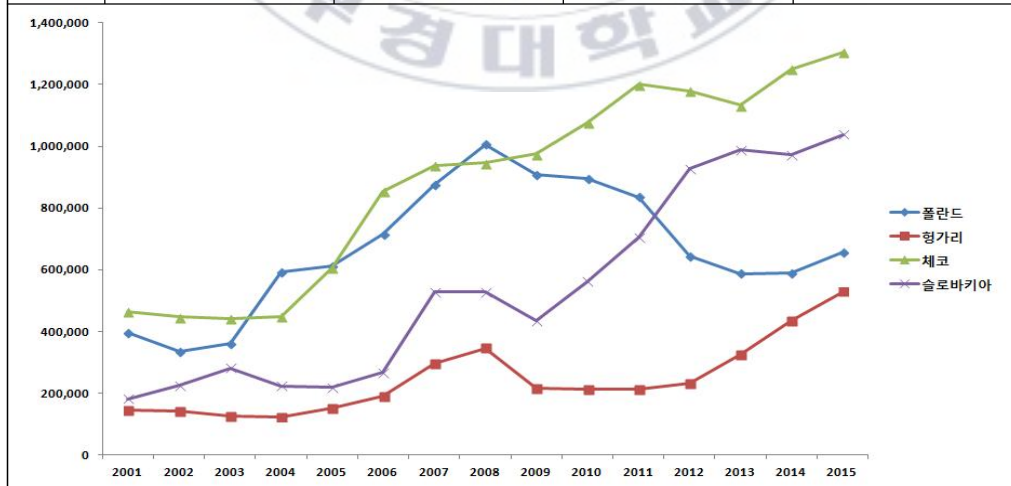
이러한 자동차 생산이 서유럽에서 중동부 유럽으로 이전하는 중심에는 비세그라드 4개국이 있다고 할 수 있다. 다른 중동부 유럽 국가들과 마찬가지로 비세그라드 4개국은 체제전환국으로서 2004년 EU에 새롭게 가입한 회원

국들이다. 가입과 동시에 이들 국가들은 서유럽보다 저렴한 인건비 등을 바탕으로 자동차 산업의 자국 유치를 이루게 되었고 지속적으로 자동차 생산량을 증대시키게 된다. 4개국의 자동차 생산의 변화를 살펴보면 폴란드를 제외하고는 지속적으로 증가하는 모습을 보이고 있다. 폴란드의 경우 EU에 가입한 2004년 당시 이들 4개국 중에 가장 많은 자동차 생산을 하고 있었지만 2008년 이후 그 증가가 감소로 전환하게 되고 현재는 다시 2004년 수준으로 감소하게 된다. 헝가리는 자동차 생산이 꾸준히 증가하여 2004년 당시 12만대에 불과했던 생산이 현재는 52만대로 증가하게 된다. 체코는 폴란드와 마찬가지로 기존 자동차 생산이 4개국 중 많은 국가였다. 2004년 당시 그 생산량이 44만 8천대로 헝가리의 약 3.5배, 슬로바키아의 약 2배 수준의 규모로 자동차 생산을 진행하고 있었다. 그리고 EU 가입 이후 자동차 생산량이 급격하게 증가하게 되는데 가입 이전은 2001년부터 2004년까지의 자동차 생산량의 연평균 증감률이 -1.25%로 나타났지만 2004년 이후 2015년까지의 연평균 증감률은 10.2%로 매년 평균적으로 자동차 생산이 10%씩 증가한 것으로 나타난다. 이러한 자동차 생산량의 변화는 슬로바키아에서도 나타나며 비세그라드 4개국 중 가장 급격하게 생산이 증가한 국가라고 할 수 있다. EU 가입 이전인 2001년만 하더라도 슬로바키아의 자동차 생산량은 18만대 수준에 불과하였다. 이는 폴란드와 체코가 생산하는 자동차 수의 절반수준에도 못 미치는 초라한 수준이었다. 하지만 EU 가입 이후 시간이 지남에 따라 그 증가는 급격하게 증가하게 된다. 2004년 자동차 생산량이 22만개 수준에서 증감을 반복하기는 하였지만 2015년 100만대 이상의 자동차 생산량을 기록하고 있다. EU 가입시기인 2004년부터 2015년까지 자동차 생산량의 연평균 증감률을 보면 15%로 이는 지난 11년 동안 매년 15% 수준의 자동차 생산을 증가시켜왔다고 볼 수 있으며 이러한 증가속도는 현재 가장 많은 자동차 생산을 하고 있는 체코보다 빠른 속도라고 할 수 있다.

표 10 비셰그라드 4개국의 자동차 생산량 변화

단위 : 대

	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아
2001	395,060	144,313	465,281	182,003
2002	333,659	141,513	447,088	225,718
2003	359,619	126,116	441,717	281,347
2004	591,892	122,682	448,106	223,542
2005	612,023	152,015	604,930	218,349
2006	715,229	190,243	854,908	267,088
2007	874,602	296,072	938,527	528,163
2008	1,005,707	345,779	945,822	527,544
2009	907,076	214,813	974,569	433,954
2010	894,807	211,461	1,076,385	561,933
2011	835,854	213,521	1,199,834	704,370
2012	644,714	231,988	1,178,938	927,188
2013	587,817	324,617	1,132,931	987,718
2014	588,785	434,539	1,251,220	972,674
2015	655,906	529,246	1,303,603	1,038,483



자료 : 한국자동차산업협회(KAMA), www.kama.or.kr

비셰그라드 4개국의 자동차 생산은 대부분 다국적 자동차 기업들에 의해서 이루어지고 있는 상황이다. EU에 가입전인 2003년에 비셰그라드 4개국의 다국적 자동차 기업들의 활동은 극히 일부 기업들에 의해 제한된 국가들에서 이루어졌다. 폭스바겐(VOLKSWAGEN) 그룹의 경우 비셰그라드 4개국에 모두 진출하여 있는 상태였으며 체코와 슬로바키아의 경우는 폭스바겐 그룹만이 진출해 있는 상태였다. 그리고 가장 많은 기업들이 진출한 국가는 폴란드로 현재의 인수 합병된 상태로 보아도 폭스바겐 그룹과 볼보(Volvo), 제너럴 모터스(GM), 피아트(FIAT)의 기업들이 폴란드에서 자동차 생산을 하고 있는 상황이었다. 이 중에서도 폭스바겐 그룹이 가장 넓게 그리고 가장 많은 생산을 하고 있었는데 체코와 슬로바키아에 단독으로 약 40만대와 18만대의 생산을 진행하고 있었다.

표 11 비셰그라드 4개국 다국적 자동차기업 및 생산량(2003년)

단위 : 대

국가	기업	브랜드	생산대수
체코	VOLKSWAGEN	Skoda	437,554
	계		437,554
헝가리	VOLKSWAGEN	AUDI	33,953
	SUZUKI	SUZUKI	89,232
	계		123,185
폴란드	VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	1,499
	Volvo	Volvo trucks	335
	Scania	Scania	38
	MAN	Man-Star	1,230
	GM	Opel	76,506
	FIAT	FIAT	203,630
	계		283,238
슬로바키아	VOLKSWAGEN	VW-Seat	186,807
	계		186,807

자료 : OICA, <http://www.oica.net/production-statistics/>

하지만 2015년에 이르면 다양한 자동차 기업들이 비셰그라드 4개국에서 생산활동을 진행하고 있다. 우선 눈에 띄는 것은 기존 입지하고 있던 자동차 기업들이 그 생산을 크게 증가시켰다는 점이다. 폭스바겐과 GM, 피아트의 경우 기존의 생산량보다 증가시킨 모습을 보이고 있다. 그리고 기존보다 다양한 기업들이 비셰그라드 4개국에서 생산을 하고 있다. 기존의 폭스바겐과 GM, 피아트를 포함하여 푸조-시트로엥(PSA) 그룹과 DAIMLER 그룹의 진출이 이루어졌으며 특히 눈에 띄는 점은 기존 헝가리에서 생산활동을 하던 스즈키(SUZUKI)뿐만 아니라 토요타(TOYOTA)와 현대-기아(HYUNDAI) 그룹과 같이 서유럽을 기반으로 하는 기업이 아닌 아시아에서 생산활동을 진행하던 일본과 한국기업들이 대거 진출했다는 점이다. 이는 자동차 수출이 아닌 현지에서 생산하여 판매하는 방식을 선택하여 서유럽 시장진출의 전초 기지를 중동부 유럽에 만들었다고 볼 수 있다. 다국적 기업의 생산 활동의 변화 중에 마지막은 체코와 슬로바키아에 진출한 기업들이 증가했다는 점이다. 2003년에는 체코와 슬로바키아에는 폭스바겐 그룹만이 생산 활동을 진행했지만 2015년에는 그 외에도 체코의 토요타, 푸조-시트로엥, 현대-기아 자동차가 생산 활동을 하는 중이며 슬로바키아는 푸조-시트로엥, 현대-기아 자동차가 자동차 생산을 하고 있다. 그리고 현대-기아 자동차의 경우 그 생산량이 각 국가들에게 큰 비중을 차지하는 것으로 나타난다. 체코에서 현대-기아 자동차의 생산량은 약 34만대로 이는 모든 다국적 기업들이 생산하는 자동차 수의 25% 수준을 차지하고 있는 것이다. 그리고 슬로바키아의 경우 현대-기아 자동차가 약 33만대를 생산하면서 전체 생산량의 35% 수준을 차지하고 있다. 그리고 이들 국가들은 단순 완성차 생산뿐만 아니라 엔진생산 등 그 외의 생산 공장들을 가지고 있다.

표 12 비셰그라드 4개국 다국적 자동차기업 및 생산량(2015년)

단위 : 대

국가	기업	브랜드	생산대수
체코	VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	673,435
	TOYOTA	TOYOTA	91,199
	PSA	기타	127,829
	HYUNDAI	HYUNDAI	346,349
	계		1,238,812
헝가리	VOLKSWAGEN	AUDI	160,206
	DAIMLER AG	MERCEDES	183,046
	SUZUKI	SUZUKI	185,000
	계		528,252
폴란드	FIAT	FIAT/ LANCIA	253,748
	VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	114,978
	G.M.	구분없음	169,330
	계		538,056
슬로바키아	VOLKSWAGEN	AUDI	82,422
		VOLKSWAGEN	233,921
	PSA	기타	303,094
	HYUNDAI	KIA	338,020
	계		957,457

자료 : OICA, <http://www.oica.net/production-statistics/>

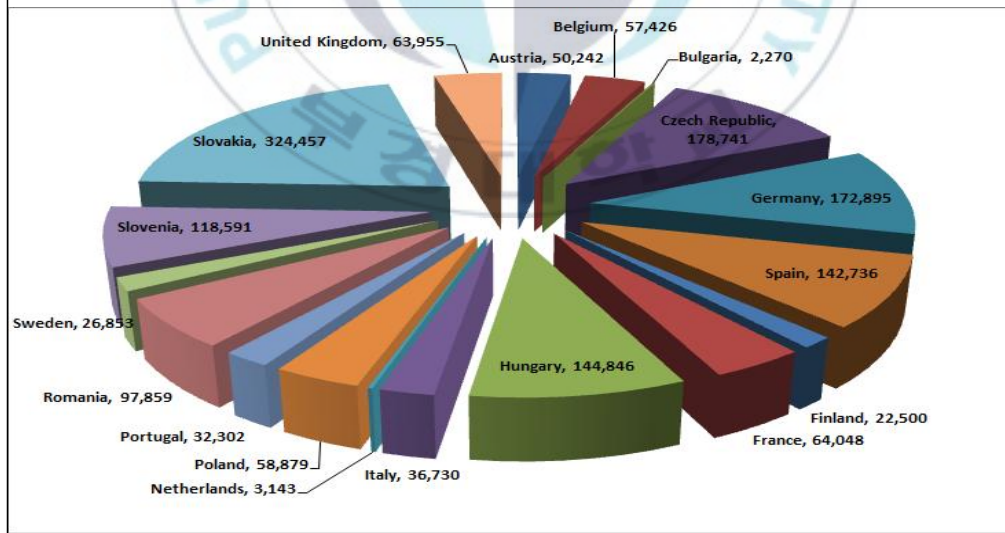
체코는 8개 도시에 7개의 생산 공장을 운영 중이며, 헝가리는 4개 지역 3개 공장, 폴란드는 15개 지역 10개 공장, 슬로바키아는 3개 지역의 3개 공장을 운영 중에 있다. 이들 생산 공장의 수는 기존 서유럽 지역에 위치한 생산 공장의 수보다 그 수가 작다고 할 수 있다. 하지만 자동차 생산량과 비교하여 보면 그 생산성이 기존 서유럽 국가들보다 뛰어나다고 할 수 있다.

표 13 EU 자동차 생산공장 현황

단위 : 개소

구분	도시/지역	엔진	승용차	상용차	계 ⁸⁾
Austria	5	2	1	2	3
Belgium	8		3	6	9
Bulgaria	1		1		1
Czech Republic	8	3	4	3	7
Germany	41	12	24	11	35
Spain	14	5	9	8	17
Finland	2	1	1	1	2
France	33	7	12	17	29
Hungary	4	2	3		3
Croatia	2		1	1	2
Italy	23	8	10	9	19
Netherlands	10	1	4	6	10
Poland	15	5	2	8	10
Portugal	6	1	1	4	5
Romania	3	3	2	2	4
Sweden	9	4	3	4	7
Slovenia	1		1		1
Slovakia	3	1	3		3
United Kingdom	33	8	19	6	25
합계	221	63	104	88	192

그림 2 생산 공장 당 자동차 생산대수



자료 : OICA, <http://www.oica.net/production-statistics/>

8) 엔진 생산공장을 제외한 합계

4절 소결

본 장에서는 유럽 자동차산업의 전반적인 동향과 그 특징을 알아보았고, 본 연구에서 중심 이슈라고 할 수 있는 유럽 자동차산업의 생산기지 이전과 비세그라드 4개국의 자동차 산업의 변화와 특징에 대해 알아보았다.

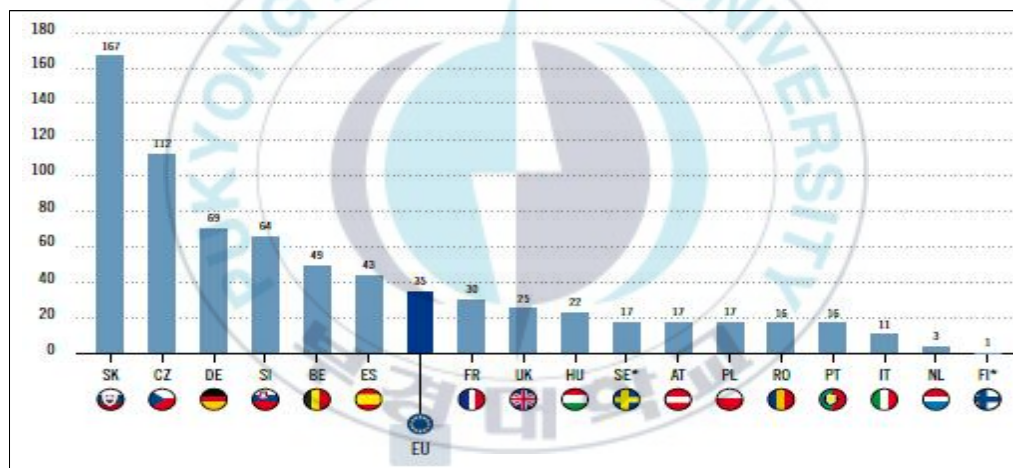
유럽 자동차산업의 전반적인 동향에 대한 특징은 ‘자동차 생산의 유지, 자동차 내수의 감소, 자동차 수출의 증가’라고 정의를 할 수 있다. 중국이 자동차 산업에 진입하기 전까지는 생산과 판매, 수출 모든 분야에서 유럽이 자동차 산업에서 우위를 차지하고 있었지만 중국의 자동차 산업이 성장하면서 생산은 이미 아시아 태평양 지역이 그 우위를 완벽하게 선점을 하게 되었으며 많은 변화가 이루어진 것으로 판단이 된다. 그리고 유럽 자동차 산업의 또 다른 특징은 자동차 생산 후 수출이 대부분 역내 회원국을 중심으로 이루어진다는 것을 알 수 있다. 독일과 영국, 이탈리아를 제외한 대부분의 자동차 생산국들은 수출에서 역내수출의 비중이 높게 나타나는 것을 확인하였다. 이는 EU의 경제통합으로 인해 역내의 자동차 생산활동에 큰 제약이 없어지면서 보다 생산의 우위를 점할 수 있는 지역으로 이동을 하면서 다국적 기업을 중심으로 생산 활동이 이루어지는 자동차 산업의 특징상 생산비가 낮은 국가로 생산기지를 만들어 역내 수출을 하고 있는 것이다.

그리고 2004년 중동부 유럽이 EU의 회원국으로 편입이 되면서 자동차 생산기지가 기존 서유럽에서 중동부 유럽으로 이전하는 현상이 일어나게 된다. 자동차 생산의 변화를 살펴보면 유럽 전체의 자동차 생산은 증가하지만 서유럽의 자동차 생산이 감소하고 중동부 유럽의 자동차 생산이 증가하는 것은 자동차 생산이 서유럽에서 중동부 유럽으로 이동을 한다는 것을 알 수 있다. 그리고 유럽 자동차 기업들의 생산이 여전히 역내에서 이루어진다는 점에서 생산기지가 중동부 유럽으로 이전하고 있다는 것을 뒷받침해주고 있다.

이러한 자동차 생산기지 이전에 비세그라드 4개국이 중심에 있으며 이 지역의 자동차 생산은 2004년을 기준으로 큰 변화를 보이고 있다. 이중 특히 슬로바키아가 자동차 생산이 크게 증가한 것으로 나타나고 있으며 체코 역시 비세그라드 자동차 생산의 중심국이 되었다고 할 수 있다. 슬로바키아는 2012년에 인구 천명 당 자동차 생산이 167대로 유럽 내에서 가장 많은 생산을 하는 것으로 나왔으며 체코 역시 117대로 슬로바키아 다음으로 생산이 많은 것으로 나왔다.

그림 3 인구 천명 당 자동차 생산량

단위 : 대



자료 : ACEA, <http://www.acea.be/statistics/>

그리고 생산량의 변화뿐만 아니라 다국적 기업의 이전 역시 큰 변화를 보였는데 EU 가입 이전인 2003년에는 소수의 자동차 기업들이 폴란드를 중심으로 자동차 생산 활동을 하고 있었지만 2015년에는 다양한 자동차 기업들 특히 일본과 한국의 기업인 토요타와 현대-기아 자동차 또한 체코와 슬로바키아에 생산기지를 구축하여 자동차 생산 활동을 하고 있는 상황이다. 이러한 현상들로 인해 현재 중동부 유럽의 자동차 생산은 생산 공장의 수는 서유

럽보다 적게 분포되어 있지만 그에 대비하여 자동차 생산대수는 서유럽보다 많은 것으로 나타나 자동차 생산의 효율성은 비셰그라드 4개국이 서유럽 국가들보다 월등하게 높게 나타나고 있다.





제3장 이론적 배경

1절 경제통합이론 고찰

가. 경제통합론 고찰

경제통합(economic integration)은 그 대상과 범위에 따라 다양하게 정의가 되는데 그 중 가장 일반적으로 사용하고 있는 의미는 지리적으로 인접한 국가들이 다양한 동기를 가지고 하나의 경제시장을 형성하는 것으로 이러한 넓은 의미로서의 정의를 사용하고 있다.

경제통합의 단계에 대해서는 많은 학자들과 기관에서 다양하게 설명을 하고 있지만 시장통합의 단계와 경제정책통합의 단계로 나누어 살펴볼 수 있다. 일반적으로 시장통합단계를 거쳐 경제정책통합단계를 이루게 된다.

우선 시장통합단계를 보면 자유무역지대, 관세동맹, 공동시장을 거치는 3단계를 통해 이루어진다고 볼 수 있다.

첫 번째 단계인 자유무역지역(FTA: Free Trade Area)은 정치적·경제적으로 밀접한 관계에 있는 2개국 이상의 국가가 상호간에 관세를 인하 또는 철폐하고 무역의 수량적 제한조치를 제거함으로써, 역내에서는 무역자유화가 실현되나, 역외국에 대해서는 각국이 독자적인 관세 및 수량제한이 실시되는 경제통합의 가장 초보적인 단계이다. 각 회원국의 경제주권을 제약하는 별도의 의사결정기구가 필요하지 않으며, 역내국간에 결속의 정도가 미약한 통합단계이다. 그 사례로는 북미자유무역협정(NAFTA: North American Free Trade Agreement) 등이 있다.

두 번째 단계인 관세동맹(Customs Union)은 자유무역지역에서 한 걸음 더 나아가 가맹국 상호간에는 관세 및 수량제한조치를 철폐하여 자유무역을 촉진하는 동시에 역외 비가맹국으로부터의 수입에 대해서는 역외공동관세

(CET : Common External Tariff)를 부과하는 등 공동의 무역정책을 채택하는 경제통합 형태이다. 또한 가맹국들은 경제주권을 완전히 포기하지는 않지만 대부분의 무역정책에서는 독자적인 의사결정권한이 없게 된다.

공동시장(common market)은 관세동맹이 더 발전하여 역내에 있어서 무역제한 뿐만 아니라, 역내의 노동, 자본을 비롯한 생산요소들의 자유이동을 보장하는 형태의 경제통합이다. 가맹국간의 정치·경제·문화 및 사회적 동질성이 가장 중요한 요소가 되고, 노동, 자본과 같은 생산요소의 자유이동이 보장되며 역외 비가맹국에 대해서는 각국이 공동의 관세제도를 채택한다. 또한 관세동맹에서 보다 더 많은 공동의사결정이 필요하므로 경제정책에 대한 자율적 권한이 대부분 상실 되고, 새로운 경제정책의 조정을 통하여 경제 및 통화동맹국으로의 발전을 도모하게 된다. 대표적인 예로는 중앙아메리카공동시장(CACM : Central American Common Market) 등이 존재한다.

시장통합단계를 거치면 그 다음단계인 경제정책 통합의 단계로 넘어가게 되는데 이러한 경제정책 통합의 단계 역시 시장통합단계와 마찬가지로 삼단계로 구성되어 있으며 경제동맹, 통화동맹, 경제통화동맹의 단계가 있다.

경제동맹(EU : Economic Union)은 공동시장을 더욱 발전시킨 형태로써 상품 및 생산요소에 대한 역내 자유이동과 역외 공동관세를 부과하는 외에도 각 가맹국간 경제정책의 조정과 협력을 강화하기 위해 공동경제정책을 실시하는 형태의 경제통합 단계이다. 역내 각국의 독자적인 대내외 경제정책의 실시로 인한 역내 타국과의 마찰을 방지하기 위해 경제정책전반에 관하여 협정을 체결하여 각 부문의 경제정책을 상호 조정함으로써 공동보조를 취하는데 목적을 둔다.

통화동맹(MU : Monetary Union)은 각 회원국들이 공동통화를 사용하거나 혹은 고정환율을 사용한다. 이 경우 동맹에 포함되어 있는 회원국 간의 무역에서 기존 다른 통화를 사용하여 생기던 불필요한 거래비용을 크게 줄

일 수 있게 된다. 이러한 사례는 과거 프랑스 식민지들이 프랑스 프랑을 사용한 것과 동카리브공동시장이 단일통화를 사용하는 것이다.

경제통화동맹(EMU : Economic and Monetary Union)은 이 앞선 단계들인 경제동맹과 통화동맹의 특징들을 합쳐놓은 단계로 볼 수 있으며, 완전경제통합 혹은 전면적 경제통합이라고도 볼 수 있다. 이 단계에서는 경제동맹이 목표로 하는 경제정책의 조정에만 머물지 않고 모든 경제정책을 통일적으로 하자는 것이다. 이를 위해서는 동맹국의 주권과 무관한 행정기구의 설치도 당연히 필요하게 된다. 즉 초국가적인 기관을 만들어 그것이 금융·재정정책이나 통화정책, 또는 경기정책 등을 수행하게 하는 것이다. 따라서 이러한 종류의 경제통합은 경제면뿐만 아니라 정치면에서의 통합을 필연적으로 수반하는 것이라고 해도 과언이 아니다. 유로존을 형성하고 유로화를 사용하는 EU(유럽연합)의 형태가 이 단계에 속한다고 볼 수 있다.

이러한 시장통합과 경제정책통합이 이루어진다면 경제분야의 통합을 넘어서 정치통합으로 확대하게 된다. 이러한 정치통합은 정치동맹과 완전동맹의 단계를 거치게 된다.

정치통합단계는 기존의 경제통합의 영역을 넘어 대외정책과 이민·문화정책, 안보정책 등과 같은 정치적 영역의 부분을 공동정책 혹은 공동대응의 형태로 변화시키는 것이다. 유럽연합이 유럽헌법을 개정하고자 하는 것이 경제통합을 넘어서 정치통합의 단계까지 모색한다고 볼 수 있다.

완전동맹은 조세정책과 같은 경제영역의 정책과 안보 혹은 국방정책의 정치영역의 정책들까지 모두 공동체의 권한으로 넘어가는 것을 의미한다. 이러한 단계까지 진행이 된다면 여러 국가가 모여 있는 연방국가 혹은 연합국가의 형태로 변화하게 된다.

이렇게 경제통합의 단계는 크게 시장통합과 경제정책통합, 정치동맹의 단계를 통해 완전한 통합의 형태를 나타나게 된다. 이러한 경제통합의 단계에

대해서는 학자들 혹은 기관마다 정의하는 바가 다르게 나타나고 있다.

표 14 경제통합의 단계 분류

구분	단계
국제연합(UN)	① 장기 무역 협정 및 계약 ② 관세율의 특혜적 적용 ③ 수량 제한의 특혜적 적용 ④ 부분 간의 통합 ⑤ 자유무역지역 ⑥ 관세동맹 ⑦ 경제동맹
Tinbergen	① 수량 제한의 특혜적 적용 ② 부분적 통합 ③ 자유무역지역 ④ 관세동맹 ⑤ 경제동맹
Balassa	① 자유무역지역 ② 관세동맹 ③ 공동시장 ④ 경제동맹 ⑤ 완전경제통합
EL-Agraa	① 자유무역지역 ② 관세동맹 ③ 공동시장 ④ 완전한 경제동맹 ⑤ 완전한 정치적 통합
Magee	① 자유무역지역 ② 관세동맹 ③ 공동시장 ④ 완전한 경제동맹
Chacholiades	① 부분별 특혜무역협정 ② 자유무역지역 ③ 관세동맹 ④ 공동시장 ⑤ 경제동맹

자료 : 정홍철(2015), 경제통합론

그리고 경제통합은 그 통합의 범위와 성격에 따라 여러 가지 종류로 나누어지기도 하는데 수직적·수평적 통합, 제도적·기능적 통합, 전면적·부분적 통합, 소극적·적극적 통합이 그 형태이다.

