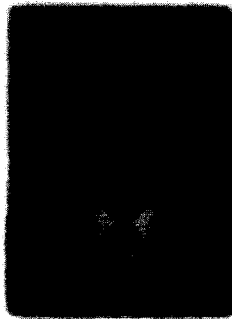


유럽내 소형·승합차 생산공장 분포현황(II)

러시아, 터키, 우크라이나를 포함하여 21개국으로 이루어진 동유럽에서 자동차 공장이 많은 나라로는 폴란드(10개), 터키(8개), 러시아(6개)이고 그 외 체코(3개), 헝가리(2개), 루마니아(2개), 우크라이나(2개), 슬로바키아(1개), 슬로베니아(1개), 보스니아(1개)로 자동차 공장 보유국은 모두 10개국이다.

국가별로 볼 때 10개의 공장을 갖고 있는 폴란드의 경우, 이웃 나라인 독일의 Volkswagen 그룹이 2개로 VW과 Audi, 체코의 Skoda 차종을 함께 생산하고 있고, 이태리의 Fiat그룹이 2개, GM 계열의 Opel사가 2개, Ford사가 1개(곧 매각 처분예정), 대우자동차가 3개인데 프랑스와 일본 회사가 없는 것이 특이하다.

8개의 자동차 공장을 갖고 있는 터키의 경우, GM 계열의 Opel사가 1개, 포드 그룹이 30% 지분을 갖고 있는 Ofosan사가 1개, 이태리의 Fiat 그룹이 41.5%의 지분을 갖고 있는 Tofas사가 1개, 51% 지분을 갖고 있는 프랑스의 르노 그룹이



정 동 수 박사
KIMM엔진환경그룹
책임연구원

1개, 일본 Toyota사가 1개, 미국 크라이슬러사가 1개, 엑센트를 생산하는 현대자동차가 1개, 그리고 영국 Land Rover를 생산하는 Otokar사가 1개로 세계 유명 대기업과의 합작 생산이 많은 것과 전세계 기업이 골고루 진출해서 국제화 된 것이 특색이다.

6개의 자동차 공장을 갖고 있는 러시아의 경우는 Autovaz사가 2개, GAZ사가 1개, Moskvitch 사가 1개, ZAZ사가 1개 이고, 폴란드와 라투아니아 사이에 있는 러시아에서는 BMW 그룹사가 1개로 유일하게 외국회사가 진출해 있다.

3개의 자동차 공장을 갖고 있는 체코의 경우, 유일한 자국 회사인 Skoda사가 Volkswagen 그룹으로 넘어갔으나 Skoda의 이름은 그대로 유지한 채 3개의 공장에서 생산하고 있다.

체코슬로바키아에서 슬로바키아로 분리 독립한 이 나라는 Volkswagen사가 1개 진출해 있는데, 체코의 Skoda가 아닌 VW차를 생산하고 있다.

체코와 더불어 오래 전부터 공업이 발달해온 형

가리의 경우 자국의 회사는 없고 독일 회사 공장을 2개 갖고 있는데 1개는 GM계열의 Opel사이고, 다른 1개는 Volkswagen 그룹으로 독일 Audi사 차를 생산하고 있다.

2개의 자동차 공장을 갖고 있는 루마니아는 프랑스 르노그룹에서 1개, 대우자동차가 1개로 대우자동차는 폴란드와 루마니아에, 현대자동차는 터키에 현지 공장을 보유하고 있다.

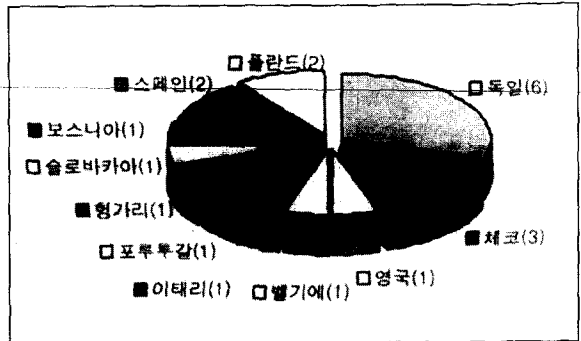
역시 2개의 자동차 공장을 갖고 있는 우크라이나는 서유럽 자동차 회사의 진출이 없이 ZAZ사만이 2개가 있다.

이태리와 오스트리아와 국경을 같이하고 있는 슬로베니아는 프랑스의 르노그룹이 54% 지분을 갖고 있는 Rovoz사가 유일한 공장이며, 역시 1개의 자동차공장을 갖고 있는 보스니아는 독일 Volkswagen그룹이 진출하여 자회사인 체코의 Skoda자동차를 생산하고 있다.