수직적·수평적 통합은 회원국들 간의 관계가 수직적인지 수평적인지에 따라 그 분류가 이루어진다. 수직적 통합은 경제적으로 선진국과 후진국 간에 이루어지는 통합의 형태인데 이러한 통합의 형태에서는 회원국들 간에 경제적 취약점을 보완할 수 있다는 장점이 있는 반면 경제적 역량이 떨어지는 회원국이 선진국에 경제적 의존도가 증가하여 그 선진국의 정책방향에 따라 경제에 큰 영향을 미칠 수 있다는 단점이 있다. 수평적 통합의 경우 경제적 상황이 비슷한 국가들 간의 통합을 이루는 형태라고 할 수 있다. 보통 선진국 그룹 간 혹은 후진국 그룹 간 이루어지는 형태라고 볼 수 있다. 이러한 경우 경제상황이 비슷하여 산업 경쟁을 촉발시켜 발전이 용이하다는 점과 경제적 의존도가 낮아 회원국의 영향을 적게 받을 수 있다는 장점이 있다. 하지만 경제적 상호의존도가 낮아 상호보완적인 역할이 부족하다는 단점 역시 가지고 있다.

제도적·기능적 통합은 그 주체와 통합의 동기에 따라 구분되는 통합의 형태이다. 일반적으로 제도적 통합은 각 회원국의 정부들이 그 주체가 되는 형태로서 공식적인 협력을 통해 이루어지는 통합이다. 반대로 기능적 통합은 그 주체가 꼭 정부일 필요가 없으며 다국적기업이나 기관들이 그 주체가 된다. 그리고 초국가 기구의 존재유무를 통해 통합의 형태를 구분하기도 하는데 초국가 기구가 존재하면 제도적 통합으로 분류되며, 존재하지 않으면 기능적 통합으로 분류한다.

전면적·부분별 통합은 통합의 범위에 따라 그 형태를 분류하고 있는데 전면적 통합은 특정산업이나 시장을 대상으로 보지않고 전부문의 산업에 대해 통합을 이루는 경우이며, 부분별 통합은 특정산업에 한해서 시장개방 혹은

공동생산을 하는 것이다.

마지막으로 소극적·적극적 통합은 정책 개선의 유무에 의해 구분되는 형태이다. 소극적 통합은 경제통합을 이루었을 때 새로운 공동정책을 만들지 않고 기존 존재하던 관세 혹은 비관세 장벽의 제거를 우선적으로 시행하는 통합의 형태이다. 그리고 적극적 통합은 이와 반대로 공동정책의 생성을 통해 통합이 기능이 더욱 활발하게 이루어지게 만드는 형태의 통합이다.

경제통합은 그 통합의 단계와 형태가 다양하게 정립되어 있는 상황이며 이와 같이 통합의 효과에 대해서도 다양한 이론들로 정리되어 있다. 일반적으로 경제통합의 효과는 무역에 따른 효과를 보는 정태적 효과와 통합의 시간이 흐름에 따라 나타나는 동태적 효과로 나누어서 볼 수 있다.

나. 경제통합의 정태적 효과

경제통합에 따른 정태적 효과는 관세동맹을 중심으로 분석되고 있으며, 바이너(J. Viner)의 관세동맹이론으로 정태적 효과를 설명하였다⁹⁾. 바이너에 의하면 정태적 효과는 생산효과이며 무역창출효과와 무역전환효과 두 가지로 설명한다. 무역창출효과 (Trade Creating Effect)는 회원국 상호간의 수입가격이 하락하여 그 동안 역내에 유통되지 않았던 상품에 유통하게 되어 회원국 간에 새로운 무역이 창출되는 효과이다. 이 효과는 회원국·비회원국 모두에게 후생의 증가를 초래하는데 비교우위에 입각한 생산의 증가로 회원국의 경제적 후생의 증가가 비회원국의 수출도 증가시킬 수 있기 때문이다. 무역전환효과 (Trade Diverting Effect)는 관세동맹 결성 후 회원국으로부터의 수입가격이 비회원국으로부터의 수입가격에 비해 저렴할 경우가 생기므로 종래 비회원국에서 수입하던 상품을 회원국으로 전환하는 효과를 말한다. 이 무역전환효과는 국제적 자원배분을 왜곡시키고 비교우위에 입각한 생산을 방해하여 경제적 후생의 감소를 초래한다. 즉 효율적 생산국가로부터 비효율

9) 이종원 외(2014), EU28 유럽통합의 이해

적 생산국으로 수입이 전환되기 때문이다. 이후 립시(R.G. Ripsey)는 소비효과로 관세동맹의 효과에 대해 설명하였는데, 소비효과란 관세동맹으로 인한 차별과세로 상대가격이 변동하여 소비유형의 변화를 초래하는 효과이다. 관세동맹이 소비자후생의 증대를 가져 오기 위해서는 다음과 같은 조건이어야 한다. 첫째, 관세동맹 전 회원국 간의 관세가 높으면 높아야 한다. 둘째, 역외 비회원국에 대한 관세가 낮으면 낮아야 한다. 셋째, 회원국의 상품 간에 대체성이 높으면 높아야 한다. 넷째, 회원국의 상품과 비회원국의 상품 간에 대체성이 작아야 한다. 이를 바탕으로 관세동맹은 다음과 같은 조건이 충족이 된다면 무역창출과 후생의 증대효과가 커질 가능성이 높다.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 동맹이전 회원국의 무역장벽이 높을수록 무역창출효과가 크다. ② 비회원국간의 무역에 대한 관세동맹의 무역장벽이 낮을수록 무역전환효과가 적게 나타난다. ③ 동맹에 참여한 국가의 수가 많고 규모가 클수록 무역전환의 가능성이 작아진다. ④ 회원국의 경제가 경쟁적일수록 좋다. ⑤ 회원국이 지리적으로 인접해 있을수록 좋다. ⑥ 동맹이전의 무역 및 경제관계가 깊을수록 좋다. |
|--|

이외에도 다른 정태적 효과는 세관관리나 국경순찰 등의 생략으로 인한 행정적 절약, 비회원국으로부터의 수입수요를 감소시키고 비회원국에 대한 수출공급을 감소시켜 관세동맹국의 전체적인 교역조건을 개선하는 동맹의 전체적 교역조건 개선효과 기대, 국제무역협상에서 개별적 협상보다 하나의 단위로 협상하기 때문에 강한 교섭력을 발휘하는 강력한 국제교섭력의 확보이다.

다. 경제통합의 동태적 효과

동태적 효과는 환경변화와 통합의 확대가 시간이 지남에 따라 천천히 나타나는 효과를 의미하는데 이는 정태적 효과보다 큰 것으로 추산되고 있다. 동태적 효과는 경쟁강화, 규모의 경제, 투자 자극, 경제자원의 효율적 이용 등에 기인한다고 본다. 이러한 동태적 효과는 대시장이론으로 설명이 가능한데 대시장이론은 공동시장은 대규모 시장을 창출함으로써 작은 국민국가 내부에서의 소규모 시장과는 달리, 대량생산에 의한 규모의 이익을 실현 가능하게 함으로써 사람들은 상품가격의 저하, 상품의 품질향상이라는 이익을 얻을 수 있다고 주장하는 것이다. 이에 따른 효과는 다음과 같이 5가지로 설명이 가능하다.

표 15 경제통합의 동태적 효과

효과	내용
내부경제 및 외부경제 효과	비교우위산업의 생산시설확대로 대규모 생산이 가능해지는 가격하락 및 생산비 조건의 개선으로 동맹지역의 산업 발전에 기여
경쟁의 효과	시장확대, 생산시설의 확장, 기업규모의 증대로 제품의 연구개발 및 대규모의 자본투자, 기술발전의 가속화, 생산의 증대, 자국경제발전의 가속화
규모의 경제효과	산업규모의 확대로 생산비 인하의 효과를 볼 수 있으며 해당상품의 수요 증가현상과 이로 인한 경제성장율을 증가시킴
투자증대의 효과	시장확대와 경쟁의 심화에 대응하기 위한 투자의 증대가 일어나고 비회원국의 회원국내 투자도 증가함
효율적인 자원배분 효과	공동지장이 형성되면 생산요소시장도 경쟁상태가 치열해져 요소가격을 떨어뜨려 경제를 보다 효율적으로 만드는 효과

2절 유럽통합의 확대와 산업재배치 현상

가. 유럽의 확대과정

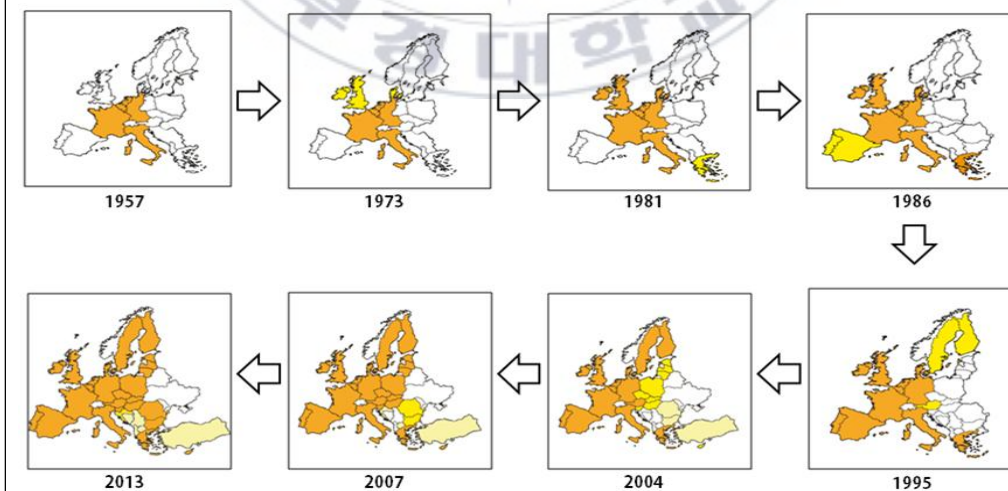
EU 최초의 시작은 네덜란드, 룩셈부르크, 벨기에, 이탈리아, 프랑스, 독일로 시작하게 되었다. 이들 국가들은 미국에서 지원을 받는 계획인 슈만플랜을 통해 유럽석탄철강 공동체인 ECSC를 설립하게 되었고, 로마조약에서 유럽경제공동체인 ECC를 설립하게 된다. ECC의 최종적인 목표는 상품과 노동의 자유로운 이동이었으며 전쟁방지 역시 그 목표에 들어가게 된다. 이 시기에 회원국 간의 관세 철폐가 이루어졌으며 환율조정제도 역시 도입하게 된다. 이후 1973년에 아일랜드와 영국, 덴마크가 회원국으로 편입하게 되고 최초의 확장을 이루게 되는데 이 시기에는 지역정책의 도입과 유럽의회의 각국 대표선출을 각국의 국민들이 직접투표를 통해 시행하게 되었다. 그리고 1981년과 1986년에 차례대로 그리스와 스페인·포르투갈이 회원국으로 편입이 되고 유럽단일의정서를 제정함으로서 각국의 국내사정으로 인해 실질적으로 수행이 힘들었던 문제들을 해결하게 된다. 이 시기에는 다양한 사건들이 등장하는데 독일의 통일, 중동부유럽 사회주의 국가들의 변화, 마스트리히트 조약이 체결되면서 현재의 유럽연합, 즉 EU가 탄생하게 된다.

이후 1995년에 EU가 만들어지고 처음으로 스웨덴과 오스트리아, 핀란드가 회원국으로 편입이 된다. 이 시기에는 회원국들 간 쉥겐조약이 체결되게 되면서 회원국들 간의 자유로운 이동이 본격화하게 되고 1999년에 유로화라는 단일통화가 도입되게 된다. 2004년 이후 EU의 확대는 더욱 본격화되기 시작했는데 2004년과 2007년, 2008년에 중동부 유럽의 체제전환국들이 대거 EU의 회원국으로 편입하게 된다. 이 시기 유럽은 한차례 경제위기를 맞이하게 되지만 이를 극복하게 되고 전체 28개국의 회원국을 가진 세계 최대의 공동체를 만들게 된다. 인구규모와 경제규모 모두 세계 TOP 3에 속하게 되는 거

대 공동체로서의 EU는 현재 정치적 통합 역시 진행하고 있다.

표 16 EU의 확대과정

단계	가입한 회원국	가입일	특징	주요 사건
1단계	네덜란드, 룩셈부르크, 벨기에, 이탈리아, 프랑스, 독일	1957년 03월 25일	초대 회원국	- 관세 철폐 - 환율조정제도 도입
2단계	아일랜드, 영국, 덴마크	1973년 01월 01일	1차 확장	- 지역정책 도입 - 유럽의회 대표 직접투표
3단계	그리스	1981년 01월 01일	2차 확장	- 유럽단일의정서 제정 - 마스트리히트 조약
4단계	스페인, 포르투갈	1986년 01월 01일	3차 확장	- EU 탄생
5단계	스웨덴, 오스트리아, 핀란드	1995년 01월 01일	4차 확장	- 쉥겐조약 체결 - 암스테르담 조약 - 유로화 도입
6단계	라트비아, 리투아니아, 몰타, 슬로바키아, 슬로베니아, 에스토니아, 체코, 키프로스, 폴란드, 헝가리	2004년 05월 01일	5차 확장	- 유럽경제위기
7단계	루마니아, 불가리아	2007년 01월 01일	6차 확장	
8단계	크로아티아	2013년 07월 01일	7차 확장	



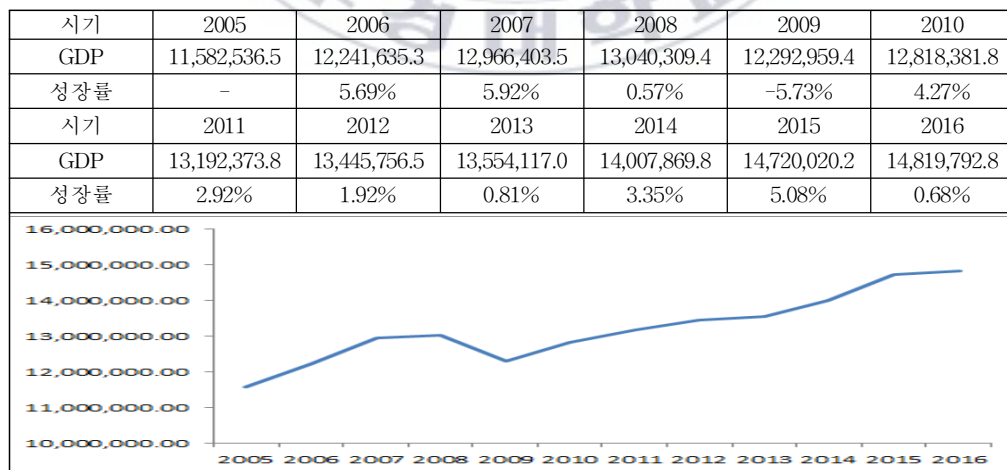
자료: 유럽연합 홈페이지(www.europa.eu)를 참고하여 재구성

나. EU 확대에 의한 경제 변화와 산업재배치

EU의 확대에 의해 EU는 세계 최대의 경제공동체로 성장하게 되었는데, EU의 2016년 기준 GDP는 14조 8,000억 유로로 미국보다 많은 수준이다. 그리고 전 세계의 인구 중 6.9%가 EU의 인구이며, 무역의 경우 전 세계의 20%를 차지하고 있다. 유럽 통합과 확대가 유럽의 경제에 긍정적인 역할을 하였는지 부정적인 역할을 하였는지에 대해서는 다양한 의견들이 존재하고 있다. 하지만 EU의 GDP 변화를 보게 된다면 경제적인 측면에서는 확실히 부정적인 영향보다는 긍정적인 영향을 미쳤다고 볼 수 있다. EU의 GDP 변화는 2009년을 제외하고는 지속적으로 증가하는 모습을 보이고 있다. 2004년 중동부 유럽 국가들이 대거 가입한 이후 2005년에 11조 5,000억 유로의 GDP를 기록하였지만 지속적으로 증가를 하면서 2016년에는 14조 8,000억 유로를 기록하여 큰 성장을 한 것이다. 이러한 결과를 두고 본다면 유럽의 통합과 확대가 유럽 전체의 후생복지 증진에 기여를 했다는 점을 부정할 수 없을 것이다.

표 17 EU GDP 변화

단위 : 백만 유로



자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

유럽의 경제통합과 확대는 유럽의 다양한 변화를 나타나게 하는 중요한 동인이 되었다. 특히 단순한 교역관계 변화를 위한 단계에서 벗어나 경제통합과 정치통합의 단계에까지 이르게 되면서 EU의 영향력, 특히 역내 회원국들에 대한 영향력은 예상보다 크다고 할 수 있다. 이러한 동인의 변화 중 유럽 내 산업지형의 변화가 눈에 띄게 나타난다고 볼 수 있다. 산업의 특성에 따라 집중화 혹은 분산화 현상이 일어나는 경향을 보이기도 하고, 확대의 과정에서 집중화되어 있던 산업이 새로운 회원국 지역으로 이전하는 현상을 보이기도 한다. 이러한 현상은 실증분석을 거치지 않더라도 다양한 인과관계의 요인으로 EU의 경제통합과 크게 관련 있다고 볼 수 있다. 통합의 심화와 확대를 통해 역내 회원국들은 관세 및 비관세의 철폐, 생산요소의 자유로운 이동 등을 통해 기존 자국에서만 경영활동 혹은 생산 활동을 하던 기업들이 유럽, EU내에서 자유로울 뿐만 아니라 생산입지우위가 뛰어난 지역으로 이전이 용이하게 변화하게 된다. 이러한 특성을 통해 유럽의 기업들은 산업적 특성에 따라 자국에 머물수도 혹은 역내 다른 지역으로 이전하여 생산 활동을 하게 되었다. 이러한 이전의 용이성이 발생하여 유럽 내에서 산업들이 재배치되는 현상이 나타나게 된다. 유럽 산업의 지리적 배치와 관련한 실증 분석¹⁰⁾에 따르면 1980년대 이후 서유럽국가들의 산업구조가 국가별로 점차 특화되는 경향을 보이는 것으로 나타났다. 이는 경제통합에 따라 산업의 집중이 심화되고 이에 따라 국가단위로 본 산업구조의 차이가 커진다는 이론적 예측에 부합하는 측면이 있다¹¹⁾.

1990년대 이후에 중동부유럽은 국가별 특화 분석보다는 지리적 집중도 분석에서 더 정확히 나타나고 있다. 1970~80년대 중반 유럽의 제조업은 그 지리적 배치에서는 분산이 크게 일어나고 있다. 이는 산업별로 볼 때 제조업의

10) Amiti(1999), Brulhart(1996), OECD(1999), Midelfart(2003)에 의해 이루어짐

11) KIEP, 2004년 EU확대와 유럽경제의 변화(2003)

남유럽 비중이 현저하게 증가하였기 때문에 이러한 경향이 산업별로 나타나고 있다. 그러나 1990년대 들어 남유럽국가들의 제조업 비중이 상대적으로 줄어들면서 이러한 경향이 바뀌게 되는데, 산업의 지리적 집중이 다시 가속화되는 것으로 나타나기 때문이다. 산업의 지리적 배치는 산업의 성격에 따라 다르게 나타나고 있다. 전후방효과가 큰 자동차, 비행기, 화학산업 등 규모수익체증을 보이고 고도의 자본과 기술을 요하는 산업들은 원래 지리적 집중이 심하였고 산업의 집중이 지속적으로 이루어지고 있는데, 독일의 압도적 지위가 계속되는 가운데 영국과 프랑스의 상대적 비중이 약화되고 있다는 점 변화가 나타나고 있다. 앞서 설명을 한 자동차산업의 경우 2000년도에 들어서는 프랑스와 이탈리아의 경우 급격히 집중도가 사라지고 이러한 집중도가 중동부유럽으로 이동하는 모습을 보인다. 또 섬유, 의복가죽, 가구산업 등과 같은 규모수익체증의 효과가 작고 기술수준이 낮아도 이루어지는 산업들은 시기별로 다른 변화를 보이고 있다. 1970년대에는 각 지역별로 넓게 퍼져있는 모습을 보이다가 이후 1990년대까지 지속적으로 산업 집중이 일어나게 된다. 이로 인해 프랑스, 독일, 영국 등과 같은 전통적 강국들이 이들 산업의 입지가 약화되고, 이들 산업은 남유럽으로 이동하는 모습을 보이며 남유럽에 산업들이 집중화 되는 것으로 나타났다. 그러나 이러한 산업의 남유럽 집중화 현상은 1990년대 들어오면서 다시 약화되는 것으로 나타난다. 적어도 EU국가 내에서만 볼 때에는 이들 산업이 더 이상 집중되는 현상은 없어지게 되는데, 이러한 원인은 이들 산업의 중동부유럽으로의 재배치에 영향으로 인해 이러한 결과가 나오게 된 것이다. 반대로 담배, 사무용품, 기계장비산업 등과 같은 산업분야에서는 집중화가 완화된 것으로 나타난다. 그런데 이러한 산업에서 집중화의 완화는 면밀히 검토해보면 핀란드와 아일랜드가 동 산업들을 급격히 발전시키면서 나타난 현상임을 알 수 있다¹²⁾. 이 산업들의

12) KIEP, 2004년 EU확대와 유럽경제의 변화(2003)

특징은 규모수익체증의 및 전후방연쇄 효과가 작으며 빠르게 성장하는 산업들이므로 중동부 유럽으로의 확대에 의한 영향이 거의 나타나지 않은 것으로 보인다. 마지막으로 조선, 식음료산업 등은 계속 지역적으로 분산된 형태를 유지하고 있다. 이는 식음료 산업같이 국가별로 취향이 다르거나 문화적 차이가 큰 경우 또 조선 산업같이 국가적 산업정책에 영향 받은 바가 크기 때문이다¹³⁾.

3절 외국인직접투자의 입지에 관한 이론 고찰

가. FDI의 유형과 효과

EU의 확장에 따라 산업재배치 현상이 일어나고 생산기지 이전 현상이 일어나는 부분은 외국인직접투자(FDI : Foreign Direct Investment))에 의한 변화로 바라보는 것이 중요하다고 본다. 특히 다국적 기업들이 타국에 투자를 하는 원인은 다양하게 볼 수 있다. 그 투자동기에 따라 시장지향형, 생산효율지향형, 원료지향형, 지식지향형의 투자유형으로 구분이 가능하다.

표 18 투자유형에 따른 투자동기

투자유형	투자동기
시장지향형	- 기존의 시장과 판매망 유지 - 제3국의 수출시장 개척을 위한 현지 진출 및 현지 생산
생산효율지향형	- 생산요소가격의 상대적으로 저렴한 지역 진출 - 노동집약적 산업
원료지향형	- 생산원료가 풍부하고 저렴한 지역에 투자 - 생산물 : 현지수요 증대 또는 수출
지식지향형	- 선진기술 및 경영관리기업 습득을 위한 투자 - 유럽계획사, 미국계 회사 M&A 등

자료 : 건설교통부(2000), 외국인투자의 효율적인 유치를 위한 산업입지 공급방안 연구

13) 위와 동일.

투자의 동기에 따라 기업들의 유형이 나뉘지는 것처럼 기업이전 전략에 따라 그 유형이 나뉘지기도 한다.

표 19 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 잔류시키고, 생산활동을 다른 국가로 이전
동반 기업이전	- 납품기업을 따라서 다른 국가로 이전하는 사례	- 의류회사를 따라 섬유회사가 이전하는 사례 - 자동차기업을 따라 부품기업이 이전하는 사례: Valeo가 SEAT-폭스바겐을 따라 기업이전
이윤추구 기업이전	- 기업체가 저임금국가에서 생산을 통한 비용 감소분을 완제품 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 지사 관리방식: 시장원리, 중복분야의 정리, 수출을 근접생산방식으로 전환, 생산지 국경개념의 소멸과 혁신에 따른 기업능력의 집중화	- 독일의류기업: 1950년 이후 중동부 유럽으로 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 자동화에 따라 기업의 본사가 있는 본국으로 회귀	- 마이크로소프트, Kenwood, 헝가리 VCR재생기 생산공장을 루마니아로 이전한 필립스의 경우

자료 : Mouhoud(2008), El Mouhoub, Mondialisation et délocalisation des entreprises¹⁴⁾

그리고 투자의 형태에 따라 수평적 FDI와 수직적 FDI로 나누어 볼 수 있는데 수평적 FDI는 다국적 기업의 본사가 특정 국가에 기존 국가에서 하는 활동을 그대로 투자국가에 법인을 설립하여 활동하는 형태를 말한다. 즉 수평적 FDI는 다국적 기업이 기존에 시행하는 생산활동을 본사가 위치한 국가뿐만 아니라 여러국가에서 하는 것을 의미한다. 그리고 수직적 FDI는 기업

14) 안상욱(2014), 다국적기업의 중동부유럽 이전: 자동차산업의 경우를 중심으로 재인용

이 본국에서 활동하는 생산활동 중 특정 부분에 대해서만 투자국으로 이동하여 하는 활동을 의미한다. 수평적 FDI와 수직적 FDI의 목적이 여기에서 구분이 되는데 수평적 FDI는 궁극적인 목표가 판매시장 확대에 볼 수 있지만 수직적 FDI는 그 목표가 생산비용 감소이며 투자국가에 생산활동 후 판매보다는 인근 국가로 재수출하는 것을 목적으로 한다.

나. FDI 효과

FDI의 효과에 대해서는 다양한 의견들이 나오고 있는데 긍정적인 의견과 부정적인 의견에서부터 업종에 따라 그 효과가 다르게 나올 수 있다는 의견까지 다양하다.

긍정적인 효과에 대해서는 기본적으로 경제성장의 효과를 볼 수 있다는 점과 산업의 생산성 증가, 투자 기업들이 보유하고 있던 기술과 노하우, 관리기술 이전이 가능하다는 것이다. 그리고 투자에 의한 일자리 창출로 인해 실업률 감소, 다국적 기업이 진입함에 따라 국제경제로의 진입 가능성이 높다는 것이 있으며 수출증가와 이러한 긍정적인 효과로 인해 국가 경쟁력이 강화된다는 것이다. 반대로 부정적인 영향도 존재하는데 FDI 유입에 따라 구축 효과가 발생하고 이에 따른 실업이 증가한다는 것이다. 또한 대규모 자본 유입으로 인해 임금과 인플레이션의 증가, 통화 가치상승, 수입증가가 나타난다고 본다. 그리고 기존에 운영 중인 자국의 기업에 대한 적대적이고 공격적인 인수가 이루어져 경제적 독립이 위협해질 수 있다는 의견도 존재한다.

다. FDI 이론

이처럼 기업의 FDI에 관한 동기나 기업의 생산기지 이전 전략에 대해서는 다양하게 나타나지만 다국적 기업이 국외에서 생산 활동을 하기 위해서는 다양한 조건을 비교하여 투자와 이전을 결정해야 되는 것은 확실하다. 다국적기업의 FDI의 유입에 대한 이론은 다양하게 나타나지만 대표적인 이론은

독점적 우위이론과 내부화 이론, 제품수명주기이론, 절충이론 등이 있다.

독점적 우위이론은 다국적 기업이 기업특유의 독점적 우위를 가지고 이를 활용하여 이윤창출을 하기 위해 FDI를 시행한다는 이론이다. 즉 다국적기업이 해외 혹은 외국비용을 상쇄할 만큼의 뛰어난 독점적 우위요소가 존재해야 해외투자가 가능하다는 것이다.

내부화 이론은 시장의 불안정성으로 인해 거래비용을 감소하기 위해 수직적·수평적·다각적으로 거래를 내부화하기 위해 FDI를 시행한다는 이론이다. 내부화 이론과 독점적 우위 이론의 차이점은 라이선스를 이용하는 것 대신 해외직접투자를 하는 이유에 대한 설명이 이루어진다는 점이다.

절충이론은 앞서 설명한 독점적 우위이론과 내부화이론을 결합시켜 만든 이론이다. 흔히들 OLI 이론이라고도 부르는데 기업특유의 독점적 우위요소와 내부화 우위요소, 입지 우위요소가 결합된 형태이다. 기업특유의 우위와 내부화 우위는 기업을 해외 진출을 촉진시키는 역할을 하고 있으며, 입지 우위는 해외진출을 시도하는 기업이 특정국가로 끌어들이는 요인으로 작용한다는 것이다. 결국 절충이론의 경우 이 세 가지가 모두 충족되어야지 FDI가 이루어진다고 보고 있는 것이며 현재 FDI에 대한 이론 중 가장 널리 사용되는 이론이기도 하다. 절충이론의 관점에서 본다면 현재 EU의 경우 EU 역내 시장에서 공동정책인 경쟁정책과 단일화·표준화 정책들로 인하여 EU 집행위원회가 일괄적으로 규제한다는 것이 절충이론의 세 가지 요인 중 기업우위요소와 내부화 우위요소가 모든 EU 회원국에게 공통적으로 적용된다고 보고 있다.¹⁵⁾ 즉 절충이론의 충족요소 중 두 가지 요인은 EU의 통합으로 인해 변화되지 않는 요인이 되어버리는 것이다. 이러한 상황에서 보면 결국 입지 우위요소에 따라 FDI가 이루어지는지에 대한 결정이 이루어진다고 보고 있다. 종합해보면 EU 내에서의 FDI가 이루어지는 결정요인은 특정국가들이

15) 중부 유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지 경쟁력 분석, p.86

입지 우위요소를 가지느냐 못 가지느냐에 따라 결정된다고 볼 수도 있다. 즉 기업과 시장의 영향과는 상관없이 입지요인이 EU 내에서의 입지를 결정한다고 볼 수 있다.

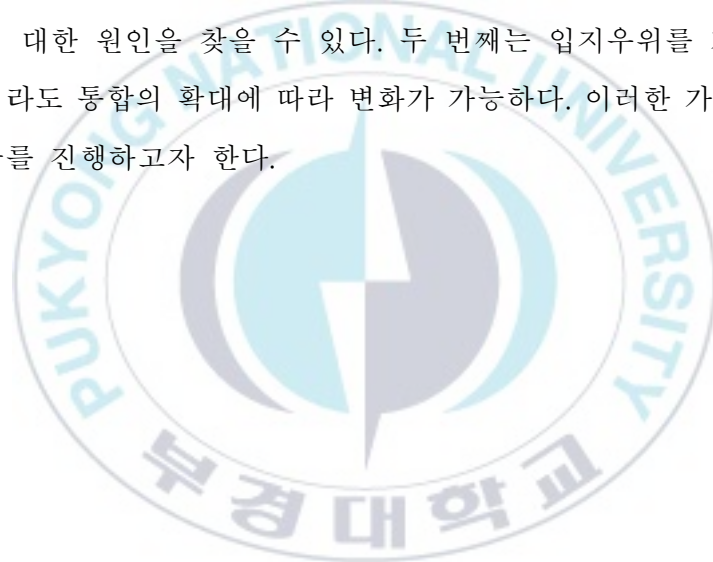
4절 소결

유럽 자동차 산업의 생산기지 현상에 대한 설명에 대해서는 단순히 바라보기 힘들다. 단순히 자동차 산업과 입지경쟁력에 대한 부분만 보게 된다면 이해할 수 없는 부분들이 나오기 때문에 다양한 방향에서 생산기지 이전에 대한 현상을 바라보아야 한다. 그러한 이유에서 본 장에서는 그와 관련된 다양한 이론들에 대해서 알아보았다.

유럽 자동차산업의 생산기지 이동에서 우선적으로 고려해야 되는 부분은 자동차 산업의 특수정보다는 유럽통합, 즉 EU의 경제통합이라는 부분을 우선적으로 고려해야 된다. 경제통합으로 인해 나타나는 다양한 효과들을 중심으로 바라봄에 따라 경제통합이 이루어진다면 산업이 어떠한 변화를 이루는지 정리를 해야 한다. 다음으로 유럽의 통합뿐만 아니라 통합의 확대가 만들어내는 변화 또한 주목해야 되는 부분이다. 통합으로 인한 효과뿐만 아니라 확대와 같은 현상이 이루어지면서 중장기적으로 어떠한 변화가 생기는지 정리할 필요성이 있다. 이러한 부분이 유럽지역의 특수성이 형성되는 부분이다. 유럽통합과 확대에 의한 변화와 특징들이 유럽지역의 특수성이라고 볼 수 있다.

그리고 이러한 유럽지역의 특수성을 기반으로 하여 유럽 자동차산업의 생산기지 이전에 대해 살펴보았다. 생산기지 이전은 궁극적으로 투자로 인해 이루어지는 것이며 단순한 이전이 아닌 FDI가 생산기지이전현상에 대해 설명할 수 있는 부분이라고 판단이 된다. 이를 바탕으로 살펴본 FDI의 이론 중 절충이론을 중심으로 FDI의 원인을 살펴보고자 하는데 절충이론의 경우 독

점적 우위요인과 내부화 요인, 입지우위요인을 중심으로 상황을 살펴보게 된다. 이들 모두 충족하게 될 경우 FDI가 이루어진다고 볼 수 있다. 유럽지역의 특수성을 무시한 채 절충이론을 중심으로 자동차산업 생산기지 이전에 대한 연구가 이루어진다면 결국 설명이 안 되는 문제가 발생하게 될 것이다. 이에 따라 유럽적 특수성을 바탕으로 절충이론을 살펴보면 결국 세 가지 요인 중 입지우위요인만이 현상을 분석하기 위한 부분이라는 것을 알 수가 있었다. 앞서 살펴본 이론들을 종합해서 정리해보면 첫 번째는 FDI 입지우위요인을 통해서 자동차 생산기지 이전이 비세그라드 4개국을 중심으로 이루어졌는지에 대한 원인을 찾을 수 있다. 두 번째는 입지우위를 가지고 있는 결정요인이라도 통합의 확대에 따라 변화가 가능하다. 이러한 가정을 바탕으로 본 연구를 진행하고자 한다.





제4장 중동부유럽 자동차산업

FDI 결정요인

1절 중동부유럽 자동차산업의 특징

중동부 유럽의 자동차 산업에 대한 FDI의 특징을 정리해봄으로서 다양하게 이루어진 FDI 결정요인에서 어떠한 요인들을 이용하여 비교우위를 분석할 것인지에 대해 결정하고자 한다.

중동부유럽 자동차산업의 FDI 특징은 크게 세 가지로 나누어서 살펴볼 수 있다. 첫째는 앞서 살펴본 것과 같이 중동부유럽의 자동차 산업은 모두 FDI에 의해 이루어졌다는 점이다. 중동부유럽 자동차 산업이 기존 서유럽에서 이루어지던 자동차 생산의 이동으로 이루어진 만큼 대규모의 자본들이 FDI로 이루어졌다는 것을 알 수 있다. 둘째는 수출 중심의 자동차 산업 형성이란 점이다. 앞서 살펴본바와 같이 중동부유럽 자동차 생산 후 수출이 역내 수출 중심으로 이루어졌다는 점이다. 이는 이들 중동부유럽에서 내수판매를 위한 목적보다는 생산비가 저렴한 이들 지역에서 생산을 한 이후 다시 본국으로 수입하는 방식을 택했다고 볼 수 있다. 이러한 특징은 중동부유럽의 자동차 산업이 유럽 전체의 자동차 산업에서 가치사슬에 포함됐다는 것을 보여주고 있다. 셋째는 다국적 기업들의 중동부유럽으로의 이전 동기가 생산비를 낮추기 위한 효율성 지향이라는 점이다. 앞서 이론적 배경에서 살펴본바와 같이 FDI의 투자유형은 시장지향, 생산효율성지향, 원료지향, 지식지향으로 나누어 볼 수 있는데 중동부유럽으로의 투자는 생산비를 낮추기 위해 상대적으로 생산비가 저렴한 지역으로 이루어졌다는 점이다.

이러한 중동부유럽 자동차산업의 특징들을 통해 본 연구에서 살펴보아야 할 FDI 결정요인은 크게 네 가지로 나뉘어진다. 그 네 가지 결정요인들은 일

반직 FDI 결정이론, 수직적 FDI 결정이론, 효율성 지향형 FDI 결정요인, 자동차산업 FDI 결정요인이다. 이 네 가지 유형의 FDI 결정이론에 대한 실증 연구 결과들을 살펴보고 이를 통해 본 연구에서 사용할 “중동부유럽 자동차 산업” FDI 결정요인을 정리하고자 한다.

2절 FDI 결정요인

가. 일반적 FDI 결정요인¹⁶⁾

FDI 결정요인에 대한 실증분석 연구가 국내외적으로 많이 수행되고 있다. 초기에는 선진국을 중심으로 경제적 특징을 그 요인으로 설정하여 그 효과에 대한 분석이 중심이었다면 시간이 지나면서 개발도상국들을 함께 포함하여 연구를 진행하고 있다. 그리고 뿐만 아니라 초기에는 경제적 특징만을 그 요인으로 보았다면 현재에는 경제적 요인뿐만 아니라 그 외의 사회적·정치적·제도적 요인들을 함께 결정요인으로 보고 있는 상황이다.

Scaperlanda and Mauer¹⁷⁾가 처음으로 시장규모가 클수록 FDI가 증가할 것이라고 보았으며 실제로 국민총생산(GNP : gross national product)을 기준으로 유럽공동체(EEC : European Economic Community)에 속한 국가들 중 GNP가 높은 국가가 FDI가 높다는 것을 확인시켰다. 이후 Schmitz and Bieri¹⁸⁾와 Lunn¹⁹⁾이 시장규모의 측정기준이 1인당 GDP로 변경하여 실증분석을 하게 되었다. 그 외에도 시장규모가 FDI에 영향을 미친다는 연구가 Kravis and Lipsey²⁰⁾, Nigh²¹⁾, Schneider and Frey²²⁾, Culem²³⁾,

16) “외국인직접투자 유형별 결정요인 분석(2015)”과 “FDI 결정요인 및 FDI와 경제성장의 관계(2015)를 바탕으로 구성되었으며 그 외 추가적으로 선행연구를 검토

17) Scaperlanda, A. E. and L. S. Mauer. 1969. “The Determinants of U.S. Direct Investment in the E.E.C.” American Economic Review, 59, pp. 558-568.

18) Schmitz, A. and J. Bieri. 1972. “EEC Tariffs and U.S. Direct Investment.” European Economic Review, 3, pp. 259-270.

19) Lunn, J. 1980. “Determinants of U.S. Direct Investment in the E.E.C.: Further Evidence.” European Economic Review, 13, pp. 93-101.

Papanastassiou and Pearce²⁴⁾, Swedenborg²⁵⁾, Dunning²⁶⁾, Chan and Mason²⁷⁾, Sader²⁸⁾, Tsai²⁹⁾, Shamsuddin³⁰⁾, Billington³¹⁾, Li and Resnick³²⁾, Wheeler and Mody³³⁾ 등에 의해 수행되었다.

그리고 가장 흔히들 거론하고 있는 결정요인 중 임금수준의 경우 그 실증 분석 연구가 다양한 결과로 나타나게 된다. Sader와 Tsai의 경우 임금수준과 FDI의 영향이 기간마다 차이를 보인다고 하였으며, Owen³⁴⁾과 Gupta³⁵⁾의

-
- 20) Kravis, I. B. and R. E. Lipsey. 1982. "The Location of Overseas Production and Production for Export by U.S. Multinational Firms." *Journal of International Economics*, 12, pp. 201-223.
- 21) Nigh, D. 1985. "The Effect of Political Events on United States Direct Foreign Investment: A Pooled Time-series Cross-sectional Analysis." *Journal of International Business Studies*, 16, pp. 1-17.
- 22) Schneider, F. and B. S. Frey. 1985. "Economic and Political Determinants of Foreign Direct Investment." *World Development*, 13(2), pp. 161-175.
- 23) Culem, C. G. 1988. "The Locational Determinants of Direct Investments Among Industrialized Countries." *European Economic Review*, 32, pp. 885-904.
- 24) Papanastassiou, M. and R. D. Pearce. 1990. "Host Country Characteristics and the Sourcing Behavior of the UK Manufacturing Industry." Discussion Paper. University of Reading.
- 25) Swedenborg, B. 1979. "The Multinational Operations of Swedish Firms: Analysis of Determinants and Effects." Working Paper. Industrial Institute of Economic and Social Research. Stockholm.
- 26) Dunning, J. H. 1980. "Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests." *Journal of International Business Studies*, 11(1), pp. 9-31.
- 27) Chan, S. and Melanie Mason. 1992. "Foreign Direct Investment and Host Country Conditions: Looking from the Other Side Now." *International Interactions*, 17(3), pp. 215-232.
- 28) Sader, F. 1993. "Privatization and Foreign Investment in the Developing World." World Bank Working Paper, No. 1202.
- 29) Tsai, P. 1994. "Determinants of Foreign Direct Investment and Its Impact on Economic Growth." *Journal of Economic Development*, 19, pp. 137-163.
- 30) Shamsuddin, A. F. 1994. "Economic Determinants of Foreign Direct Investment in Less Developed Countries." *The Pakistan Development Review*, 33, pp. 41-51.
- 31) Billington, N. 1999. "The Location of Foreign Direct Investment: An Empirical Analysis." *Applied Economics*, 31, pp. 65-76.
- 32) Li, Q. and A. Resnick. 2003. "Reversal of Fortunes: Democratic Institutions and Foreign Direct Investment Inflows to Developing Countries." *International Organization*, 57(1), pp. 175-211.
- 33) Wheeler, D. and A. Mody. 1992. "International Investment Location Decisions: The Case of U.S. Firms." *Journal of International Economics*, 33, pp. 57-76.
- 34) Owen, R. F. 1982. "Inter-industry Determinants of Foreign Direct Investments: A

경우 그 영향이 산업마다 차이를 보인다고 하였다. 하지만 Goldsbrough³⁶⁾, Saunders³⁷⁾, Flamm³⁸⁾, Schneider and Frey, Culem, Shamsuddin 등의 연구에서는 임금수준이 높을 경우 FDI에 부정적 영향을 미친다고 보고 있었다.

그리고 실질환율 역시 FDI에 영향을 미친다고 연구가 진행되었는데 Aliber³⁹⁾는 실질환율이 높아지면 FDI에 부정적인 영향을 미친다고 보았다. 또한 Caves⁴⁰⁾, Froot and Stein⁴¹⁾, Blonigen⁴²⁾, Blonigen and Feenstra⁴³⁾의 연구 역시 실증분석을 통해 실질환율이 FDI에 영향을 미친다고 보았다.

무역장벽 역시 FDI에 영향을 미친다고 보고 있는데 무역장벽과 FDI와의 관계에 대한 연구는 Schmitz and Bieri와 Culem에 의해 수행되었는데 EEC가 설립된 이후 미국의 FDI가 감소한 것으로 보았으며, 관세율이 높을수록 FDI가 증가한다는 결과를 알 수 있다.

또 무역수지의 경우 Torrisi⁴⁴⁾의 연구에서 FDI와의 관계에 대해 볼 수 있

-
- Canadian Perspective.” *New Theories of Multinational Enterprise*, pp. 238-253.
- 35)Gupta, V. K. 1983. “A Simultaneous Determination of Structure, Conduct and Performance in Canadian Manufacturing.” *Oxford Economic Papers*, 35, pp. 281-301.
- 36)Goldsbrough, D. G. 1979, “The Role of Foreign Direct Investment in the External Adjustment Process.” *International Monetary Fund Staff Papers*, 26, pp. 725-744.
- 37)Saunders, R. S. 1982, “The Determinants of Foreign Direct Investment.” *Canadian Journal of Economics*, 15, pp. 77-84.
- 38)Flamm, K. 1984, “The Volatility of Offshore Investment.” *Journal of Development Economics*, 16, pp. 231-248.
- 39)Aliber, R. Z. 1970, “Theory of Direct Investment.” In C. Kindleberger ed. *The International Corporation* Cambridge, pp. 17-34. MIT Press.
- 40)Caves, R. E. 1974, “Causes of Direct Investment: Foreign Firms’ Shares in Canadian and United Kingdom Manufacturing Industries.” *The Review of Economics and Statistics*, 56(3), pp. 279-293.
- 41)Froot, K. A. and J. C. Stein. 1991, “Exchange Rates and Foreign Direct Investment: An Imperfect Capital Markets Approach.” *Quarterly Journal of Economics*, 106, pp. 1191-1217.
- 42)Blonigen, B. A. 1995, “Explaining Japanese Foreign Direct Investment in the United States.” Unpublished Ph. D. Dissertation. University of California. Davis.
- 43)Blonigen, B. A. and R. C. Feenstra. 1996, “Effects of U.S. Trade Protection and Promotion Policies.” NBER Working Paper, No. 5285.
- 44)Torrisi, C. R. 1985, “The Determinants of Direct Foreign Investment in a Small LDC.” *Journal of Economic Development*, 10, pp. 29-45.

는데 무역수지가 흑자를 기록한다면 FDI에 긍정적인 역할을 하는 것으로 그 결과가 나왔다. 또한 이와 비슷한 경우로서 무역흑자라는 지표가 한 국가의 경쟁력을 나타내는 결과로도 보고 있으며 이러한 연구는 Schneider and Frey, Hein⁴⁵⁾, Dollar⁴⁶⁾, Lucas⁴⁷⁾에 의해 수행되었다.

경제성장률 역시 FDI에 영향을 미친다고 보고 있는데 Lim⁴⁸⁾과 Schneider and Frey, Culem, Billington⁴⁹⁾의 경우 그들의 연구에서 실증분석을 통해 경제성장률이 증가할수록 FDI가 증가한다는 결론을 도출하였다. 하지만 Tsai와 Nigh의 경우 그들의 연구에서 기간과 지역, 소득수준에 따라 그 효과가 다르게 나타난다고 보고 있다.

조세율과 FDI에 대한 실증분석의 경우 조세율이 낮을수록 FDI가 증가한다고 보고 있는데 그에 대한 연구는 Hartman⁵⁰⁾, Grubert and Mutti⁵¹⁾, Hines and Rice⁵²⁾, Loree and Guisinger⁵³⁾, Guisinger⁵⁴⁾, Cassou⁵⁵⁾,

45)Hein, S. 1992."Trade Strategy and the Dependency Hypothesis: A Comparison of Policy, Foreign Investment, and Economic Growth in Latin America and East Asia."Economic Development and Cultural Change, pp. 495-521.

46)Dollar, D. 1992."Outward-Oriented Developing Economies Really Do Grow More Rapidly: Evidence from 95 LDC's 1976-1985."Economic Development and Cultural Change, 40(3), pp. 523-544.

47)Lucas, R. 1993."On the Determinants of Direct Foreign Investment: Evidence from East and Southeast Asia."World Development, 21(3), pp. 391-405.

48)Lim, D. 1983."Fiscal Incentive and Direct Foreign Investment in Less Developed Countries."The Journal of Development Studies, 19, pp. 207-212.

49)Billington, N. 1999."The Location of Foreign Direct Investment: An Empirical Analysis."Applied Economics, 31, pp. 65-76.

50)Hartman, D. G. 1984."Tax Policy and Foreign Direct Investment in the United States."National Tax Journal, 37, pp. 475-487.

51)Grubert, H. and J. Mutti. 1991."Taxes, Tariffs and Transfer Pricing in Multinational Corporate Decision Making."Review of Economic and Statistics, 73, pp. 285-293.

52)Hines, J. R. and E. M. Rice. 1994."Fiscal Paradise: Foreign Tax Havens and American Business."The Quarterly Journal of Economics, 109, pp.149-182.

53)Loree, D. and S. Guisinger. 1995."Policy and Non-Policy Determinants of US Foreign Direct Investment."International Journal of the Economics of Business, 6(1), pp. 65-79.

54)Guisinger, S. 1985."Investment Incentives and Performance Requirements: Patterns of International Trade, Production, and Investment."New York: Praeger.

Kemsley⁵⁶⁾, Billington에 의해 이루어졌다. 하지만 Scholes and Wolfson⁵⁷⁾과 Swenson⁵⁸⁾의 연구에서는 조세율이 높을수록 M&A 형태의 FDI가 증가한다는 조건부의 결과를 보여주고 있다.

그리고 무역개방도 역시 FDI에 영향을 미친다는 실증분석이 이루어졌는데 Kravis and Lipsey, Lall and Siddharthen⁵⁹⁾, Hennart and Park⁶⁰⁾, Kumar⁶¹⁾, Schmitz and Bieri, Lunn, Edwards⁶²⁾의 연구에서 무역개방도가 높을수록 FDI가 증가한다는 결과가 나왔다.

앞서 검토한 선행연구에서는 FDI 결정요인이 경제적 요인에 집중하고 있었다. 하지만 이러한 경제적 요인 외에 FDI와 비경제적 요인에 대한 분석이 1990년대 이후 수행되고 있다. 비경제적 요인 중 대표적인 것이 정치·제도적 요인에 대한 선행연구에 대해 검토하고자 한다.

Brunetti and Weder⁶³⁾의 경우 제도적 불확실성이 클수록 FDI가 감소한다

-
- 55)Cassou, S. P. 1997."The Link Between Tax Rates and Foreign Direct Investmen." *Applied Economics*, 29, pp. 1295-1301.
- 56)Kemsley, D. 1998."The Effect of Taxes on Production Location." *Journal of Accounting Research*. 36, pp. 321-341.
- 57)Scholes, M. and M. Wolfson. 1990. "The Effects of Changes in Tax Laws on Corporate Reorganization Activity." *Journal of Business*, 63, pp. 141-164.
- 58)Swenson, D. L. 1994."The Impact of U.S. Tax Reform on Foreign Direct Investment in the United States." *Journal of Public Economics*, Vol. 54, pp. 243-266.
- 59)Lall, S. and N. S. Siddharthen. 1982. "The Monopolistic Advantage of Multinationals: Lessons from Foreign Direct Investment in the U.S." *The Economic Journal*, 92, pp. 668-683.
- 60)Hennart, J-F. and Y-R. Park. 1994. "Location, Governance, and Strategic Determinants of Japanese Manufacturing Investment in the United States." *Strategic Management Journal*, 15(6), pp. 419-436.
- 61)Kumar, N. 1987. "Intangible Assets, Internalisation and Foreign Production: Direct Investments and Licensing in Indian Manufacturing." *Weltwirtschaftliches Archiv*, 123(2), pp. 325-345.
- 62)Edwards, S. 1990."Capital Flows, Foreign Direct Investment, and Debt-Equity Swaps in Developing Countries." *NBER Working Paper*, No. 3497.
- 63)Brunetti, A. and B. Weder. 1998."Investment and Institutional Uncertainty: A Comparative Study of Different Uncertainty Measures." *Weltwirtschaftliches Archiv*, 134, pp. 513-533.

고 보았으며 Wei⁶⁴⁾와 Egger and Winner⁶⁵⁾, Lee and Mansfield⁶⁶⁾의 연구는 국가의 부패도와 지적재산권이 FDI에 영향을 미친다는 결과를 도출하고 있다. 그리고 Barrell and Pain⁶⁷⁾은 입지우위를 강조한 연구를 함으로서 한 국가의 인프라 수준이 FDI에 영향을 미친다고 보고 있으며 Lim 역시 그의 연구에서 인프라 상태가 FDI 유입에 긍정적인 영향을 미친다고 보고 있다.

Jun and Singh의 연구에서는 정치적 위험도와 노사갈등 측정으로 정치 및 사회적 불안정이 FDI에 부정적인 영향 미친다고 보고 있다. 그리고 Borensztein, Gregorio and Lee⁶⁸⁾와 Lipsey⁶⁹⁾, Rucas⁷⁰⁾의 연구에서는 교육 수준, 인적자원에 대한 투자가 FDI에 영향을 미친다고 하였다.

마지막으로 Blonigen and Piger⁷¹⁾의 경우 물리적 거리 역시 FDI에 영향을 미치는 결정요인 중 한가지로 보고 있으며 Blonigen은 R&D 투자정도가 FDI에 영향을 미친다고 하였다.

일반적으로 분석되어지는 FDI 결정요인 도출을 위한 선행연구 검토결과로 보면 크게 경제적 요인과 비경제적 요인으로 구분하여 그 결정요인들이 나

64)Wei, S-J. 2000a. "How Taxing is Corruption on International Investors?" *Review of Economics and Statistics*, 82(1), pp. 1-11.

65)Egger, P. and H. Winner. 2005. "Evidence on Corruption as an Incentive for Foreign Direct Investment." *European Journal of Political Economy*, 21, pp. 932-952

66)Lee, J.-Y. and E. Mansfield. 1996. "Intellectual Property Protection and U. S. Foreign Direct Investment." *Review of Economics and Statistics*, 78, pp. 181-186.

67)Barrell, R. and N. Pain. 1999. "Domestic institutions, agglomerations and foreign direct investment in Europe." *European Economic Review*, Vol 43, No. 4-6, pp. 925-934

68)Borensztein, E., J. De Gregorio. and J. W. Lee. 1998. "How does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth." *Journal of International Economics*, 45(1), 115-135.

69)Lipsey, R. (2002), "Home and Host Country Effect of FDI," NBER working paper 9293.

70)Lucas, R. (1990), "Why Doesn't Capital Flow from Rich to Poor Countries?," *The American Economic Review*, 80: pp.92-96.

71)Blonigen, B. A. and J. Piger. 2014. "Determinants of foreign direct investment." *Canadian Journal of Economics*, 47(3), pp. 775-812.

타나고 있다.

경제적 요인의 경우 시장규모, 임금수준, 실질환율, 무역장벽(관세), 무역수지, 경제성장률, 조세율, 무역개방도가 그 요인에 포함된다. 그리고 비경제적 요인은 국가부패도, 지적재산권, 인프라, 정치적 위험도, 교육수준, 인적자원에 대한 투자, 물리적 거리, R&D 투자가 있다.

표 20 일반적 FDI 결정요인

구분	결정요인	분석자료	FDI 영향
경제적 요인	시장규모	1인당 GDP	+
	임금수준	최저임금	-
	실질환율	환율변화	-
	무역장벽	관세율	+
	무역수지	무역수지	+
	경제성장률	실질 GDP	+
	조세율	법인세율	-
	무역개방도	GDP 대비 무역량 비율	+
비경제적 요인	국가부패도	국가부패지수	-
	인프라	도로/철도 규모	+
	정치적 위험도	리스크 지수	-
	교육수준	등록학생수	+
	인적자원 투자	정부지출	+
	물리적 거리	주요 무역국간의 거리	-
	R&D 투자	정부지출	+

나. 수직적 FDI 결정요인

일반적으로 나타나는 FDI 결정요인과는 달리 수직적 FDI 결정요인에 대한 실증분석의 경우 다양하게 이루어지지 않았다. 이루어진다고 하더라도 수

평적 FDI와 함께 동시에 이루어지는 경우가 많다. 수직적 FDI의 경우 생산의 효율성을 중요하게 보고 있으며 생산요소비용을 주요 결정요인으로 보고 있다. Kumar⁷²⁾와 Shartz⁷³⁾는 그들의 연구에서 임금과 수직적 FDI이 부(-)의 관계를 나타낸다고 보고 있다. 그리고 인프라가 수직적 FDI에 영향을 미친다는 실증분석도 이루어졌는데 Kumar, Broadman and Sun⁷⁴⁾, Cheng and Kwan⁷⁵⁾의 연구에서 인프라 요인은 생산비용적인면에서 정(+)의 영향을 준다는 결과를 냈다.