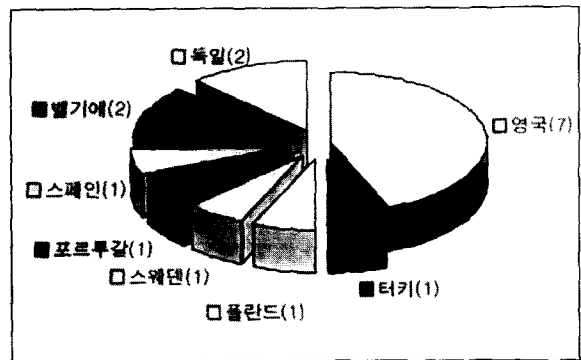
유럽 내에서 각 자동차 회사별로 생산공장의 현황을 정리해보면 독일의 Volkswagen그룹이 20개로 가장 많고 미국의 Ford그룹이 16개, GM계열(Opel/vauxhall, Saab)이 13개, 이태리의 Fiat 그룹이 12개, 프랑스 르노그룹이 11개, PSA(Peugeot-Citroen)사가 9개, 그리고 독일의 BMW그룹과 Daimler-Chrysler사가 각 7개씩, 일본의 Toyota사가 5개, 대우자동차가 4개, 일본 Nissan이 2개, Honda가 1개, 독일 Porsche가 1개이며, 그 외 러시아의 Autoraz(2개)와 ZAZ(3개), 독일의 Kormanm(2개), 현대자동차(1개), 스즈끼(1개) 등도 있다.

각 주요 회사별 생산공장의 분포현황을 그림으로 나타내면 다음과 같다.

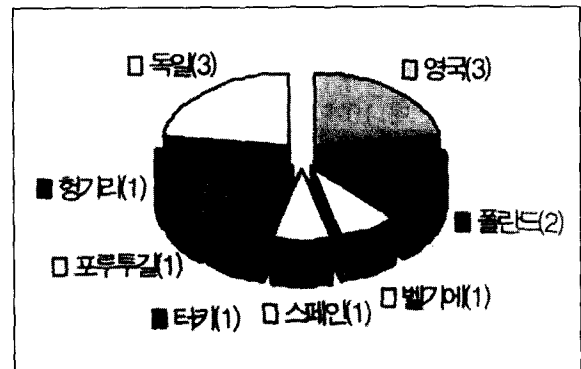
<그림 1, 2, 3>에서와 같이 유럽에서 비교적 많은 공장을 갖고 있는 회사로는 Volkswagen그룹과 Ford그룹, GM계열이며, 여러나라에 골고루 진출을 하고 있는데 비해 유독 프랑스와 이태리에



<그림 1> Volkswagen사(20개)



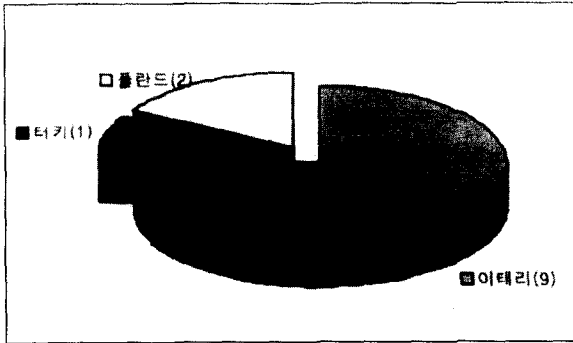
<그림 2> Ford그룹(16개)



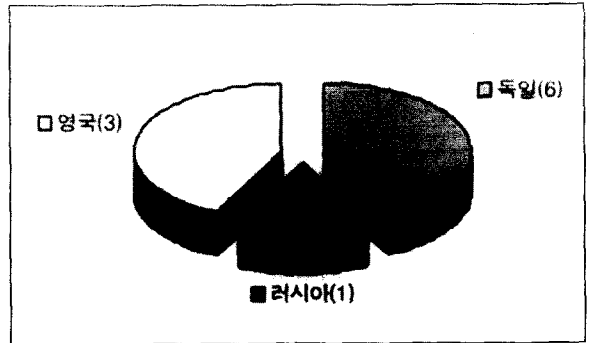
<그림 3> GM계열(Opel / Vauxhall, Saab : 13개)

는 진출하지 않는점이 특이하다.