기존연구를 정리하면 수직적 FDI에 영향을 미치는 결정요인은 임금수준과 인프라로 나타났다.

표 21 수직적 FDI 결정요인

결정요인	분석자료	FDI 영향
임금수준	최저임금	-
인프라	도로/철도 규모	+

다. 효율성 지향형 FDI 결정요인

모든 FDI가 마찬가지지만 특히 효율성 지향형 FDI는 생산비용을 절감할 수 있는 지역으로 이동하는 모습을 보인다.

Love and Lage-Hidalgo⁷⁶⁾는 FDI 유입이 기존 국가와의 임금차이를 통해

72)Kumar, N. (1994), "Determinants of Export Orientation of Foreign Production by U.S. Multinationals: An Inter-country Analysis," Journal of International Business Studies, Vol. 25, No. 1, 141-156.

73)Shatz, H. (2004), "US Multinational Affiliate Exports from Developing Countries", Journal of Economic Geography, Vol. 4, No. 3, 323-344.

74)Broadman, H. and X. Sun (1997), "The Distribution of Foreign Direct Investment in China", World Economy, Vol. 20, No. 3, 339-361.

75)Cheng, L. and Y. Kwan (2000), "What Are the Determinants of the Location of Foreign Direct Investment? The Chinese Experience", Journal of International Economics, Vol. 51, No. 2, 379-400.

76)Love, J. H. and F. Lage-Hidalgo(2000). Analysing the Determinants of US Direct

이루어진다고 보았으며, Bevan and Estrin⁷⁷⁾의 연구에서는 유럽의 체제전환국들에서 FDI와 임금간에 부(-)의 관계가 성립된다고 보았다. 뿐만 아니라 Thomas and Grosse⁷⁸⁾의 경우에도 다른 연구자들과 마찬가지로 FDI와 임금간의 관계는 부(-)의 관계라 정리하였으며 특히 효율성 지향형 FDI에서만 이러한 관계가 나타난다고 보고 있다.

숙련된 노동력 역시 효율성 지향형 FDI의 유치에서 중요한 역할을 하는 것으로 나타나는데 이는 고등교육 이상의 교육수준이라고 볼 수 있다. Dunning⁷⁹⁾과 Kumar⁸⁰⁾, Cheng and Kwan, Noorbakhsh et. al.⁸¹⁾, Kyrkilis and Pantelidis⁸²⁾와 같이 많은 연구자들이 효율성 지향형 FDI와 교육수준이 양(+)의 관계를 가지고 있다고 연구결과를 주장했다.

또한 사회기반시설, 즉 인프라의 형성이 FDI 유입에 긍정적인 영향을 미친다고 보고 있는데 Coughlin et al.⁸³⁾, Cheng and Kwan, Zhao and Zhu⁸⁴⁾,

Investment in Mexico, *Applied Economics*, Vol. 32, 1259-1267.

77)Bevan, A. A. and S. Estrin(2004). The Determinants of Foreign Direct Investment into European Transition Economies, *Journal of Comparative Economics*, Vol. 32, 775-87.

78)Thomas, D. E. and R. Grosse(2001). Country-of-Origin Determinants of Foreign Direct Investment in an Emerging Market: The Case of Mexico, *Journal of International Management*, Vol. 7, 59-79.

79)Dunning, J. H.(1980). Towards an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests, *Journal of International Business Studies*, Vol. 11, 9-31.

80)Kumar, N.(1987). Intangible Assets, Internalisation and Foreign Production: Direct Investments and Licensing in Indian Manufacturing, *Weltwirtschaftliches Archiv*, Vol. 123, 325-344.

81)Noorbakhsh, F., A. Paloni and A. Youseff(2001). Human Capital and FDI Inflows to Developing Countries: New Empirical Evidence, *World Development*, Vol. 29, 1593-1610.

82)Kyrkilis, D. and P. Pantelidis(2003). Macroeconomic Determinants of Outward Foreign Direct Investment, *International Journal of Social Economics*, Vol. 30, 827-836.

83)Coughlin, C. C., J. V. Terza and V. Arromdee(1991). State Characteristics and the Location of Foreign Direct Investment within the United States, *Review of Economics and Statistics*, Vol. 73, 675-683.

84)Zhao, H. and G. Zhu(2000). Location Factors and Country-of-Origin Differences: An Empirical Analysis of FDI in China, *Multinational Business Review*, Vol. 8, 60-73.

Lall et al.⁸⁵⁾이 인프라 수준과 FDI가 정(+)의 관계를 가진다고 분석하였다.

마지막으로 국제무역에 대한 개방도가 높을수록 FDI 투자가 증가할 것으로 보고 있다. 이러한 연구는 Chakrabarti⁸⁶⁾에 의해 이루어졌으며 무역개방도와 FDI의 관계는 정(+)의 관계가 나타난다고 보았다.

효율성 지향형 FDI의 결정요인을 정리해보면 임금수준과 교육수준, 인프라 수준, 무역개방도가 FDI 유입에 영향을 미친다고 보고 있다.

표 22 효율성 지향형 FDI 결정요인

결정요인	분석자료	FDI 영향
임금수준	최저임금	-
교육수준	등록학생수	+
인프라	도로/철도 규모	+
무역개방도	GDP 대비 무역량 비율	+

라. 자동차산업 FDI 결정요인

FDI의 실증분석은 다양하게 이루어지긴 했지만 자동차산업을 중심으로 FDI 결정요인에 대한 실증분석은 거의 이루어지지 않은 수준이다. 그리고 이루어졌다고 하더라도 특정 국가에 한정되어 실증분석이 이루어진 사례가 있다.

그 중 Smith and Florida⁸⁷⁾는 그들의 연구에서 자동차 산업의 연관 산업의 입지가 입지 결정에 영향을 주었는지에 대해 분석을 하였고 그 결과 연관 산업의 발전정도에 따라 자동차 산업의 투자가 일어났다고 보고 있다. 이러한

85)Lall, P., D. W. Norman and A. M. Featherstone(2003). Determinants of US Direct Foreign Investment in the Caribbean, Applied Economics, Vol. 35, 1485-1496.

86)Chakrabarti, A.(2001). The Determinants of Foreign Direct Investment: Sensitivity Analyses of Cross Country Regressions, Kyklos, Vol. 54, 89-114.

87)Florida, R. & D.F. Smith Jr (1994), Agglomeration and Industrial Location An Econometric Analysis of Japanese-Affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-Related Industries, Journal of Urban Economics 36, 23-41

연구 결과는 Head et al.⁸⁸⁾에 의해 다시 확인되기도 하였다.

또한 Tatoglu and Glaister⁸⁹⁾의 연구에서는 관련 제조업의 발전 정도와 도로와 같은 인프라의 발전 정도가 FDI의 유입에 영향을 준다고 보고 있다.

그리고 Rosenthal and Strange⁹⁰⁾는 우수한 노동인력의 확보와 지식 파급 효과, 천연자원이 자동차 산업의 FDI에 도움이 된다고 보고 있다. Strange는 여기에다가 경제규모와 소비자의 구매력 역시 영향을 미친다고 보고 있다. Berkosz and Turk⁹¹⁾와 Brakman et al.⁹²⁾은 이 외에도 경제 성장이 자동차 산업에 영향을 미친다고 보고 있다.

기존연구들을 정리해서 보면 자동차산업의 FDI에 영향을 주는 결정요인은 연관산업과 인프라, 우수한 노동력, 경제성장율로 나타난다.

표 23 자동차 산업의 FDI 결정요인

결정요인	분석자료	FDI 영향
연관 산업	연관산업 규모/생산성	+
인프라	도로/철도 규모 및 투자규모	+
우수노동력	교육 수준	+
경제성장율	실질 GDP	+

88)Head, K., J. Ries & D. Swenson (1995), Agglomeration benefits and location choices: Evidence from Japanese manufacturing investments in the United States, *Journal of International Economics* 38, 223-247

89)Glaister, K.W. & E. Tatoglu (1996), Trends and Patterns of European Foreign Direct Investment in Turkey, *European Business Review*, 1996, vol 96, 11-21

90)Rosenthal, S.S. & W.C. Strange (2001), The Determinants of Agglomeration, *Journal of Urban Economics* 50, 191-229

91)Berkosz, L. & S.S. Turk (2007), Yabancı yatırımların yersecimini etkileyen faktörler: Türkiye örneği (The location choosing factors of Foreign Investment in Turkey), *ITU Dergisi, Cilt 6, No:2*, 59-72

92)Brakman, S., H. Garretsen & C. Van Marrewijk (2009), *The New Introduction to Geographical Economics*, Cambridge University Press

3절 소결 : 중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인

앞서 살펴본 중동부유럽 자동차산업의 특징에 따라 네 가지 방향으로 FDI에 관한 실증연구들을 살펴보았다. FDI 결정요인들에 대한 실증연구들을 살펴본 결과 일반적으로 FDI에 영향을 미치는 결정요인들은 시장규모, 임금수준, 실질환율, 무역장벽(관세), 무역수지, 경제성장률, 조세율, 무역개방도, 국가부패도, 지적재산권, 인프라, 정치적 위험도, 교육수준, 인적자원 투자, 물리적 거리, R&D 투자의 16가지로 나타나고 있다. 그리고 수직적 FDI에 영향을 미치는 결정요인들은 임금수준과 인프라였고, 효율성 지향형 FDI의 결정요인은 임금수준, 교육수준, 인프라, 무역개방도로 나타났다. 마지막으로 자동차산업의 FDI 결정요인은 연관산업의 발전정도와 인프라, 노동력, 경제성장률로 정리가 되었다. 이러한 정리 결과 특징적인 부분은 수직적 FDI 결정요인과 효율성 지향형 FDI 결정요인 그리고 자동차 산업 FDI의 결정요인들이 일반적 FDI 결정요인에서 벗어나는 것이 없다는 점이다. 이러한 특징을 기반으로 일반적 FDI 결정요인을 중심으로 “중동부유럽 자동차산업”의 FDI 결정요인에 대해 분류를 하고자 한다.

우선 16개의 일반적 결정요인 중 사용할 필요가 없는 결정요인부터 제거하기로 한다. 이들 결정요인 중 시장규모와 실질환율, 무역장벽, 경제성장률의 경우 중동부유럽 자동차산업의 FDI 입지 결정요인에서 제외하고자 한다. 우선 시장규모와 경제성장률의 경우 연구의 변수에 따라 차이는 존재하겠지만 두 개의 요인 모두 GDP를 기준으로 하여 결정요인에 대한 분석을 시도하여야 한다. 그리고 이러한 시장규모와 경제성장률은 특정 국가가 소비시장으로서의 역할이 가능한지에 대해 알아보는 것이기도 하다. 그런데 기존 연구결과에 따르면⁹³⁾ 이 두 개의 요인은 판매시장 확보를 위한 수평적 FDI에 영향

93)최원익, “FDI 결정요인 및 FDI와 경제성장의 관계”, 국제지역연구 제19권 4호(2015), pp.201-233

을 미치지만 수출기지 형성을 위한 수직적 FDI에는 영향을 미치지 않는다고 보고 있다. 비세그라드 4개국의 자동차 산업을 위한 FDI의 경우 자동차 생산 후 이들 국가에 판매하는 목적보다는 수출하기 위한 목적이 더 큰 것으로 알 수 있다. 그러므로 유럽 자동차 산업의 생산기지 이전은 수평적 FDI가 아닌 수직적 FDI로 볼 수 있으므로 영향을 미치지 못하는 시장규모와 경제성장률의 결정 요인은 제외한다. 그리고 실질환율과 무역장벽의 경우 EU의 지역적 특수성 때문에 제외시켜야 하는 결정요인들이다. 경제통합의 결과에 따라 역내수출의 경우 환율과 무역장벽이 어떠한 방해물이 되지 않는 상황이다. 현재 FDI의 이동, 즉 자동차산업의 이동이 서유럽에서 중동부유럽으로의 이동으로 EU 내에서의 이동을 보이고 있다. 회원국들은 대외적으로는 공동관세를 적용시키고 내부적으로는 그 어떤 관세·비관세 장벽이 회원국들간에 존재하지 않고 있다. 그러므로 기업의 입장에서는 서유럽에서 중동부 유럽으로 생산기지 이전을 시도하였을 때 전혀 고려하지 않았을 결정요인으로 판단이 된다.

그리고 기존연구를 통해 정리된 FDI 결정요인에 추가적으로 자동차 산업의 특수성에 대한 부분을 포함시키고자 한다. 자동차 산업의 여러 가지 특성 중 전후방 산업에 대한 연관효과에 주목하고자 한다. 전후방 산업 중 자동차 산업의 후방산업에 속하는 자동차 부품산업의 집중도가 높다면 특정 국가의 입지경쟁력이 높아진다고 볼 수 있다. 그 근거로는 M.Porter⁹⁴⁾의 연구에서 연관 산업이 존재 여부가 그 지역의 입지경쟁력을 판단하는 기준 중 한가지로 보고 있다. 그리고 앞서 정리한 자동차산업의 FDI 결정요인에서도 연관산업의 발전정도가 FDI에 영향을 준다고 하였으므로 연관산업을 결정요인으로 추가하고자 한다.

94)Porter, M.E., The Competitive Advantage of Nations, Free Press, New York, 1990.

각 결정요인의 분석자료로 사용할 종류를 살펴보면 다음과 같다. 임금수준의 경우 각 국가별 최저임금을 그 기준으로 하고 무역수지는 무역수지의 값을 활용하고 무역개방도는 GDP 대비 무역량 비율로 가늠하고자 한다. 그리고 국가부패도와 정치적 위험도는 국가위험도라는 결정요인으로 통합하여 부패도와 안정성 등의 수치들을 활용한 자료로 활용하고자 하며 조세율은 각 국가들의 법인세율로 분석을 하고자 한다. 또한 투자 국가의 인프라는 인프라 중 가장 중요한 요소인 도로와 철도의 규모와 이에 대한 투자의 규모로 분석하고자 한다. 교육수준은 등록학생수, 인적자원 투자는 정부의 교육지출을 기준으로 비교하고자 한다. 물리적 거리는 주요 무역대상국들 간의 직선 거리와 실질적 차량이동거리를 통해 알아보며 R&D 투자는 정부의 R&D 분야 지출을 기준으로 분석하고자 한다.

앞서 기존의 결정이론들과 함께 새롭게 정리한 결정이론들을 포함하여 중동부유럽 자동차산업 FDI 결정요인을 다음과 같이 정리하였다.

크게 경제적 요인과 정치·제도적 요인, 사회적 요인, 입지적 요인으로 나누어 정리하였다. 경제적 요인에는 임금수준과 무역수지, 무역개방도로 구성하였고, 정치·제도적 요인은 조세율과 국가위험도, 정부투자(교육·R&D)로 구성하였다. 사회적 요인은 교육수준(등록학생 수·분야별 등록학생 비율)으로 구성하였고 입지적 요인은 연관산업의 규모, 인프라, 물리적 거리로 구성하였다. 이는 크게 네 가지 분야에 10개의 결정요인, 17개의 자료를 통해 이루어져 있다.

이들 FDI 결정요인은 다국적기업들의 투자결정이 이루어지는 요인을 의미하고 있다. 이러한 의미에서 바라보자면 이들 결정요인은 특정국가들이 가지고 있는 경쟁력을 의미한다. 특히 본 연구에서는 이러한 결정요인들을 입지경쟁력의 요인으로 바라볼 수 있으며 결정요인이 우위에 있을수록 입지경쟁력이 뛰어나다고 판단하였으며 이러한 이유로 결정요인과 입지경쟁력은 같

은 의미라고 볼 수 있다. 이를 바탕으로 “중동부유럽 자동차산업”의 입지경쟁력 요인을 정리하였으며 이를 분석하고자 한다.

표 24 유럽 자동차산업 입지경쟁력 결정요인

구분	결정요인	분석자료	자료 출처
경제적 요인	임금수준	최저임금	Eurostat
	무역수지	무역수지	Eurostat
	무역개방도	GDP 대비 무역량 비율	Eurostat
정치·제도적 요인	조세율	법인세율	Worldwide Corporate Tax Guide
	국가 위험도	정치적 안정성 등	Political Risk Services International Country Risk Guide (PRS)
	정부투자	교육분야 정부지출	Eurostat
		R&D 정부지출	Eurostat
사회적 요인	교육수준	등록학생수 분야별 등록학생 비율	Eurostat
입지적 요인	연관산업	연관산업 규모	Eurostat
	인프라	도로/철도 규모	World Bank
		인프라 투자규모	World Bank
	물리적 거리	주요 무역국간의 거리	Google map 기반

제5장 비세그라드 4개국의 입지경쟁력 비교분석과 변화

1절 중동부유럽 자동차산업 입지경쟁력 비교분석

비세그라드 4개국의 입지경쟁력 분석을 위해 FDI 결정요인을 활용하여 주변국들⁹⁵⁾과의 각 요인별 비교 분석⁹⁶⁾을 통하여 그 결과를 알아보고자 한다.

가. 경제적 요인

경제적 요인은 임금수준, 무역수지, 무역개방도로 구성되어 있다. 우선 임금수준의 경우 최저임금을 기준으로 보면 최저임금이 낮을수록 FDI 유입이 증가하고, 이에 따라 최저임금이 낮은 국가가 입지경쟁력이 높다고 볼 수 있다.

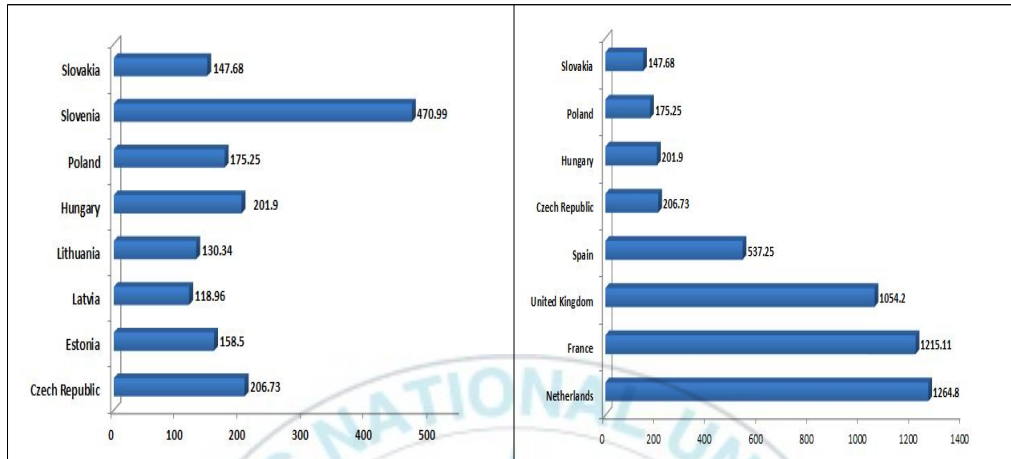
중동부 유럽 국가들이 EU에 가입한 2004년에 1개월 최저임금을 비교해보면 라트비아가 가장 낮은 수준의 최저임금인 1개월 당 118.96유로로 나타나고 있다. 그 뒤를 리투아니아가 130.34유로로 따르고 있다. 비세그라드 4개국의 경우 이들 8개국 중 최저임금이 높은 수준에 달하고 있다. 비세그라드 4개국 중 슬로바키아가 가장 낮은 147.68유로, 폴란드 175.25유로, 헝가리 201.9유로로 나타나고 있으며, 체코가 가장 높은 206.73유로다. 기존 서유럽 자동차 생산국들의 최저임금과 비교해보면 비세그라드 4개국의 임금이 10배 이상 낮은 수준을 보이고는 있지만 중동부 유럽 국가들 중에는 임금수준이 경쟁력을 가진다고 볼 수는 없다.

95) 2004년에 EU에 동시 가입한 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 슬로베니아로 구성

96) 비교분석의 기준연도는 EU에 가입한 2004년임

그림 4 중동부 유럽 최저임금 비교(1개월 기준)

단위 : 유로



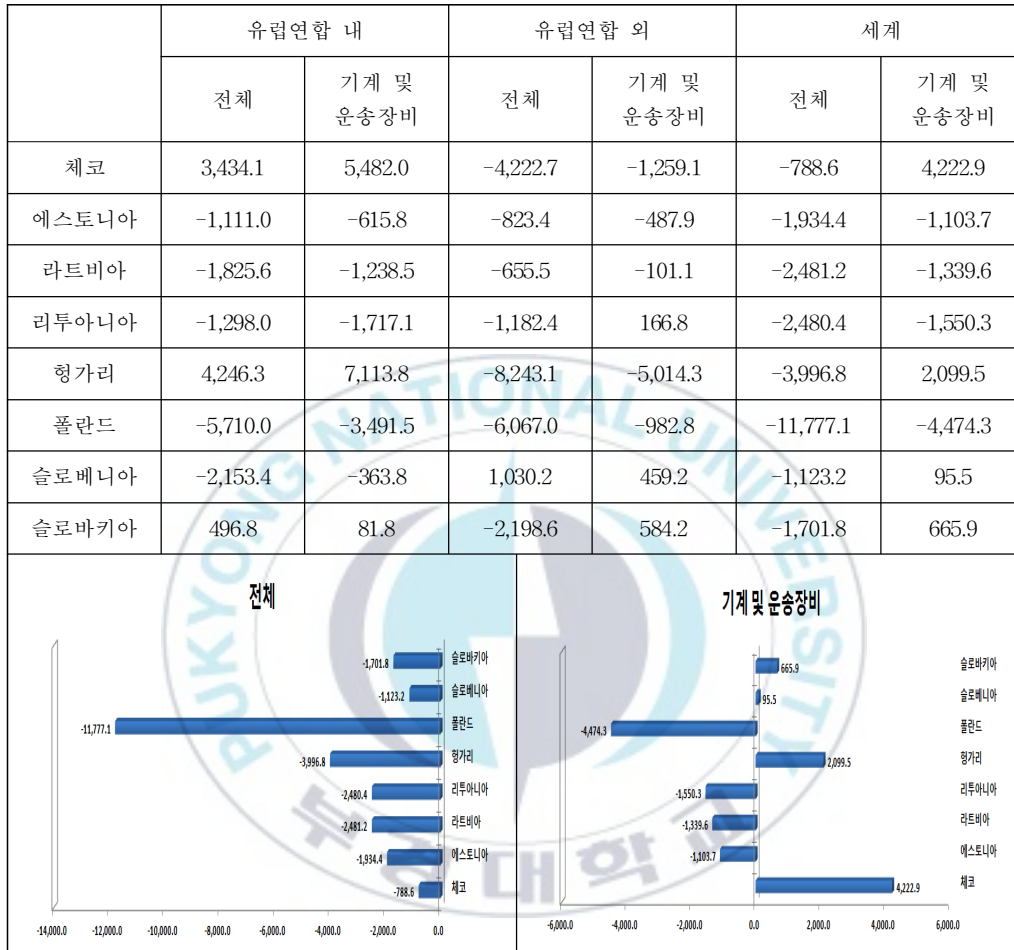
자료 : OECD Statistics, <http://stats.oecd.org>

주 : 독일은 2015년 최저임금제도를 처음 도입하였고, 이탈리아는 최저임금제도가 없음

다음으로 무역수지를 살펴보면 전 세계를 대상으로 모든 중동부 유럽 국가들이 무역적자를 보고 있는 것으로 나타났다. 특히 폴란드의 경우 117억 유로 이상의 적자를 보고 있었으며 헝가리 역시 39억 유로 수준의 무역적자를 나타내고 있다. 비셰그라드 4개국 중 체코가 가장 적은 무역적자를 보고 있었으며 이는 중동부 유럽 전체에서도 가장 낮은 수준의 적자이다. 이들 무역수지를 EU 역내와 역외로 구분해보면 비셰그라드 국가들 중 폴란드만 제외하고는 역내에서 무역 흑자를 내고 있었으며 역외에서는 중동부 유럽 국가들 중 슬로베니아만이 유일하게 흑자를 내고 있는 모습이다. 비셰그라드 4개국의 주력산업 분야인 기계 및 운송장비 부분에서는 폴란드를 제외하고 체코, 헝가리, 슬로바키아는 큰 폭의 무역흑자를 내고 있으며 슬로베니아의 경우 크지는 않지만 무역흑자를 내고 있는 것으로 나타났다.

표 25 중동부 유럽 무역수지

단위 : 백만 유로



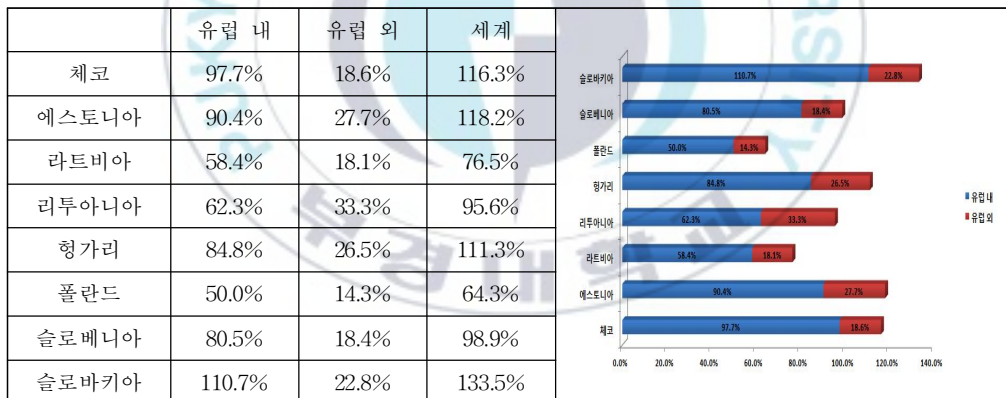
자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

무역 개방도는 GDP 대비 무역(수출과 수입)의 비율을 나타내는 수치로서 무역 개방도가 높으면 수직적 FDI의 유입에 유리하다고 볼 수 있다. 수직적 FDI의 경우 내수시장을 목표로 하는 기업이전보다 수출을 위한 상품 제작을 하는 것이 우선인 투자방식인데 중동부 유럽 자동차 산업의 경우 유럽의 생산기지 역할을 하는 관문의 성격을 가지고 있기 때문에 무역개방도가 높을

수록 입지경쟁력이 높다고 볼 수 있다.

중동부 유럽 국가들의 무역 개방도를 EU 역내와 역외로 나누어서 살펴보면 전반적으로 역내 개방도가 높다. 그 이유는 역내 수출입의 경우 자유로운 상품의 이동이 이루어지기 때문에 이러한 결과가 나온 것이다. 체코와 에스토니아, 헝가리, 슬로바키아의 경우 무역개방도가 100% 이상을 나타내고 있으며 슬로바키아의 경우 133.5%로 무역개방도가 가장 높으며 역내 무역 개방도 역시 중동부 유럽 국가들 중 유일하게 100% 이상을 기록하고 있다. 반면 비셰그라드 4개국 중 폴란드만 유일하게 무역개방도가 100% 이하로 나타났을 뿐만 아니라 중동부 유럽 국가들 중 무역 개방도가 가장 낮은 64.3%를 나타내고 있다.

표 26 중동부유럽 무역 개방도



자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

나. 정치·제도적 요인

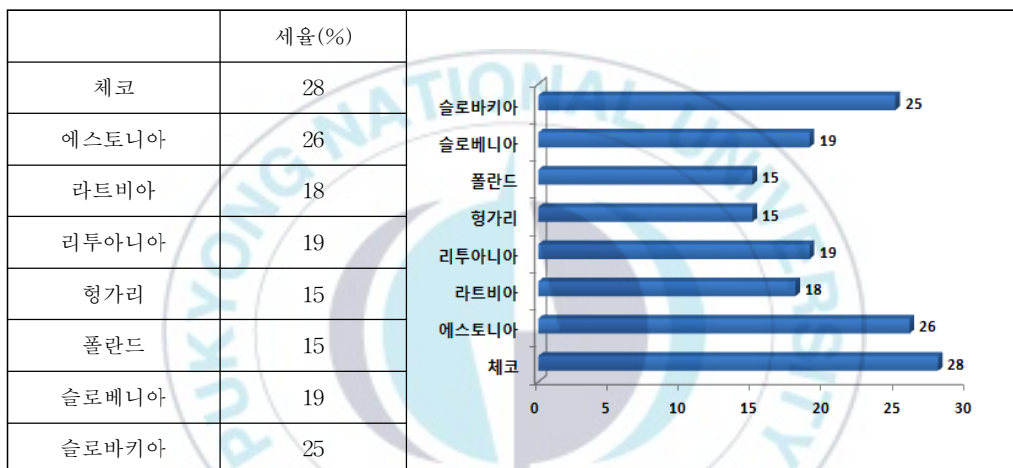
정치·제도적 요인은 각 국가의 정치적 상황과 정부의 개입에 관한 부분으로서 조세율, 국가 위험도, 정부의 투자 규모로 구성하였다.

조세율을 측정하는 기준으로서 기업에게 가장 중요하게 적용되는 법인세를 기준으로 알아보고자 한다. 법인세율이 높으면 기업에게는 기업이전의 때

력이 감소한다고 할 수 있으며 입지경쟁력이 약화된다고 볼 수 있다.

중동부 유럽의 법인세율은 15%에서 28%로 다양하게 나타나고 있는데 비세그라드 4개국 중 폴란드와 헝가리가 15%로 이들 4개국뿐만 아니라 중동부 유럽 전체에서도 가장 낮은 세율을 측정하고 있으며 슬로바키아와 체코는 각각 25%, 28%로 중동부 유럽 전체에서 가장 높은 세율을 나타내고 있다.

표 27 중동부유럽 법인세율



자료 :Ernst & Young, Worldwide Corporate Tax Guide

국가부패도의 경우 국가 부패지수를 측정함에 따라 그 부패정도를 가늠하는데 부패도가 높을수록 입지경쟁력이 낮아진다고 볼 수 있다. 중동부 유럽 국가들의 부패지수를 살펴보면 에스토니아가 부패지수 6으로 슬로베니아와 함께 세계 31위를 기록함과 동시에 중동부 유럽에서 가장 부패도가 낮은 것으로 나타났다. 폴란드가 중동부 유럽 국가들 중 부패지수가 가장 낮은 3.5를 기록하면서 부패가 가장 심한 것으로 나타났다. 그리고 비세그라드 4개국뿐만 아니라 중동부 유럽 전체가 부패도가 높다고 봐야 되는 이유가 주요 자동차 생산국으로 분류되는 독일과 프랑스, 영국, 이탈리아, 스페인의 경우 이탈리아를 제외하고는 부패도가 상당히 낮은 것으로 나타나고 있다.

표 28 중동부 유럽 국가 부패지수

국가	부패지수	순위
Estonia	6	31
Slovenia	6	31
Hungary	4.8	42
Lithuania	4.6	44
Czech Republic	4.2	51
Latvia	4	57
Slovakia	4	57
Poland	3.5	67
United Kingdom	8.6	11
Germany	8.2	15
France	7.1	22
Spain	7.1	22
Italy	4.8	42

자료 : Transparency international, www.transparency.org/research/cpi

주 : 지수가 1에 가까워질수록 부패가 심함

우선 발언권과 책임성(Voice and Accountability)의 요인에서는 군대의 정치적 개입이 있는지와 민주적 책임성이 있는지에 대한 요소를 통해 설정한 지수이다. 비세그라드 4개국 중동부 유럽에서 아주 높은 것으로 나타났는데 헝가리와 폴란드, 슬로바키아는 최고점인 1점으로 기록되었으며, 체코의 경우 0.96으로 높은 점수를 기록하였다. 그 외의 중동부 유럽 국가들은 0.1점 이상 차이나는 0.8점대를 기록하여 비세그라드 4개국 보다는 낮은 점수를 기록하고 있다.

그리고 정치적 안정성(Political Stability and Absence of Violence) 요인에서는 정부가 안정적인가하는 부분과 내외부적인 분쟁의 존재와 국내의 종교적 긴장상태가 존재하는가에 대한 요소로 측정을 하게 된다. 정치적 안정성 부분에서는 슬로베니아가 가장 높은 점수인 0.79를 기록하였고 체코가 0.67로 가장 낮은 점수를 받았다. 비세그라드 4개국의 경우 체코를 제외하고는

정치적 안정성이 뛰어난 것으로 나타났다.

법치주의(Rule of Law)는 법집행 능력이 뛰어난가에 대한 부분인데 체코와 라트비아가 가장 높은 점수인 0.83을 기록하였고 비세그라드 4개국의 국가들은 낮은 점수를 기록하면서 체코를 제외하고는 법집행 능력이 낮은 것으로 판단이 된다.

부패통제(Control of Corruption)의 경우 부패를 해결할 능력이 있는가에 대한 부분으로 앞서 분석한 부패지수와 그 맥락을 같이 하는 부분으로 부패를 통제할 수 있는 능력을 알아보는 지수이다. 앞서 살펴본 부패도 지수와 비슷한 결과가 나타났는데 에스토니아와 헝가리, 슬로베니아가 가장 높은 점수를 나타내고 있으며, 폴란드와 라트비아가 가장 낮은 점수를 나타냈다. 그리고 중동부 유럽 국가들 모두 전반적으로 낮은 점수로 나타나 부패가 아주 심한 것으로 판단된다.

표 29 중동부 유럽 국가위기 지수

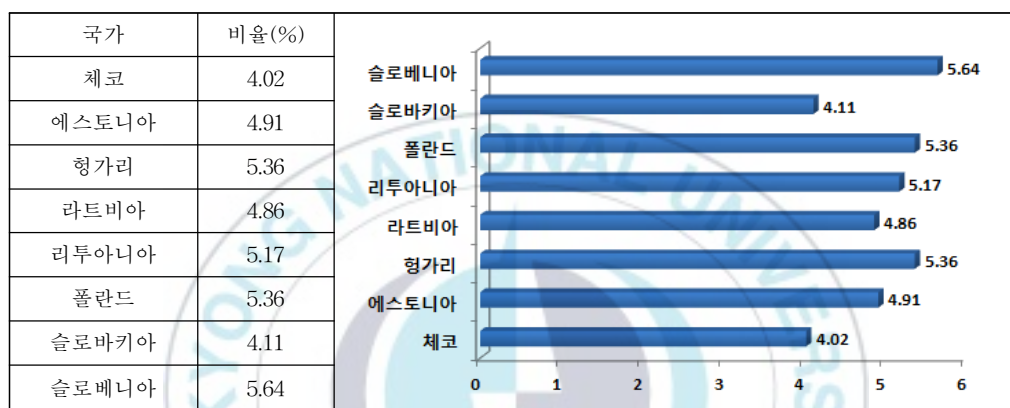


자료 : World Bank, www.worldbank.org

그리고 정부의 투자 요인에서는 교육 분야와 R&D 분야로 나누어 살펴보고자 한다. 우선 교육 분야에서 GDP 대비 정부지출 비율을 살펴보면 중동부

유럽 국가들 중 슬로베니아가 5.64%로 가장 높은 비율을 나타내고 있다. 비셰그라드 4개국의 경우 폴란드와 헝가리가 5.36%로 가장 높은 것으로 나타나고 있으며 슬로바키아가 4.11%, 체코가 4.02%로 비셰그라드 4개국뿐만 아니라 중동부 유럽 전체에서 가장 낮은 것으로 나타났다.

표 30 GDP 대비 교육분야 정부지출 비율

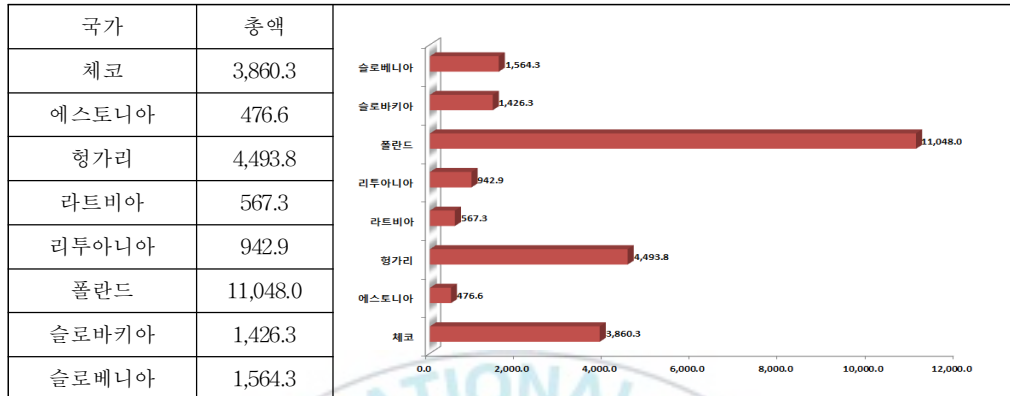


자료 : World Bank, www.worldbank.org

하지만 비셰그라드 4개국의 경제규모가 다른 중동부 유럽 국가들보다 크기 때문에 비율이 낮더라도 실제 총액이 더 높게 나타난다. 교육분야 지출총액을 살펴보면 폴란드가 110억 유로 수준으로 지출이 가장 큰 것으로 나타나고 있다. 그리고 비셰그라드 4개국 중 슬로바키아를 제외하고는 모두 중동부 유럽에서 상위권에 속하고 있다. 슬로바키아의 경우 14억 유로로 중동부 유럽에서 다섯 번째 수준으로 교육 분야에 정부가 지출을 하고 있었다.

표 31 중동부 유럽 교육 분야 정부지출

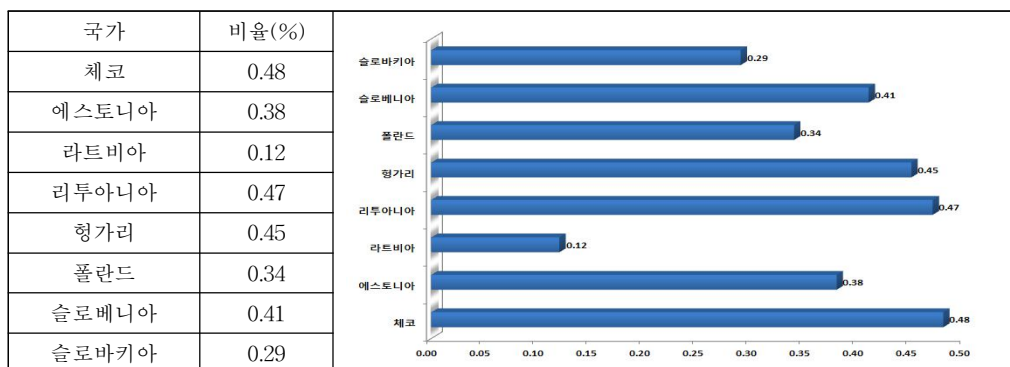
단위 : 백만 유로



자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

R&D 분야에 대한 정부지출의 경우도 교육 분야에 대한 비교 방법과 동일하게 GDP 대비 비율과 지출 총액으로 나누어 보고자 한다. 중동부 유럽의 R&D 분야에서 정부 지출의 비율은 체코가 가장 높은 0.48%를 나타내고 있으며 그 다음으로는 리투아니아가 0.47%로 높은 비율을 보이고 있다. 비셰그라드 4개국의 경우 체코와 헝가리 0.45%, 폴란드 0.38%, 슬로바키아 0.29%로 다양하게 나타나고 있다.

표 32 GDP 대비 R&D 분야 정부지출 비율

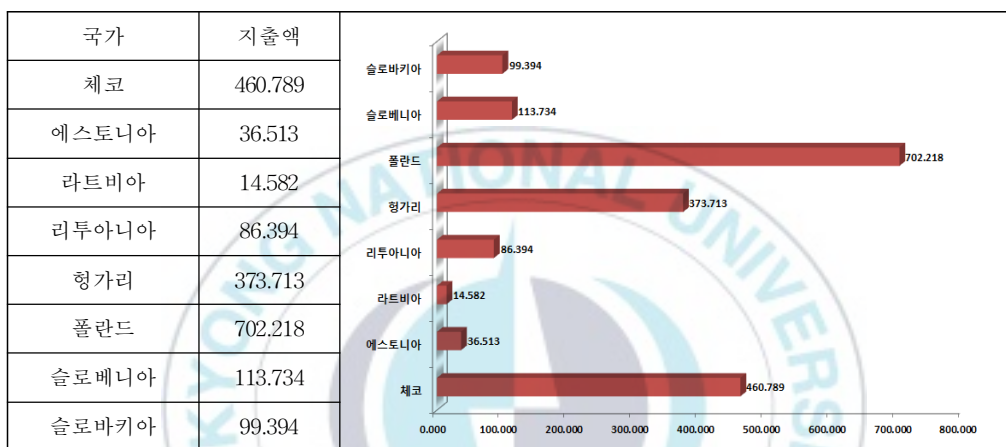


자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

하지만 정부지출 총액으로 살펴보면 비셰그라드 4개국인 슬로바키아를 제외한 나머지 국가들은 중동부 유럽 국가들 중 정부지출 총액이 가장 높다는 것을 알 수 있다.

표 33 중동부 유럽 R&D 분야 정부지출

단위 : 백만 유로



자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

다. 사회적 요인

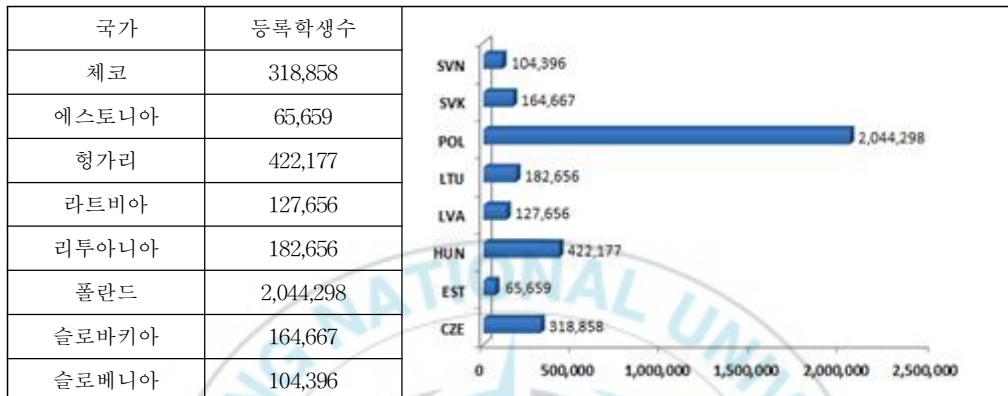
사회적 요인의 경우 각 국가들의 고등교육 수준으로 설정을 하였으며 고등교육 등록학생 수와 각 분야별 등록 학생 비율로 구성하였다.

우선 등록학생수를 보면 폴란드가 2백만명 이상으로 중동부 유럽 국가들 중 가장 많은 학생을 보유하고 있다. 이 수는 나머지 다른 국가들의 등록학생수를 합쳐도 많은 학생등록수로 폴란드의 고등교육의 참여율이 아주 뛰어나다는 것을 알 수 있다. 그리고 그 다음으로 헝가리가 약 42만명, 체코가 31만명으로 그 뒤를 따르고 있다. 비셰그라드 4개국 중 슬로바키아를 제외하고는 나머지 국가들이 모두 고등교육 참가가 높다는 것을 알 수 있다. 슬로바키아의 경우도 고등교육 등록학생 수가 164,667명으로 리투아니아 다음으로

중동부 유럽에서 다섯 번째로 많은 학생 수를 나타내고 있다.

표 34 고등교육 등록학생 수

단위 : 명



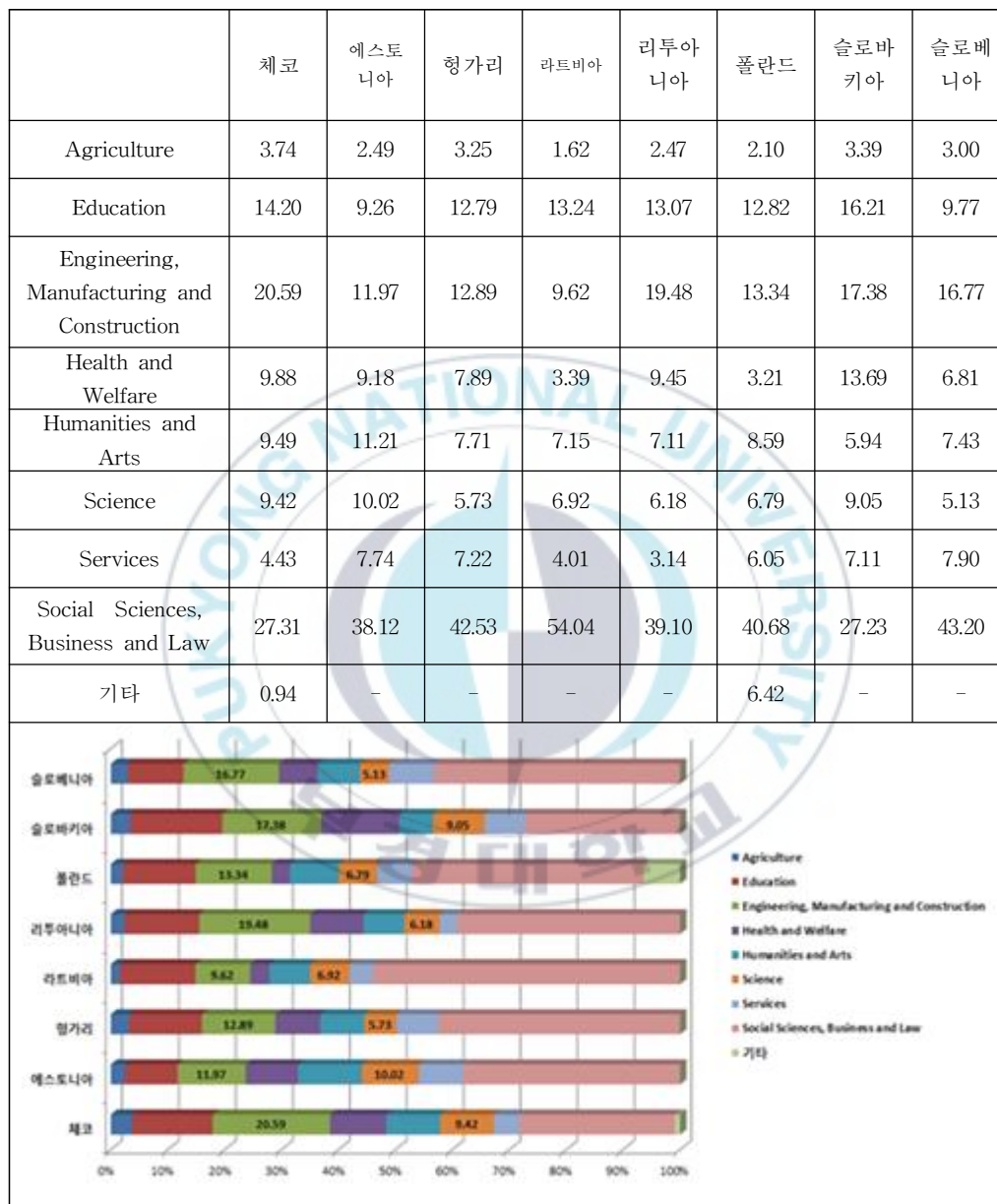
자료 :OECD Statistics, <http://stats.oecd.org>

고등교육 등록 학생들 중 어느 분야의 프로그램을 이수하는지에 대한 조사가 필요한 이유는 자동차 산업의 입지경쟁력이라는 부분에서 자동차 산업의 특수성을 반영해야하기 때문에 필요한 부분이라고 할 수 있다. 자동차 산업의 경우 필요한 교육 분야는 엔지니어링(Engineering, Manufacturing and Construction)분야와 과학(Science)분야 등 이공계열 분야의 고급인력을 필요로 한다. 그래서 학생 비율 중 이 분야에 대한 등록학생 수가 많은 것이 중요하다라고 볼 수 있다.

중동부 유럽에서 이 분야에 대한 등록학생 수가 많은 국가는 체코로 전체 등록학생 중 30.01%가 이 분야에 대한 교육을 받고 있는 것으로 나타났다. 그리고 슬로바키아의 경우도 26.43% 수준으로 나타났다. 비세그라드 4개국의 경우 체코와 슬로바키아가 상위권의 수준으로 나타나고 있으며 폴란드와 헝가리는 각각 20.13%와 18.62%로 하위권에 머무르는 것으로 나타났다.

표 35 프로그램별 학생 비율

단위 : %



자료 : OECD Statistics, <http://stats.oecd.org>

라. 입지적 요인

입지적 요인은 산업입지우위를 분석하기 위한 요인으로서 전통적으로 오랫동안 입지우위를 분석하기 위해 사용했던 요인들이다. 본 연구에서는 자동차 산업의 특수성을 반영하여 자동차 연관 산업과 인프라, 물리적 거리로 구성하였다. 자동차 산업의 연관 산업으로 후방산업에 속하는 제조업 분야의 업종에 대해 비교 분석을 하고자 한다. 자동차 산업의 경우 다양한 연관 산업이 결합하여 완성되는 업종으로서 연관 산업의 발전도 역시 중요한 입지 경쟁력으로 나타나게 된다. 자동차 연관 산업으로 섬유, 고무, 플라스틱, 유리의 화학산업 분야와 금속산업, 전기전자 산업을 그 요소로 사용하였다.

규모 측면에서는 비셰그라드 4개국 중 슬로바키아를 제외하고는 중동부 유럽에서 가장 큰 것으로 나타났다. 그리고 부가가치 측면에서는 섬유 산업을 제외하고는 비셰그라드 4개국이 중동부 유럽에서 가장 높은 것으로 나타났다. 특히 폴란드의 경우는 규모 측면과 부가가치 측면에서 가장 우위에 있다는 것을 알 수 있다.

표 36 중동부유럽 자동차 연관 산업 현황

단위 : 개, 백만 유로

구분	섬유		고무		플라스틱	
	기업수	부가가치	기업수	부가가치	기업수	부가가치
체코	2,661	536.8	495	479.5	2,624	801.0
에스토니아	190	90.5	17	4.4	133	47.4
라트비아	510	47.5	18	2.8	169	31.7
리투아니아	358	113.4	29	1.5	340	78.1
헝가리	2,267	180.4	260	163.9	2,192	492.5
폴란드	5,581	745.4	769	518.6	8,131	1,426.9
슬로베니아	530	186.6	108	-	1,056	-
슬로바키아	163	86.8	34	145.6	350	118.5

구분	유리		금속		전기전자	
	기업수	부가가치	기업수	부가가치	기업수	부가가치
체코	2,337	593.8	36,217	3,628.0	13,839	1,458.1
에스토니아	43	26.4	702	123.5	95	58.0
라트비아	29	20.1	559	170.0	70	31.5
리투아니아	56	14.7	691	103.8	149	71.6
헝가리	491	73.0	10,545	1,365.3	1,679	1,661.9
폴란드	1,439	633.3	30,560	4,748.6	4,778	1,450.2
슬로베니아	70	51.9	4,564	985.9	771	353.6
슬로바키아	43	96.5	1,170	1,266.2	400	380.0

자료 : Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

그리고 연관 산업의 기업 수 대비 부가가치를 계산해보면 산업별로 어느 국가가 생산효율성이 뛰어난지 알 수가 있다. 그 결과를 보면 플라스틱 산업 분야를 제외하고 모든 산업분야에서 슬로바키아가 생산 효율성이 가장 뛰어난 것으로 나타났다. 생산성이 높다는 것은 기업들에게는 아주 매력적인 요인으로 나타나며 또한 이러한 부분은 입지경쟁력의 증가에 영향을 미칠 것으로 보인다.

표 37 중동부 유럽 자동차 연관 산업 기업별 부가가치

단위 : 백만 유로

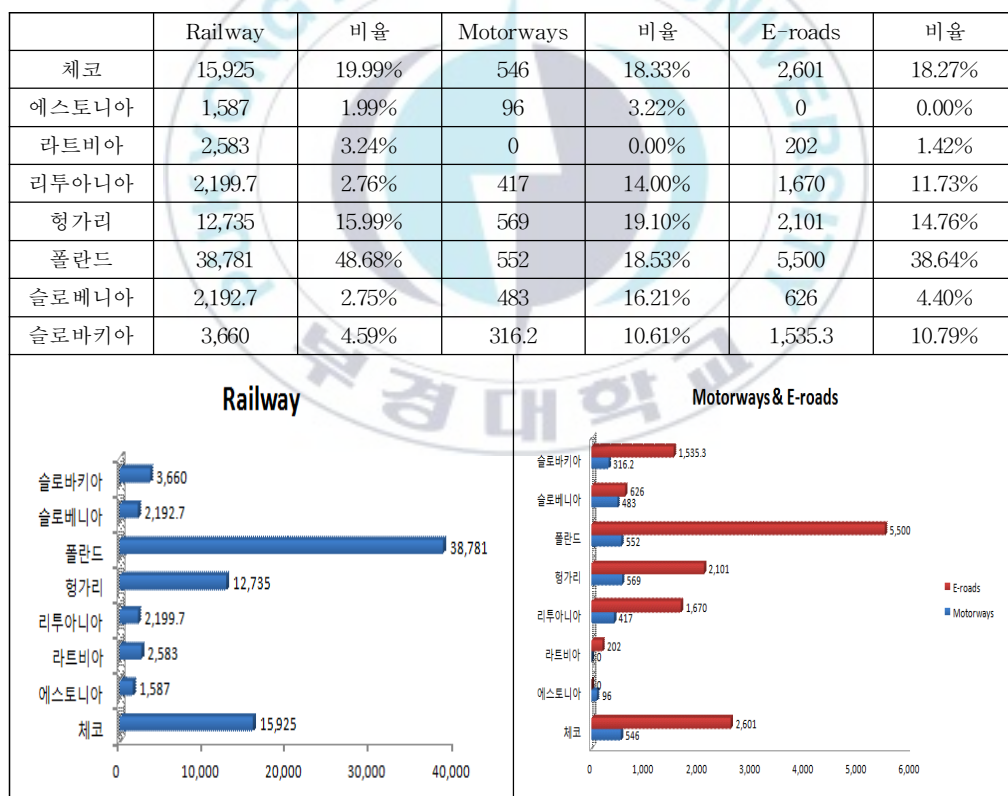
	섬유	고무	플라스틱	유리	금속	전기전자
체코	0.20	0.97	0.31	0.25	0.10	0.11
에스토니아	0.48	0.26	0.36	0.61	0.18	0.61
라트비아	0.09	0.16	0.19	0.69	0.30	0.45
리투아니아	0.32	0.05	0.23	0.26	0.15	0.48
헝가리	0.08	0.63	0.22	0.15	0.13	0.99
폴란드	0.13	0.67	0.18	0.44	0.16	0.30
슬로베니아	0.35	-	-	0.74	0.22	0.46
슬로바키아	0.53	4.28	0.34	2.24	1.08	0.95

자료 : Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

다음으로 중동부 유럽 인프라 규모에 대해 비교하고자 한다. 중동부 유럽 인프라 중 교통 부분의 경우 자동차 산업에는 중요한 요소이기 때문에 철도와 도로 부분에 대한 인프라를 분석하고자 한다. 철도의 경우 비셰그라드 4개국이 중동부 유럽에서 그 규모가 가장 큰 것으로 나타나고 있다. 그리고 고속도로의 경우 비셰그라드 4개국 중 슬로바키아를 제외한 나머지 국가들은 상위권의 규모를 나타내고 있으며 슬로바키아는 중동부 유럽 국가들 중 여섯 번째 규모이다.