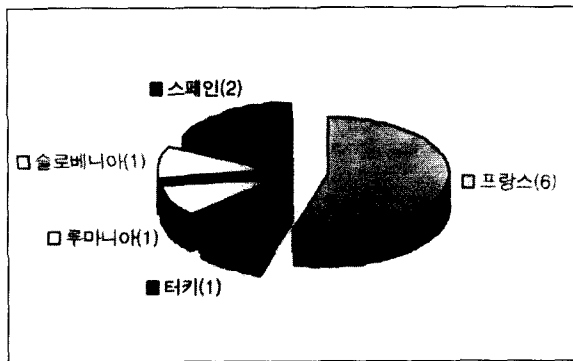
<그림 4>에서와 같이 이태리의 Fiat사는 외국



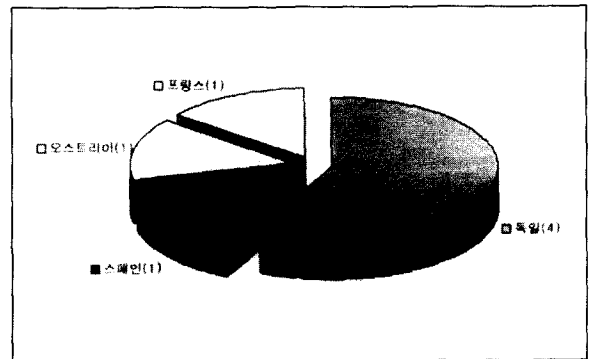
<그림 4> Flat그룹(12개)



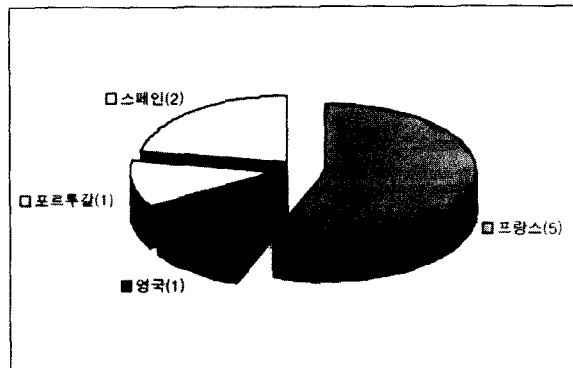
<그림 7> BMW(7개)



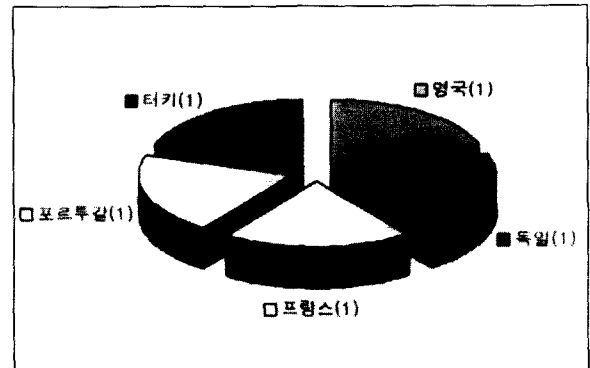
<그림 5> 르노그룹(11개)



<그림 8> 다임러-크라이슬러(7개)



<그림 6> PSA(Peugeot-Citroen : 9개)



<그림 9> TOYOTA(5개)

진출을 별로 하지 않고 있는데, 이태리 국가 자체가 국제화에 소극적임을 짐작할 수 있다. 이에 비

해 프랑스는 이태리와 함께 외국기업이 진출을 꺼리는 나라이지마는 <그림 5, 6>에서와 같이 르노

세계자동차기술동향 <유럽>

그룹과 PSA그룹은 독일을 제외하고는 외국으로 꽤 진출을 하고 있다.

프랑스 자동차회사가 독일에 진출하지 않는 것처럼 독일 또한 <그림 1>과 <그림 7>에서와 같이 프랑스로는 진출을 하고 있지 않음을 알 수 있다.

일본의 경우는 <그림 9>에서와 같이 Toyota사가 세계 선두그룹 기업답게 독일, 프랑스, 영국등 유럽의 주요 나라에 골고루 진출하고 있으며, Nissan의 경우도 영국과 스페인의 두 곳, Honda사가 영국에 한 곳, Suzuki사가 스페인에 한 곳으로 진출하고 있어 영국과 스페인을 주로 선호하는 것 같다. 이에 비하여 우리나라의 대우

자동차가 폴란드와 루마니아, 현대자동차가 터키로 주로 자동차 후진국에만 진출하고 있어 비교가 된다.

이상과 같이 각 나라의 특성이나 자동차 회사의 정책, 기술력등에 따라 다양하게 외국으로 서로 복잡하게 진출하고 있으므로 이러한 분포 현황을 종합적으로 정리, 분석하여 보았다. 하시는 업무에 참고 되시기 바라며 혹시 자료에 미흡한 점이 있거나 최근 변경된 사항이 있으면 연락 주시기 바랍니다.

<정동수박사: dsjeong@mailgw.kimm.re.kr>