표 38 중동부 유럽 철도 및 도로 현황

단위 : km

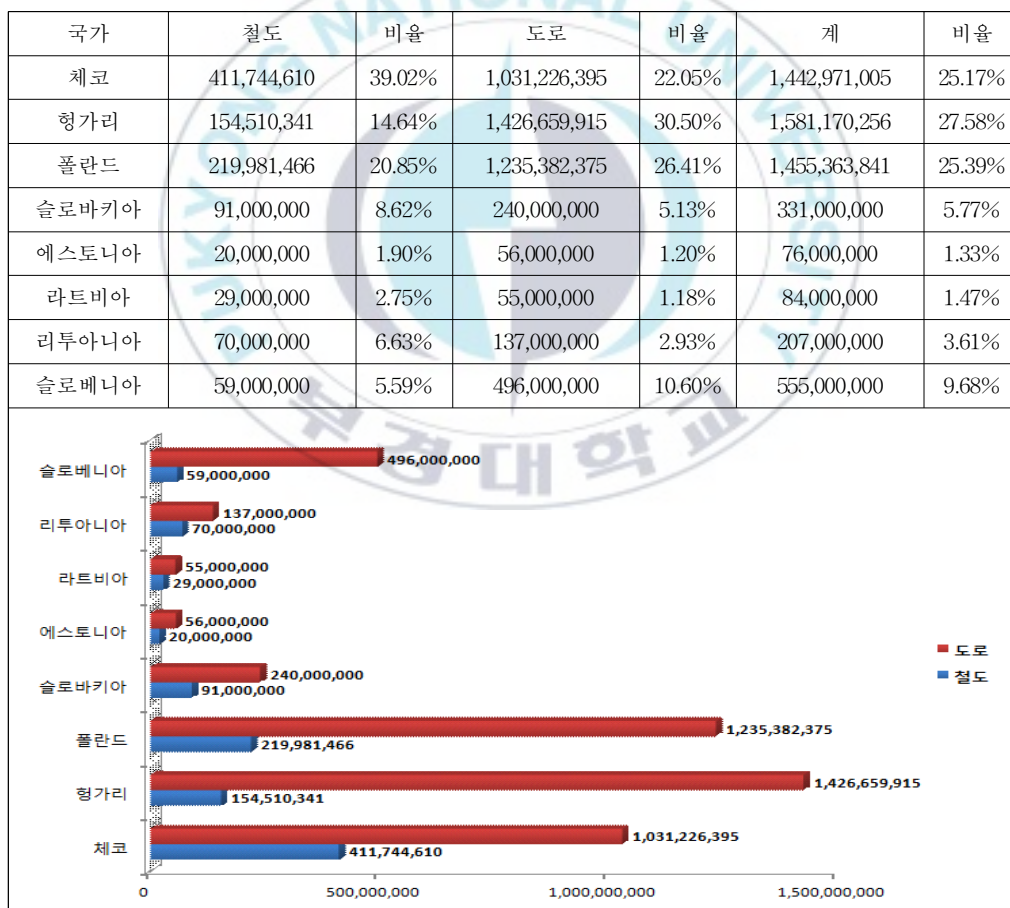


자료: World Bank, www.worldbank.org

중동부 유럽의 인프라 투자규모를 살펴보면 비셰그라드 4개국이 철도 부분에서는 투자가 가장 많이 이루어졌다. 체코와 헝가리, 폴란드, 슬로바키아의 투자금액은 중동부 유럽 전체 투자금액의 약 80% 수준이다. 하지만 도로 부분의 투자의 경우 비셰그라드 4개국 중 슬로바키아를 제외하고 나머지 국가들은 상위권에 속한다. 하지만 비셰그라드 4개국의 투자금액이 전체의 80% 이상을 차지하는 수준이다.

표 39 중동부유럽 인프라 투자규모

단위 : 유로



자료: World Bank, www.worldbank.org

중동부 유럽 국가들과 서유럽의 주요 도시들과의 물리적 거리 역시 중요한 결정요인으로 나타나게 된다. 자동차 기업들이 중동부 유럽으로 이전하는 가장 큰 목적은 생산비를 감소시키기 위한 것이다. 그리고 중동부 유럽의 생산기지를 유럽 역내 수출을 중심으로 한 운영을 목적으로 삼고 있기 때문에 서유럽의 주요 도시들과 거리가 멀어지게 된다면 운송비가 증가하게 되고 이는 생산비 증가로 나타나기 때문에 중요한 요인으로 결정하게 된다.

표 40 주요도시와의 거리

단위 : km

수도	런던		밀라노		프랑크푸르트		파리	
	직선 거리	도로 거리	직선 거리	도로 거리	직선 거리	도로 거리	직선 거리	도로 거리
체코 프라하	1034	1030	646	867	410	509	883	1030
에스토니아 탈린	1786	2589	1870	2477	1456	2026	1861	2541
헝가리 부다페스트	1451	1724	788	967	812	964	1246	1485
라트비아 리가	1678	2282	1641	2169	1268	1719	1705	2233
리투아니아 빌뉴스	1725	2087	1535	975	1233	1524	1698	2043
폴란드 바르샤바	1450	1635	1145	1523	891	1080	1368	1599
슬로바키아 브라티슬라바	1289	1560	673	962	651	800	1090	1321
슬로베니아 류블랴나	1230	1558	418	505	626	800	966	1248

자료 : google map 기반 작성, www.google.co.kr/maps

마. 입지경쟁력 비교분석 결과

총 4개 분야의 10개 결정요인 그리고 17개의 자료를 분석한 결과 각 요인들마다 비교우위를 순서대로 순위를 결정하였다. 그리고 그 순위를 기준으로 1에서 8까지 점수를 매겼고, 각 요인들마다 비교우위의 국가가 있다는 결과 뿐만 아니라 종합적인 점수를 매겨 중동부 유럽 국가들 중 어느 국가들이 입지경쟁력이 있는지 알아보았다.

각 결정요인별로 가장 입지경쟁력이 뛰어난 중동부 유럽 국가들을 살펴보면 임금수준은 라트비아, 조세율은 헝가리와 폴란드, 무역수지는 체코, 무역개방도는 슬로바키아가 가장 우위에 있다. 그리고 국가위험도 요인에서는 헝가리가 평균적으로 가장 국가위험도가 낮은 것으로 나왔으며, 정부투자 요인에서 교육과 R&D 모두 폴란드가 비교우위를 가지고 있었다. 고등교육수준은 폴란드, 자동차 산업과 관련된 분야에 대한 교육은 체코가 가장 뛰어났다. 연관 산업에서 규모적 측면에서는 폴란드가 뛰어났지만 생산성 부분에서는 슬로바키아가 가장 우위에 있다. 인프라의 규모에서는 폴란드, 투자에서는 체코, 헝가리, 폴란드가 뛰어났고 주요 도시들과의 거리는 체코가 가장 가까운 것으로 결과가 나왔다. 이렇게 각각의 결정요인들의 비교우위결과를 살펴보면 비셰그라드 4개국인 모든 요인에서 입지경쟁력이 뛰어나다고 말하기 어렵다. 특히 몇몇 요인들의 경우 비셰그라드 4개국이 하위권에 머무르는 결과를 나타내기도 해서 이들 국가들이 입지경쟁력이 뛰어난가에 대한 의문이 생기기도 한다. 그래서 생산기지 이전의 원인으로 결정요인들을 각각 분석하는 것보다 모든 결정요인들이 상호작용을 하며 입지경쟁력에서 종합적인 비교우위가 발생할 것으로 보고 모든 요인에 점수를 부여하여 종합한 다음 중동부 유럽에서 어떠한 국가들이 자동차 산업 분야에서 입지경쟁력을 가지는지 확인해보고자 한다.

표 41 중동부 유럽 자동차 산업 입지경쟁력 비교 순위(순위)

결정요인	체코	에스토니아	헝가리	라트비아	리투아니아	폴란드	슬로바키아	슬로베니아
임금수준	7	4	6	1	2	5	3	8
무역수지	1	4	7	6	5	8	3	2
무역개방도	3	2	4	7	6	8	1	5
조세율	8	7	1	3	4	1	6	4
국가위협도	5	5	1	8	7	4	3	2
정부 투자	교육	3	8	2	7	6	1	5
	R&D	2	7	3	8	6	1	5
고등교육수준	3	8	2	6	4	1	5	7
관련분야교육	1	4	7	8	3	6	2	5
연관 산업	규모	2	6	3	8	7	1	5
	생산성	5	2	8	4	5	7	1
인프라	규모	2	8	2	7	4	1	6
	투자	1	7	1	7	6	1	5
주요도시와 거리	1	8	4	7	6	5	3	2

주 : 비교우위의 1위부터 8위까지 표시

그리고 앞서 언급한 바와 같이 이러한 순위를 점수로 변환시켜 정리한 후 모든 요인들을 계산하면 종합적 입지경쟁력이 뛰어난 국가들을 찾을 수 있다. 각 결정요인들마다 정해진 순위마다 점수를 각각 1점에서 8점까지 준 다음 그 합계가 높으면 종합적 입지경쟁력이 가장 크다고 볼 수 있다.

그 결과를 보면 체코가 총점수 82점으로 입지경쟁력이 가장 높은 것으로 나타났다. 그 다음의 순서를 알아보면 슬로바키아는 77점으로 두 번째, 폴란드는 76점으로 세 번째, 헝가리가 75점으로 네 번째, 슬로베니아가 64점으로 다섯 번째, 리투아니아가 55점으로 여섯 번째, 에스토니아가 46점으로 일곱 번째이며 라트비아가 39점으로 중동부 유럽 국가들 중 자동차 산업에 대한 입지경쟁력이 가장 낮은 것으로 나타났다.

표 42 중동부 유럽 자동차 산업 입지경쟁력 비교 순위(점수변환)

결정요인		체코	에스토니아	헝가리	라트비아	리투아니아	폴란드	슬로바키아	슬로베니아
임금수준		2	5	3	8	7	4	6	1
무역수지		8	5	2	3	4	1	6	7
무역개방도		6	7	5	2	3	1	8	4
조세율		1	2	8	6	5	8	3	5
국가위험도		4	4	8	1	2	5	6	7
정부 투자	교육	6	1	7	2	3	8	4	5
	R&D	7	2	6	1	3	8	4	5
고등 교육수준		6	1	7	3	5	8	4	2
관련분야교육		8	5	2	1	6	3	7	4
연관 산업	규모	7	3	6	1	2	8	5	4
	생산성	4	7	1	5	4	2	8	6
인프라	규모	7	1	7	2	5	8	5	3
	투자	8	2	8	2	3	8	5	4
주요도시와 거리		8	1	5	2	3	4	6	7
총점수		82	46	75	39	55	76	77	64
평균점수		5.9	3.3	5.4	2.8	3.9	5.4	5.5	4.6

그리고 비세그라드 4개국의 입지경쟁력 중 어떠한 결정요인들이 뛰어난지에 대한 부분에 대해 알아보고자 한다. 각 국가들의 결정요인 중 중동부 유럽에서 상위권에 속한다면 각 국가들의 입지경쟁력으로 볼 수 있을 것이다.

우선 체코의 경우 무역수지와 관련분야 교육, 인프라(투자), 주요도시와 거리의 4가지 결정요인에서 입지경쟁력을 가지는 것으로 나타났다. 그리고 슬로바키아는 무역개방도와 연관 산업(생산성)요인에서 입지경쟁력 우위를 가지고 있었고, 헝가리는 조세율과 국가위험도, 인프라(투자)에서 입지경쟁력이 뛰어난 것으로 나타났다. 마지막으로 폴란드의 경우 조세율과 정부투자(교육, R&D), 고등교육 수준, 연관 산업(규모), 인프라(규모, 투자)에서 입지

경쟁력을 가지고 있다.

그리고 각 국가들의 입지경쟁력 결정요인 중 각 국가들의 상위권에 포함되는 결정요인 중 공통적으로 포함되는 결정요인을 찾아보니 연관 산업(규모)와 인프라(규모, 투자)의 3개 결정요인으로 정리되었다.

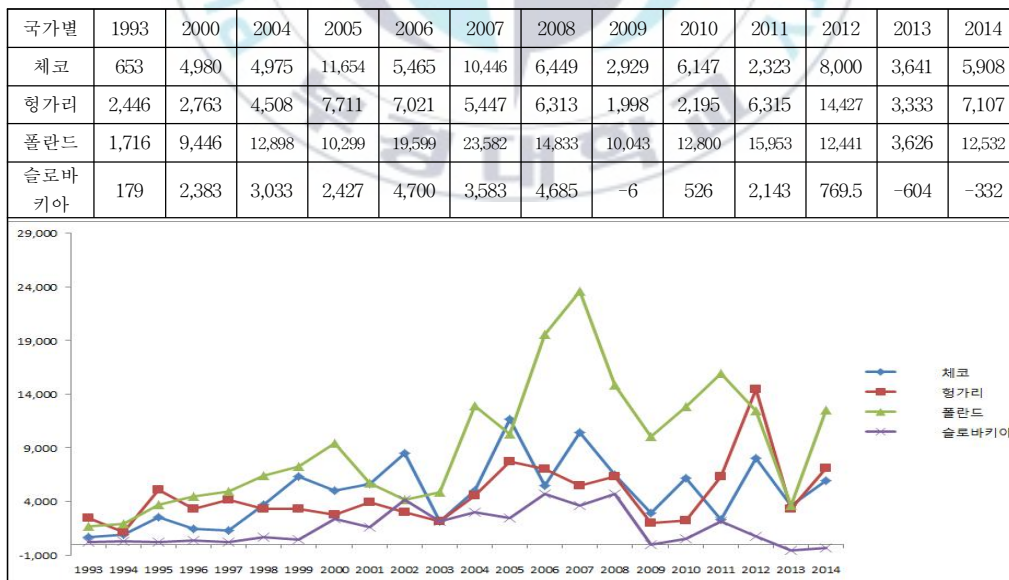
2절 EU 통합의 확대와 비셰그라드 4개국의 자동차산업 입지경쟁력 변화

가. EU통합과 입지경쟁력

EU 통합이 진행함에 따라 신규 회원국들로 다국적 기업들이 생산기지 이전을 지속적으로 하게 된다. 비셰그라드 4개국의 경우도 EU 가입 이후 급격한 FDI 투자가 유입되는 것을 볼 수 있다.

표 43 비셰그라드 4개국 FDI 유입

단위 : 백만 달러



자료 : KOSIS 국가통계포털, www.kosis.kr

주 : 슬로바키아 2012년의 경우 자료가 없어 잠정치를 추정

자동차 산업의 생산기지 이전은 이미 알아보았듯이 다양한 입지경쟁력 우위를 통해 비세그라드 4개국으로 실행하게 되었다. 최초에 입지경쟁력의 우위를 통해 다국적 기업들이 이전을 하게 되었고 시간이 진행됨에 따라 경제통합의 효과에 따라 지속적으로 변화를 하게 될 것이다. 특히 이러한 변화를 주목해야 하는 점이 경제통합의 효과에는 긍정적인 효과만 있는 것이 아니기 때문이다. 부정적인 효과도 반드시 존재하며 이렇게 양(+)과 음(-)의 효과로 인해 입지경쟁력 역시 처음과 다르게 변화를 하게 될 것이다. 경제통합의 효과뿐만 아니라 FDI의 유입이 주는 긍정적인 효과에서도 경제성장과 생산성 증가, 국제시장 접근성, 수출 증가 등이 존재한다⁹⁷⁾.

만약 변화를 하게 된다면 비세그라드 4개국의 입지경쟁력 역시 변화할 수 있기 때문이다. 이러한 입지 경쟁력 변화는 기존 입지경쟁력 분석에서 사용한 결정요인들을 중심으로 알아보려고 한다. 경제통합으로 인한 결정요인 변화는 모든 결정요인에 적용되지 않을 것이다. 왜냐하면 결정요인의 경우 우선 첫 번째로 변화가 가능한 결정요인과 불가능한 결정요인으로 구분이 된다. 변화가 불가능한 결정요인 중 대표적인 요인은 바로 물리적 거리이다. 물리적 거리는 이미 입지상태로 고정되어 있는 요인이기 때문에 경제통합의 효과랑 무관한 부분이기 때문이다. 두 번째로는 국내적 결정요인과 비국내적 결정요인들이다. 국내적 결정요인이라는 것은 경제통합 혹은 EU가 개입하지 못하는 부분을 의미한다. 대표적인 예로 최저임금과 조세율과 같은 부분이다. 이러한 요인들은 각 국가별로 상황에 맞게 그 국가가 정해야 하는 결정요인이라 경제통합과 확대가 영향을 미치는 요소가 아니다. 마지막으로 사회적 결정요인과 비사회적 결정요인으로 나누어 볼 수 있는데 사회적 요인의 경우 경제통합으로 인한 변화가 이루어지는 부분이 아니라 각 국가의 상황에 따라 변화하는 부분이기 때문에 통합에 의한 변화가 가능한 결정요인이

97) 중부 유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지 경쟁력 분석, p.174

아니다. 이에 따라 앞서 분석에서 활용한 입지경쟁력의 결정요인들 중 무역 수지와 무역개방도, 연관산업의 변화를 통해 경제통합에 의해 변화가 이루어졌는지 살펴보고자 한다.

나. 경제규모 변화

경제통합으로 인한 경제적 효과 중 가장 대표적인 부분은 경제규모의 변화라고 할 수 있다. 경제규모의 변화를 살펴보는 대표적인 결정요인은 시장규모와 경제성장률이다. 시장규모를 분석하는 기준으로는 GDP변화와 1인당 GDP 변화로 알 수 있으며 경제성장률의 경우 실질 GDP의 변화를 통해 경제가 성장을 했는지 확인할 수 있다.

(1) 시장규모

비세그라드 4개국의 GDP는 EU의 회원국으로 가입한 2004년부터 급속하게 증가하게 된다. EU 가입 시기인 2004년 체코 960억 유로, 헝가리 838억 유로, 폴란드 2,061억 유로, 슬로바키아 347억 유로로 큰 폭으로 증가하는 모습을 보였다. 그리고 2004년 이후 13년 후인 2017년 체코는 1,915억 유로로 2004년 대비 약 2배 이상 증가하였고, 헝가리는 1,234억 유로로 증가, 폴란드는 4,656억 유로로 2배 이상 증가, 슬로바키아 역시 2배 이상 증가한 8,498억 유로로 증가하였다. 이들의 GDP 변화가 큰 증가라고 보는 이유 중 하나는 EU의 연평균 증가율이 2.75%에 불과했지만 체코와 헝가리, 폴란드, 슬로바키아의 경우 각각 5.46%, 3.02%, 6.47%, 7.13%로 EU 평균보다 큰 폭으로 증가하였기 때문이다. 이는 EU의 증가율과 비교하면 적게는 0.5%p에서부터 크게는 4.6%p의 차이를 보이고 있다.

표 44 비셰그라드 4개국의 GDP 변화

단위 : 백만 유로

	2004	2008	2012	2016	2017	연평균 증감율
EU	11,107,718.5	13,071,822.2	13,463,405.2	14,908,750.0	15,324,266.7	2.51%
체코	96,028.5	161,313.1	161,434.3	176,564.3	191,554.8	5.46%
헝가리	83,839.6	108,121.5	99,502.4	113,730.8	123,494.6	3.02%
폴란드	206,119.6	366,182.3	389,376.8	425,980.2	465,651.6	6.47%
슬로바키아	34,702.3	66,002.8	72,703.5	81,154.0	84,985.2	7.13%

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

1인당 GDP의 증가를 살펴보면 GDP와 마찬가지로 2004년 이후 급속도로 증가하는 모습을 보이고 있다. 2004년에 각 국가별로 1인당 GDP는 체코 9,400 유로, 헝가리 8,300 유로, 폴란드 5,400 유로, 슬로바키아 6,400 유로였다. 하지만 13년이 지난 2017년에는 체코 18,100 유로, 헝가리 12,600 유로, 폴란드 12,100 유로, 슬로바키아 15,600 유로로 대폭 증가하였다. 헝가리를 제외하고는 2004년과 비교하여 2배 이상 혹은 2배 가까이 증가하였으며 슬로바키아의 경우는 2004년에는 헝가리보다 1인당 GDP가 낮은 수준이었지만 2007년 이후 역전하는 모습을 보이고 있다. 그리고 1인당 GDP의 연평균 증가율은 EU의 평균과 비교하면 그 비율은 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다. 각 국가들의 연평균 증가율은 체코 5.17%, 헝가리 3.23%, 폴란드 6.4%, 슬로바키아 7.09%로 EU의 2.21%와 비교하면 크게 증가하였다.

표 45 비셰그라드 4개국 1인당 GDP 변화

단위 : 유로

	2004	2008	2012	2015	2016	2017	연평균 증감율
EU	22,500	26,100	26,600	29,000	29,200	29,900	2.21%
체코	9,400	15,500	15,400	16,000	16,700	18,100	5.17%
헝가리	8,300	10,800	10,000	11,200	11,600	12,600	3.26%
폴란드	5,400	9,600	10,100	11,200	11,100	12,100	6.40%
슬로바키아	6,400	12,200	13,400	14,600	14,900	15,600	7.09%

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

(2) 경제성장률

비셰그라드 4개국이 EU에 가입한 이후 급격한 경제성장을 하게 된다. 헝가리를 제외하고 체코, 헝가리, 슬로바키아의 경우 약 최저 5%에서 최고 10% 이상까지 겨우 성장률을 기록하게 된다. 꾸준한 경제성장을 이루다가 2009년 글로벌 금융위기와 유럽 재정위기 등의 일련의 사건들로 인하여 체코와 헝가리, 슬로바키아는 경제성장이 음(-)으로 돌아서게 되는데 이들 국가들이 각각 -4.8%, -6.6%, -5.4%의 성장률을 기록하게 된다. 하지만 폴란드의 경우 2009년에도 2.8%의 경제성장률을 기록하며 유일하게 양(+)의 경제성장을 기록하게 된다. 그리고 그리스 등의 남유럽 재정위기가 2010년에 다시 나타나게 되며 이러한 영향으로 체코와 헝가리는 2012년과 2013년에 다시 경제성장률이 음(-)의 상태로 돌아서게 된다. 폴란드만이 유일하게 2004년 이후 경제성장률이 음(-)의 상태가 되지 않고 꾸준히 양(+)의 상태를 유지하며 지속적인 경제성장을 이루게 된다. 폴란드와 나머지 국가들인 체코, 헝가리, 슬로바키아가 이러한 차이를 보이게 되는 것은 개방경제의 정도에 대한 차이 때문에 나타난다. 폴란드의 경우 개방경제라기보다 인구규모가

상대적으로 큰 편에 속하며 이를 기반으로 내수경제 중심의 발전을 지속적으로 하고 있기 때문이다. 반대로 체코와 헝가리, 슬로바키아의 경우 개방경제 중심으로 발전을 하고 있으며 이러한 개방경제의 경우 무역개방도가 높다는 특징을 가지고 있어 수출 중심의 기업들에게는 투자를 선호하는 국가이기는 하지만 주요 무역상대국가 혹은 긴밀한 대외관계에 있어서 위기가 생기게 되면 국가의 경제가 흔들리게 된다면 단점을 가지고 있다.

표 46 비셰그라드 4개국 경제성장률

단위 : %

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
체코	4.9	6.4	6.9	5.5	2.7	-4.8	2.3	2.0	-0.8	-0.5	2.7	4.5	2.4
헝가리	5.0	4.4	3.9	0.4	0.9	-6.6	0.7	1.7	-1.6	2.1	4.0	3.1	2.0
폴란드	5.1	3.5	6.2	7.0	4.2	2.8	3.6	5.0	1.6	1.4	3.3	3.8	2.7
슬로바키아	5.3	6.8	8.5	10.8	5.6	-5.4	5.0	2.8	1.7	1.5	2.6	3.8	3.3

자료 : World Bank, www.worldbank.org

다. 무역구조 변화

무역구조 변화에 대해서는 입지경쟁력 결정요인 중 무역수지의 변화와 무역 개방도의 변화를 중심으로 알아보고자 한다.

(1) 수출과 수입

비셰그라드 4개국의 수출변화를 살펴보면 처음 EU에 가입한 2004년과 비교하여 크게 증가한 것으로 나타났다. 모든 국가들이 2004년과 2014년 사이

에 수출이 2배 이상 증가한 모습을 보이고 있으며 연평균 증가율을 보면 체코가 9.04%, 헝가리가 6.43%, 폴란드가 10.63%, 슬로바키아가 11.30% 증가한 것으로 나타나고 있다. 이중 슬로바키아가 가장 큰 폭으로 증가하며 수출 중심의 국가로 성장한 것을 알 수 있다. 비세그라드 4개국의 전체 수출은 역내수출과 역외수출로 구분해서 볼 수 있는데 역내와 역외 수출 모두 증가한 것으로 나타났다. 역내수출의 경우 2004년을 기준으로 10년 동안 헝가리를 제외하고 2배 이상 증가한 것으로 나타났다. 규모적 측면에서는 폴란드가 가장 많은 수출 증가를 보였고, 연평균 증가율로는 슬로바키아가 가장 높은 것으로 나타났다. 슬로바키아의 경우 2004년과 2014년 사이 연평균 증가율이 10.94%로 집계되었으며 폴란드는 10.18%, 헝가리는 5.89%, 체코는 8.34% 증가하였다.

역외수출의 경우 역내수출보다 그 규모는 작지만 증가폭은 더 큰 것으로 나타났다. 2004년 이후 각 국가별로 최소 2배 이상 증가한 것으로 나타났으며 그 변화의 폭이 크다는 것은 2004년 역내 수출과 역외 수출의 비중과 2014년 역내와 수출의 비중을 비교해보면 알 수가 있다. 2004년의 경우는 그 비중이 체코는 약 7.5대 1, 헝가리는 약 5대 1, 폴란드는 약 4대 1, 슬로바키아는 약 6.5대 1의 수준이었다. 하지만 2014년에는 체코가 약 4.5대 1, 헝가리가 약 3.5대 1, 폴란드가 약 3.5대 1, 슬로바키아가 약 5.5대 1로 변화하였다. 이로 보면 비세그라드 4개국의 역내와 역외 수출의 비중이 점점 좁혀지는 것을 알 수 있다. 그리고 연평균 증가율 역시 역내 수출보다 역외 수출이 그 증가가 큰 것으로 나타난다. 체코 13.12%, 헝가리 9.07%, 폴란드 12.35%, 슬로바키아 13.55%의 연평균 증가율을 나타내고 있으며 이 기간 동안 역내수출이 가장 증가한 것은 슬로바키아였다. 이러한 증가율은 역내 수출보다 체코 4.78%p, 헝가리 3.21%p, 폴란드 2.17%p, 슬로바키아 2.62%p 높은 것을 알 수 있다.

이러한 변화는 기존의 비셰그라드 4개국의 생산기지로서의 역할이 바뀌는 것을 보여준다. 기존 자동차 산업을 포함하여 다양한 산업에서 비셰그라드 4개국으로 생산기지를 이전한 목적 중 한 가지는 유럽 역내로의 수출과 판매를 하고자 한 것이었다. 하지만 역내와 역외 수출이 변화하는 것을 보면 수출의 다각화를 시도하는 것으로 보이며 이러한 변화는 비셰그라드 4개국이 생산기지로서의 역할 변화를 하는 것임은 물론이며 입지의 변화를 예상하게 할 수 있는 부분이다.

표 47 비셰그라드 4개국 수출 변화

단위 : 백만 유로

		2004	2005	2008	2009	2012	2013	2014
역 내	체코	48,635.7	54,036.5	85,216.4	68,959.9	99,380.2	99,118.7	108,376.8
	헝가리	37,684.1	41,645.9	58,836.4	47,717.9	62,398.1	63,003.8	66,611.5
	폴란드	48,652.3	56,745.2	90,538.7	78,199.7	109,962.1	115,755.4	128,290.5
	슬로바키아	19,451.0	22,450.0	41,505.3	34,698.1	52,789.6	53,556.8	54,909.5
역 외	체코	6,824.1	8,748.1	14,592.7	12,023.4	22,849.9	23,066.3	23,422.1
	헝가리	6,987.3	8,942.0	14,935.7	11,794.7	18,213.6	17,941.3	16,654.6
	폴란드	11,679.4	15,144.1	25,356.0	19,665.8	34,320.3	38,588.3	37,424.4
	슬로바키아	2,853.6	3,182.4	6,864.3	5,509.6	9,952.9	11,009.0	10,171.8
전 체	체코	55,459.8	62,784.6	99,809.1	80,983.3	122,230.0	122,185.1	131,798.9
	헝가리	44,671.4	50,587.9	73,772.1	59,512.6	80,611.6	80,945.1	83,266.1
	폴란드	60,331.7	71,889.2	115,894.7	97,865.5	144,282.4	154,343.7	165,714.9
	슬로바키아	22,304.6	25,632.4	48,369.7	40,207.7	62,742.5	64,565.8	65,081.2

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

비셰그라드 4개국의 수입 역시 수출과 크게 다르지 않은 모습이다. 수출에 비교하면 그 증가가 크지는 않지만 2004년과 비교하면 2014년까지 2배 이상으로 크게 증가하였다. 연평균 증가율을 살펴보면 체코는 7.53%, 헝가리 4.96%, 폴란드 8.85%, 슬로바키아 9.90% 증가한 것으로 알 수 있다.

역내 수입의 경우 그 증가율은 슬로바키아가 가장 높은 것으로 나타나고 있으며 증가 규모는 폴란드가 가장 큰 것으로 나타난다. 역내수입의 연평균 증감률은 체코 7.12%, 헝가리 5.91%, 폴란드 7.99%, 슬로바키아 9.49% 증가하였다.

역외수입의 경우 폴란드가 압도적으로 수입 증가한 것으로 알 수 있는데 2004년 역내 수입이 약 177억 유로였지만 2014년 510억 유로로 약 3배 가까이 증가한 것으로 알 수 있다. 연평균 증가율을 살펴보면 슬로바키아가 11.32%로 가장 증가율이 높은 것으로 나타나지만 폴란드가 11.16% 증가하면서 압도적인 증가폭을 기록하게 된다. 또한 연평균 증가율은 높지만 2012년 이후 역외 수입이 감소하는 모습을 보이고 있다. 체코는 9.05% 증가한 것으로 나타나는데 가장 독특한 점은 헝가리의 역외 수입이 2011년 이후 크게 감소하고 있다. 연평균 증가율도 2.56%를 기록하며 역내와 역외 수입의 연평균 증가율 차이가 -3.35%p 낮은 것으로 나타났다.

수출과 마찬가지로 수입이 증가하고 있다는 것은 전반적인 무역 개방도가 증가하고 있다는 것을 의미하기도 한다. 또한 비셰그라드 4개국의 경우 서유럽의 생산기지화로 인해 다양한 다국적 기업들이 위치하고 있다. 이러한 점을 반영하여 살펴보면 비셰그라드 4개국이 유럽에 위치한 다국적 기업들의 국제가치사슬에 편입되어 활동하고 있다고 볼 수 있다. 수입이 증가하는 것은 중간재가 증가한다는 의미로 볼 수 있으며 중간재 수입과 그를 통한 완성재의 국내 판매와 수출을 하고 있다고 볼 수 있다. 또한 역외 수입이 증가한다는 것은 유럽 소재의 다국적 기업들 뿐만 아니라 국외에 본사를 두고 있는

다국적 기업들 역시 중간재를 비셰그라드 4개국으로 수출하여 완성재를 만들면 서유럽의 판매시장으로 수출을 할 수 있는 프로세스가 만들어지고 있다고 예측이 가능하다.

표 48 비셰그라드 4개국 수입 변화

단위 : 백만 유로

		2004	2005	2008	2009	2012	2013	2014
역내	체코	45,201.6	50,111.8	74,336.5	58,855.9	82,993.6	83,457.2	89,939.2
	헝가리	33,437.8	37,499.0	50,774.9	38,431.6	52,371.7	54,060.4	59,376.0
	폴란드	54,362.3	61,577.4	102,110.0	77,855.8	104,926.1	107,822.0	117,266.9
	슬로바키아	18,954.2	21,717.8	36,769.4	29,927.7	44,413.0	45,727.2	46,920.2
역외	체코	11,046.9	11,388.0	22,235.5	16,458.2	27,072.0	25,163.7	26,263.4
	헝가리	15,230.3	15,995.3	23,293.8	17,318.8	21,706.7	21,319.1	19,602.3
	폴란드	17,746.4	20,119.3	39,856.4	29,298.7	50,008.0	48,496.7	51,099.4
	슬로바키아	5,052.2	6,133.1	13,483.3	9,970.3	15,828.5	15,815.4	14,768.3
전체	체코	56,248.5	61,499.8	96,571.9	75,314.0	110,065.6	108,620.9	116,202.6
	헝가리	48,668.2	53,494.3	74,068.7	55,750.4	74,078.3	75,379.4	78,978.3
	폴란드	72,108.8	81,696.7	141,966.5	107,154.6	154,934.1	156,318.7	168,366.4
	슬로바키아	24,006.4	27,850.9	50,252.6	39,898.0	60,241.5	61,542.6	61,688.5

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

(2) 무역수지 변화

무역수지 변화는 중장기적으로 보았을 때 특정국가의 경쟁력의 변화를 알아보기 위한 중요한 척도 중 하나이다. 그래서 앞서 입지경쟁력 분석을 위한 결정요인으로 사용하고 있으며 무역수지가 양(+)으로 간다면 국가 경쟁력이

증대한다고 볼 수 있으며 음(-)으로 간다면 경쟁력이 감소한다고 예측할 수 있다. 비셰그라드 4개국의 전체 무역수지를 살펴보면 폴란드를 제외하고는 꾸준히 증가하는 모습을 보이고 있으며 이는 경쟁력이 지속적으로 증대한다고 할 수 있다. 폴란드의 경우도 2008년 한해 무역수지가 급격하게 감소하는 모습을 보이긴 했지만 전체적으로 무역수지가 양(+)의 방향으로 간다는 것을 알 수 있다.

2004년과 비교하면 무역수지의 변화는 아주 고무적이라고 할 수 있는데 EU에 가입한 2004년의 무역수지를 보면 모두 큰 규모의 무역적자를 보고 있는 것으로 나타났다. 하지만 2014년의 무역수지가 폴란드를 제외하고 모두 무역적자에서 무역흑자로 전환하게 된다. 무역흑자로 가장 먼저 전환한 국가는 체코로 체코의 경우 EU 가입 다음해인 2005년부터 무역흑자를 기록하며 이후 지속적으로 흑자를 이어나가게 되고 또한 흑자 전환의 폭이 약 169억 유로로 가장 큰 변화를 보이게 된다. 그리고 헝가리는 2009년부터 무역흑자로 전환을 성공하게 되고 슬로바키아의 경우 2009년 무역흑자로 전환하게 되지만 이후 2010년과 2011년 다시 무역적자를 기록하고 2012년부터 지속적으로 무역흑자를 기록하게 있다. 폴란드의 경우 무역흑자로의 전환을 성공하지는 못했지만 무역적자를 큰 폭으로 줄이며 2004년과 비교하여 무역수지를 크게 변화시키고 있다.

역내와 역외 무역수지를 살펴보면 전반적인 변화가 왜 일어났는지 알 수 있다. 역내 무역수지는 역외 무역수지보다 큰 폭으로 증가하는 모습을 보이고 있다. 그리고 역내 무역수지는 2004년 EU 가입 당시부터 폴란드를 제외하고는 모든 국가들이 무역 흑자를 기록하고 있는 상태였다. 이는 가입 이전부터 비셰그라드 4개국이 EU와의 무역협정 등을 통해 수출이 꾸준히 이루어졌던 것이 무역흑자를 기록한 요인으로 예측된다. 폴란드의 경우도 전체 무역수지와는 다르게 무역흑자로의 전환을 성공하게 된다. 2004년에 무역적

자를 기록한 폴란드는 수년간 무역적자를 기록하였지만 2009년부터 흑자 전환을 성공하게 되고 이후 무역흑자를 꾸준히 증가시키게 되고 2014년에는 헝가리와 슬로바키아를 넘어서는 역내 무역흑자 국가로 변화를 하게 된다.

역외 무역수지는 비세그라드 4개국에게는 큰 문제점으로 남아있는데 2014년 기준으로 여전히 역외 국가들을 대상으로 무역적자를 기록하고 있기 때문이다. 2004년 기준으로 2014년에 체코와 헝가리는 무역적자의 규모를 감소시키긴 하였지만 여전히 무역적자의 규모가 낮은 수준이라고 할 수 없다. 그리고 폴란드와 슬로바키아의 경우 무역적자의 규모가 오히려 증가하는 모습을 보이고 있다. 10년 이상동안 무역적자의 폭이 증감을 반복하고는 있지만 2004년 기준으로 2014년에 폴란드와 슬로바키아 모두 무역적자의 폭이 2배 이상 증가한 모습으로 나타났다. 특히 폴란드는 무역적자의 규모를 감소시켜야 전체 무역수지를 적자에서 흑자로 전환시킬 수 있을 것이라고 본다.

비세그라드 4개국의 무역수지의 변화를 살펴보면 지속적인 무역흑자를 보이고 있다는 것은 입지경쟁력의 강화라는 측면에서 긍정적인 결과를 보이고 있다. 앞서 언급한 바와 같이 무역수지의 증가는 국가의 경쟁력이 증가하는 결과이며 또한 입지경쟁력의 한 결정요인의 증가는 비세그라드 4개국의 입지경쟁력을 지속적으로 증가하는 결과이기 때문이다.

하지만 입지경쟁력을 지속적으로 증가시키기 위해서는 역외무역에 대한 문제점을 해결해야 할 것이다. 본질적으로 역외무역에 대한 무역적자는 수입보다 수출이 다각화되어 있지 못하다는 이유가 존재한다. 그리고 수출이 다각화되지 못하고 역내에만 집중하는 이유는 유럽의 경제통합의 효과로 볼 수 있을 것이다.

표 49 비셰그라드 4개국 무역수지 변화

단위 : 백만 유로

		2004	2005	2008	2009	2012	2013	2014
역내	체코	3,434.1	3,924.7	10,880.0	10,104.0	16,386.6	15,661.5	18,437.5
	헝가리	4,246.3	4,146.9	8,061.5	9,286.3	10,026.4	8,943.4	7,235.5
	폴란드	-5,710.0	-4,832.2	-11,571.3	343.9	5,036.0	7,933.3	11,023.6
	슬로바키아	496.8	732.2	4,735.9	4,770.4	8,376.6	7,829.6	7,989.3
역외	체코	-4,222.7	-2,639.9	-7,642.8	-4,434.8	-4,222.1	-2,097.4	-2,841.3
	헝가리	-8,243.1	-7,053.3	-8,358.0	-5,524.1	-3,493.1	-3,377.7	-2,947.7
	폴란드	-6,067.0	-4,975.3	-14,500.4	-9,632.9	-15,687.8	-9,908.3	-13,675.1
	슬로바키아	-2,198.6	-2,950.7	-6,618.9	-4,460.6	-5,875.7	-4,806.4	-4,596.6
전체	체코	-788.6	1,284.8	3,237.2	5,669.3	12,164.5	13,564.1	15,596.3
	헝가리	-3,996.8	-2,906.4	-296.5	3,762.2	6,533.3	5,565.7	4,287.8
	폴란드	-11,777.1	-9,807.5	-26,071.7	-9,289.1	-10,651.7	-1,975.0	-2,651.5
	슬로바키아	-1,701.8	-2,218.5	-1,883.0	309.8	2,501.0	3,023.2	3,392.7

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

(3) 무역 개방도 변화

무역 개방도가 입지경쟁력에 중요한 이유는 중동부 유럽의 자동차 산업 생산기지의 이전 목표와 마찬가지로 내수시장 판매가 아닌 수출을 목적으로 생산기지를 이전한 경우, 즉 수직적 FDI 형태의 투자는 특정국가의 무역 개방 수준이 클수록 무역환경 조성이 잘 되어 있기 때문에 매력적으로 느낄 수가 있다.

비셰그라드 4개국의 무역 개방도는 증감을 반복하였지만 EU 가입시기인 2004년과 비교하면 이후 2014년까지 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다. 체

코는 116.3%에서 158.3%로 증가하였고, 헝가리는 111.3%에서 153.7%로 증가, 폴란드는 64.3%에서 81.3%로 증가하였으며 슬로바키아는 133.5%에서 166.6%로 증가하였다. 이러한 증가폭을 살펴보면 헝가리가 42.3%p 증가로 가장 큰 폭으로 증가하였고 체코가 42%p, 슬로바키아가 33.2%p로 증가, 폴란드가 17%p로 가장 적게 증가를 하였다. 이러한 전체 무역 개방도의 변화는 비셰그라드 4개국 이 점점 무역 중심의 개방 경제를 지향한다는 것을 의미하고 있다. 하지만 큰 증가에도 폴란드는 여전히 무역 개방도가 비셰그라드 4개국 중 가장 낮은 것으로 나타났으며 그 정도가 다른 국가들의 절반 수준에 머무르고 있다. 이는 폴란드는 대외 무역을 증가시키는 한편 다른 국가들보다 인구 규모가 큰 강점을 이용하여 내수 경제를 함께 이끌어 나간다는 것을 알 수 있다.

역내에 대한 무역개방도와 역외에 대한 무역 개방도를 비교해보면 역내와 역외를 대상으로 한 무역개방도 둘 다 2004년 이후 증가하는 모습을 보이고 있다. 하지만 그 증가폭을 보면 비셰그라드 4개국 모두 역내무역에 더욱 집중하고 있다는 것을 알 수 있다. 2004년 이후 2014년까지 역내의 무역 개방도는 체코 28.9%p, 헝가리 34.5%p, 폴란드 9.8%p, 슬로바키아 23.2%p 증가하였지만 역외의 무역 개방도는 체코 13.1%p, 헝가리 7.8%p, 폴란드 7.3%p, 슬로바키아 10%로 증가라는 방향은 같지만 그 속도에서 큰 차이를 보이고 있다.

결과적으로 역내의 무역 개방도는 폴란드를 제외하고는 큰 폭으로 증가하여 100% 이상의 개방도를 나타내고 있지만 역외 무역 개방도는 여전히 30%대의 수준에 머무르고 있는 것이다. 역내의 무역개방도 역외보다 증가할 수밖에 없는 원인은 EU 경제통합에 있다고 판단이 된다. 경제통합의 효과로 역내 무역의 경우 수출과 수입, 즉 무역량이 증가하더라도 추가적인 비용이 발생하지 않기 때문에 역내 무역량이 증가하게 되므로 무역 개방도 역시 증

가한다고 볼 수 있다. 또한 같은 이유로 다국적 기업들이 비셰그라드 4개국을 중심으로 제품 생산을 한 후 역내로 수출을 하기 위한 전진 생산기지로 활용하기 때문이다.

표 50 비셰그라드 4개국 무역 개방도 변화

단위 : %

	체코			헝가리			폴란드			슬로바키아		
	역내	역외	전체	역내	역외	전체	역내	역외	전체	역내	역외	전체
2004	97.7	18.6	116.3	84.8	26.5	111.3	50.0	14.3	64.3	110.7	22.8	133.5
2005	95.0	18.4	113.4	87.0	27.4	114.4	48.1	14.3	62.4	112.2	23.7	135.9
2006	100.8	20.0	120.9	100.5	32.7	133.2	52.4	16.6	69.0	123.2	28.7	151.9
2007	105.4	21.5	127.0	102.4	34.0	136.4	54.1	17.0	71.1	125.0	29.6	154.6
2008	98.9	22.8	121.7	101.4	35.4	136.7	52.6	17.8	70.4	118.6	30.8	149.4
2009	86.0	19.2	105.1	91.4	30.9	122.3	49.2	15.4	64.7	100.9	24.2	125.1
2010	99.7	25.3	125.0	102.9	37.3	140.2	52.7	17.7	70.4	113.5	31.3	144.8
2011	109.2	28.8	138.0	112.3	40.0	152.3	55.7	19.7	75.4	128.7	33.7	162.4
2012	113.0	30.9	143.9	115.3	40.1	155.5	55.2	21.7	76.8	133.7	35.5	169.2
2013	115.7	30.6	146.3	114.9	38.5	153.4	56.6	22.1	78.7	133.9	36.2	170.0
2014	126.6	31.7	158.3	119.3	34.3	153.7	59.7	21.5	81.3	133.8	32.8	166.6

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

라. 자동차 연관 산업구조와 생산성 변화

(1) 자동차 연관 산업구조 변화

비셰그라드 4개국의 산업구조를 살펴보면 모든 국가에서 서비스업이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 광공업 및 건설업이 두 번째로 큰 비중을 차지하고 있으며 농업·어업, 즉 농업분야가 가장 낮게 나타나고 있다.

2004년 이후 산업구조가 어떻게 변화하였는지 살펴보면 모든 국가에서 서

비스업의 비중이 증가한 것으로 보인다. 체코의 경우 2004년 59.8%와 동일하게 2014년 역시 59.8%를 유지하고 있지만 다른 국가들은 증가하였다. 헝가리는 63.8%에서 65.1%로 증가하였고, 폴란드는 63.6%에서 64.2%로 증가, 슬로바키아는 59.7%에서 61.4%로 증가하였다. 농업·어업 분야는 현재도 가장 낮은 비중을 차지하고 있지만 대부분의 국가들에서 그 비중이 감소한 것으로 나타났으며 2차 산업으로 불리는 광공업 및 건설업의 경우도 체코와 폴란드는 증가하였지만 헝가리와 슬로바키아의 경우는 감소하였다.

표 51 비세그라드 4개국 산업구조 변화

단위 : %

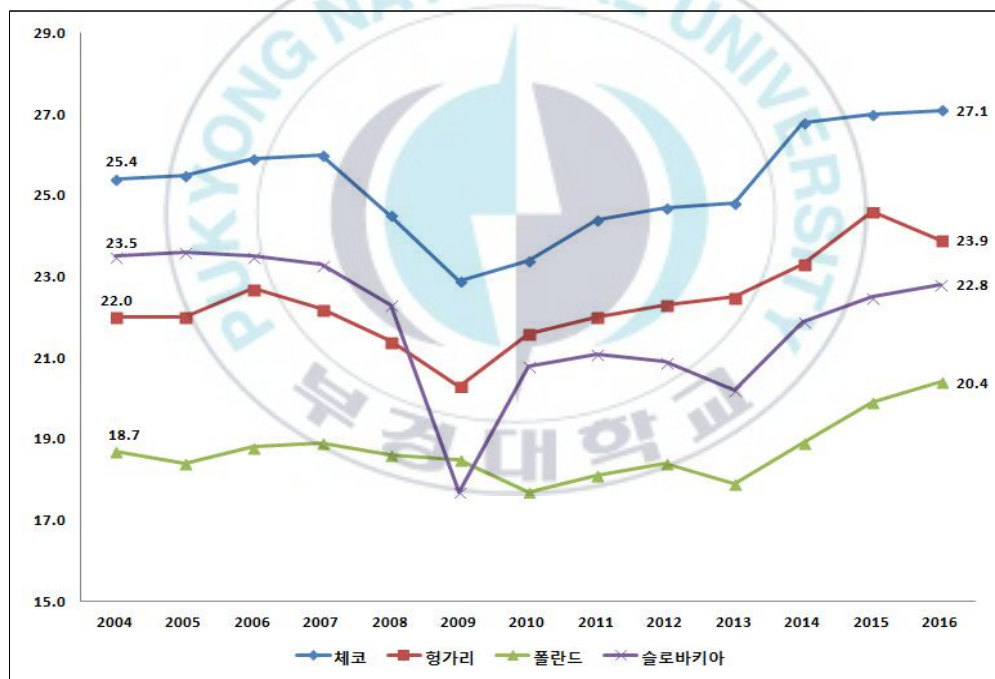
	2004				2016			
	농림 어업	광공업 및 건설업	제조업	서비스 업	농림 어업	광공업 및 건설업	제조업	서비스 업
체코	2.5	37.6	25.4	59.8	2.5	37.7	27.1	59.8
헝가리	5.0	31.1	22.0	63.8	4.5	30.4	23.9	65.1
폴란드	3.7	32.8	18.7	63.6	2.4	33.3	20.4	64.2
슬로바키아	4.1	36.2	23.5	59.7	3.8	34.8	22.8	61.4

자료 : World Bank, www.worldbank.org

광공업 및 건설업에 포함되는 제조업의 경우 GDP 대비 아주 높은 비중을 차지하고 있다. 그리고 2004년 이후 꾸준히 증가한 모습을 보여주고 있는데 슬로바키아의 경우 2004년 대비 감소는 하였지만 여전히 슬로바키아 경제에서 중요한 역할을 한다고 볼 수 있다. 각 국가별 제조업 비중의 변화를 보면 체코가 2004년 25.4%에서 2016년 27.1%로 1.7%p 증가하였고, 헝가리는 22%에서 23.9%로 1.9%p 증가하였다. 그리고 폴란드는 2004년 18.7%에서 20.4%로 1.7%p 증가하였으며 슬로바키아는 23.5%에서 22.8%로 0.7%p 감소한 것

으로 나오면서 유일하게 감소하였다. 비록 슬로바키아가 제조업 비중이 감소하면서 하락한 것처럼 보이지만 비세그라드 4개국의 제조업은 여전히 그 비중이 크다는 것을 알 수 있는데 EU의 평균 제조업 비중을 살펴보면 시간이 지남에 따라 지속적으로 감소하는 모습을 보이며 2016년에는 약 15%를 기록하게 되는데 비세그라드 4개국의 제조업 비중은 이보다 최소 5%p가 높은 것으로 비세그라드 4개국의 제조업은 이들 국가들에게 중요한 산업이라고 할 수 있다.

그림 5 비세그라드 4개국의 제조업 비중 변화



자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

비세그라드 4개국의 제조업에 대한 그 규모와 부가가치, 즉 양적·질적 측면에서의 변화를 살펴보면 2004년 이후 국가별로 다양한 변화를 보이게 된다.

우선 양적 성장은 섬유산업, 플라스틱 산업, 유리산업에서 슬로바키아를 제외하고는 기업수가 감소하는 경향을 보이고 있다. 즉 이들 산업에서는 그 규모가 슬로바키아를 제외하고는 줄어든다고 볼 수 있다. 그리고 제조업 전체와 고무 산업의 경우 체코와 슬로바키아는 기업수가 증가한 모습을 보이고 있으며 금속산업은 헝가리를 제외하고 증가한 모습이다. 마지막으로 전기전자 산업의 경우 비세그라드 4개국 모두 기업수가 증가하며 그 규모가 커진 것으로 나타난다.

연관 산업의 발전에 대한 분석을 할 때 양적성장보다는 질적 성장이 더욱 중요하다고 볼 수 있는데 기업수가 감소하더라도 부가가치가 증가한다면 특정산업에 대한 특정국가의 기업경쟁력, 즉 생산성이 증가하기 때문에 기업수가 감소하더라도 부가가치가 증가한다면 연관 산업의 경쟁력이 증대한다고 할 수 있다. 하지만 반대로 부가가치가 감소한다면 경쟁력이 감소한다고 볼 수 있다.

질적 성장의 경우 섬유산업에서 폴란드와 슬로바키아가 부가가치 증가를 보였고 나머지 국가들은 감소를 하였다. 특히 헝가리의 경우 그 규모도 6.02% 감소하며 크게 줄어들었는데 부가가치 역시 3.16% 감소하며 경쟁력이 크게 감소했다고 볼 수 있다.

그 외 제조업 전체와 나머지 산업분야인 고무 산업, 플라스틱 산업, 유리 산업, 금속 산업, 전기전자 산업은 부가가치가 모두 증가한 것으로 나타나면서 질적 성장을 이루고 있다고 볼 수 있다. 부가가치 증가 중 가장 큰 증가를 보여주는 분야는 플라스틱 산업 분야에서 슬로바키아의 15.11% 증가였다. 섬유산업을 제외하고는 모든 연관 산업 분야에서 비세그라드 4개국의 입지 경쟁력이 증가하였다고 할 수 있다.

표 52 비셰그라드 4개국의 자동차 연관 산업 기업수와 부가가치 변화

단위 : 개, 백만 유로

구분	국가	기업수			부가가치		
		2004	2015	연평균 증감률	2004	2015	연평균 증감률
제조업	체코	151,252	172,054	1.18%	21,150.5	35,823.8	4.91%
	헝가리	68,042	49,310	-2.88%	14,996.6	21,918.8	3.51%
	폴란드	207,197	187,374	-0.91%	42,459.1	61,897.4	3.49%
	슬로바키아	6,389	63,969	23.30%	5,325.9	12,758.6	8.27%
섬유	체코	2,661	2,424	-0.84%	536.8	524.3	-0.21%
	헝가리	2,267	1,145	-6.02%	180.4	126.7	-3.16%
	폴란드	5,581	5,040	-0.92%	745.4	811.0	0.77%
	슬로바키아	163	1,273	20.54%	86.8	118.5	2.87%
고무	체코	495	721	3.48%	479.5	1,224.6	8.90%
	헝가리	260	220	-1.51%	163.9	674.9	13.73%
	폴란드	769	898	1.42%	518.6	1,224.0	8.12%
	슬로바키아	34	288	21.44%	145.6	601.6	13.77%
플라스틱	체코	2,624	2,851	0.76%	801.0	1,738.1	7.30%
	헝가리	2,192	1,667	-2.46%	492.5	758.1	4.00%
	폴란드	8,131	7,473	-0.76%	1,426.9	3,756.0	9.20%
	슬로바키아	350	1,149	11.41%	118.5	556.9	15.11%
유리	체코	2,337	2,075	-1.08%	593.8	668.8	1.09%
	헝가리	491	321	-3.79%	73.0	124.9	5.00%
	폴란드	1,439	1,028	-3.01%	633.3	933.6	3.59%
	슬로바키아	43	255	17.57%	96.5	140.5	3.47%
금속	체코	36,217	45,858	2.17%	3,628.0	5,527.2	3.90%
	헝가리	10,545	8,329	-2.12%	1,365.3	1,958.9	3.34%
	폴란드	30,560	35,084	1.26%	4,748.6	8,800.4	5.77%
	슬로바키아	1,170	26,544	32.82%	1,266.2	2,151.3	4.94%
전기전자	체코	13,839	17,883	2.36%	1,458.1	4,735.9	11.30%
	헝가리	1,679	3,221	6.10%	1,661.9	3,471.1	6.92%
	폴란드	4,778	7,244	3.86%	1,450.2	4,300.0	10.39%
	슬로바키아	400	2,743	19.13%	380.0	1,357.3	12.27%

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

(2) 연관 산업의 생산성 변화

연관 산업별로 비세그라드 4개국의 생산성을 기업 당 만들어내는 부가가치를 기준으로 살펴보고자 한다. 이를 살펴보면 플라스틱 산업을 제외한 모든 산업에서 슬로바키아의 생산성이 감소하는 것으로 나왔다. 이는 슬로바키아의 양적 규모가 크게 증가한 것에 비해 부가가치의 증가가 그에 못 미쳐 이러한 결과가 나온 것으로 판단이 된다. 플라스틱 산업의 경우 슬로바키아가 규모의 증가가 크게 발생하였지만 그보다 더 큰 부가가치를 기업들이 생산한 것으로 보인다. 가장 큰 변화를 보이는 부분은 고무 산업에서 헝가리의 생산성 증대이다. 2004년 기준으로 기업 당 생산해내는 부가가치는 63만 유로에 불과하였지만 2015년에 3백만 유로 이상의 부가가치를 생산하게 된다. 가장 미미한 변화를 보이는 산업은 섬유 산업으로 기업 당 생산하는 부가가치의 변화가 거의 없다고 볼 수 있는데 이는 섬유 산업이 고무부가가치 산업이 아니기 때문에 부가가치가 상대적으로 낮기 때문에 이러한 변화가 일어난 것으로 판단된다.

표 53 비세그라드 4개국 자동차 연관 산업 생산성 변화

단위 : 백만 유로

	섬유		고무		플라스틱		유리		금속		전기전자	
	2004	2015	2004	2015	2004	2015	2004	2015	2004	2015	2004	2015
체코	0.20	0.22	0.97	1.70	0.31	0.61	0.25	0.32	0.10	0.12	0.11	0.26
헝가리	0.08	0.11	0.63	3.07	0.22	0.45	0.15	0.39	0.13	0.24	0.99	1.08
폴란드	0.13	0.16	0.67	1.36	0.18	0.50	0.44	0.91	0.16	0.25	0.30	0.59
슬로바키아	0.53	0.09	4.28	2.09	0.34	0.48	2.24	0.55	1.08	0.08	0.95	0.49

자료 : Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

3절 소결

본 장에서는 중동부유럽 자동차산업 입지경쟁력의 비교우위 분석과 경제 통합 결과에 따라 경쟁력이 어떻게 변화하는지 살펴보았다.

중동부 유럽에서 비셰그라드 4개국으로 자동차 산업의 생산기지 이전으로 보아 중동부 유럽 중 이들 4개국이 자동차산업 분야에서 입지경쟁력이 뛰어나다고 판단을 하게 된다. 이를 분석하기 위해 FDI 결정요인을 선행연구를 통해 정리한 다음 이들 결정요인들을 유럽과 자동차 산업의 특수성을 반영하여 2차 정리를 통해 유럽 자동차산업의 입지경쟁력에 대한 분석방법을 정립하였다. 이를 통해 중동부 유럽 국가들을 비교분석하고 그 결과를 도출하였다. 각 결정요인별로 살펴보면 다양한 국가들이 입지경쟁력에서 우위를 가지는 것으로 나오나 이를 점수로 변환하여 종합해본 결과 체코가 입지경쟁력이 가장 뛰어난 것으로 나왔다. 그 뒤로 슬로바키아, 헝가리, 폴란드가 입지경쟁력이 높은 것으로 나왔으며 이는 지금 현상을 검증할 수 있다고 볼 수 있다. 그리고 이들 4개국의 입지경쟁력 중 상위권에 속하는 결정요인들을 정리하여 공통적인 요인을 도출하니 산업과 인프라에 대한 부분으로 비셰그라드 4개국의 대표적인 입지경쟁력은 뛰어난 연관 산업으로 인해 자동차 산업의 입지를 뛰어나게 해준다는 점과 인프라가 잘 갖추어져 있으며 이뿐만 아니라 인프라에 대한 투자가 뛰어나 인프라에 대한 미래적 가치가 높은 점이라고 할 수 있다. 그 외에 비셰그라드 4개국의 각 국가별로 살펴보면 무역수지, 조세율, 무역개방도, 정부투자(교육 및 R&D), 교육수준과 물리적 거리 등도 입지경쟁력에서 우위를 가지고 있는 것으로 분석 결과가 나왔다.

그리고 앞서 살펴본 입지경쟁력 결정요인들을 중심으로 통합이 진행됨에 따라 결정요인들이 변화할 것이라는 가정 하에 그 변화를 살펴보았다. 모든 결정요인을 사용하여 변화를 살펴본 것이 아니라 경제통합에 의해 영향을

받을 요인들을 구분하여 영향을 받을 수 있는 결정요인들을 선택하여 분석을 하였고 그 결정요인들은 무역수지와 무역개방도, 연관산업으로 결정하였다. 그 결과는 양(+)의 변화뿐만 아니라 음(-)의 변화 역시 같이 나타났다. 특히 연관 산업에 대한 결정요인들의 경우 다양하게 그 결과가 나타났는데 일부 국가들은 양(+)의 변화를 이루었지만 음(-)의 변화를 나타내는 변화도 존재하였다.

지속적인 양(+)의 변화가 이루어진다면 입지경쟁력이 지속적으로 증가하는 부분이기 때문에 긍정적으로 바라볼 수 있으며 여전히 비셰그라드 4개국이 중동부 유럽에서 자동차 산업에서 뛰어난 입지경쟁력을 가지고 있다고 볼 수 있다. 하지만 음(-)의 변화가 이루어진 이상 이들 국가들은 입지경쟁력이 하락하는 요인들이 나타날 것이며 주변국들과의 입지우위에서 밀려나는 결과를 볼 수도 있다.

현재 중동부 유럽의 자동차 산업은 비셰그라드 4개국에 집중되어 있는 상황이다. 비셰그라드 4개국이 중동부 유럽들이 새롭게 회원국으로 편입되었을 당시에는 경제통합이라는 영향과 다른 중동부 유럽 국가들과 비교해 비교우위를 가지고 있었기 때문에 대규모 생산기지 이전이 이루어지게 되었다. 하지만 시간이 지나면서 경제통합의 효과가 이루어지게 되면서 입지경쟁력이 강화되는 부분도 있지만 약화되는 부분이 나타나고 있다. 이렇게 입지경쟁력이 지속적으로 약화되는 상황이 생기게 된다면 새로운 생산기지이전이나 본국으로 다시 돌아가는 회귀현상이 발생할 수 있을 것이다.

6장 결론

1절 연구 종합

가. 요약 및 결론

본 연구는 유럽 자동차산업의 생산기지 이전현상에 의해서 시작된 연구이며 이러한 현상의 원인에 대해 알아보는 것과 경제통합이 입지경쟁력에 영향을 미치는 부분에 대한 해결을 목적으로 하는 연구이다.

세계 자동차 산업을 이끌어나가던 유럽이 2000년대에 들어 생산과 수출에서 다양한 변화를 맞이하게 된다. 또한 2004년 중동부유럽이 EU의 새로운 회원국으로 편입하게 되면서 다양한 산업분야에서 유럽의 새로운 산업지형이 만들어지기 시작하는데 자동차 산업이 눈에 띄게 그 변화를 이끌어 나가는 모습을 보여주고 있다. 그것은 기존 서유럽에 위치한 자동차산업의 생산기지들이 중동부 유럽으로의 이전을 시작한 것이다. 이후 중동부 유럽 특히 비셰그라드 4개국으로 생산기지가 만들어지고 이들 국가에서 자동차 생산이 급격하게 증가하는 모습을 보이게 되며 유럽뿐만 아니라 전 세계의 자동차 기업들이 체코와 슬로바키아 등으로 생산기지를 이루면서 비셰그라드 4개국을 유럽시장의 전초기지로 삼게 된다.

이러한 현상을 알아보기 위해 다양한 방향으로의 접근이 필요하였고 경제통합 이론을 중심으로 그 효과와 EU 확대에 의한 유럽 산업구조의 변화에 대해 정리를 하면서 유럽지역의 특수성에 대한 부분을 우선적으로 정리를 하였다. 그리고 이러한 유럽의 특수성을 기반으로 FDI 이론 검토를 통해 유럽 내의 FDI 투자는 입지우위요인에 의해 결정된다는 것을 알아내게 되었다.

이러한 입지요인우위 요인에 대한 결정요인 채택을 위해 기존 선행연구들

을 검토하였고 그 결과 총 10가지의 결정요인을 만들어냈다. 유럽 자동차산업 입지경쟁력의 결정요인은 임금수준과 무역수지, 조세율, 무역개방도, 국가위험도, 정부투자(교육, R&D), 교육수준, 연관 산업(규모, 생산성), 인프라(규모, 투자), 물리적 거리이다. 이렇게 정해진 결정요인들을 중동부 유럽국가인 체코, 에스토니아, 헝가리, 라트비아, 리투아니아, 폴란드, 슬로바키아, 슬로베니아를 중심으로 비교분석을 하였고 비교우위의 순위를 정한 다음 점수로 변환시켰다. 점수를 종합하여 보니 체코, 슬로바키아, 헝가리, 폴란드의 순으로 상위 4개국에 비교우위에 있다는 것을 확인하게 되었다. 전반적인 결과는 이들 국가가 비교우위에 있다는 것을 분석적 검증을 하게 되었지만 모든 분야에서 비세그라드 4개국이 비교우위에 있지는 않았으며 나머지 4개 국가들과 큰 차이를 보이지 않는다는 것을 알게 되었다.

그리고 앞서 만들어진 결정요인들을 중심으로 비세그라드 4개국이 경제통합 체제로 편입된 후 입지경쟁력에 어떠한 변화가 일어나는지에 대해 알아보았다. 그 결과 양(+)의 결과뿐만 아니라 음(-)의 결과 역시 나타났는데 특히 연관 산업에 대한 음(-)의 결과가 많이 나타나게 되었다. 이러한 음(-)의 결과가 나오게 된다면 비세그라드 4개국이 EU에 가입한 2004년과 비교하면 입지경쟁력이 감소한 것으로 나타난 결과이며 주변국과의 입지경쟁력의 입지우위를 지속적으로 점하고 있다는 것을 장담할 수 없는 상황이 되어버린 것이다. 이러한 결과로 볼 때 경제통합의 효과에 따라 변화, 특히 음(-)의 변화가 가능한 결정요인들에 대해 지속적인 투자와 정책개발이 필요할 것으로 보인다.

종합적으로 연구결과는 첫 번째 비세그라드 4개국은 종합적 평가에서 입지경쟁력이 상위권에 존재하기 때문에 자동차 생산기지가 이들 국가들을 중심으로 이루어졌다는 것이다. 그리고 부가적으로 이들 국가들이 가지고 있는 입지경쟁력 요인은 임금수준이 아니라 연관 산업의 규모와 인프라에 대한

비교우위를 가지고 있었던 것으로 확인되었다. 연구결과 두 번째는 경제통합의 중장기적인 효과를 중심으로 보았을 때 입지경쟁력이 감소가 가능하다는 것이다.

나. 연구의 한계점

본 연구는 통계분석을 통해 입지경쟁력 비교분석이 이루어진 만큼 통계자료의 확보가 무엇보다 중요한 상황이었다. 다행스럽게 대부분의 결정요인에 대한 통계자료의 획득은 어렵지 않았지만 몇몇 결정요인에 대해서는 정량적 평가가 불가능한 부분도 있었으며 일부는 패널조사를 통해 만들어진 통계자료였기 때문에 필요한 시기, 즉 2004년의 자료를 획득하지 못해 비교분석에 사용하지 못하는 경우가 있었다.

그리고 유럽 자동차 산업에 대한 연구가 진행된 만큼 한국에서 구할 수 있는 자료가 상대적으로 너무 부족하다는 점이다. 특히 비세그라드 4개국을 중심으로 연구가 이루어지다 보니 관련 자료를 찾기 위해 현지 언어가 불가능한 상태에서는 한계를 보인다는 것이다.

또한 이에 대한 조언과 정보를 얻고자 현지 전문가와의 접촉을 시도하였지만 불발되었다는 점에서 큰 아쉬움이 남았다.

마지막으로 본 연구가 통계분석을 중심으로 한 정량적 분석 위주의 분석이었다. 정량적 분석만이 아닌 정성적 분석도 함께 하였으면 보다 다양한 결과가 나왔을 것이라 예상이 된다.

2절 시사점

본 연구의 결과에 따른 한국에 주는 시사점을 두 가지로 보고자 한다. 첫 번째는 비세그라드 4개국에 새롭게 진입하는 자동차 관련 기업에 대한 시사점과 두 번째는 한국의 자동차 산업에 대한 것이다.

첫 번째로 비세그라드 4개국의 자동차 산업에 대한 투자는 지속적으로 이

루어지고 있는 상황이다. 현재 체코와 슬로바키아에 현대-기아자동차가 현지법인을 설립하고 자동차 생산을 진행하고 있는 상태이기 때문에 자동차와 관련된 산업의 기업들이 꾸준히 투자와 현지 생산 공장 설립을 진행 중이다. 하지만 경제통합의 중장기적인 효과에 따라 입지경쟁력은 어떠한 상황에서 감소가 시작될지 알 수 없는 상황이다. 그러므로 비세그라드 4개국으로의 FDI를 진행할 시에는 현재뿐만 아니라 미래의 입지경쟁력에 대한 분석이 이루어진 다음에 투자가 이루어져야 할 것이다.

두 번째로 한국의 자동차 산업은 꾸준히 성장해 왔고 한국의 경제성장에 큰 도움을 준 주력산업 중 하나이다. 하지만 최근 들어 자동차 수출 감소 등으로 인해 자동차 산업의 미래에 대해 불투명하게 보는 시각들이 많다. 한국은 입지우위요인에서 바라본다면 부정적인 부분이 긍정적인 부분보다 더 많은 게 현실이다. 높아지는 임금, 연관 산업들의 해외 이전, 지속되는 노사갈등 등 다양한 부분에서 음(-)의 분야로 가는 것이 사실이다. 한국에서 생산되는 자동차의 경우 모두 다국적 기업에 의해 이루어지는 형태이다. 기업의 경우 기업의 이익에 따라 움직이는 조직으로 기업경영이 위험해지면 다른 국가로 떠날 수 있다는 것을 기억하고 있어야 한다. 특히 2018년부터 ASEAN이 회원국들 간의 관세철폐에 대해 본격적인 진행을 하고 있는 상황에서 한국의 자동차 기업들은 한국의 생산을 줄이고 동남아시아로 생산기지 이전을 선택할 수 있는 상황이 올 수 있다. 이러한 최악의 상황을 막으려면 입지경쟁력을 증가할 수 있는 부분에 대해 지속적인 투자가 이루어져야 할 것이다. 독일의 경우 높은 임금에도 불구하고 정부와 노사가 정책적 타협을 성공하여 독일의 경우 자동차 산업에서 해외로의 생산기지 확장은 있더라도 이전을 이루어지지 않고 있다. 이러한 점도 기억하여 한국의 자동차산업을 지속할 수 있는 방안을 계속 연구하여야 할 것이다.

참고문헌

- 건설교통부, 국토연구원(2000), “외국인투자의 효율적인 유치를 위한 산업 입지 공급방안 연구”
- 차미숙 외(2002), “외국인직접투자기업의 유형별 입지특성과 지역연계 연구”, 국토연구원 연구보고서
- 김면희 외(2014), “중부유럽 4개국의 경제산업구조 변화와 입지경쟁력 분석”, KIEP 전략지역심층연구 14-07
- 김종욱(2015), “유럽 다국적자동차기업의 생산기지 이전연구 : 원인분석을 중심으로”, 유럽연구, 33권 4호
- 김종욱(2016), “브렉시트가 EU에 미치는 영향에 관한 연구 : 자동차산업을 중심으로”, 유럽연구, 34권3호
- 문남철(2004), “EU의 중동부유럽으로의 확대와 투자입지 및 경제공간 변화”, 한국지역지리학회지, 제10권 제4호
- 박순찬(2002), “경제통합과 산업입지의 변화 : EU에 대한 실증분석”, EU학 연구, Vol.7 No.2
- 박영곤(2004), “EU의 시장통합과 유럽 자동차산업의 재편”, KIEP 지역리포 트 04-04
- 안상욱(2014), “다국적기업의 중동부 유럽이전 : 자동차산업의 경우를 중심으로”, 유럽연구, 제32권 3호
- 이종원 외(2014), “EU28 유럽통합의 이해”, 박영사
- 나상균 외(2015), “전라북도 외국인 투자 유치 방안 연구”, 전남발전연구원
- 전현중(1999), “유럽경제통합과 유럽자동차생산기업의 세계화 전략”, 한국 정책과학학회보, 제3권 제2호
- 정진섭 외(2015), “한국자동차 산업의 신흥시장 진출전략”, 국제통상연구, 20권2호
- 정홍철(2015), “경제통합론”, 박영사

- Aliber, R. Z.(1970), "Theory of Direct Investment." , In C. Kindleberger ed, The International Corporation Cambridge, MIT Press.
- Amiti. M(1999), "Specialization pattern in Europe", Weltwirtschaftliches Archiv
- Barrell, R. and N. Pain(1999), "Domestic institutions, agglomerations and foreign direct investment in Europe.", European Economic Review, Vol 43, No. 4 - 6
- Billington, N.(1999), "The Location of Foreign Direct Investment: An Empirical Analysis." , Applied Economics, 31
- Blonigen, B. A.(1995), "Explaining Japanese Foreign Direct Investment in the United States." , Unpublished Ph. D. Dissertation. University of California. Davis.
- Blonigen, B. A. and J. Piger(2014), "Determinants of foreign direct investment." , Canadian Journal of Economics, 47(3)
- Blonigen, B. A. and R. C. Feenstra(1996), "Effects of U.S. Trade Protection and Promotion Policies." , NBER Working Paper, No. 5285.
- Borensztein, E., J. De Gregorio. and J. W. Lee(1998), "How does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth." , Journal of International Economics, 45(1)
- Brunetti, A. and B. Weder(1998), "Investment and Institutional Uncertainty: A Comparative Study of Different Uncertainty Measures." , Weltwirtschaftliches Archiv, 134
- Brulhart, M, Johan Torstensson(1996), "Regional Integration, Scale Economies and Industry Location in the European Union", CEPR Discussion Paper Series No. 1435
- Cassou, S. P(1997), "The Link Between Tax Rates and Foreign Direct Investment." , Applied Economics, 29
- Caves, R. E.(1974), "Causes of Direct Investment: Foreign Firms' Shares in Canadian and United Kingdom Manufacturing Industries." , The Review of Economics and Statistics, 56(3)
- CCFA, "The French Automotive industry" 2005~2016

- CEC(1992), EUROPEAN COUNCIL IN EDINBURGH, 11-12 DECEMBER
- Chan, S. and Melanie Mason(1992), "Foreign Direct Investment and Host Country Conditions: Looking from the Other Side Now." , International Interactions, 17(3)
- Christopher Needham(2013), "Business relocation in the EU", Library Briefing, Library of the European Parliament
- Culem, C. G.(1988), "The Locational Determinants of Direct Investments Among Industrialized Countries." , European Economic Review, 32
- Dollar, D.(1992), "Outward-Oriented Developing Economies Really Do Grow More Rapidly: Evidence from 95 LDC's 1976-1985." , Economic Development and Cultural Change, 40(3)
- Dunning, J. H.(1980), "Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests." , Journal of International Business Studies, 11(1)
- Egger, P. and H. Winner(2005), "Evidence on Corruption as an Incentive for Foreign Direct Investment." , European Journal of Political Economy, 21
- Edwards, S.(1990) "Capital Flows, Foreign Direct Investment, and Debt-Equity Swaps in Developing Countries." , NBER Working Paper, No. 3497.
- Ernst & Young(2004), "Worldwide Corporate Tax Guide"
- Flamm, K.(1984), "The Volatility of Offshore Investment." , Journal of Development Economics, 16
- Froot, K. A. and J. C. Stein(1991), "Exchange Rates and Foreign Direct Investment: An Imperfect Capital Markets Approach." , Quarterly Journal of Economics, 106
- Gupta, V. K.(1983) "A Simultaneous Determination of Structure, Conduct and Performance in Canadian Manufacturing.", Oxford Economic Papers, 35,

- Goldsbrough, D. G.(1979), “The Role of Foreign Direct Investment in the External Adjustment Process.” , International Monetary Fund Staff Papers, 26
- Grubert, H. and J. Mutti(1991), “Taxes, Tariffs and Transfer Pricing in Multinational Corporate Decision Making.” , Review of Economic and Statistics, 73
- Guisinger, S.(1985), “Investment Incentives and Performance Requirements: Patterns of International Trade, Production, and Investment.” , New York: Praeger.
- Hamžik, Bc. Michael(2003), “Impact of Foreign direct investment on economic growth in the Visegrad Four countries”, Diploma thesis, Mendel University
- Hartman, D. G.(1984), “Tax Policy and Foreign Direct Investment in the United States.” , National Tax Journal, 37
- Hein, S.(1992), “Trade Strategy and the Dependency Hypothesis: A Comparison of Policy, Foreign Investment, and Economic Growth in Latin America and East Asia.” , Economic Development and Cultural Change
- Hennart, J-F. and Y-R. Park(1994), “Location, Governance, and Strategic Determinants of Japanese Manufacturing Investment in the United States.”, Strategic Management Journal, 15(6)
- Hines, J. R. and E. M. Rice(1994), “Fiscal Paradise: Foreign Tax Havens and American Business.” , The Quarterly Journal of Economics, 109
- Kemsley, D.(1998), “The Effect of Taxes on Production Location.” , Journal of Accounting Research. 36
- Kravis, I. B. and R. E. Lipsey(1982) “The Location of Overseas Production and Production for Export by U.S. Multinational Firms.” , Journal of International Economics, 12
- Krätke, Stefan(2002), “The Regional Impact of EU Eastern Enlargement: A View from Germany”, European Planning Studies, Volume 10(5)

- Kumar, N. 1987. "Intangible Assets, Internalisation and Foreign Production: Direct Investments and Licensing in Indian Manufacturing." *Weltwirtschaftliches Archiv*, 123(2)
- Lall, S. and N. S. Siddharthen(1982) "The Monopolistic Advantage of Multinationals: Lessons from Foreign Direct Investment in the U.S.", *The Economic Journal*, 92
- Lee, J.-Y. and E. Mansfield(1996), "Intellectual Property Protection and U. S. Foreign Direct Investment." , *Review of Economics and Statistics*, 78
- Li, Q. and A. Resnick(2003), "Reversal of Fortunes: Democratic Institutions and Foreign Direct Investment Inflows to Developing Countries." , *International Organization*, 57(1)
- Lucas, R.(1993), "On the Determinants of Direct Foreign Investment: Evidence from East and Southeast Asia." , *World Development*, 21(3)
- Lim, D.(1983), "Fiscal Incentive and Direct Foreign Investment in Less Developed Countries." , *The Journal of Development Studies*, 19
- Lipsey, R.(2002), "Home and Host Country Effect of FDI", NBER working paper 9293.
- Loree, D. and S. Guisinger(1995), "Policy and Non-Policy Determinants of US Foreign Direct Investment." , *International Journal of the Economics of Business*, 6(1)
- Lucas, R.(1990), "Why Doesn't Capital Flow from Rich to Poor Countries?", *The American Economic Review*, 80
- Lunn. J.(1980), "Determinants of U.S. Direct Investment in the E.E.C.: Further Evidence." , *European Economic Review*
- Mohelsky, Lukas(2013), "Diversification of International Trade as Competitive Advantage: Case of Automotive Industry in Central and Eastern Europe", *Global Studies Journal*
- Mouhoud El Mouhoub(2008), "Mondialisation et délocalisation des entreprises", *Repères*
- Nigh, D.(1985), "The Effect of Political Events on United States Direct

- Foreign Investment: A Pooled Time-series Cross-sectional Analysis.
", Journal of International Business Studies, 16
- Owen, R. F.(1982), "Inter-industry Determinants of Foreign Direct Investments: A Canadian Perspective.", *New Theories of Multinational Enterprise*
- Papanastassiou, M. and R. D. Pearce(1990), "Host Country Characteristics and the Sourcing Behavior of the UK Manufacturing Industry." , Discussion Paper, University of Reading.
- Pavlínek, Petr(2002), "Transformation of the Central and East European passenger car industry: selective peripheral integration through foreign direct investment" *Environment and Planning A* 2002, volume 34
- Porter, M.E.(1990), *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press, New York
- Sader, F.(1993), "Privatization and Foreign Investment in the Developing World." , World Bank Working Paper, No. 1202.
- Saunders, R. S.(1982), "The Determinants of Foreign Direct Investment." *Canadian Journal of Economics*, 15
- Scaperlanda, A. E. and L. S. Mauer(1969), "The Determinants of U.S. Direct Investment in the E.E.C." *American Economic Review*, 59
- Scholes, M. and M. Wolfson(1990), "The Effects of Changes in Tax Laws on Corporate Reorganization Activity.", *Journal of Business*, 63
- Shamsuddin, A. F.(1994), "Economic Determinants of Foreign Direct Investment in Less Developed Countries." , *The Pakistan Development Review*, 33
- Schmitz, A. and J. Bieri(1972), "EEC Tariffs and U.S. Direct Investment." *European Economic Review*, 3
- Schneider, F. and B. S. Frey(1985), "Economic and Political Determinants of Foreign Direct Investment." *World Development*, 13(2)
- Swedenborg, B.(1979), "The Multinational Operations of Swedish

- Firms: Analysis of Determinants and Effects.” , Working Paper, Industrial Institute of Economic and Social Research. Stockholm.
- Swenson, D. L.(1994), “The Impact of U.S. Tax Reform on Foreign Direct Investment in the United States.” , Journal of Public Economics, Vol. 54
- Tsai, P.(1994), “Determinants of Foreign Direct Investment and Its Impact on Economic Growth.” , Journal of Economic Development, 19
- Torrise, C. R.(1985), “The Determinants of Direct Foreign Investment in a Small LDC.” , Journal of Economic Development, 10
- Wei, S-J.(2000), “How Taxing is Corruption on International Investors?” , Review of Economics and Statistics, 82(1)
- Wheeler, D. and A. Mody(1992), “International Investment Location Decisions: The Case of U.S. Firms.” , Journal of International Economics, 33
- 산업통상자원부, <http://fta.go.kr/eu/>
- 세계자동차산업협회(OICA), <http://www.oica.net>
- 유럽자동차산업협회(ACEA), <http://www.acea.be>
- 프랑스자동차산업협회(CCFA), <http://ccfa.fr>
- 한국자동차산업협회(KAMA), www.kama.or.kr
- 구글맵, 구글맵, www.google.co.kr/maps
- EU Commissin, www.europa.eu
- Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- KOSIS 국가통계포털 , www.kosis.kr
- KOTRA, www.kotra.or.kr
- OECD, <http://atlas.media.mit.edu>
- OECD Statistics, <http://stats.oecd.org>
- World Bank, www.worldbank.org